

Recibido en: 17/11/2011
Aceptado en: 15/06/2012

EL PRÍNCIPE MAXIMILIANO DE AUSTRIA Y EL PROYECTO DE NAVEGABILIDAD DEL RÍO PISUERGA (1549-1550) *

PRINCE MAXIMILIAN OF AUSTRIA AND THE PISUERGA RIVER NAVIGATION PROJECT (1549-1550)

JOSÉ LUIS CANO DE GARDOQUI
Universidad de Valladolid

Resumen

Entre 1549 y 1550, durante el período de la Regencia en España de los Reyes de Bohemia, Maximiliano y María, tuvo lugar la concepción y puesta en práctica -luego no realizada- de un conocido proyecto de navegabilidad del río Pisuerga desde la localidad palentina de Aguilar de Campoo hasta la ciudad de Valladolid, con la intervención de ciertos ingenieros alemanes. El aporte de nuevos documentos en relación a este proyecto confirma el interés personal de Maximiliano en el mismo, así como reordenar las circunstancias que acompañaron su desarrollo.

Palabras clave

Maximiliano y María de Austria. Navegación fluvial. Río Pisuerga. Sistema de esclusas. Ingenieros alemanes. Siglo XVI.

Abstract

Between 1549 and 1550, during the period of the Regency in Spain of the Kings of Bohemia, Maximilian and Mary, took place the design and implementation -certainly not done- a project of navigability of the river Pisuerga from the town of Aguilar de Campoo (Palencia) to the city of Valladolid, with the involvement of certain German engineers. The contribution of new documents relating to this project confirms Maximilian's personal interest in it, and rearrange the time the circumstances surrounding its development.

Keywords

Maximilian and Mary of Habsburg. River navigation. Pisuerga River. System locks. German engineers. 16th century.

* Estudio realizado en el marco del Proyecto de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación I+D/I+D+I Ref. HAR2008-03420/ART: *Aportaciones nórdicas (francesas, flamencas y germanas) al arte de Castilla-León (siglos XV al XVII)*.

Con ocasión del viaje efectuado por el príncipe Felipe a Flandes para ser reconocido heredero de los Países Bajos, Carlos V había designado para sustituirle en la regencia de España al matrimonio formado por su hija María y por su esposo el príncipe Maximiliano de Austria, hijo del hermano del Emperador, Fernando de Austria, Rey de Romanos. La pareja entró en posesión de sus cargos en octubre de 1548.

El período de Regencia de los Reyes de Bohemia -así intitulados desde la primavera de 1549-, prolongado en la persona de María hasta julio de 1551, estuvo marcado, al margen de los acontecimientos políticos de su gobierno ejercido desde la corte de Valladolid, por un manifiesto interés en la realización de grandes obras públicas y privadas, artísticas e ingenieriles (particularmente hidráulicas), cuya iniciativa vino motivada por el pensamiento áulico propio de la época de dejar constancia y memoria del ejercicio político mediante la promoción de este tipo de empresas.

El hallazgo de dos Cédulas Reales firmadas en Valladolid el 30 de agosto de 1549 por los Reyes de Bohemia y relativas al desarrollo de un experimento para probar la navegabilidad del río Pisuerga, permite profundizar sobre un interesante tema acerca del cual existen diferentes estudios ya publicados, incluso alguno de ellos en esta misma revista¹. Precisamente, aquel artículo tenía por objeto completar documentalmente algunos estudios anteriores sobre esta cuestión², con el apoyo de una serie de cartas e informes existentes en el Archivo del Estado de Viena³, así como el aporte de elementos clarificadores con relación, no sólo a las iniciativas alemanas para el proyecto de navegabilidad, sino también a la utilización de nuevos procedimientos ingenieriles que adelantaban en el tiempo su implantación o al menos su conocimiento en España.

En este trabajo damos a conocer los dos documentos citados que vienen a reafirmar, aún más si cabe, la idea cierta del empeño personal del príncipe

¹ CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., “Noticias sobre un proyecto de navegación por el río Pisuerga hecho por ingenieros alemanes (1550)”, en *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, LVIII (1992), pp. 365-374.

² En concreto, el estudio de HELGUERA QUIJADA, J., “Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI”, en *Investigaciones Históricas*, 4 (1983), pp. 7-39. Así también, el que el propio Helguera considera el mejor trabajo acerca del período de la Regencia de Maximiliano y María: la tesis doctoral inédita de RODRÍGUEZ RASO, R., *La Regencia de Maximiliano y María*, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Complutense de Madrid, 1959. Esta Tesis, que integra el proyecto de navegación por el río Pisuerga, sirvió de base para la redacción del capítulo correspondiente a este período histórico de la obra de FERNÁNDEZ ALVÁREZ, M., *La España del Emperador Carlos V*, t. XVIII de la *Historia de España*, dirigida por Ramón Menéndez Pidal, Madrid, 1966, pp. 733 y 750-751.

³ Haus-, Hof und Staatsarchiv (HHS) (Archivo del Estado de Viena), sección Spanien, Diplomatiscche Korrespondenz, Karton 2 (alte Faszikel 2): “P. Lasso an Ferdinand I”; y sección Spanien, Varia, Karton 2, Faszikel Ib: I): “Schiffbarmachung des Flusses Pisuerga durch Deutsche (1550)”.

Maximiliano en el desarrollo del proyecto de navegación del río Pisuegra, pero que también permiten ordenar en el tiempo los acontecimientos que condujeron a la ejecución de dicho proyecto el cual, no obstante su éxito, no llegó a sustanciarse en la puesta en marcha de la navegabilidad de dicho río, cayendo ésta en prolongado olvido durante siglos.

Al poco de su llegada a Valladolid, Maximiliano ya había mostrado atención al deficiente abastecimiento de agua existente en la ciudad, lo que determinó la elaboración de un proyecto por él ideado, basado en obras similares realizadas en Augsburgo con el aprovechamiento del río Lech, y que habría de ser llevado a cabo por un técnico alemán experto en trabajos de canalización: el maestro Hefelder, enviado por Hans Függer a petición del Regente. Sin embargo, tal como señalan Fernández Álvarez y Helguera, dicho proyecto no quedaba limitado a la mejora del abastecimiento de agua para Valladolid y al regadío de sus tierras, sino que también pretendía hacer navegable el río Pisuegra. No obstante, por circunstancias desconocidas, el proyecto no llegó a ser ejecutado⁴.

Lo cierto es que la idea del riego y navegabilidad de los ríos castellanos no era nueva⁵. Desde comienzos del siglo XVI habían ido surgiendo iniciativas similares en el seno de las Cortes de Castilla; iniciativas que cobraron mayor urgencia a partir de la década de los cuarenta de dicha centuria, periodo marcado por intensas y continuadas sequías que llegaron a ocasionar la pérdida de buena parte de las cosechas y las consiguientes secuelas de carestía de alimentos, hambrunas e incremento de la mortalidad⁶.

A pesar de una acogida favorable, las peticiones elevadas al respecto por las Cortes de Toledo en 1538 y por las de Valladolid en 1548 ante Carlos V y el príncipe Felipe respectivamente, no llegaron a sustanciarse en medidas concretas. Sin embargo, y tras la marcha de Felipe a Flandes, los diputados del Reino volvieron a plantear, esta vez ante los Regentes, las cuestiones presentadas con anterioridad: “que se sacaran ríos de sus madres y se regasen las tierras”, hallando esta vez un clima más resolutivo en el ánimo de Maximiliano interesado, por otra parte, en la navegabilidad de los ríos de sus reinos. Todo ello desembocó en la misión encomendada por los Regentes al Visitador de las Obras Reales Bustamante de Herrera quien, durante el mes de octubre de 1548 recorrió la

⁴ FERNÁNDEZ ALVÁREZ, M., *ob. cit.*, pp. 732-733; HELGUERA, J., *ob. cit.*, p. 10.

⁵ GARCÍA TAPIA, N., *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*, Salamanca, 1989 (2ª ed. 2003), pp. 47-56. GARCÍA TAPIA, N., *Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento Español*, Valladolid, 1990, pp. 319-348. Véase también *Arquitectura y Urbanismo del Antiguo Valladolid*, introducción y selección a cargo de URREA FERNÁNDEZ, J., Valladolid, 1990. Esta última obra recoge (pp. 257-264) algunos antecedentes en los proyectos de riego y navegación de los ríos castellanos reunidos por AGAPITO Y REVILLA, J., en “Castilla”, suplemento literario del periódico *El Norte de Castilla* (I-VIII-1925).

⁶ HELGUERA, J., *ob. cit.*, p. 8.

cuenca del Pisuerga y las de sus afluentes al objeto de averiguar las posibilidades que estos ríos ofrecían para el riego y la navegación⁷.

Tal como afirma Helguera⁸, Bustamante de Herrera presentó al término de su inspección un informe detallado en el que se mostraba favorable a la procuración del regadío mediante la aplicación de un sistema de acequias y canales a las tierras ribereñas de los ríos Pisuerga, Carrión y Arlanzón, pero contrario a la posibilidad de hacerlos navegables, aduciendo razones tales como la irregularidad de sus corrientes, excesiva en algunos tramos, escasa en otros; la exigüidad, aspereza y discontinuidad de sus riberas, lo que imposibilitaba la apertura de caminos por donde habrían de transitar las caballerías que arrastraban las barcas; y, finalmente, la existencia de numerosas presas de molinos y batanes que habrían de ser destruidas, con el consiguiente perjuicio económico para los propietarios y pueblos ribereños que sería preciso compensar.

Pero, por lo que aquí nos interesa, meses antes de la expedición y posterior informe de Bustamante de Herrera, el príncipe Maximiliano ya había mostrado un decidido interés personal, si no tanto por el riego, sí más claramente por la navegabilidad de estos ríos, tratando de solventar el problema, luego esgrimido por el Visitador, de las presas y aceñas.

Esta iniciativa de Maximiliano queda expresada, de forma manifiesta, en una carta que el Mayordomo Mayor de los Reyes de Bohemia, Pedro Lasso de Castilla, había enviado desde Valladolid a Fernando I de Austria el 17 de agosto de 1549. En dicha misiva, Lasso, quien indudablemente actuaba como transmisor de los deseos de Maximiliano, señalaba a Fernando I que “vistos que su Alteza haya venido a gobernar estos reinos, me parece que es razón que su Alteza procure dejar memoria que ha sido gobernador de ellos. Y la principal que se podría hacer es hacer que en alguna manera las riberas de este Reino se pudieran navegar”⁹.

Sin embargo, como señalaba el Mayordomo, para llevar a cabo esta empresa se hacía preciso, como se ha dicho, solucionar el problema planteado por las presas y acequias que jalonaban los cauces, lo cual comportaba básicamente la construcción de todo un sistema de esclusas de acuerdo a dos modalidades que “el Regente manda probar aquí en dos presas”¹⁰.

Cabe señalar que la idea de aplicar un sistema de esclusas nunca fue tenida en cuenta por Bustamante de Herrera, ni en el informe posterior a su expedición de octubre de 1549, ni en el proyecto confeccionado más tarde por el propio Visitador

⁷ *Id.*, p. 7.

⁸ *Id.*, pp. 12-17.

⁹ HHA (Archivo del Estado de Viena), sección Spanien, Diplomatistische Korrespondenz, Karton 2 (alte Faszikel 2), “P. Lasso an Ferdinand”, Valladolid, 17 de agosto de 1549 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., *ob. cit.*, p. 368).

¹⁰ *Ibid.*

tras los trabajos de reconocimiento efectuados a mediados de 1550, como se dirá, por una Comisión de Expertos en las cuencas de los ríos ya visitados por Bustamante de Herrera. Tal como señala Helguera, la carencia por parte de Herrera de la necesidad de construir esclusas “para salvar los desniveles del terreno” condujo, aparte de diversos otros factores coyunturales, a la inviabilidad del proyecto del Visitador, más decantado hacia el riego y la navegación mediante el sistema de canales¹¹.

La carta de Lasso a Fernando I explicaba los pormenores de las dos modalidades de esclusas que Maximiliano barajaba para solucionar el problema de las presas, “que es la una una compuerta que se quita hasta en tanto que se pasa la barca y se torna a cerrar para que no falte el agua al molino. De este primer modelo de esclusa, existe un excepcional documento de la época debido a Francisco Lobato quien, en un manuscrito iniciado en 1547 y terminado en 1585, no sólo describe dicho modelo basado en una compuerta giratoria, sino que lo dibuja, representando la que se instaló cerca del Puente Mayor de Valladolid, “en la pesquera de los frailes de San Benito” (fig. 1) durante la Regencia de Maximiliano¹².

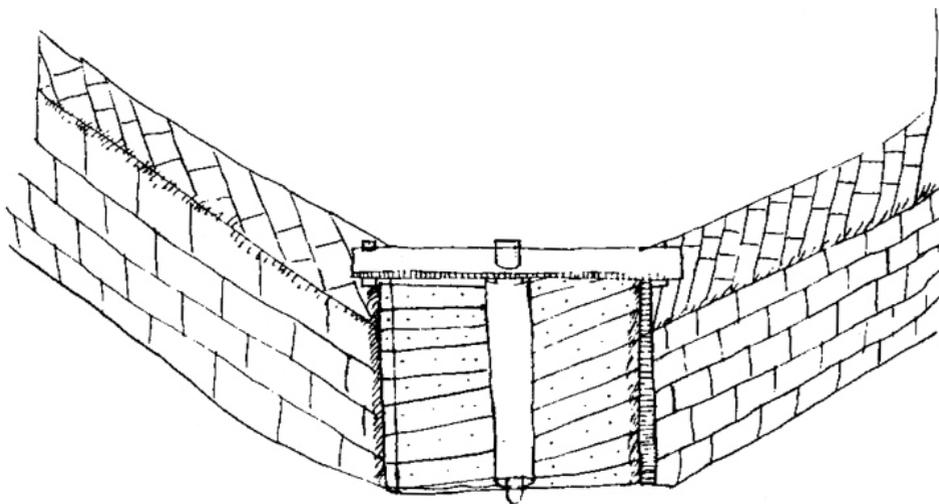


Fig. 1. Dibujo de esclusa construida en Valladolid. Francisco Lobato. (GARCÍA-DIEGO, J. A. y GARCÍA TAPIA, N., *Vida y técnica en el Renacimiento...*, p. 54).

Por su parte, “la otra esclusa es como una cámara grande con dos puertas, las cuales cuando viene la barca se abre la primera y, estando dentro, se torna a cerrar

¹¹ HELGUERA, J., *ob. cit.*, pp. 28 y ss.

¹² Véase la edición del texto y de las figuras de Francisco Lobato en la edición de GARCÍA-DIEGO, J. A. y GARCÍA TAPIA, N., *Vida y técnica en el Renacimiento. El manuscrito de Francisco Lobato, vecino de Medina del Campo*, Valladolid, 1987 (2ª ed. 1990), pp. 53-54.

y abrirse la postrera”¹³. A esta segunda modalidad que, según Lasso, "es como se usa en Italia", corresponde el dibujo realizado por el propio Mayordomo que acompaña otra carta dirigida a Fernando I el 30 de septiembre de 1549¹⁴. El rasguño, “que por la prisa me ha sido fuerza hacerla de mi mano”, trataba de ilustrar “el cuadro de las dos puertas (que) no ha de ser más alto que la presa”, si bien, como confiesa Lasso, “la manera como se alzan las puertas no lo sé, pero acá darán la orden de ello como se haga fácilmente”. Por el contrario, la primera modalidad, correspondiente a una sola compuerta provista de una “cajuela... para abrir y cerrar el agua, y ha de haber otro torreón como aquel en que se cierra, es casi como el que yo he visto en Praga por donde pasan las flotas de leña... no podrá ayudar ni servir para que las barcas puedan subir agua arriba por el gran ímpetu que llevará el agua por ser estrecho el paso”; así también, porque “V. Magd... saben cómo son las riberas acá, que casi no hay medio que la más parte del tiempo dejan de moler por mucha o por más poco agua”.

Pero en esos momentos, también se precisaba comprobar la viabilidad del proyecto de esclusas en el propio río Pisuerga, para lo cual Maximiliano ya había decidido actuar simultáneamente en dos frentes. Por una parte, según testimonio de Lasso, a mediados de agosto de 1549, se estaba realizando en Valladolid “una fusta”, o ingenio de remar a propósito de forma que hombre reme quince remos más recio que si fuesen cinco hombres... que a lo menos valdrá para ribera, que no será poco provecho para V.M. aunque de quince remen cinco”¹⁵.

Por otra parte, con vistas a la ejecución de este proyecto de navegación por el Pisuerga que, según Lasso “será la cosa más acertada que se ha hecho jamás en este Reino y quedará la fama inmortal del tiempo que el rey lo ha gobernado... que aunque no sea sino para traer leña y carbón, será gran provecho”, el Príncipe veía necesaria la presencia en Valladolid de un técnico alemán “que entienda de esas cosas bien”¹⁶.

Sabemos que en diciembre de 1549, cuatro meses después de la primera carta de Lasso, se había producido la llegada de tres ingenieros alemanes a Valladolid: Cristóbal Faistuçer, Maestre Leonardo y un tercer operario compañero de este último¹⁷.

¹³ HHA, sec. Spanien, Diplomatische Korrespondenz, Karton 2, “P. Lasso an Ferdinand I”, Valladolid, 17 de agosto de 1549 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., *ob. cit.*, p. 368).

¹⁴ *Id.*, “P. Lasso an Ferdinand I”, Valladolid, 30 de septiembre de 1549 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., *ob.cit.*, pp. 368-369). El dibujo está reproducido en la página 374 del mencionado artículo.

¹⁵ Véase nota 12.

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ HHA, sec. Spanien, Diplomatische Korrespondenz, Karton 2, “P. Lasso an Ferdinand I”, Valladolid, 27 de diciembre de 1549 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., *ob. cit.*, p. 369).

Pero ahora, a la luz de los documentos aquí aportados, sabemos también que, días después de la primera carta del Mayordomo Lasso a Fernando I, es decir, el 30 de agosto de 1549, el príncipe Maximiliano había puesto en marcha la maquinaria administrativa necesaria para llevar a cabo el experimento de navegación por el río Pisuerga; por tanto, con la suficiente antelación y con independencia de los hipotéticos resultados de la expedición por el río que, finalmente, fue realizada con éxito un año más tarde, en agosto de 1550, por los tres ingenieros alemanes quienes, al término de la expedición emprendida desde Aguilar de Campoo hasta Valladolid, el día 17 de ese mismo mes y año, hicieron su entrada en la ciudad navegando en el ingenio de remar por el lecho del río ante la atónita mirada de la población¹⁸.

En efecto, desde el punto de vista administrativo, las dos Cédulas Reales mencionadas al principio de este trabajo¹⁹ con fecha de 30 de agosto de 1549, requerían ya del Corregidor vallisoletano el aporte por parte de la ciudad del dinero necesario para la ejecución del experimento de navegabilidad, así como el pago a los propietarios correspondientes de los gastos derivados de los daños que pudiera causar dicho experimento en las presas y pesqueras de molinos y aceñas situadas a lo largo del trayecto fluvial.

Tal previsión refuerza la opinión de la existencia de un decidido empeño personal del Regente en este proyecto de navegabilidad; así también el hecho de que el regreso de Maximiliano a Austria en octubre de 1550 deviniera en factor decisivo para el fracaso del desarrollo y ampliación posteriores del proyecto.

Por lo que toca a la expedición propiamente dicha, el mal tiempo obligó a retrasar hasta julio de 1550 el inicio de los trabajos de inspección por parte de los ingenieros alemanes quienes, al poco de su llegada, siete meses antes, se habían integrado en una Comisión de Expertos nombrada al efecto por los Regentes, de la que también formaban parte el doctor Pedro López de Ribera, miembro del Consejo Real, el Regidor de Murcia y representante en las Cortes castellanas Luis de Cevallos -hombre de cierta experiencia en la materia por lo que respecta al proyecto de 1544 para desviar el río a su paso por Murcia-, los citados tres técnicos alemanes, Bustamante de Herrera, Martín de Anda en calidad de “lengua e intérprete”, así como un “maestro de obras y de nivelar”, al que Helguera menciona con el apellido Sagrameña y que, sin embargo, podría ser identificado con el conocido maestro y arquitecto Francisco de Salamanca, tal como indica una carta del Mayordomo Lasso dirigida a Fernando I fechada en Valladolid en enero de 1550²⁰.

¹⁸ HELGUERA, J., *ob. cit.*, p. 23.

¹⁹ Véanse Documentos I y II.

²⁰ HHA, sec. Spanien, Diplomatische Korrespondenz, Karton 2, “P. Lasso an Ferdinand I”, Valladolid, 7 de enero de 1550 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., *ob. cit.*, p. 369). La mención a Sagrameña en HELGUERA, J., *ob. cit.*, p. 18.

Sea como fuera, la expedición de la Comisión partió de Valladolid el 8 de julio de 1550, recorriendo durante más de un mes las cuencas de los ríos Arlanzón, Carrión y Pisuerga, con un itinerario más amplio del seguido el año anterior por Bustamante de Herrera²¹. La expedición terrestre remontó hasta su nacimiento el curso de estos tres ríos pero, al llegar de vuelta a Aguilar de Campoo, se dividió en dos grupos. Por una parte, los técnicos alemanes junto a Sagrameña o Francisco de Salamanca navegaron en el ingenio por el cauce del Pisuerga, lo cual indica que a pesar del informe negativo emitido por Bustamante, Maximiliano, como se ha dicho, seguía alentando el proyecto de navegabilidad en dicho río. Por otra, el Doctor Ribera y el resto de miembros españoles prosiguieron la inspección a pie de las tierras ribereñas al objeto de estudiar la apertura de canales.

Ambas partes presentaron sendos informes al término del viaje. Mientras que el elaborado por el Doctor Ribera resultó favorable al proyecto de Herrera de establecer el riego y la navegación mediante canales -a excepción del tramo comprendido entre Dueñas y Valladolid- el de los alemanes, por el contrario, estimó factible la navegación por el propio río Pisuerga desde Aguilar a Valladolid durante todo el año, “y así fácilmente se podrá navegar los demás, como es Duero, Tajo y Guadalquivir, y con muy poca costa, como V. verá por su parecer”²², siempre y cuando se procurara la construcción de una compleja infraestructura de esclusas con puertas de batientes y de numerosas sangraderas en función de las presas existentes en el curso de dicho río. En opinión de los técnicos alemanes, toda esta infraestructura, “echando cuenta de lo que podría costar en Alemania conforme a como se han hecho otros edificios...se podría hacer con doce mil ducados, y que habiendo visto y habiendo oído de algunos edificios que se han hecho en este Reino, y por la costa que les han dicho de ellos, hallan que con ocho mil ducados más, que hacen número de veinte mil ducados, se haría todo el edificio necesario para la navegación desde Aguilar hasta Valladolid”²³.

Es probable que las discrepancias entre las conclusiones de Bustamante y las de los técnicos alemanes, coincidentes éstos con la iniciativa de Maximiliano, motivaran el que aparte de otras razones coyunturales²⁴ el Consejo Real aplazase indefinidamente la adopción de una resolución definitiva sobre esta cuestión. Pero también, como queda dicho, no fue menor en este sentido la marcha de Maximiliano, personaje clave en la concepción y ejecución de este proyecto, máxime cuando, como se ha señalado, meses antes del encargo a Bustamante de

²¹ Para los detalles de la expedición e informes subsiguientes consultar los artículos citados de HELGUERA, J. y CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L.

²² HHA, sec. Spanien, Diplomatische Korrespondenz, Karton 2, “P. Lasso an Ferdinand I”, Valladolid, 1 de septiembre de 1550 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J.L., *ob. cit.*, p. 373).

²³ HHA, sec. Spanien, Varia, Karton 2, Faszikel 1b:I: “Schiffbarmachung des Flusses Pisuerga durch Deutsche (1550)”, documento fechado probablemente a finales de 1550 (véase CANO DE GARDOQUI GARCÍA, J. L., *ob. cit.*, p. 370).

²⁴ HELGUERA, J., *ob. cit.*, p. 29.

Herrera y de la llegada de los ingenieros alemanes, el Príncipe ya había puesto las bases necesarias para su realización.

Como refiere Helguera, cabe subrayar finalmente que el proyecto de navegación interior de Bustamante de Herrera, basado en la construcción de canales artificiales que también podrían ser utilizados para el regadío de las tierras de labor, supuso ciertamente un intento pionero en la historia de la ingeniería hidráulica española, pero también, por esta causa y por la apuntada carencia de esclusas, una idea adelantada a su tiempo y plena de deficiencias técnicas²⁵.

APÉNDICE DOCUMENTAL

I. Cédula Real firmada en Valladolid por los Regentes Maximiliano y María (30 de agosto de 1549)

“Nuestro Corregidor de la villa de Valladolid o Vuestro Lugarteniente en el dicho oficio. Por la voluntad que como es razón tenemos de continuar continuamente el bien general de estos reinos, y entendido que lo sería muy grande dar orden como se naveguen los ríos de ellos, habiéndose juntado sobre ello por nuestro mandado maestros y personas que tienen noticia de semejantes cosas, y platicado con ellos, se ha acordado que se haga luego la experiencia en el río de Pisuerga que pasa por esta villa de Valladolid. Y porque para la obra que para ello se ha de hacer es menester alguna suma de dineros, Vos mando que luego que esta nuestra cédula se os presentare, de cualesquier maravedíes que a esta villa se deban y pertenezcan o tenga en cualquier manera así de los propios como de los dineros de la cerca y de las fincas del encabezamiento de ella, toméis hasta seiscientos ducados que monta doscientos y veinticinco mil maravedíes, los cuales entregareis a Pedro de Miranda, Mayordomo de las obras de esta Villa, para que él los gaste por libramientos Vuestros en lo que fuere necesario para hacer la dicha experiencia. Y mandamos al Concejo, Justicia, Regidores de esta dicha Villa y a otras cualesquier personas en cuyo poder tuvieren los tales maravedíes, que luego den y hagan dar los dichos seiscientos ducados para el dicho efecto; que con traslado autorizado de esta nuestra cédula y carta de pago del dicho Mayordomo, mandamos a cualquier persona o personas que tomen las cuentas de los propios y rentas y de otros cualesquier maravedíes que pertenezcan a esta dicha Villa, que les reciban y pasen en cuenta los dichos seiscientos ducados sin les pedir ni demandar otro recaudo alguno. Que para todo lo susodicho y cada cosa y parte de ello, os damos poder cumplido, y los unos ni los otros no hagan ende al. Fecha en Valladolid a XXX de agosto 1549 años. Maximiliano, la Reina. Registrada de Juan Vázquez. Señalada de los Licenciados Galarza y Montalvo”.

AGS, Cámara de Castilla, Libros de Cédulas, Libro 115, f. 300.

²⁵ *Id.*, p. 31.

II. *Cédula Real firmada en Valladolid por los Regentes Maximiliano y María (30 de agosto de 1549)*

“Nuestro Corregidor de esta villa de Valladolid o Vuestro Lugarteniente en el dicho oficio. Por la voluntad que como es razón tenemos de procurar continuamente el bien general de estos reinos, y entendido que lo sería muy grande dar orden como se navegasen los ríos de ellos, habiéndose juntado sobre ello por nuestro mandado maestros y personas que tienen noticias de semejantes cosas, y platicado con ellos, se ha acordado que se haga luego la experiencia en el río de Pisuerga que pasa por esta villa de Valladolid. Y porque para ello es menester romper algunas presas o pesqueras de molinos y aceñas que están en el dicho río, Vos mando que dando seguridad a los dueños de tales presas o pesqueras que se les pagará el daño que en ello recibieren, proveais que se rompan las presas o pesqueras que pareciere ser necesario para hacer la dicha experiencia. Y mandamos a los dichos dueños que dándoseles la dicha seguridad, den lugar que se rompa la parte de las dichas presas o pesqueras que para lo susodicho fuere menester, porque así conviene a nuestro servicio y al bien general de estos dichos nuestros reinos según dicho es, que para todo lo susodicho y para cada cosa y parte de ello os damos poder cumplido. Fecha en Valladolid a XXX de agosto de 1549 años. Maximiliano, la Reina. Registrada de Juan Vázquez; señalada de los Licenciados Galarza y Montalvo”.

AGS, Sección Cámara de Castilla, Libros Generales de Cédulas, Libro 115, f. 301.