

NOTICIAS SOBRE UN PROYECTO DE NAVEGACION POR EL RIO PISUERGA HECHO POR INGENIEROS ALEMANES (1550)

JOSE LUIS CANO DE GARDOQUI

Como fruto de unas investigaciones desarrolladas en el seno del Archivo de Estado de Viena («Haus-, Hof-und Staatsarchiv»)¹, presentamos aquí una interesante serie documental —informes y cartas— relativa a un proyecto de aprovechamiento de los ríos de Castilla la Vieja para el riego y la navegación fechado entre 1549 y 1550.

Dicho proyecto, ideado por ciertos ingenieros alemanes llegados en esta época a Valladolid, queda inscrito en el marco del interés general mostrado por los regentes, el príncipe Maximiliano de Austria y su esposa María, hija del Emperador², hacia las obras públicas, tanto artísticas como ingenieriles e hidráulicas en este caso³.

No obstante, la idea del riego y navegabilidad de los ríos castellanos no era nueva. Desde comienzos de siglo XVI⁴, habían surgido en diferentes momentos iniciativas parecidas planteadas por las Cortes de Castilla ante Carlos V y el príncipe Felipe; sin embargo, éstas no serían atendidas hasta 1548 cuando, a causa de las graves

¹ Los numerosos fondos documentales de tema español existentes en este Archivo han sido catalogados por PEDRO VOLTES BOU en *Documentos de tema español existentes en el Archivo de Estado de Viena*, Barcelona, 1964, 2 vols.

² Los Regentes, que toman posesión de sus cargos en octubre de 1548 estableciendo su Corte en Valladolid, habían sido designados como tales por el Emperador con motivo del viaje realizado por el príncipe Felipe a los Países Bajos para ser reconocido su heredero.

³ Para el estudio sobre el período de la Regencia véase FERNANDEZ ALVAREZ, Manuel: *La España del Emperador Carlos V*, tomo XVII de la *Historia de España* dirigida por Ramón Menéndez Pidal, Madrid 1966; pero, sobre todo, la tesis doctoral inédita de RODRIGUEZ RASO, Rafaela: *La Regencia de Maximiliano y María*, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Complutense, Madrid, 1959, citada por FERNANDEZ ALVAREZ, op. cit., pp. 733 y 750-751. En palabras de JUAN HELGUERA QUIJADA, dicha tesis constituye el mejor trabajo sobre esta época (Cfr. HELGUERA: «Un proyecto de canales de navegación y riego en Castilla la Vieja a mediados del siglo XVI», en *Investigaciones Históricas*, vol. 4, Universidad de Valladolid, 1983, pp. 7-39, véase nota 12, p. 11).

⁴ GARCIA TAPIA, Nicolás: *Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento Español*, Valladolid, 1990 (vid. Capítulo 8, pp. 319-348). HELGUERA QUIJADA, J.: art. cit., p. 7; precisamente este artículo ha constituido la base de nuestro trabajo, además de los documentos del archivo vienés. El libro *Arquitectura y Urbanismo del Antiguo Valladolid*. Edición Grupo Pinciano; introducción y selección de Jesús Urrea, Valladolid, 1990, pp. 257-264 menciona algunos antecedentes en los proyectos de riego y navegabilidad de los ríos castellanos reunidos por JUAN AGAPITO Y REVILLA en «Castilla», suplemento literario de *El Norte de Castilla*, I-VIII-1915.

y continuas sequías de la década, las peticiones castellananas se intensificaron hasta verse materializadas en dos proyectos, más o menos simultáneos en el tiempo pero estructuralmente diferentes, por lo que necesariamente debía ser contrastada su viabilidad en pro de la solución más satisfactoria por los miembros del Consejo de los Regentes.

El primero de ellos, al menos en su aplicación teórica, había sido confeccionado por el visitador de las obras reales Bustamante de Herrera quien para tal fin había realizado una expedición pericial por el río Pisuerga en octubre de 1549⁵.

El segundo, tal vez configurado en agosto del mismo año (véase doc. I), y producto de la confrontación de pareceres, se debía a tres ingenieros alemanes «maestros de hacer navegaciones por los ríos», venidos a Valladolid, sede de la Corte en estos momentos, como resultado de las gestiones del padre del regente Maximiliano, Fernando de Austria, impulsor, entre otros, de la gestión alemana. A pesar de que la llegada de estos oficiales se produjo en diciembre de 1549, fue preciso esperar al verano del año siguiente para que tuviera lugar al menos el examen «in situ» y el informe subsiguiente sobre las condiciones de navegación de dicho río.

Ambos trabajos, que no vieron su efectiva realización por diversas razones⁶, presentaban ciertas características similares. En primer lugar, se trataba de una empresa ambiciosa en el sentido no sólo de hacer viable el regadío — a través de canales de navegación paralelos a los principales ríos castellananos— de tierras y el abastecimiento de agua a las ciudades y pueblos de este ámbito geográfico, sino también en el de posibilitar la navegación de los mismos, en concreto la del río Pisuerga, con una finalidad eminentemente económica patentizada en el ahorro de los transportes de mercancías de todo tipo.

En segundo lugar, las dos iniciativas se circunscriben al pensamiento aúlico y cortesano, tan característico de ésta y otras épocas, de dejar memoria de su gobierno por medio de la promoción de grandes obras públicas y privadas. Así queda explicitado en algunas cartas presentadas en este trabajo.

No obstante, hay diferencias sustanciales en ambos proyectos pues, mientras el proyecto de Bustamante de Herrera perseguía la navegación del Pisuerga por medio de canales adyacentes, el de los oficiales alemanes podía materializarse en el mismo río a través de un sistema de esclusas novedoso al parecer en España.

La historia y desarrollo de los dos estudios —examen del terreno y ventajas e inconvenientes de su viabilidad— así como su no resolución son aspectos que han sido tratados por el historiador Helguera Quijada⁷.

Nuestro trabajo, que pretende limitarse a la transcripción de los documentos relativos a esta cuestión, creemos puede aportar en su complementariedad aspectos clarificadores en orden no sólo a las iniciativas alemanas dentro del proyecto de navegabilidad del Pisuerga, sino también a la utilización de nuevos procedimientos in-

⁵ HELGUERA: art. cit., p. 12.

⁶ Id., p. 28 y ss.

⁷ Id., pp. 7-39.

⁸ Id., nota 41, p. 23: «No hemos podido encontrar estos informes (alemanes) en el Archivo General de Simancas, por lo que sólo es posible colegir algo de su contenido a partir de las alusiones que a ellos hace Bustamante de Herrera en la segunda visión de su proyecto».

genieriles que adelantan en el tiempo su implantación o al menos su conocimiento en España.

En este sentido, —sirva también de anuncio el presente artículo— con el aporte de estos hallazgos documentales y las investigaciones de Helguera y García Tapia pronto verá la luz un profundo estudio histórico-técnico relativo a diversos planteamientos en torno al abastecimiento de agua y la navegacion por los ríos de Castilla la Vieja durante el siglo XVI.

Ya Helguera había intuido la existencia de un informe técnico que los ingenieros alemanes habrían confeccionado después de su expedición por el Pisuerga, finalizada ésta el 14 de agosto de 1550. En dicho informe, los oficiales expondrían las dificultades halladas para la aplicación de su proyecto y plantearían diversas soluciones a la navegabilidad del río⁹.

En realidad, hubo dos expediciones, simultáneas en el tiempo, pero con distintas características. Por una parte, un viaje fluvial, realizado por los oficiales alemanes mediante un «ingenio de remar» a propósito. Por otra parte, uno terrestre llevado a cabo por el resto de una Comisión creada para tal fin a mediados de 1550 a instancias del Regente y del Rey de Romanos, e integrada por un miembro del Consejo Real, el Doctor Pedro López de Ribera; los tres ingenieros alemanes; el regidor de Murcia y diputado del Reino, Luis de Cevallos; un «maestro de obras y de nivelar» llamado Sagraña —¿o tal vez era Francisco de Salamanca, como indica la carta de Pedro Laso a Fernando I de 7 de enero de 1550?¹⁰—; Martín de Anda, como «lengua e intérprete» y Bustamante de Herrera¹¹.

La relación del viaje terrestre, paralelo al curso del Pisuerga, se halla contemplada en el citado artículo de Helguera¹². Es, sin embargo, el informe elaborado por los alemanes al término de su expedición fluvial el que, entre otros documentos, aportamos en este trabajo¹³.

Por lo que respecta al resto de la documentación, la correspondencia entre Pedro Laso de Vega¹⁴ y Fernando I de Austria, fechada entre agosto de 1549 y septiembre de 1550, reúne una interesante serie de noticias que explican tanto la presencia de los ingenieros alemanes en Valladolid, como las propias características del proyecto, los sistemas técnicos en él empleados (ver ilustración) y viabilidad del mismo en el río Pisuerga.

Para una mejor comprensión, las abreviaturas de los documentos han sido resueltas y el texto, conservando el original, se ha apuntado y escrito con ortografía moderna.

⁹ Vid. nuestro anexo documental.

¹⁰ HELGUERA: art. cit., p. 18.

¹¹ Dicha relación, como señala Helguera en nota 29, p. 18 se halla en el Archivo General de Simancas, Estado 1, 77-2.º, fols. 18 al 24.

¹² Dicho informe aparece catalogado por VOLTES BOU, op. cit., vol. I, p. 35, como «Papeles referentes a los trabajos para la navegabilidad del río Pisuerga realizados por alemanes» (AB 40/59 a, «Spanien», *Varia*, fasz. lb.).

¹³ FERNANDEZ ALVAREZ, M.: op. cit., pp. 167 y 735.

DOCUMENTOS

Archivo del Estado de Viena (Haus-, Hof-und Staatsarchiv), sec. SPANIEN, DIPLOMATISCHE KORRESPONDENZ, Karton 2 (alt. Fasz. 2), «P. Lasso an Ferdinand I»:

PEDRO LASSO A FERNANDO I, Valladolid, 17 de agosto de 1549

Poco ha que he escrito a V. M. cómo sus altezas despachaban persona propia al Emperador para saber a dónde fuese servido que su Alteza pariese, y asimismo para haber licencia que su Alteza vaya a visitar el Andalucía. Sus Altezas están muy buenos y cada día parece que crecen en amor.

Visto 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 pudiesen navegar. Hállase que será posible aunque no tan libremente como las de Francia y Alemania, porque las riberas no son tan grandes y no será posible acabar con los del Reino que quiten las molliendas ni las quieren hacer con barcas. Es necesario que se halle manera que con las presas se pueda navegar.

Aquí se han dado dos maneras, las cuales el rey manda probar aquí en dos presas. La nuestra envió a V. M., 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. La otra es una como cámara grande con dos puertas las cuales cuando viene la barca se abre la primera, y estando dentro, se torna a cerrar y abrirse la postrera. Esta parece más que se puede navegar agua arriba y agua abajo. Suplico a V. M. mande entender que si hay alguna persona en ese Reino o en alguna parte de Alemania que entienda de estas cosas bien, que V. M. en todo caso le mande venir aquí..., o si no es partido Salazar con los caballeros, porque 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, y no puede dejar de saber de otras cosas de agua el que viniere porque todo será muy necesario para acá, y es bien que vean que su Alteza tiene cuidado de ellos... en pago de la merced que V. M. le hiciera a su Alteza en esto se le enviará a V. M. un modelo para que en el Danubio se puedan hacer galeras y otros bajeles con un ingenio que un hombre reme quince remos más recio que si fuesen quince hombres. Ahora se está haciendo una fusta para probar en este río de Valladolid; tiénese por cierto que a lo menos valdrá para ribera, que no será poco provecho para V. M. aunque de quince remen cinco...

Nuestro Señor la S. C. Rp. Persona de V. Magd. guarde y nuestros estados acreciente por muy largos años. De Valladolid a 17 de agosto de 1549.

Humilde criado de V. Magd.
Pedro Lasso

LASSO A FERNANDO I, Valladolid, 30 de septiembre de 1549:

«A la S. C. Rp. Magd. del Rey de Romanos de Hungría y Bohemia. Don Pedro Lasso, postrero de septiembre de 1549.

El cuadro de las dos puertas que escribí a V. Magd. que es como se usa en Italia, y no ha de ser más alto que la presa y ha de estar en la presa como está aquí pintado si se puede entender, que por la prisa me ha sido fuerza hacerla de mi mano. La manera como se alzan las puertas no lo sé, pero acá darán la orden de ello como se haga fácilmente. Esa

otra manera que vi en la cajuela es 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. Tenemos que éste 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. Quisiera ser mejor ingeniero para darlo mejor a entender a V. Magd. Espero que V. Magd. lo entenderá mejor que nadie, pues sabe como son las riberas de acá, que casi no hay medio que la más parte del tiempo dejan de moler por mucha o por más poca agua; y aunque éste no se navegase más de tres o cuatro meses del año es innumerable el bien que se hace».

LASSO A FERNANDO I, Valladolid, 27 de diciembre de 1549:

«... los maestros son venidos al mejor tiempo del mundo, porque el Consejo quería enviar a visitar las riberas y estaban muy perplejos porque han tomado doblado ánimo con ver que V. Magd. ha enviado estos oficiales... La galera con el ingenio de los remos no está aún acabada. Como lo sea y valga algo el ingenio, enviaré V. Mgd. el modelo».

Id. Valladolid, 7 de enero de 1550:

«... Los del Consejo Real han ordenado que vaya el doctor Ribera, que es uno de los del Consejo, y dos caballeros y otros ingenieros; y el rey envía a Francisco de Salamanca con los alemanes por su parte para ver si esta ribera habrá remedio de poderse navegar. Y asimismo, por el consiguiente, se verá Duero, Tajo y Guadalquivir...»

Id., Valladolid, 22 de enero de 1550:

«... Los maestros no podrán ir tan presto a visitar las riberas porque el del Consejo no quiere partir hasta que entre más el tiempo por las nieves y aguas en las montañas...».

Id., Valladolid, 19 de febrero de 1550:

«... El ingenio de remar no está acabado porque ha estado malo el que lo hace. Para mí creo que no lo acabará. Los oficiales alemanes con el corregidor de esta villa y otros han ido a ver si pueden echar un brazo de Duero a este lugar....».

Id., Valladolid, 17 de marzo de 1550:

«... En las riberas no se ha podido aún atender por el mal tiempo. Ha se certificado que se puede traer un brazo de Duero de cinco leguas de aquí a este lugar; tan grande que pueda traer barcas, y es tanto el aprovechamiento de las tierras al regadío que se sacará más provecho que costa de solamente aquello. Ya espero que su Alteza hará gran bien a estos reinos y dejará gran memoria. Los maestros no podrán partir en algunos meses...».

Id., Valladolid, 27 de abril de 1550:

«... Los maestros están aún aquí y hasta ahora no se ha comenzado nada por el mal tiem-

po. Yo los detengo, aunque ellos holgarían de volverse, porque su Alteza salga con esta empresa, que no es poco de traer esto a su provecho; es tan buena gente que huelgan de hacer todo lo que les manden...».

Id., Valladolid, 19 de junio de 1550:

«... Los maestros están aún aquí, porque dicen que hay aún nieve en la montaña...».

Id., Valladolid, 4 de agosto de 1550:

«... Los maestros andan probando si se puede hacer la navegación» (los oficiales alemanes habían comenzado la expedición el 8 de julio).

Sección SPANIEN, VARIA, KARTON 2, FASZIKEL Ib: 1): «Schiffbarmachung des Flusses Pisuerga durch Deutsche (1550)»: «Navegabilidad del río Pisuerga por alemanes (1550)»: (documento fechado probablemente a finales de 1550).

«Relación de lo que los maestros alemanes han visto con el señor Doctor Ribera, del Consejo Real de Sus Magds., y caballeros diputados del Reino sobre si este río de Pisuerga se puede navegar, con el parecer de los dichos maestros y las cosas que les parece que se deben hacer si se quisiere mandar efectuar.

Primeramente, que el dicho río se pueda navegar desde Aguilar de Campoo hasta esta villa de Valladolid por tiempo de seis meses por razón del agua que el dicho río trayera abasto para la dicha navegación. Y si quieren que todo el año se navegue es necesario una legua más adelante de Aguilar de Campoo donde está un molino que se dice de Flastro, y hacer entre dos riscos de peñas que están en el dicho río que por allí va angosto un paredón fuerte que se ataje el río de catorce brazas, y en el hacer dos o tres antepuertas como convengan, porque cuando viniere por poca agua se cierran las dichas antepuertas, y desde que quieran navegar han de soltar el agua, y como sea pasada la furia de ella han de partir las barcas de Aguilar porque el agua vendrá despacio y las barcas deprisa, y para el refreno de ellas, desde aquí a Aguilar son menester bestias con cuerdas de cáñamo que las tiren por la orilla de la ribera, y el camino donde pasar se ha de aderezar en algunas partes, como adelante dirá, el cual se puede aderezar a poca costa, porque la mayor parte de él está trillado.

Cómo se ha de hacer el paredón

Primeramente se ha de echar el agua del río por otra parte hasta hacer el cimiento del dicho paredón que ha de ser de cal y canto, muy fuerte para que sea durable, de ocho brazadas en alto, y después se ha de hacer un suelo de leña muy recio de encinas de cuatro brazas en largo para defensa del dicho cimiento, y porque el agua no se suma por debajo del dicho cimiento y sobre el dicho suelo se han de hacer las antepuertas que serán dos o tres como tuviere disposición el dicho paredón, las cuales han de ser de madera muy recias, con un artificio que desde que sea necesaria abrirlas las pueda un hombre abrir con su pie cada una por sí, y las que más de una se han de hacer es porque desde que el río venga crecido, abriéndolas puede el agua pasar más holgadamente y sin hacer perjuicio al dicho paredón, y así hecho esto se podrá subir el dicho paredón hasta donde se ha de cerrar de peña a peña que parezca una puente.

Las presas que hay desde Aguilar a Valladolid son las siguientes

Desde Aguilar hasta Herrera hay doce presas, de que en la primera se ha de hacer una sangradera de catorce pies en ancho, por donde se ha de pasar las barcas.

En la II se ha de hacer la sangradera enfrente del molino, a la otra parte de la ribera. Un poco más abajo de esta presa está un peñasco fuera del río donde se ha de hacer un muro para que puedan pasar las bestias que tornaren la barca a Aguilar.

En la III se ha de hacer la sangradera enfrente y no junto al molino, con un suelo de leña fuerte y justo. A este molino fuera del río hay grandes peñas que también se han de romper y hacer un camino que dura hasta la sangradera, porque desde allí pasarán a otra ribera donde está un camino bueno.

En la IV se ha de hacer la sangradera a la otra ribera y no junto al molino, y también ha de tener un suelo como la de arriba. Debajo de esta presa hay grandes ¿presas? (por peñas), las cuales también han de quitar.

En la V se ha de hacer la sangradera junto al molino donde está el foso.

En la VI se ha de hacer la sangradera enfrente del molino, y debajo de esta presa hay grandes peñascos y será menester hacer otra presa para que puedan pasar las barcas.

En la VII se ha de hacer la sangradera en la más alta parte de la presa, y debajo de esta presa hay también peñascos que también se han de quitar los que fueran necesarios.

En la VIII se ha de hacer la sangradera a la otra parte del río y no junto al molino. Aquí también se ha de hacer un suelo de leña. Debajo de esta presa hay también peñascos en lo hondo que también se han de quitar los que fueren necesarios.

En la novena se ha de echar la sangradera en la más alta parte de la presa. Aquí hay un foso donde hay muchas piedras que se han de quitar.

En la décima se ha de hacer la sangradera a la otra parte del río y no junto al molino. Aquí hay un foso donde hay muchas piedras que también se han de quitar.

En la décima se ha de hacer la sangradera a la otra parte del río y no junto al molino. Aquí hay un foso donde hay muchas piedras que también se han de quitar.

En la XI se ha de hacer lo mismo que en la décima.

En la docena se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa y ha se de hacer un suelo.

Las presas que hay desde Herrera hasta Melgar. Hay nueve presas que se nombran las siguientes:

En la primera se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa.

En la segunda se ha de hacer la sangradera a la otra parte del río y no junto al molino.

En la tercera hay dos molinos y una presa. Ha se de hacer la sangradera a mano izquierda como viene de Aguilar aquí a Valladolid. Aquí hay un arroyo que va al molino. Aquí se ha de hacer una portezuela de madera para que puedan pasar las bestias.

En la cuarta se ha de hacer la sangradera junto al molino.

En la VI se ha de hacer la sangradera en lo más alto. Aquí se ha de hacer un suelo.

En la VII se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa y ha se de limpiar el foso hondo que aquí hay.

En la VIII se ha de hacer la sangradera a la otra parte del río enfrente del molino.

En la novena se ha de hacer la sangradera de la otra parte del río.

Las presas que hay desde Melgar hasta Torquemada son once

La primera se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa.

En la segunda se ha de hacer la sangradera en lo más alto.

En la tercera se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa y ha de ser muy fuerte y ha de tener un suelo de leña.

En la cuarta, que tiene dos molinos, se ha de hacer la sangradera a mano izquierda como vienen de Motano aquí.

En la V se ha de hacer la sangradera asimismo a la otra parte del río. En la VI se ha de hacer la sangradera asimismo a la otra parte del río. Aquí está una puente vieja caída. Es menester quitar las piedras que de ella están en el río o la parte que fuere menester.

En la VII se ha de hacer la sangradera en la otra parte del río.

En la VIII y en la novena y decenas presas se han de hacer las sangraderas como la de arriba antes de estas.

En la XI se ha de hacer la sangradera enfrente del molino que está junto a la puente.

De Torquemada a Valladolid hay veinticinco presas

En la primera se ha de hacer la sangradera de la otra parte del río enfrente del molino junto a un monasterio.

En la II se ha de hacer la sangradera de la otra parte de enfrente del molino, y se han de quitar junto a la ribera algunos árboles chopos para que puedan pasar las bestias que de retorno lleven la barca.

En la III se ha de hacer la sangradera junto a un monasterio que allí está.

En la IV también se ha de hacer la sangradera enfrente del molino.

En la V se ha de hacer la sangradera enfrente del molino que será muy fácil de hacer.

En la VI se ha de hacer la sangradera de la otra parte del río enfrente del molino y ha de tener un suelo de leña fuerte.

En la séptima se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa.

En la VIII se ha de hacer la sangradera de la otra parte del río.

En la novena y decena se ha de hacer las sangraderas de la otra parte del río.

En la XI se ha de hacer la sangradera en lo más alto de la presa.

En la XII se ha de hacer la sangradera enfrente del molino viejo.

En la XIII se ha de hacer la sangradera enfrente del molino que es muy fácil de hacer.

En la XIV se ha de hacer la sangradera enfrente del molino.

En la XV se ha de hacer la sangradera a la otra parte del río.

En la XVI-XVII también se ha de hacer lo mismo que en la de arriba.

En la XVIII también se ha de hacer la sangradera de la otra parte del río y no junto al molino.

En la XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV presas se ha de hacer lo mismo que en esta de arriba.

De manera que son todas cincuenta y siete presas.

Dicen estos dichos maestros que para hacer todo lo susodicho, como son extranjeros y no saben las cosas de los materiales de esta tierra, no pueden decir cuanto podrá costar más de como dicho tienen este río se puede navegar de la manera que arriba se contiene.

Otrosí dice que en hacer lo susodicho no vendrá ningún perjuicio a los dueños de las acequias y presas arriba contenidas.

Otrosí dice los sobre dichos maestros que después del capítulo sobre dicho de lo que podrá costar la dicha navegación, echando cuenta de lo que podría costar en Alemania conforme a como han hecho otros edificios, hallan que 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 de Aguilar hasta Valladolid, con el quitar de piedras y allanar de caminos para que los caballos puedan llevar la barca agua arriba sin el paredón que arriba tienen dicho, que se ha de hacer una legua más arriba de Aguilar.

Sección SPANIEN, DIPLOMATISCHE KORRESPONDENZ, KARTON 2 (Alt Fasz. 2) PEDRO LASSO AN FERDINAND I:

Valladolid, 1 de septiembre de 1550:

«... Los maestros han visitado esta ribera y hallan que se puede navegar desde Aguilar de Campoo, y así fácilmente se podrá navegar los demás, como es Duero, Tajo y Guadalquivir, y con muy poca costa, como V. Magd. verá por su parecer. Aunque son otras Indias para este Reino más provechosas, tengo miedo que no lo pondrán por obra. Yo procuraré lo que se quiere hacer para despachar los maestros, aunque habiéndose de poner por obra, es necesario acá maestro.

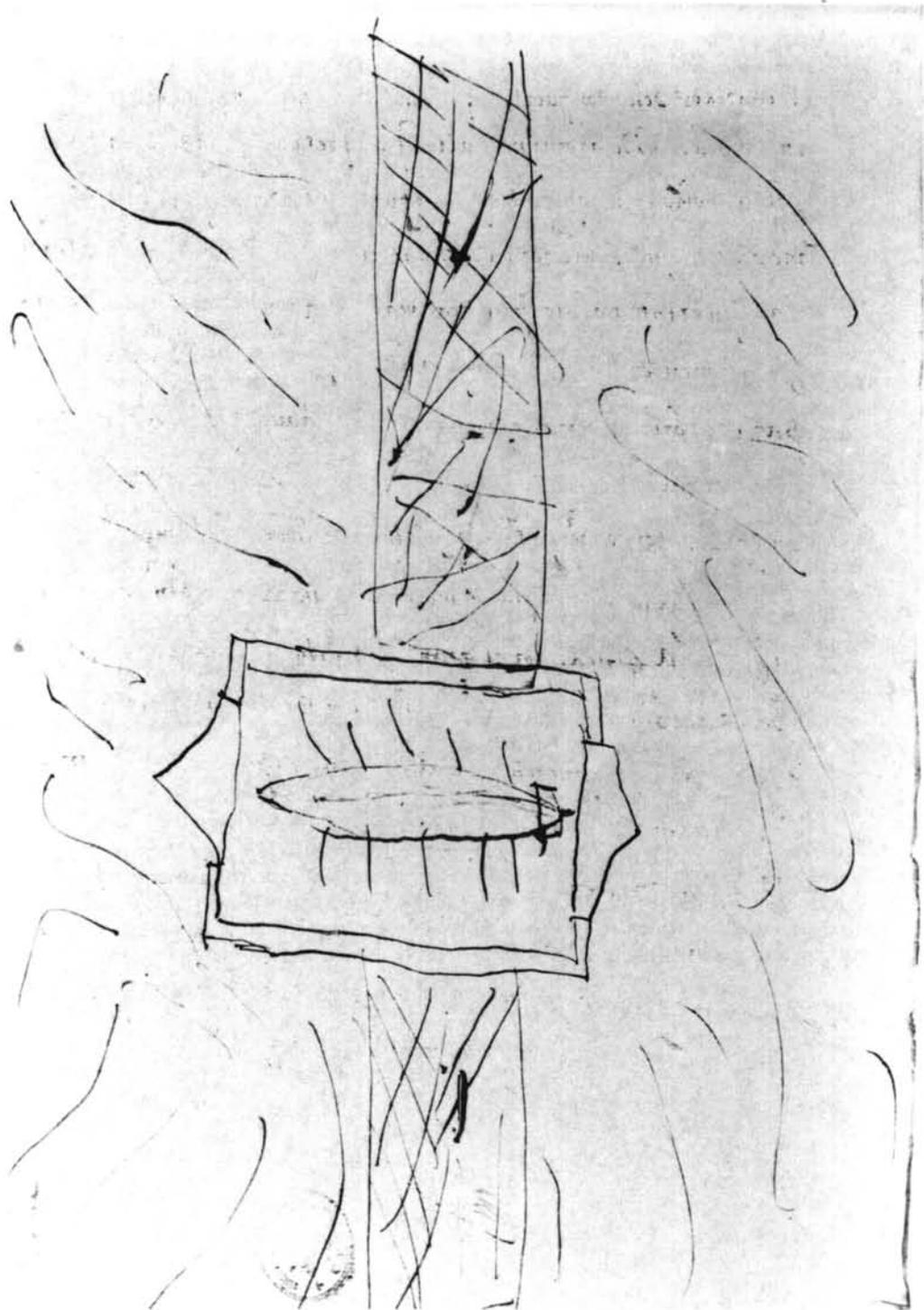
Id., Valladolid, 6 de septiembre de 1550:

«... Los maestros alemanes del agua vienen tan confiados de poder hacer esta navegación de este río y así lo está el doctor Ribera del Consejo que fué con ellos. Deseo en extremo que se pusiese en efecto por la gran memoria que su Alteza dejaría de sí en estos Reinos. Toda la dificultad queda en la manera que se ha de sacar el dinero, y aunque es muy poco, hay necesidad de que V. Magd. ayude para que su Md. lo tome a su cargo, porque les sucederá gran provecho y hará muy gran merced a estos Reinos. Aquí querrían guardar a maestre Leonardo, y que los otros dos se fuesen, pues no serán más menester. El quiere en todo caso volver para traer a su mujer y los oficiales que ha menester. De cualquier manera que sea yo los pienso despachar este mes...».

Id., Valladolid 30 de septiembre de 1550:

«Cirstóbal Faistuçer y maestre Leonardo y su compañero han aguardado hasta ahora por hacer todo lo que se les ha mandado por los del Consejo acerca de esta navegación, y así lo han hecho muy cumplidamente y lo han trabajado muy bien. Ahora vuelven para que su Magd. se informe de ellos particularmente y mande lo que fuere servido. Y así suplico a V. Magd. les tenga por..., porque todo lo que se hiciera por ellos lo tienen bien merecido...».

LAMINA I



Dibujo original de Pedro Lasso de Vega, que figura en carta de éste a Fernando II. Valladolid, 30 de septiembre de 1549. Archivo del Estado, Viena.