

UN PROYECTO OLVIDADO

IV

Por JULIO PORRES (1)

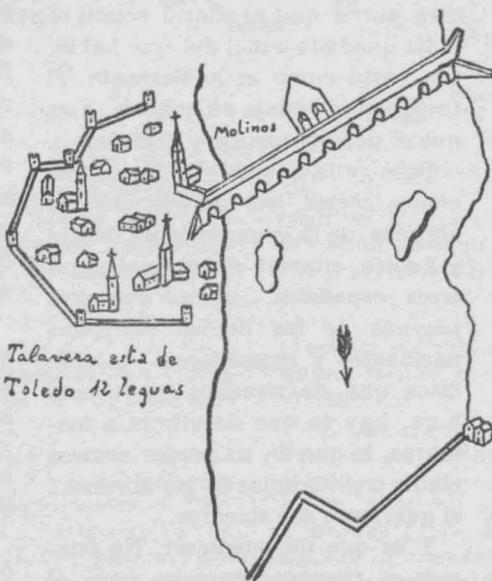
Por él nos enteramos de que motivaron el nuevo proyecto graves dificultades en el abastecimiento de Madrid de leña, carbón y grano en 1753 y 1754, que hicieron se esquilmasen los alrededores de la Villa y causaron el temor de tener que trasladar la Corte a otro lugar, cuyo remedio pensó buscar el buen Alcalde de Casa y Corte mediante una red de ríos navegables con centro en la misma Capital, y por cuya causa se estudió, no como navegación del Tajo en sí, sino como tentáculos fluviales que partían de Madrid y alcanzaban a Talavera por un extremo y por el otro a tres leguas del nacimiento del Tajo y Guadiela, previniéndose la «fácil» continuación desde estos dos puntos al Júcar y por él al Mediterráneo.

Elevada una exposición al Rey con tales antecedentes y el extraordinario plano (de Obra Histórico-hidrográficacorográfica califican al conjunto), éste encomendó su examen al Conde de Aranda y varios Ingenieros, dictándose una Real Cédula de 4 de Julio de 1756, aprobando la constitución de una Compañía por acciones, para reunir el capital previo, con derecho a los beneficios de la navegación y en la que la propia Hacienda Real aportaría 50.000 pesos «o más», para estimular con el ejemplo a los adinerados; para asegurar el apoyo a la obra y ofrecer como se hizo las providencias y auxilios que del Rey dependerían.

El presupuesto total fué calculado por los peritos en 72.231.000 reales, de los que ya decimos aportaba el Rey 50.000 pesos. Suponiendo que de las dos equivalencias del peso, bien como moneda imaginaria de 15 reales de vellón, o bien como onza de plata o peso duro, de 20 reales, sea ésta la apropiada, resulta de 3.615.000 pesos el total y, para disminuir la primera parte del capital necesario, se dividió la obra total en cinco Departamentos, de los que construirían primero el tramo El Pardo-Aranjuez y Aranjuez Bolarque, y si quedaban fondos, el de Aranjuez-Talavera; y a medida que estos tres Departamentos produjeran ingresos, se iniciarían los dos restantes, sin que por tanto se precisase de momento un capital superior a dos millones de pesos, según D. Carlos de Simón. De esta forma se calculaba que al terminar el segundo año desde la aportación del capital, se cobraría ya el rédito correspondiente al primero; al tercero, mucho más para el segundo, y en el 6.º año se vería terminada la obra, «entrando a disfrutar de la alhaja por entero». Fuente de ingresos futuros era el considerar la navegación y compañía como censo redimible, hipotecando la obra, enseres y acciones. El dividendo que se prometía (calculado «prudentemente» según se dice), era nada menos que el 27 por 100 en la obra total, y el 33,75 por 100 con sólo los tres primeros tramos. Las acciones serían de 500 pesos cada una.

Aparte del exagerado optimismo que, tanto económica como técnicamente, rezuma de los datos anteriores, o tal vez por él, es lo cierto que fué el proyecto mejor orientado, si tenemos en cuenta las dificultades de comunicación en aquella época y su finalidad, que esencialmente era apro-

visionar a Madrid de los productos de todo orden que, cada día en mayor cantidad, precisaba. No halló de momento buena acogida entre los capitalistas, pues el año siguiente editó las propuestas al Rey sobre 86 extremos del proyecto, aceptadas en su mayor parte, en forma de contrato sumamente favorable y participando la Hacienda Real permanentemente en la obra con tal de que el capital suscrito alcanzase un millón de pesos; propuesta-contrata firmada por... 42 accionistas, 21.000 pesos en total. Faltaba bastante hasta el millón, pese a la aprobación del, ya con fama de sabio, Padre Andrés Burriel, del Conde de Aranda y de los técnicos que hicieron o informaron el propósito. De factible lo calificaron todos; de inversión rentable y segura, sólo 42 valientes, Simón y el Rey.



V
PROYECTO DE XAVIER DE CABANES.—Según él mismo nos relata en su interesante obra, editada en 1829 y

principal fuente que hemos utilizado, mientras tomaba parte en las operaciones desarrolladas en Portugal (campanas de 1810 y 1811 contra Napoleón), a las órdenes del Marqués de la Romana, como Brigadier de Infantería que era por entonces, observó D. Francisco Xavier de Cabanes la incongruencia de que la navegación del Tajo no pasase de Alcántara, siendo así que el caudal, aguas arriba de esta ciudad, le parecía suficiente. Convencido de los efectos ventajosos que las vías de comunicación tienen sobre la prosperidad de una nación, y la notable falta de ellas en la nuestra, no sólo impulsó grandemente el servicio de diligencias (publicó una «Guía general de correos, postas y caminos del Reino», en 1830), sino que estudió la posible navegación fluvial, viajando por otros países para reconocer los canales y ríos aplicados a este fin, llegando a la conclusión de que la falta de ellos en número suficiente era una de las principales causas de la decadencia española.

Creyó llegado el momento más favorable para establecerla, en virtud del reciente invento de la navegación a vapor, que permitía prescindir de los costosos caminos de sirga; por lo que se trasladó a Inglaterra, Francia y Países Bajos, a fin de estudiarla detenidamente, regresando convencido de su utilidad y economía y creyendo superadas las más importantes dificultades que hasta entonces pesaban sobre este medio de comunicación.

Al advertir, en un al parecer modesto tratado de matemáticas, una referencia a la «Relación» de Antonelli, consiguió movilizar los Archivos oficiales y reconstruir la historia del proyecto, sin duda gracias a su gran amistad con don Luis López Ballesteros, Secretario de Estado de Fernando VII y del Despacho Universal de Hacienda. Le alentó aquél en sus proyectos y le apoyó todo lo posible; y desechando por costosa la construcción de canales, llegaron ambos a la conclusión de que había

(1) (Continuación)