

UN PROYECTO OLVIDADO

V

Por JULIO PORRES (1)

Se calculaban 12 días para cada viaje, incluidas la carga y descarga en los lugares intermedios, con días y horas fijos para cada punto del trayecto.

Dato curioso es la repetición de la idea de Briz, que salvaba la vuelta del Tajo en Toledo mediante un canal, pero aprovechando el túnel que entonces se construía por orden del Corregidor D. Antonio Navarro (hoy conocido por Acequia del Corregidor, o Acequia de Safont), que regaba y riega aún la Vega Baja, Fábrica y Viveros, tomando el agua en Safont, inmediata a la presa que hoy utiliza la Hidroeléctrica de Santa Teresa, y que discurre bajo la Plaza de Toros y Escuela de E. Física. Este túnel habría, naturalmente, de ser ensanchado y suponemos que a cielo abierto.

El coste total se calculó, bastante meticulosamente, en 11.600.000 reales de vellón como máximo (para cuya equivalencia anotamos que una fanega de trigo valía unos 20 rs. vellón), en cuanto a las obras del río, mas 8.000.000 para adquirir

40 barcos, cada uno con un remolque, y otros 400.000 reales para imprevistos. Cada barco, puesto en Lisboa y adquirido en Londres, costaba unos 160.000 rs. y 60.000 cada remolque.

Consiguió Cabanes tantas facilidades oficiales que sólo una total abstención del capital justifica que no se llevaran a cabo sus propósitos. Por Decretos de 18 de Agosto de 1828 y 9 de Julio de 1829, se le concedió: 1.º, privilegio para navegar el río durante veinticinco años, contados desde que el Gobierno de Portugal autorizara la navegación en territorio bajo su soberanía; 2.º, una subvención de 20.000.000 de reales durante dicho plazo, obtenida: a) por reparto a las provincias de Avila, Extremadura, Guadalajara, Mancha, Madrid, Segovia y Toledo, mediante recargo del diez por ciento en el «Subsidio del Comercio» (200.000 reales anuales), b) recargos en la contribución de «Paja y Utensilio» (240.000 rs. al año) y c) trabajo de cuatrocientos presidiarios, calculando el haber de éstos en 2,5 reales diarios, que pagaría la Real Hacienda. Es decir, un total de 800.000 reales por anualidad. Estas sumas y auxilios comenzarían a facilitarse a la Real Sociedad a constituir por Cabanes, una vez formada ésta, considerándola como tal cuando reuniese suscritas 300 acciones de las mil en que se dividía el capital social, o sea 3/10 de éste. Las obras habrían de ejecutarse en dos años desde que lo autorizara Portugal, anulándose el privilegio si así no se hacía y fijándose el número mínimo de barcos que habrían de ponerse en servicio.

Se dieron instrucciones oficiales a los Corregidores y Alcaldes de los lugares ribereños, para facilitar las obras y animar a los contratistas locales, con los que se convino

en principio la ejecución de algunas obras por Marco Artu; publicándose edictos por aquellas Autoridades, en los que se alaba el proyecto y se alienta a todos a participar en él. En las mencionadas instrucciones se da como seguro el comienzo de las obras en 1829; y en este año hizo Marco Artu un detenido reconocimiento del río, con su correspondiente plano; se concertó el tratado con Portugal (31 de Agosto) y... las obras no se iniciaron. Publicó Cabanes su Memoria, conteniendo no sólo su propio proyecto, cálculos de ingresos y gastos (los primeros de 7.000.000 al año,

según supuestos un tanto optimistas), sino también una exposición de los de sus predecesores en la idea, y los planos del río levantados por ellos y por Marco Artu; se obtuvo la seguridad de que no faltaría carbón de piedra nacional para el consumo de los barcos, y se pidieron presupuestos de ellos a constructores ingleses; se concedió a la «Real Sociedad de Navegación del Río Tajo» la facultad de expropiación forzosa, creándose el cargo de Superintendente Protector, anejo a la Secretaría de Estado y Hacienda (quizá una forma de subvención al entonces titular de ella), para resolver cuantas incidencias surgieran... Pero ni los buques navegaron, ni hubo propiedades que expropiar, ni incidencias que resolver. Debieron transcurrir los dos años sin reunir el mínimo de capital de 6.000.000 o bien se alteró de nuevo la inestable situación política que acompañó al reinado de Fernando VII, perdiéndose el privilegio concedido y, especialmente, la seguridad de reintegrarse del capital a los 25 años, prevista en los Decretos citados.

Poco sabemos del Brigadier Cabanes con posterioridad. En 1830 publica una «Guía general de Correos, Postas y Caminos del Reino», que parece indicar su vuelta forzada al transporte terrestre. Y en 1832 publica su última obra, una memoria sobre los baños de Panticosa, que sugiere una afección pulmonar en su autor. Ascendido a Mariscal de Campo, falleció en 1834.

VI

Actualidad del tema.—Habíamos planeado el final de esta reseña con algunas consideraciones sobre su posible resurrección en nuestro tiempo. Pero el día 3 de Enero del año en curso apareció en la Prensa el siguiente «comunicado»:

«HIDROELÉCTRICA ESPAÑOLA HA ACOMETIDO EL APROVECHAMIENTO INTEGRAL DEL TAJO.—El principal problema de la industria eléctrica española está en el rapidísimo crecimiento del consumo, que excede de todas las previsiones. Por ello las empresas concentran

(1) (*Terminación*)

