

razados y menos expuestos, cuyas medidas será bien tomar en cualquiera de los dos casos, esto es de tirar el canal á la izquierda del río, ó á la derecha.

Pasada la Sopeña forma un cordón de Yesares desde las canteras de Vacia-Madrid que por algunas partes casi le baña el río, será preciso hacer algunos desmontes á la falda de la Loma, apartando el río aunque sea con un paredón de fábrica, se ven algunos arroyos ó ramblas en que deberá ir el canal por puentes.

Forma luego un medio círculo el río, y ensancha el terreno hasta la junta de los ríos en Vacia-Madrid.

Ya hemos dicho que es escusada la presa de la letra Y que demuestra el plan de los ingenieros, y pasando aquí el canal con puente será mas durable, y se gana altura, seguirá sin estorvo hasta la presa Real y aun en Vacia-Madrid se podrán construir algunos molinos con el agua sobrante del canal.

A poca distancia de Vacia-Madrid forma Jarama una mediana Isla que le divide en dos brazos una hácia la montaña y otro hácia el Soto del abasto de Madrid, debe reducirse toda el agua á este, desmontar algo á la falda para que el canal tome mas altura, y tenga lugar bastante su escabacion hasta llegar al Caz; entra despues el Soto de los Gerónimos, en que se podrán hacer muchos regadíos.

Distá una legua desde Vacia-Madrid á la presa Real de el Caz con su casa que ahora está desierta, hay dos compuertas para recibir el agua del Caz que sigue la línea de los ingenieros flamencos.

Esta presa es preciso fortificarla porque amenaza ruina y mas si como parece conveniente se aumentase el agua á el Caz para hacer en él la navegacion.

La mayor altura que consideramos precisa en el canal desde Madrid, lleva dos fines, uno porque se introduzca con el del Rey si se sigue la idea de que sea uno solo, y otra por si parece hacerse separado con mayor estension que el otro, en cuyo caso se habrá de pasar por encima del Caz del Rey, bien es que sino parece conveniente uno y otro, hay el medio, de que el de Madrid, vacie en la presa, y desde ella formar canal á el lado opuesto guiandolo por donde se expresará, y señala nuestro plan.

Hay luego la casilla del Guarda, en que está el repartidor de las aguas en dos canales y se conforma tanto con la idea de los ingenieros hasta las salinas que solo se diferencia en que la presa de los flamencos está demostrada entre Arganda y Vacia-Madrid, y la de el Caz se forma media legua mas abajo de Vacia-Madrid.

Si S. M. tiene á bien que siga por el Caz el canal de la navegacion es preciso darle toda la anchura que traiga desde Madrid por la parte de arriba á la derecha de la corriente.

Como los ingenieros flamencos tiraban su canal hasta Toledo por la derecha de la Puente nueva de Jarama, y nosotros segun la instruccion, debemos pensar en seguirlo hasta el sitio de Aranjuez, vistos los terrenos, creemos que desde las salinas ha de bajar el canal en línea y cruzar el Jarama por encima de la misma puente, para esto no hay dificultad porque trae altura, y construido un puente de fábrica se logrará el fin.

Para seguir desde aquí á Aranjuez, es preciso que vaya á la izquierda por encima de la calle nueva, á cojer el terreno de la Azua, y por el mismo canal de esta que toma las aguas de Tajo en la punta del embocador, ensanchando el canal, se consiguen dos fines, uno es á usar la Azua, pues del canal nuestro saldria agua para el riego, y otro tirarle casi en recto hasta Tajo abrebiando el camino para las embarcaciones de Oriente.

Hay otro medio, que es pasado el canal por encima de Jarama en Puente, seguirá á la Azua, y de esta puede bajar á la izquierda de las calles de árboles y huerta nueva, cayendo hasta el frente del primer embarcadero ó mas abajo á la caída de la presa que está en los jardines: en este caso si las embarcaciones suben á el Oriente toman en la Azua el canal de Tajo, y si bajan á Aranjuez, ó á Poniente, caen sobre la derecha con nuestro mismo canal hasta el Puerto de los Jardines, ó el que se forme frente del embarcadero, haciendo los Puentes necesarios de comunicacion para la franqueza del paso, finalmente como esto pende de la resolucion de S. M. y acomodar con la navegacion el uso de la caza, es ocioso discurrir y baste decir que de cualquier modo la navegacion es posible.

Mas útil y menos costoso seria tirar, á que el canal desde Madrid entrase en Tajo encima de la presa que está sobre el puente de la Reyna y ensanchando el Caz que hoy pasa por el Sitio toma la loma de la Montaña hasta el Castillejo, dejando libre la huerta de las delicias y el cuartel de Guardias, construyendo dos puentes uno para el camino de Ocaña: y otro para el paso de S. M. á la huerta y caza de codornices, y los demas que en el Real Viejo, y otras partes se consideran necesarios formando el Puerto en la gran Plaza de el Real Viejo, con lo que podrán aumentarse huertas, y regar los prados y yerbas del Sitio, con mucho aumento de los ganados, y pastos de invernadero, tanto para el ganado lanar que se acoge en los quintos, quanto para la segura subsistencia de la Yeguada, Torada, caza mayor y menor: escusando asi la limpia del Tajo y demas obras que van propuestas y la precision de tocar en las calles de árboles, huertas y jardines.

Caminos. — Como los caminos para la sirga, gentes ó bestias que tiren las barcas, es uno de los estorvos de la navegacion de los cuatro ríos, Tajo, Guadiela, Manzanares y Jarama, diremos que hasta las juntas de los primeros en Bolarque, hay ya muchos caminos abiertos en varias partes para las vueltas que toman estos ríos y en otras es indispensable romperlos en unas en peña viva, en otras formándolos con estacadas, en muchas cortando árboles, pero en ninguna es imposible, pues lo mas será el mudar el rumbo, esto es, sino lo permite con facilidad la derecha de la corriente, tomar el camino en la izquierda, en cuyo caso las bestias se entran en la Barca, y para que monten el otro camino se arrima á la orilla opuesta como sucede en los canales de Flandes, Francia y Milan, y aun en Tortosa en el río Ebro.

Desde las juntas de Tajo y Guadiela es mas fácil, porque es pais llano y franco; y pareciéndonos esta bastante expresion, concluimos nuestro papel de reparos, certificando que son los medios de superar los que se han ofrecido á nuestro saber y entender, sin perjuicio á otros que ofrecerá la mayor detencion en el reconocimiento llegando el caso de hacerse la obra y aun que desde Valencia-Madrid, hasta Aranjuez creemos accesible traer la navegacion por Jarama á costa de limpias, estacadas y otras obras propias del arte, nos parece mas estable y segura la navegacion con el caudal atendiendo á las frecuentes inundaciones de arena de este rio, y que no trae despues de ellas tanto caudal como Tajo para desembarazar su corriente, por lo que cada dia serian necesarias nuevas mondas y limpias, y tal vez se impedirá la navegacion hasta desembarazarlo. = Madrid y Diciembre 12 de 1755. = Briz = Simó. =

NÚMERO 137.

Papel instructivo, que escribe don Carlos de Simon Pontero, del Consejo de Su Magestad, Alcalde de Casa, y Corte: para que los que quieran interessarse en la Compañia de la Navegacion de los Rios Tajo, Guadiela, Manzanares, y Xarama, que se ha de formar baxo la Real proteccion de su Magestad, se enteren de la importancia, y utilidad pública de esta Obra, y de las ventajas, y intereses, que les producirá el caudal que pongan en ella. (a)

El estado, á que llegó Madrid los años de mil setecientos cinquenta y tres, y cinquenta y quatro, por la escasez de Carbon, Leña, y toda suerte de Maderas, y la costosa conduccion de Granos, y Frutos; la desgracia de las Provincias de treinta leguas, con la precision de traer sus Naturales muchos de estos generos en lo riguroso del Hibierno; y la prudente consideracion de que si no se ocurre á este daño, será mayor cada dia, y obligará á sacar la Corte de su centro; dio motivo á que, por medio unico, propusiesse á S. M. Don Carlos de Simon Pontero la Navegacion de Tajo, desde su nacimiento hasta Talavera, para que dándole comunicacion por Xarama, y Manzanares, tubiesse Madrid con abundancia los frutos, y generos necesarios á su subsistencia, sin gravar á las Provincias confinantes.

Esta primera Representacion, aunque sin otro adorno, que el de unos Planos tirados theoreticamente, mereció piadosa acogida en el constante deseo de su Magestad de facilitar los mayores alivios á sus Vasallos; y permitio, que se examinasse con el cuidado, y detencion, que de justicia merece un asunto, en que tanto interessa esta Monarquía.

De hecho, fueron nombrados para reconocer formalmente el curso de los Rios, su delineacion, altura de aguas, y disposicion del terreno, Don Joseph Briz, y Don Pedro Simó y Gil, Asociados de Don Miguel Fernandez Olmo, Practico del Pais, á cuyo fin se les dio una Instruccion mui circunstanciada; y en seis meses y medio de viage, de que escribieron un Diario mui singular, cumplieron su comision de manera, que no quedó de apetecer mas examen, para formar idéa cierta, y segura en los progressos de esta Obra.

Para completarla, tiraron sobre la tabla, y margenes de los Rios doscientas varas de dibuxo, en que están señalados con entera propiedad los movimientos de las aguas, las vueltas, y escollos de los Rios, y hasta la piedra, ó Isla mas despreciable, con noticia de los Lugares, Molinos, y Presas, y aun señalados los Montes, y Plantíos; de modo, que es una Obra historico-hydrografica, corographica adornada de todos los primores del Arte; y lo que es mas, de un Papel de los reparos, que en el estado actual tienen las aguas para navegarse, y el modo para superarlos, con la clase de obras, que á la naturaleza de cada uno corresponde.

Estos planos se reduxeron á medida mas acomodada, y manejable; uno de solo Tajo, y Guadiela, desde su nacimiento hasta Talavera, sujeto á escala de cinquenta y ocho leguas por camino derecho: otro de Xarama, y Manzanares, á nueve leguas, desde el Real Sitio del Pardo hasta Aranjuez; otro de este Real Sitio; otros de los Baños de Trillo, y Sacedon; otro de los que deben hacerse de fábrica en Manzanares, al frente de Madrid, para la salud pública, con canal subalterno para Labaderos; otro de la demarcacion del Obispado de Cuenca, para demostrar, que hecha esta Navegacion, es facil comunicarla, y estenderla al Mediterraneo por el Rio Jucar; y finalmente, el de los Ingenieros Flamencos Don Carlos, y Don Fernando Grunemberg, que en la menor edad del Señor Carlos Segundo, propusieron el canal de Manzanares, levantando Plano formal de este Rio, y el de Xarama.

Con toda esta instruccion, y adorno, y un modelo de los Barcos, que podrán navegar en la mas baxa corriente de estos Rios, que es de trescientos quintales, se formó una Representacion para S. M. tan humilde, como verdadera, llena de convencimientos practicos de la necesidad, é importancia de esta Obra, y la facil disposicion por naturaleza, para que si fuere de su Real agrado, mandasse examinarla de nuevo.

S. M. la admitió con benignidad; y despues de un maduro, serio, y detenido examen, comedido al Excelentísimo Señor Conde de Aranda con varios Ingenieros, se dignó expedir la Real orden, que dice assi:

El Rey ha hecho examinar las diferentes Representaciones de V. S. sobre hacer navegables los Rios Manzanares, Xarama, Tajo, Guadiela, y otros que entran en estos, y los medios, que en las mismas ha propuesto, para facilitar el caudal necesario para la execucion de una Obra tan util, y necesaria para la subsistencia, y comodidad de la Corte, y los recono-

(a) Impresa en Madrid en la Oficina de Antonio Perez de Soto, Calle de la Abada. Año de 1756. Con permiso superior.

cimientos executados por Peritos de las aguas que tienen, lo que puede dificultar la execucion de esta grande idea, y modo de vencer los estorvos, que se encuentren en su practica, con los Planos levantados por dichos Peritos. Y ha merecido el agrado de S. M. el pensamiento, y el zelo, y actividad con que V. S. ha empleado sus desvelos, y costeado las diligencias, y reconocimientos practicados para facilitar la execucion de Obra tan importante, y de sugerir los medios para aprontar el caudal preciso para ella.

Entre todos los propuestos por V. S. ha aprobado el Rey el de la formacion de una Compañia, en que por Suertes, ó Acciones, se ponga el caudal competente para la execucion del Proyecto de su cuenta, quedando á beneficio suyo los derechos, y utilidades, que dará de sí la Navegacion, por el tiempo que parezca proporcionado para reembolsarse el Capital, y los intereses correspondientes al dinero anticipado, con consideracion á los riesgos, y contingencias de una empresa tan basta á las mayores dificultades, que pueden ocurrir, á mas de las previstas, y á el coste que assimiso puede exceder al que se regule. Y ha venido S. M. en declarar, que se interessará en esta Compañia en cinquenta mil, ó mas pesos, para que sigan este exemplo los que tengan dinero, y que protegerá esta Obra, y contribuirá á su execucion, con las providencias, y auxilios que pendan de su soberania, y se le propongan; y finalmente, que manifestará su Real gratitud á los que empleen sus desvelos en facilitar su logro, dispensandoles aquellos honores, y premios que se contemplan proporcionados al mérito, que contraxeren. Lo que de orden de S. M. participo á V. S. para su satisfaccion, inteligencia, y gobierno. Dios guarde á V. S. muchos años, como deseo. Aranjuez 4 de Julio de 1756. Don Ricardo Wall. Señor Don Carlos de Simon Pontero.

En consecuencia de esta resolucion, ha parecido conveniente exponer, como por extracto de la Obra presentada á S. M. por el expresado Don Carlos de Simon Pontero, interin se da á la Prensa, los fundamentos mas principales de la idea pública de la Navegacion de estos Rios, para que informados los Naturales del Reyno, acudan á suscribirse en el Libro de la Compañia, en que los Reyes nuestros Señores serán los primeros que le autoricen.

Origen, y Curso de Tajo, y Guadiela.

Nace el Rio Tajo en el Reyno de Aragon, al Oriente, entre Albarracin, y Orihuela de Aragon, inmediato á las casas de Garcia, cuyo nombre dan á la Fuente de que viene este Rio, tan pequeña en su origen, como singular por la delicadeza de sus aguas. Toma su curso derechamente al Poniente, y le sigue con constancia hasta Lisboa, primero por la Provincia, y Sierras de Cuenca, Alcarrias, y Mancha, hasta Aranjuez: luego por la de Toledo, hasta Talavera, y despues por Extremadura hasta Lisboa, formando aquella gran Ria, que le hace navegable.

Desde Valdominguete, que dista tres leguas al nacimiento de Tajo, puede ya navegarse, por las muchas aguas que se le juntan; y son tantos los Rios, Arroyos, y Lagunas hasta Trillo, que le hacen caudaloso. Su cauce es invariable hasta Bolarque, porque viene entre montañas, y los estorvos ordinarios son, peñas caidas de las alturas, que con facilidad pueden sacarse, dexándole caudal formado para el viage de Barcas de trescientos quintales.

Guadiela nace tres leguas del Tajo por linea, en las Fuentes de Pinilla, que distan una de Beteta, en la Sierra de Cuenca, con alguna inclinacion al Medio-dia. Y aunque su origen es mas caudaloso, que el de Tajo, y se le juntan los Rios Guerbo, Alcantud, Escabas, y otros, no excede á Tajo, quando se le junta en Bolarque; baña si tierras de mas calidad, hace su curso entre montes, y uno, y otro están dispuestos por naturaleza á recibir, y conducir las mejores, y mas abundantes maderas de España, y todos los frutos de Aragon, Cuenca, y Alcarrias, de que pueden las principales utilidades de esta idea.

Jucar nace de los mismos montes, vertientes al Medio-dia. Tira por Cuenca, y la Mancha, hacia el Reyno de Valencia, y entra en el Mediterraneo por Cullera; y passado Cuenca, es caudaloso.

Guadamajuz cruza de Sur á Norte. Nace inmediato á Jucar, y se estrecha tanto con él, que su comunicacion consiste en romper un pequeño montecillo de doscientos pasos. Entra en Guadiela junto á Poyos, con el Rio mayor de Huete, á quien se incorpora tres leguas antes. Su caudal de agua no es considerable; pero puede tomarla de Jucar, ó de otras muchas Fuentes, y porporcionarse su corriente para la Navegacion, si se pensasse en dar comunicacion á Guadiela con el Mediterraneo.

Manzanares trae en el Pardo sobrada corriente, para que formando allí el canal hasta Vacia-Madrid, siga la Navegacion por Xarama, ó por canal hasta Aranjuez. Y siendo esta la unica obra en que necessita el Arte ayudar mas á la naturaleza de las corrientes, no debe ya dudarse su practica, á vista de tantos reconocimientos, desde el Reynado del Señor Phelipe Segundo, por los Ingenieros de mayor opinion, que la hacen incontestable.

Fundamento Primero. En la representacion para S. M. se expuso, como primer fundamento, que era natural la idea pública de la Navegacion de estos Rios. Y con razon; pues considerada la perpetuidad, y cantidad de las aguas, y las montañas, de que trahen su origen, se ve, que por naturaleza están dispuestas á una Navegacion inalterable.

La perpetuidad de las aguas, porque no hai exemplar de haverse agotado sus manantiales; y la cantidad porque en los meses de la mayor baxa de Rios, navegan vias de un peso inmenso por estos; y será mas consistente, aumentandoles una tercera parte mas de agua por los medios practicos, que los Ingenieros refieren en sus observaciones, aunque no necessitan mas aguas.

Y finalmente, porque no tratandose de variar el curso que trahen, sino de mejorarle con obras sencillas de limpias, y moudas, á vista de que las aguas hacen su camino natural con la debida pro-

porcion en su descenso, sobran las nivelaciones de las alturas del terreno, de que suele nacer la desconfianza en la execucion de estas Obras.

Segundo. El segundo fundamento es la justicia con que los Naturales de las Provincias confinantes llegan hasta el Trono Real á excitar la de su Soberano, para que no dé lugar á que contribuya su infelicidad, y su ruina á la subsistencia de la Corte en tanto extremo.

Es bien notorio al Público, que en los años de mayor calma, señaladamente los de mil setecientos cinquenta y tres, y cinquenta y quatro, se vió Madrid en el mayor conflicto por falta de Leña, y Carbon, no menos que de Granos, y que los portes hicieron intolerable su compra. Para que no lo fuesse tanto, parecia indispensable gravar á los vecinos de treinta leguas, á que traxessen estos frutos, y generos en lo riguroso del Hibierno, con los bagages, y acarretos de sus labores, y traficos. Fue inmenso el daño que experimentaron; y con haber perdido millones la Junta de Abastos en la venta, perdieron mas los Vassallos con el abandono de sus labores, y mayor coste en la conduccion, que se hizo gavela en los mas Pueblos para sus Repartimientos.

Como es indispensable suceda lo mismo en años de igual esterilidad, y cada dia es preciso conducir el Carbon á mayor distancia, porque los montes inmediatos estan inutiltes, por la repeticon de cortas sin tiempo, piden de justicia los Naturales de estas Provincias la providencia oportuna á su desahogo. Y no habiendo otra, que la de la Navegacion, porque entonces vendrá la Leña, Carbon y Maderas á menos costa, y de mayores distancias, es de justicia la providencia pedida, y muy propio mantener en equilibrio la de Madrid, y Provincias vecinas, acudiendo con mano igualmente piadosa á los Labradores, y Mendigos, que á los vecinos de la Corte en sus urgencias.

Este es el principal motivo, que debe empeñar á fomentar esta Obra, y este el que debe alentar á los Ministros, y Jueces del Reyno, para que contribuyan con sus providencias, y auxilios á una importancia, de que pende la subsistencia de la Corte en su centro, antes que la necesidad de otros años obligue, á que por falta de los frutos, y generos mas grosos, lloren estas Provincias, y giman otras los trastornos de su mudanza, que se mira bien cercana.

Tercero. El tercer fundamento consiste en las utilidades, que trae consigo la Navegacion. Rara desgracia seria la de España, que havicudo sido esta el medio mas principal, y unico de la Poblacion, abundancia, y felicidad de todas las Naciones, desde que se conoce la Poblacion hasta aora, no participasse de tantos bienes, como promete, y gozan generalmente las Estrangeras. No puede haver Comercio util de sangre: solo el de agua se ofrece ventajoso. Sirva de ejemplo el de las Provincias Unidas de Holanda, sostenido de una multitud de canales, formados con industria, y mantenidos con firmeza. Por mas vecino, admirese el de Languedoc en Francia, que une el Mediterraneo con el Oceano. Fixe el Público la consideracion en los imposibles que se vencieron, en los millones que se gastaron, y en las utilidades que produce, y hallará si es util la Navegacion de Tajo, quando de ella pende la conservacion de tantas Provincias, y la de la Corte, y se representa tan facil, y de un coste tan limitado, como el de cuatro millones de pesos, que han de producirlos en cada un año los derechos mas limitados de barcaje, ó porte.

A la verdad este es el punto, que llama la atencion del Público. Y para hacerle mas perceptible, se apuntarán algunos de tantos convencimientos, como produce cada uno de los frutos, y generos, que es indispensable conducir á Madrid, y transportar de unas Provincias á otras por los Rios.

Carga una Barca dos mil arrobas de Carbon, quando menos. Supongase á veinte y una leguas de Madrid, hacia Oriente en la Sierra de Cuenca, ó á Occidente en los Montes de Oropesa, ó Toledo. El Abastecedor mas diligente, ó sea la Junta de Abastos, con su equidad economica, paga quatro maravedis por arroba, y legua, que hacen dos reales y medio. Por mucho que baxe la compra, hecho el computo de los desperdicios, y gastos de administracion, no puede venderse en Madrid á menos de treinta quartos; esto en los años de abundancia, y felicidad, como el presente, sin contar con la calidad del genero, y sin la baja de una quinta parte de tierra, y cisco en arroba, por razon del golpeo en los acarretos.

Este mismo Carbon, trahido á Madrid en Barcas á igual distancia, y sin una libra de desperdicio, á causa del mejor cargamento, sale bien vendido á dos reales de vellon la arroba. Que sea util al Público, no se duda, porque es de bulto el exceso de real y medio en arroba. La dificultad solo estará en unir las utilidades del Público con las de la Compañia, ó Particulares, que lo porteen, satisfechos los derechos, ó cota del Barcaje.

Á veinte y una leguas por tierra corresponden treinta por agua. La Barca mas perezosa camina diez leguas al dia, y considerandola uno para la carga, y otro para descargarse, son ocho dias precisos, y dos mas de descanso voluntario, ó parada. Necesita dos hombres que la gobiernen, y una mula para que la tire á sirga; será excesivo un jornal de cinco reales á los Barqueros, y otros cinco para el de la mula, y su pienso; hacen assi quince reales diarios; y todos componen ciento y cinquenta; reducidos á maravedis, son cinco mil, y estos entre dos mil compañeros, ó arrobas, toca á dos maravedis y medio por cada una. Aumentese aora la conduccion desde la Carbonera hasta la Barca, que no todas las cortas se podrán hacer á la margen de los Rios, y pongase una con otra á dos leguas de distancia, (que en los quarenta años primeros es imposible) y á tres maravedis por legua, y arroba, son seis maravedis, que aumentados á los dos y medio, suman ocho maravedis y medio. Será uno este porte, que el de dos reales y medio? Y si costando al Abastecedor veinte y un quartos costandoles un quartillo, y dandole á dos reales, aun quando se consideren treinta reales por viage á la fabrica de la Barca?

Si esto es assi á veinte y una leguas de distancia, qué será á treinta, ó quarenta, como sucederá indispensablemente antes de tres años, si no viene por agua?

El consumo de Madrid se acerca á tres millones de arrobas de Carbon de Encina, y un millón de Brezo en cada año. El de Toledo, y su Tierra, Aranjuez, Ocaña, y otros Pueblos, no dexa de ser considerable. Vea, pues, el Público, si le trae utilidad el pensamiento, y consideren los Accionistas, si sus Capitales aseguran fondo cierto en solo un genero para unos Intereses proporcionados.

La madera de Sierra, en que entran medias varas desde treinta á cinquenta pies; pies quartos de las mismas medidas; tercias, viguetas, maderos de á seis, ocho, y diez; tablones, tablas de nueve, y siete, y tablas ripias, sale de porte el pie en quadro á dos reales, hecha la cuenta con toda exactitud por examen de Maestros, y Abastecedores de Almacenes por mayor. La madera de Cuenca es de mas calidad, y mayor coste; y sin embargo, trahida por los Rios en largo, ó arreglada ya á medidas para cada obra, ó cada Maestro de Carpintería, (que les sería mas útil) no pasará de dos reales de compra, y porte, y ganará diez quartos por pie quien la conduzca.

Todo el Nogal para Evanistas, Alamo blanco, Aliso, y Haya comprada á lechos, considerados sus portes desde Buitrago, y las Alcarrias mas inmediatas, sale á dos reales la arroba, y muchos años á dos y medio.

Lo mismo sucede en la madera de Coches, Galeras, y Carros, en que entra el Fresno, Encina, Alamo blanco, y negro, Haya y Pino, de que abundan los montes de Toledo, y toda la Rivera de Tajo, y Guadiela, desde Bolarque hasta Peralejos, y Beteta. Y aun por conducirse algunas de estas classes á mayor distancia, sale á dos reales y medio la arroba.

Considerese, pues, el consumo de estos generos en Madrid, y su tierra, Toledo, y la suya, y en la gran parte de Mancha, que baña el Tajo, y se entenderá, si pide providencia, y arreglo el exceso de precios á que suben las maderas, y sus obrages, con unos portes tan exorbitantes, quando si se conduxese por agua, sobra medio real por cada arroba, y quedaria la Navegacion muy interesada.

Tampoco es facil reducir á numero fijo el consumo de estas clases de madera, pues aunque se ha pedido á la Diputacion de los cinco Gremios mayores de Madrid de todos los generos que entran, y adendan derechos, ha sido impracticable, por la estrechez del termino; pero no se hará increíble, que en Madrid, y todo el curso de la Navegacion, desde Bolarque á Talavera, se gasten seis millones de pies en quadro de maderas.

La Leña gruesa, y delgada, que consume Madrid, y estos Países para Cocinas, Hornos, Tintes, y Fabricas, es inmensa, y sería mucho mas, si no hicieran intrahable su compra los portes, pues en Madrid cuesta cada arroba á real y medio una con otra, cuyo precio se debe casi todo aplicar á la conduccion, porque la materia de suyo es despreciable. Fondo es este, que trahida la leña con Barcas, dexará mucho producto, dandola por uno mitad menos de lo que hoy cuesta, y escusaria mucho Carbon, con no poco alivio de los Pobres.

Los renglones de Piedra, Cal, Yesso, Ladrillo, Teja, y Pedernal, ocupan mucha margen, y piden toda la atencion de los Accionistas.

Solo el porte de cada pie cubico de Piedra Berroqueña, trahida de las Canteras bajas, cuyo peso no llega á cinco arrobas, cuesta tres reales y medio de vellon, no pasando de once pies cubicos; de veinte y uno, á quatro y medio; y de treinta y uno, á cinco y medio. La Piedra blanca de las Canteras altas, y de Colmenar, á quatro reales, en la medida menor, á seis, y ocho en las mayores. Los Jaspes, y Alabastros de Cuenca, y otras partes mas cercanas, cuesta á quatro reales la arroba, y el pie cubico sale por veinte.

Establezcase, pues, la Navegacion; y estas mismas piedras, de igual, ó mejor calidad, trahidas de Colmenar, se darán á real y medio, quedando una ganancia competente; y aunque se traygan á mayor distancia, variarán poco los precios.

El Jaspe vendrá entonces de las Canteras de Bolarque, Almonacid, y Yllana; y el Alabastro rico de las de la Alcarria; y de saca, labra, y porte, saldrá puesto en Madrid ó Aranjuez, á mucho menos de lo que hoy cuesta el porte solo.

El ingreso de Piedra en Madrid, y demas Países, es tal, y el que se aumentará con la baxa de portes, subirá á tanto, que pasará de tres millones de pies cubicos, y en ellos interesará la Navegacion mucho mas que en las maderas. Quien habrá entonces, que en lugar de Cal, Ladrillo, y Piedra suelta, no fabrique sus casas de Piedra de Sillería? qué será el adorno de los edificios, y quan otra su consistencia?

Cada estez de Yeso negro de las Canteras de Ballecas tiene de porte trece reales, y el blanco veinte: baxará lo menos una mitad. Quanto entrará en Madrid de estas dos especies? Y quanto dexarán al fondo de la Compañía de sus utilidades?

Cada millar de Ladrillo de la Rivera, puesto en la Fabrica, cuesta doscientos y treinta y cinco reales, y diez maravedis; ochenta reales cuesta de porte el de Galapagar. El de Mocojon, que dista nueve leguas, y está casi á la orilla de Tajo, cuesta á doscientos y quarenta reales el porte de cada millar: el de Porcal, á quatro leguas, á ciento y cinquenta; y la Baldosa, á ciento y ochenta; y el de los Tejares de Santa Bárbara á ciento y cinquenta reales el millar. Considerese aora, que de estas classes de Ladrillo hai, y se harán á la orilla de los Rios, quantas convengan, y que aun trahido á veinte leguas de distancia, costarán los portes menos de una mitad, y en las Fabricas habrá en la compra la misma ventaja. Los consumos pasan en Madrid, y su tierra de ocho millones de arrobas: segun el computo, y las utilidades de la Navegacion, serán mas de tres millones de reales; y si se empeña en traerlos, y fabricarlos de su cuenta en parages donde haya leña que quemar á menos coste, que en tierra de Madrid, excederá la utilidad á la de los portes, y tendrá la misma el particular que se dedique á ello, vendiendose aquí por un tercio ca-

si de lo que hoy cuesta cada millar, con la ventaja del genero, pues son preciosas las fabricas, y tierras de las margenes del Tajo, desde Trillo hasta Talavera, para semejantes fabricas.

La Teja es renglon de mucho consumo, y mas los productos que ofrece á beneficio del Público, y de los Accionistas. Con decir, que trabada de Villaverde á una legua de Madrid, que cuesta el millar ciento y cinquenta reales, si se conduce de veinte leguas, y de mejor calidad, saldrá por una tercera parte menos de coste la compra, fabrica, y porte, se dice todo. Qué será á seis, ú ocho leguas de distancia?

Sucedirá lo mismo en el Pederal, costando aqui el de Ballicas á diez reales el cargo de quarenta arrobas, trahido de las Canteras de Ballicas; la Cal que vale hoy á seis reales la fanega, y assi de las demás clases; porque sin embargo de que sea pequeña la utilidad en cada fanega, ó arroba, como se trata de millones de peso, aumenta las utilidades en gran manera.

Se ha de considerar para esto quanto consumen los Tratantes, que pagan derechos, quanto los dueños particulares de casas para sus continuos, y necesarios reparos, quanto las casas que se fabrican, y mejoran de nuevo, y quanto S. M. para su Palacio, y demás Obras de Sitios, y Fabricas Reales. Se ha de tender la vista á un País tan dilatado, como el que bañan estos Rios, á unas Poblaciones tan grandes, como las que hai en ellos, y á la sed, y necesidad, que todos tienen de fabricar, y no lo hacen, porque asusta aun el empeño de formar una Chozá, ó Barraca, porque ni hai Maderas, ni Leña para quemar los Hornos de Cal, Yeso, Teja, y Ladrillo.

Qué se dirá, pues, de los Granos necesarios para el consumo de la Corte, que entra por un millon de fanegas de Trigo, y dos millones de fanegas de Cebada.

Vienen estos de las dos Castillas, de veinte á treinta leguas de distancia: reduzase una fanega con otra, incluyendo la Sagra, y Campiña, á doce leguas de distancia, paga diez y siete maravedis por legua, y fanega. Hecha la regulacion de lo mas que cuesta el Trigo por su mayor peso, y lo menos de la Cebada, sale á seis reales por fanega. Supongase, que del todo de estas dos especies venga la mitad solamente por agua, que con el tiempo vendrán lo menos, de quatro partes tres. Conduce la Navegacion millon y medio de fanegas, que á dos reales y medio, hacen tres millones, setecientos cinquenta mil reales. Havrá quien dude, que interesará la Navegacion lo menos dos millones de reales utiles, pagados gastos, porteadola por menos de la mitad, que hoy cuesta en Madrid? Supongase ahora años esteriles, que hacen subir los portes; aunque la Compañía, y Accionistas no interesen mas, no es mucho mayor el beneficio del Público? Y si se considera la facilidad de proveer á la Corte de veinte, treinta, ó mas leguas de distancia, con una pequeña alteracion de precios, que bienes serán los de este Pueblo, y quales los de las Provincias distantes, que por falta de salida, que impide la dificultad de portearlos, no sacan fruto de la abundancia, y si le sacan, es á costa de que Madrid pague unos precios intolerables?

Los consumos de Garbanzo, Lenteja, Judias, y otras semillas, son crecidos. Entran los portes por arrobas, y assi son mucho mas considerables. De Campiña, y Sagra no se conducen estos frutos menos de dos reales una arroba con otra. Aunque la Compañía los trayga á veinte maravedis, dejan una utilidad extraordinaria. Y como las mayores cosechas están vecinas á los Rios, y quando disten tres, ó quatro leguas, el Labrador los conduce á los Puertos, y Almacenes con sus mismos Ganados, y Carros, nunca le sale al Comercio de Madrid otra cuenta que la de los Portes del Barcage. Esto toca á las cuentas subalternas del Labrador, y el que se acerque á ellas, no dexará de percibir las utilidades reciprocas que embuelve, y la particular de asegurar la venta de una cosecha entera en un día, con tomar de su cuenta el fletamento de una, ó dos Barcas, transportando el sobrante de frutos de su cosecha al parage, que mas le acomode para sus intereses y ganancias. En esto todos se benefician. El Cosechero por el tanto menos que gasta: el comprador, porque hasta de la utilidad del Cosechero saca fruto; y el Público, porque le coge de entrambos con la abundancia, y el tanto menos á que se surte.

El Vino es otro de los fondos mas utiles para los Accionistas. En Sacedon, Chillaron, y otros veinte Pueblos á la lengua de Tajo, y Guadiela, cuesta la arroba que menos una con otra á seis reales de porte, y es de treinta y cinco libras cada arroba. De Colmenar á tres reales; y de la Sagra, y Talavera á quatro. Passa de un millon de arrobas de Vino, y vinagre lo que vendrá de estos Países, sin incluir la grande acogida, que dará la Navegacion á todos los vinos de la Mancha, que escusan una, ó dos jornadas de arrieria, segun las distancias. Entre unos, y otros se puede considerar millon y medio de arrobas, y aunque á la Compañía no quede mas que dos reales de porte utiles, son tres millones de reales.

De Aceyte de Alcarria, Mancha, y Sagra, se traerán quatrocientas mil arrobas, que sufre algo mas de porte, por ser genero mas noble, y dará un millon de reales al año.

La miel de la Alcarria, que cuesta la arroba una con otra á cinco reales, podrá conducirse á dos, y ayuda bastante á la utilidad.

Todo el Esparto que entra en Madrid, se trae desde Argés, Toledo, y Bolarque, sale á dos reales de porte la arroba una con otra, segun informe de los Maestros de este Gremio. Vease quanto consume Madrid, quanto su tierra, y quanto sale de aqui para Castilla la Vieja, y otras Provincias muy distantes. Aunque se conduzca por una mitad, y menos, qué dexará á la Navegacion este Ramo?

El Vidrio ordinario, que gasta Madrid, y su tierra; la de Toledo, Talavera, y Campiña, viene del Recuenço, y Arbeteta, Lugares á una legua de los Rios, Tajo, y Guadiela, y aun llega hasta Portugal.

Cada carga de Vidrio hueco pesa diez y seis arrobas, incluyendo la Paja, y Angarillas; y ca-torze arrobas la de Vidrieras. Una carga con otra sale por ciento y veinte reales de porte, en veinte leguas que hai por camino. Tiene regularmente quarenta reales de quebrado, y muchas veces todo; y otras se aprovechan cinquenta reales de lo que llega en una carga. Hai el desperdicio de

Paja, y Angarillas, que cuesta quatro reales; hace en todo ciento y ochenta reales una carga con otra, que es quince reales de porte la arroba de Vidrio; pasan de mil cargas las que consume Madrid todos los años, suben á ciento y ochenta mil reales.

Encajonandose el Vidrio para embarcarlo, llegaria entero; y por informes de los Fabricantes, se podrá dar en Madrid por una mitad menos que hoy; y la Navegacion sacará unos portes competentes.

La Losa fina, y ordinaria de Toledo, Talavera, y otras partes, especialmente la de las Fabricas de Aragon, tiene casi el mismo riesgo que el Vidrio, y entra por millares de cargas, cuyo porte es quatro reales la de Talavera, tres la de Toledo, y ocho la de Aragon. Pues aunque se dé á quatro esta, y la de Talavera, y Toledo á real y medio una con otra, interessa mui mucho la Compañia.

Las frutas, es otro de los ingresos mas fuertes de Madrid, Toledo, y todos los Pueblos de la Rivera indistintamente, en especial de la Mancha; passa de millon y medio de cargas el consumo, entrando la Uba, el Melon, la Sandia, y las frutas secas de Hibierno, componen doce millones de arrobas. La de Aragon cuesta ocho reales, de cinco á seis la de la Vera, tres la de Toledo, dos y medio la de Olias, y de tres á quatro la de las Alcarrias. Llega sin sazón toda, porque se corta sin tiempo, ofende á la salud mucho, y embarcada, podría cortarse en sazón, y no costaria mas de real y medio la arroba una con otra: considerese si hai diferencia, y quanto hace subir á las utilidades de la Compañia este Ramo, que passará tal vez de doce millones de reales.

Cuentese aora con tanto Paño, Lino, y Cañamo de Aragon, con el Hierro de Molina, con las Resinas, y Mieras de la Sierra de Cuenca, con la Nuez, y Errax de las Alcarrias, con los regalos de Navidad de todos los confines de los Rios, con los retornos de generos, y personas, desde Madrid á todas partes, con las Carnes saladas de Extremadura, Mancha, y Alcarrias, y tierra de Toledo, con la Sal para todo el consumo de Madrid, y su tierra, con los curtidos de Pieles, y Papel de estraza, de que hai muchas Fabricas en los mismos Rios, y sus cercañas, con los Huevos de las Sierras de Cuenca, y Sigüenza, Aves, Queso, Terneras, y otras Carnes frescas; y finalmente, con tantas cosas, que no es facil recopilar, y pedia la explicacion de un Tomo entero; y se hallará, que no hai Arithmetica, que baste á calcular las utilidades de la Navegacion, mayormente si se tiene consideracion á las utilidades implicitas, que vienen con ella.

Sobre todo, paren los Accionistas su atencion en una jornada de Aranjuez de tres meses, y un conjunto de familias de tan alta esfera, como el que sigue la Corte. Vean el producto solo, que dexarán las Barcas de recreacion en los Puertos de Madrid, Aranjuez, Toledo, y Talavera: el de los Baños, Lavaderos; el de las Barcas de diligencia para Aranjuez, y demas transitos, y hallarán la prueba de esta conclusion; y que por mas que se estienda la idéa á ponderar utilidades, siempre es preciso que se quede corta la pluma para explicarlas.

Qué se dirá pues, de los regadíos, nuevos plantíos, fabricas, y ingenios, que se constituirán á beneficio de las aguas, que se aprovechen de los Rios y Canales? Mucha margen necesitaba este Capitulo. Lo cierto es, que en el estado actual no se hace otro uso de las de Tajo, y Guadiela, que un pequeño regadío de Viñas en Colmenar; y que con las de Manzanares hasta Vacia-Madrid, y en las treinta y cinco leguas de Vegas desde Bolarque á Talavera, se podrán regar muchos millares de fanegas de tierra. S. M. teudria la supercrecencia de Diezmos, y los Navales: no sacará menos fruto la Navegacion de las aguas, que fertilicen las tierras, y Prados; el Público interessa en la seguridad de sus cosechas, y quanto estas se aumenten, crece el transporte, y las utilidades de la Compañia.

Quanto dará de si la mayor Poblacion de todas estas Provincias? Quanto las Cortadas, y Mesones de los transitos? Quanto el Comercio reciproco de tan dilatados Países?

La pesca es otro de los productos de este Ramo, y no el de menor consideracion para el gusto, y comodidad de pobres, y ricos. Sobre que se logrará viva á las puertas de Madrid quanta se críe en tantos Rios, y sus subalternos, y mucho mas varata, dexará bastante utilidad á la Compañia su transporte en redes, que podrá traer cada Barca.

En una palabra, persuádele el Público, á que juntos los fondos de todas las Compañias de España, y unidos todos sus productos, otro mas solido que el de esta Navegacion, otro mas util, y mas necesario, no puede proponerse al entendimiento, para que la razon persuada, y aconseje su seguridad, y conveniencia, que seria imponderablemente mayor, si se verificasse con el tiempo la comunicacion de Madrid por Rios con el Mediterraneo.

Quarto. El fundamento quarto consiste en la necesidad que hai de hacer esta Obra. No debe olvidarse el conflicto en que se vieron Madrid, y Castilla la Nueva los tres años de cinquenta y dos, cinquenta y tres, y cinquenta y quatro, porque la felicidad del de cinquenta y cinco se logra de veinte en veinte años; y aunque mantiene, no cura la llaga de los passados, ni preserva de los rezelos de otros semejantes en un Reyno, cuya sequedad de terreno, y ningun uso de las aguas, hace mui desiguales las cosechas, y no tiene Comercio inmediato, que se socorra por Mar.

Poco importa, que el Trigo Estrangero llegue á los Puertos á veinte reales, si cuesta el porte hasta estas Provincias, por ser las mas distantes del Mar, de treinta á quarenta reales.

Menos sirve, que en Castilla la Vieja tengan los Granos el mismo precio, si le hacen subir los portes á cinquenta y seis, ó sesenta reales; y assi de los demás géneros.

Y sobre todo, dexarán de emplearse en la conduccion millares de Carretas, Bestias de carga, y Carruages, consumiendo en los transitos la Cebada, Paja, y Trigo, que dificulta mas la subsistencia del Vassallo, y á veces con la pena de traer los Carreteros, y Arrieros ocupada una tercera parte del carguio para su alimento, por no perecer en los transitos? No huvó precision

de establecer por regla, que para el surtimiento de estos, acudiese el pobre Labrador con lo que reservó para su manutención, y la de sus Labores, indisponiéndoles sus sementeras, con absoluta ruina de muchas labranzas por entero?

Passan de doscientos mil Bueyes los que se ocupan en acarretos para la Corte, y estas Provincias. Quando verá Castilla el precio de la Baca á el que tenia el año de 1722? Mas de treinta mil hombres arrastra de sus casas este tráfico, con perjuicio de la Poblacion, labranzas, y fabricas. Es aun mayor incomparablemente el numero de Arrieros, y Carruajeros para el transporte, é increíble el de las bestias de carga, que divierte la Arrieria. Como no ha de minorarse la Poblacion; y como no ha de llorar el Reyno su decadencia y su ruina?

El exemplo de las Naciones Estrangeras, que han asegurado su restablecimiento, y gozan de su felicidad con el comercio interior por canales, á vista del universal destroz de la nuestra, publica la necesidad de esta providencia, sin la qual recrecerán los daños de manera, que llegará tarde el remedio, si no se executa esta obra, que servirá como de estímulo y modelo á las demas Provincias de España; para que disfruten las abundancias, y seguridad, que estas se prometen. Con la Navegacion, no solo se facilita á poca costa el transporte, sino que se aumentarán los plantíos, regadíos, y ingenios de Fabricas; y el País, que es hoy mas desgraciado en España, será el mas bien poblado, y socorrido de Europa, en veinte años.

Quinto. Consiste este fundamento en ser política la idea. Que sea la Política el resorte mas estable para la conservación, y aumento de las Monarquias, lo dice el estado de las que hoy florecen, y han florecido en todos tiempos.

No podrá ser político el mando, que no mantenga en igualdad, y equilibrio las conveniencias reciprocas del Estado. Las de Madrid con las Provincias vecinas, y la de estas con Madrid, deben ser tan unas, que vivan dependientes de las mismas Reglas. Política es mantener, y aumentar la Poblacion, dar fomento á la Agricultura, Fábricas, Comercio, y crianza de Ganados. Todo lo trae la Navegacion en lo interior, y exterior del Reyno.

De sentar el vuelo en sus casas los Carreteros, Carruajeros, y Arrieros, viene el aumento de familias, su subsistencia, y amparo: de emplearse los Bueyes, y demas Bestias en la labranza, crece la Agricultura, crianza de Ganados, y aumento de fabricas.

Siendo mayores los consumos, se aumentan las contribuciones Reales, y repartidas las cargas entre muchos, se hacen mas tolerables.

La limpieza, y adorno de las Poblaciones es otro de los nervios de la Política, especialmente en las Cortes frecuentadas de Estrangeros. Qual será el adorno de Madrid con un precioso canal, que sirva como de alfombra á sus muros? Que fabricas podrán hacerse, costando los materiales una mitad, ó dos tercios menos de los precios que hoy tienen, y retrahen, á los que por gusto, ó necesidad fabricarian, viendo que no les producen uno y medio por ciento sus capitales.

Quanto mejoraría la salud pública con un canal de agua corriente para Lavaderos, y los Baños de fabrica, que se propouen? Quantas Casas de Campo se fabricarian, que hiciesen la Campaña hermosa, fértil y amena? Y que ventajas se aseguran con las frutas, legumbres, y aves, que en ellas se criarían á las inmediaciones de la Corte?

Qual sería la baja de todo el comestible? Y quan grande el desahogo de este pueblo, con los Molinos, y demas fabricas, y ingenios, á que convida la sujecion de las aguas?

Finalmente, si se lograse la idea de regadíos, plantíos, y comunicacion con el Mediterraneo por Jacar, con quanto menor recelo se esperarían años de igual, ó mayor calamidad, que los antecedentes? Sobre todo, para los transportes á Aranjuez, Toledo, Talavera, y Aragon, qué conveniencias se facilitaban?

Consideraciones son estas, en verdad, que quando fuera contingente la Obra, y no estuviera vestida de tantas seguridades, como la de la aprobacion Real, harían disponer qualquier recelo, á trueque de asegurar un bien tan grande, para poner á la Nacion en un estado de conveniencia, y decoro.

Sexto. La economia que trae este pensamiento, es otro de los motivos de su utilidad en la execucion de la obra.

Ciencia es la economía, y ciencia tan singular, que merece estudio muy detenido en el precioso libro de la Naturaleza, para admirar las grandes obras de su Criador, y sacar de ellas el fruto mas estimable.

El Reyno Vegetable es el que mas influye á la formacion, y aumento de las Monarquias. El Animástico las robustece, y el Metálico las sostiene. Todo lo alienta la tierra con su substancia.

Apenas habrá en España terreno de disposicion igual por naturaleza, que el que bañan estos Ríos, para crianza, labranza, metales, y piedras. Desde Bolarque al nacimiento de los Ríos, se mantendrían infinitos Ganados, si los Pinares, y montes se entresacasen, y se regasen los Prados, y Sotos. Con igual cuidado, hasta Talavera, sobrarian yervas de Invernadero; y la calidad de las carnes es tan excelente, que no hai otras en España con que compararlas, por su gusto, y delicadeza.

A poco trabajo en plantíos de Avellana, y Castaña en las Sierras de Cuenca, podrian inundar á las Castillas; y es genero que le compran á mucha costa por las distancias. Se aumentaría al mismo tiempo la cosecha de miel de manera, que no necesitasse Madrid la de otros Países. Desde Bolarque á Talavera, pudieran hacerse tantos plantíos de Moreras, que diessen emulacion á los Reynos de Murcia, y Valencia.

Creerían las cosechas de Granos con los regadíos de tantas Vegas, que ellas solas mantuviesen en igualdad los precios de estos frutos; y finalmente, todo compondría un Reyno, propriamente vegetal.

El Metálico se ha de mirar mas distante, como que no es tan necesario, por ser menos el con-

sumo, y tenerle con comodidad de otras Provincias. Pero si esta se examina con la detencion, que las urgencias aconsejen, encierra en sus entrañas la Sierra de Cuenca, y Molina mas allá de lo que la imaginacion puede lisonjearse en Minerales de Plata, Hierro, y Azero.

Los Alabastros, y Jaspes inmediatos á los Rios, son tan exquisitos, como abundantes. Esto, y mas, promete la Navegacion: juzguese aora, si será económica una Obra, de que se esperan frutos tan ventajosos, y unas notorias utilidades.

Tiene otras partes la economía, que miran á la execucion de la Obra, y contribuyen mucho á la instruccion de los Accionistas. Se ha hecho supuesto, de que necessita lo menos quatro millones de pesos, hasta verse en el estado de perfeccion que corresponde.

Los Peritos la estimaron con prudente acuerdo en setenta y dos millones, doscientos treinta y un mil reales; pero no llegará á tanto, ya porque al tiempo de la tasa no se tuvo consideración á los auxilios que S. M. ofrece, y ya porque en realidad hubo el objeto de tirar la cuenta por lo sumo, para que se hiciese la Obra con seguridad, y no exponerse á lo que sucede en muchas, cuando se busca mas aun, que la salida, el empeño.

El público debe asegurarse, que es asunto mirado con solidez, aun antes de proponerse, todo para el comun de la Corte, y las Provincias; y cuando se imprima la Obra, encontrará, que no hai respiracion en ella, que desdiga de la piedad de S. M. todo benignidad, todo clemencia; porque se ha instruido tan á medida de su corazon, y deseos de beneficiar al Reyno, que solo asi deberia esperarse la aprobacion, que facilita el alivio, que pone á arbitrio del Público.

La execucion de esta Obra se ha dividido en cinco Departamentos, por evitar la confusion, que todo lo invierte, y porque se llega mas presto al fin, asegurando el de cada una de las partes, que le disponen.

El primer Departamento será desde el Real Sitio del Pardo, en que han de traherse por canal las aguas limpias de Manzanares, hasta Vacia-Madrid, y por Xarama á Aranjuez. Segundo, hasta Bolaque, por el mismo Rio Tajo, que corre ya unido con Guadiela. Tercero, desde Aranjuez hasta Talavera. Quarto, desde Bolaque hasta Valdominguete, que dista tres leguas al nacimiento del Tajo. Y quinto, desde el de Guadiela, en las Fuentes de Pinilla, hasta Bolaque.

La Obra se empezará á un tiempo mismo en los dos primeros Departamentos desde el Pardo á Aranjuez, y desde este Real Sitio hasta Bolaque; y si lo permite el fondo de la Compañia, se trabajará tambien desde Aranjuez hasta Talavera, contentandose por ahora con dar una limpia general á Tajo, y Guadiela, hasta Bolaque, para que las maderas de la Sierra baxen sin los estorvos de peñas, que hoy tienen, y hacedo su viage muy detenido y costoso.

El objeto de esta eleccion, mira á unir la comodidad del canal de comunicacion de Manzanares con Tajo, con las utilidades prontas, que asegura la Navegacion hasta Bolaque; porque desde alli puede ya conducirse todo el Carbon, Piedra, Madera, y Leña, que Madrid, Aranjuez, y Toledo necesitan; y al mismo tiempo traer Vinos, Aceyte, Miel, Granos, y otros Frutos, que dexarán mucho producto en sus portes, tanto para pagar los intereses del dinero anticipado de los Accionistas, y demas que quieran interessarse, quanto para que el sobrante ayude á la Obra misma, y sea menos el fondo que en ella se emplee, y assi serán mayores los intereses de los Accionistas. De manera, que aunque en realidad toda la Obra consuma los quatro millones de pesos, con dos asegura su conclusion, aunque nunca será tan pronta, como si todo el caudal estuviera efectivo en el dia.

Por esta regla, aunque la cuenta se errase en una tercera parte, y se gastaran seis millones de pesos, ó mas, nunca passaría de quatro el total del fondo de la Compañia, ni aun llegaria á tanto; porque acomodandose los Accionistas á no tirar mas que un cinco por ciento (por exemplo) en los seis años primeros, en que se verá concluido el todo de los cinco Departamentos, y aplicando para la Obra misma el sobrante de su producto, cogerian despues frutos mas colmados, debidos justamente á su tolerancia.

Esta consideracion, y la experiencia de que si han decaido otras Compañias en España, es por haberlas disfrutado sobradamente en sus principios, quando necesitaban mas fomento; y por vivir dependientes de las contingencias del Comercio marítimo, y giro de letras, en que se han mezclado contra su instituto, empeña á mirar con mucha detencion este punto. Que importa, que por seis años dexen los Capitales un interes reducido, si en los successivos se aseguran unas ganancias extraordinarias? Y sobre todo, cuando faltaran las reglas que las prometen, quanto mejor será lo menos con seguridad, que lo mas con contingencias y riesgos?

Tanto mayor será la utilidad del Accionista, quanto menor sea el fondo anticipado para la conclusion de la Obra; y quanto mas esta se ayude á si misma, embiendiendo en si las utilidades, que la Navegacion corriente produce.

Para los dos Departamentos se ha creído, que bastará millon y medio de pesos, ayudados de los auxilios, que la benignidad de S. M. facilite á la Compañia. Empezará la obra á dar fruto tan desde luego, que puesto el canal corriente hasta Vacia-Madrid, se traherá el Yesso de las Canteras de Ballecas, y Pedernal, Teja y Ladrillo de otras partes. En Aranjuez será ya mucho mayor por los transportes de la Jornada, y acogida de los frutos de la Mancha, y assi successivamente en los demás Países, segun lo que se adelantasse.

Esta verdad practica debe asegurar al Accionista, que al fin del segundo año de la anticipacion de su caudal, habrá con que pagarle su redito correspondiente al primero; al tercero, mucho mas para el segundo, y lo mismo con mayor razon en los que se sucedan, hasta que el sexto, en que podrá verse concluida la Obra, entre á disfrutar la alhaja por entero, segun las reglas y condiciones á que S. M. accediese.

Tres medios habrá para imponer Capitales en este fondo. Uno de Acciones, á lo que arroja la Navegacion, por el tiempo, y forma que se capitule. Otro á intereses, á estilo de Comercio. Y

otro á Censos redimibles, con arreglo á las Pragmáticas del Reyno, por ser regular se declare á la Navegacion, y Compañia por finca competente, para tomar sobre si los Censos necesarios para la Obra, hipotecando la misma alhaja, sus enseres, y existencias, y las Acciones puestas, y que se pudiesen en ella.

Parece que está dotada de todos los seguros, que en lo humano pueden desearse, porque la facilidad en la execucion está prevista; y sobre todo, hai aguas, que corren, y nada se resiste ya al ingenio, y al arte. La utilidad que dará de si, es notoria, y esta tiene por fiadora á la necesidad de los consumos de una Corte como Madrid, en frutos, que ni los producen otros Países, ni de otros pueden venir con una mitad de diferencia en los precios. En verdad, que cuando falte un producto, que le da la necesidad, tendrán mayor contingencia los del gusto.

Ayuda al concepto de Economía el aprovechamiento de muchas cosas, que sirven de estorvo en las Riveras, y hacen singular falta en los Pueblos de tránsito, y en la Corte.

La madera cortada que se está pudriendo, y la que ha de cortarse, y rozarse en los Sotos, para facilitar los caminos á las margenes del Rio, echada á la agua, y trahida á tan pequeña costa, como guiarse (de que hai un exemplar visto de muchos en Pamplona) es fondo, que arroja lo que puede gastarse en la construccion de los Caminos.

Para las presas, y estacadas hai todo lo necesario en las inmediaciones á sus fábricas respectivas.

La abundancia de cosechas de este año, y el antecedente convida, para que asegurando los abastos á los ínfimos precios, que hoy tienen los frutos, se logre una cuarta parte, lo menos, de ventaja en la Obra. El País hasta Bolarque, abunda de vinos, cuyo coste no pasa de quatro á seis reales la arroba; Aceyte, de quinze á diez y ocho; Trigo, de diez á doce por lo sumo; Cebada, de quatro á cinco reales, y assi de las demas especies del comestible. Los jornales se pagan por una mitad, que desde Aranjuez á Talavera. Madrid, Toledo, y sus tierras logran hoy la comodidad, que en muchos años no se ha visto. Obras de este tamaño son propias para estos tiempos: todos interesan en ellas. El País, porque asegura los consumos; el jornalero, porque aprovecha con mayor fruto un jornal, aunque sea limitado; y el que lo gasta, porque gasta menos, y adelanta la Obra incomparablemente. Considere ora el Público esta economía, y quanto le convendrá no malograr una coyuntura tan proporcionada.

Septimo. El septimo fundamento consiste en ser accesible la Navegacion de estos Rios.

Creerán muchos, que es nuevo el pensamiento, y la gloria misma se lo representará invencible. Assunto es este, que se trata ya desde el Reynado glorioso de los Señores Reyes Catholicos, por lo respectivo á Tajo desde Toledo hasta Lisboa. Murieron con este deseo; pero el Señor Phelipe Segundo lo verificó en tanto grado, que vió corriente la Navegacion desde Toledo á Lisboa, á cuya Obra, junto el Reyno en Cortes, ofreció contribuir con cien mil ducados, de que existen recibos en muchos Pueblos, que pagaron su contingente, y se repartieron veinte Barcas á cada Capital de las de Voto en Cortes, á disposicion del Ingeniero Juan Bautista Antonelli, que mandó la Obra.

Interrumpida esta Navegacion con la separacion de los Reynos de Portugal, la promovió el Señor Phelipe Quarto, durante la guerra, para el transporte de Artilleria desde Toledo á Alcantara, á cuyo fin el Licenciado Don Eugenio Salcedo, el Mathematico Luis Carduchi, y el Ingeniero Julio Marteli, hicieron reconocimiento formal de las corrientes de Tajo, y levantaron un Plano, que se ha hecho presente, concluyendo en su informe, que seria costosa la Obra, pero accesible.

Serenadas aquellas turbaciones, en la menor edad del Señor Carlos Segundo, intentaron los Ingenieros Flamencos Don Fernando, y Don Carlos Grunemberg, hacer una canal desde el Pardo hasta Toledo, sin duda con el objeto de dar Navegacion al Tajo. El canal de comunicacion á Madrid, se les representó tan fácil, como demuestra su Plano, y los Defensorios, que entonces escribieron, que corren impresos. El Señor Phelipe Quinto pensó en lo mismo el año de mil setecientos quarenta, y se recogieron varios Documentos del Archivo de la Ciudad de Toledo; y S. M. Reynante, el año de mil setecientos quarenta y ocho mandó, que el Theniente Coronel Don Carlos de Witte, Ingeniero destinado á las Obras de Aranjuez, y Caz de Xarama, levantase otro Plano desde las Canteras, encima del Pardo, hasta Vacia-Madrid, que convece la disposicion del terreno, para asegurar esta importancia.

Ayudados de los antecedentes referidos, y con la detencion que pide el empeño, hicieron su reconocimiento el año próximo pasado de mil setecientos cinquenta y cinco, Don Joseph Briz, y Don Pedro Simó y Gil, levantando su Plano, que conforma con el de los Ingenieros Flamencos. Y la variacion de unos, y otros está solo en el curso, que puede llevar el canal, segun lo que se ha mudado la corriente de Manzanares, desde que se trabajó el primer Plano, pero en lo substancial convienen, y aseguran, que se hará el canal, y habrá en él la Navegacion que se propone hasta Vacia-Madrid.

La verdad de estos hechos bastaria para dissipar los recelos, que el público haya concebido de la execucion, y exito de la Obra. Sobre todo, ha merecido el Sello de la aprobacion Real, después de un examen tan recomendable, y autorizado, que cierra la puerta á toda objecion, y trueca en seguridades las desconianzas.

Cierto es, que desde Toledo al nacimiento de Tajo, y Guadiela, nadie habia pensado hasta ahora; pero quien sepa, que desde Bolarque trabe Tajo el mismo caudal de aguas, que en Aranjuez, que hace su curso por tierra llana, y que no hai mas obstaculos, que los ordinarios de presas, y baxos de Rio, se persuadirá á que son vencibles con el trabajo y dispendio.

Se ha dicho, que desde Bolarque hasta el nacimiento de Tajo, y Guadiela vienen las aguas sueltas entre montañas, con un cauce inalterable, y que son tan sencillas las Obras, como que con-

sisten principalmente en desembarazarle de las muchas piedras caídas de las montañas, que no se ha pensado mudar la madre de estos Rios, y que si fuera necesario, pudiera aumentarse una tercera parte de agua.

La naturaleza de semejantes Obras es tan conocida, que no habrá Perito de tan cortas luces, que pueda dudar de ellas, ni de que tengan suceso favorable. Y finalmente, quando en el todo, y partes, de que ha de componerse la Navegacion, se ofreciese alguna, ó muchas dificultades, quales son ya las que se resisten al ingenio, y al arte?

Menos agua, y menor cauce bastan para mantener la Navegacion. Su utilidad no vive sujeta con precision á Barcas de mil quintales, como las que vendrán desde Bolarque á Madrid, y á Talavera. El canal, que no permite mas que de quinientos, ó menos, no dexa de ser util. No todos los canales de Europa admiten Comercio de Buques de tanto peso, ni son navegables en todo el año. Dexasen por eso de ser utiles? Unos estan impedidos en la baxa de aguas los meses del Estio y Otoño. Otros los de Hibierno, ó por su demasiada corriente, ó porque el yelo corta la comunicacion, y el transporte.

En la de Tajo, aun no puede fundarse este recelo, porque las maderas que bajan hasta Aranjuez, y Toledo, hacen su viage en el Verano; y es uno de los motivos, que han hecho incontextable el pensamiento. Es de hecho, que navegan Pinos de sesenta á setenta pies de largo, y media vara en cuadro, cuyo peso es muy grande en una viga en redondo, acabada de cortar, y echada al Rio; de que se infiere quanta mayor facilidad habrá en que naveguen Barcas chatas, hechas con arte, aunque sean de quinientos quintales de buque.

Sobre todo, si no permitiese cada uno tanto peso, se reparte en dos, ó quatro; hacen su viage atadas unas á otras con el mismo gasto, y aun sale bien la cuenta con almerias, sin mas arte, que el ligamento de seis, ó doce maderos sobrecargados de los frutos, ó géneros, que hayan de traerse, que no son ropas delicadas; y entonces, desecha la almeria en Madrid, se interessará tanto, ó mas en la madera de que se compone, que en el género que conduce.

Ultimamente, si el canal de los Rios tiene agua, y viene sujeta en corriente proporcionada, se logra la Navegacion. Si precipitada, se detiene, y toma la altura necesaria con presas y oclusas. Si ensancha el canal, se recoge con estacadas para darle altura, y se forman presas que le rebalsen; y si ocurriessen mayores estorvos, la Hydraulica con sus reglas sale por fiadora del empuño; por grave, é invencible que se considere.

Para no haberse pensado hasta ahora, que suele ser otra de las preocupaciones del Vulgo, hai muchos motivos. El primero, porque quando se estableció la Corte en Madrid, no tenia una quarta parte de los consumos, que ahora necessita, y sobran los montes, y Pinares, á quinze leguas de distancia, para su surtimiento. En el dia se ve una Poblacion opulenta en edificios, y consumos, que serán mayores, á medida de lo que crezca el Vecindario. Los montes se han apurado de manera, que para el Carbon es preciso acudir á los de treinta leguas, ó mas, á mucha costa, y las maderas se han hecho peregrinas, y de un precio intolerable. Será, pues, razon, que porque otros no lo han pensado, dure la infelicidad de este sistema?

Dexan de ser utiles á la Sociedad, y á la vida los nuevos descubrimientos de minas, y simples para la Botanica, que cada dia manifiesta la naturaleza? Dexaria de ser eterna la desgracia de la Francia, si no la hubiera fecundado con el canal de Languedoc Luis XIV?

No es justo agraviar á la Nacion, ni al Público en la exposicion de estos convencimientos, quando el siglo está mas despierto de lo que publican los Estraangeros; y si bien se mira, son los que mas se han aprovechado de las producciones, y reglas de nuestra Nacion, aun en la materia de que se trata.

Octavo. Consiste este fundamento en ser poco costosa la Obra, y se prueba con una sola consideracion de hecho. Setenta y dos millones, doscientos y treinta y un mil reales es el computo prudencial en que está regulada por los Peritos; bien entendido, que como se ha dicho, previeron, no solo lo que efectivamente se gastará, segun lo que observaron, sino lo que podria costar mas, atendiendo á lo que engañan las Obras de agua: sujetando las de estos Rios á una prudente economia, costarán sesenta millones de reales, mayormente con los auxilios, que facilita la piedad de S. M.

Las utilidades que se han regulado en los portes de esta Navegacion, y otros aprovechamientos de regadíos, plantíos, y fabricas, suben á cinquenta y seis millones y medio de reales.

Considere ahora el Público, qué capital corresponde á estos redditos, y verá, que si se verificasen los dos extremos de coste, y producto en cada un año, falta poco para un ciento por ciento.

Dese, pues, margen á la dificultad, y la hypothesisi, de que los gastos ascendián á seis millones de pesos de desembolso efectivo, sin contar con lo que en los seis años produzca la Navegacion, segun se vayan adelantando, y poniendo en perfeccion los Departamentos; y castiguese la esperanza del fruto, ó productos, reduciendoles á treinta millones de reales, dexando para cargas, y Fabrica de la Navegacion dotacion bastante, se acerca á una mitad, y es buena baxa; con todo saldrá á un veinte y siete por ciento. Será costosa esta Obra?

Supongase mas, que no llegue el caso de perfeccionarse los dos Departamentos de Tajo, y Guadela desde Bolarque á sus nacimientos, y que solo se consiga el fin del canal de comunicacion á Tajo desde Madrid á Aranjuez; y el segundo, y tercero hasta Bolarque, y Talavera, facilitando solo en los otros Departamentos del nacimiento de Tajo, y Guadela, con la limpia que se haga, el que baxen la leña, y maderas, con mas facilidad, y á menos coste, que el del estado actual; en este caso nunca llegaria la Obra á los quatro millones de pesos, y produciria veinte millones de reales utiles, que rendirian solo las especies de Carbon, Leña, Madera, Piedra, Cal, Yesso, Ladrillo, Teja, Frutas, Granos, Vinos, y Aceytes, en partidas conocidas, y de consumo indispensable. Por ventura no sale á un treinta y tres, y tres cuartos por ciento?

Esto es ponerse de parte del fin mas desgraciado del negocio: Por el contrario, qué dirá el Accionista, y qué el Público, si se verificase el primer extremo; que tiene tantos apoyos, y la Obra, no solo costase los quatro millones de pesos, sino dos, ó tres, ayudandose de sus mismos productos? Y que, si abierto este camino, la misma Obra diese materia á continuarla hasta el Mediterraneo por Jucar, ó seguirla hasta el Océano por las corrientes del Tajo? A la verdad hai mas probabilidad para este successo afortunado, que para el funesto.

La autoridad de un Principe declarado Protector de esta Obra, por lo que en ella interesa la Monarquía: los soberanos auxilios que prometen, y el zelo constante de sus Ministros superiores, porque media la conservacion del Estado, son muchos Atlantes, y Atalayas muy respetables, para que se desconfie del conjunto de estas seguridades; y la utilidad parcial que tendrá cada Vecino de Madrid, y de las Provincias en la execucion de la Obra, es columna muy robusta, para que no decaiga el espíritu, que gobierna, y anima á cosas grandes. Esta lo es tanto, que no solo merece la atencion del Público, sino que pide de justicia el esfuerzo de cada uno de los miembros del Estado, para que concurra con su todo á completarla; y pues hasta menos para conseguirlo, sea este menos el mas, en que se afiance su logro.

Conclusion. De la serie de hechos, y consideraciones verídicas expuestas, comprehenderán los Accionistas, que la idea pública presentada á S. M. para hacer navegables los Rios Tajo, Guadiela, Manzanares, y Jarama, es natural, justa, util, necesaria, política, economica, accesible y poco costosa.

Que en la formacion de esta Compañía, se ha de tener por objeto el beneficio comun, y el particular, para que alcancen á muchos las utilidades, que produxese la Navegacion.

Que los Accionistas se interesarán extraordinariamente, y los Dueños de Censos aseguran sus redditos sobre una sola fiaca de tanta seguridad, y cuerpo; y que por este medio se logra el fin de que circule la plata estancada, que nada les produce.

Que el manejo del fondo desde luego, y mientras haya Compañía, se pondrá en mano de los mayores interesados en ella, á cuyo fin, los Empleos de Directores, Contador, Thesorero, y otros, se darán á los que, queriendo emplearse, en los quatro primeros meses hayan puesto mayor número de Acciones.

Y finalmente, que estando tan declarada á su favor la Real proteccion de S. M. y tan á la vista los soberanos respetos de su autoridad Real, y la Obra tan inmediata á la Corte, se deben esperar muchas providencias que la aseguren, y no pocos auxilios, que la fomenten, ya por el interés público, que gobierna esta providencia, y mira á la perpetuidad de los bienes que trabe á la Corte, y sus Provincias mas cercanas, y ya por el particular de no exponer tantos intereses, como la Real piedad facilita; con lo que se ocurre á los recelos, que la distancia del manejo, y gobierno ocasiona de ordinario en los Particulares.

Si la verdad, y sinceridad de los hechos, y reflexiones expuestas lograsse persuadir, y convencer el entendimiento de los Accionistas, para que concurran á Obra tan necesaria, quedará satisfecho, y premiado el zelo que las promueve; pero si no bastasen á desterrar las preocupaciones comunes, tendrá la satisfacion de que no ha elegido el camino de sorprender á la voluntad. Negocios de esta naturaleza, y entidad, en que se trata de conquistar para un Reyno, otro Reyno de utilidades, y de aumentar las de los Vasallos, que se interesen, todo ha de ser entendimiento, todo razon, y todo convencimiento; nada voluntad, nada artificio, y nada simulacion. Poco ingenio basta, quando la razon, y la verdad salen por fadoras del desempeño. Madrid y Agosto 1^o de 1756. — Don Carlos de Simon Pontero.

Nota. Las Acciones serán de á quinientos pesos.

NÚMERO 106.

Noticia que con permiso de S. M. dá al Público Don Carlos de Simon Pontero, de su Consejo, y Alcalde de Casa, y Corte, de las obligaciones que ha contraido en su contrata la Compañía de la Navegacion de Tajo, y de los privilegios con que S. M. la fomenta, para que los que interesen sus acciones, se informen con perfecto conocimiento de las utilidades que promete esta Obra, y los auxilios que merece á la piedad de S. M. en consideracion á las obligaciones de la Compañía, y al beneficio que resultará al Público de su execucion. (a)

Proposiciones que hizo á S. M. en 28. de Septiembre de 1756. la Compañía de la Navegacion de Tajo, mandada formar bajo su Real Proteccion, con Real Orden de 4. de Julio del mismo año, comunicada por el Excmo. Sr. D. Ricardo Wal, Secretario del Despacho Universal de Estado, á Don Carlos de Simon Pontero, sacadas á la letra de la Contrata original, firmada por quarenta y dos Accionistas, en que tambien se ha trasladado de letra bastardilla la Resolucion, y Acuerdo tomado por S. M. sobre cada uno de los Artículos, que comprehende el impreso, que se dá al Público, con Real permiso, para que se entere formalmente de los assumptos en que los Accionistas pueden fundar sus utilidades, con consideracion á las obligaciones contraidas por la Compañía, y á las Franquicias, Privilegios, y Auxilios Reales con que S. M. contribuye para fomento de esta Obra.

ARTICULO PRIMERO. Que la Compañía ha de costear un Canal, que empezará sobre el Puente del Real Sitio del Pardo, en el Rio Manzanares, hasta que entra en el de Jarama, tomando sitio oportuno.

(a) Impresa en la Oficina de Antonio Perez de Soto, Calle de la Abada. Año de 1757. Con permiso superior.

tuno, y competente á la derecha de la corriente, hasta el frente de la Casa Huerta del Príncipe Pio, y seguirá sobre la izquierda del río, por la ronda de Madrid, formándole dos Puertos, ó mas si conviniere, uno en la Tela, y otro á la caída del Puente de Toledo, y la construcción de estos será de fabrica, para la comodidad del cargamento; y lo restante del Canal de excavacion, y fabrica donde convenga, y lo pida la calidad del terreno; de manera, que sea firme, y consistente, dándole sesenta pies de latitud á la superficie de la tierra, y en el fondo los que correspondan, y diez de profundidad, los siete de agua estante, y corriente. = Resolucion de S. M. = *Se concede, con tal, que no se perjudique á la diversion, gusto de S. M. en la Caza, y Paseos; y para que esto se asegure, manda S. M. que siempre que la Obra haya de tocar en territorio, ó pertenencia de Sitio Real, se dé antes cuenta por la Secretaria del Despacho de Estado, de lo que se pretende executar, para tomar en su vista la determinacion conveniente.*

2.º Que desde Vacia-Madrid, hasta Aranjuez, ha de continuar la Navegacion por el Rio Jarama, ya sea sacando un Canal derecho desde el Puente de este Rio, al primer embarcadero en Tajo, ó al frente del Real Palacio, ó siguiendo hasta la junta para subir por Tajo, hasta el Puerto, que se ha de formar en el sitio mas acomodado que V. M. eligiese, y si fuese preciso, y conveniente, se continuará por Canal hasta Aranjuez, desde Vacia-Madrid. = *Lo resuelto al Artículo antecedente, que es conforme al 29. y 30 de esta Contrata.*

3.º Que la Navegacion de Tajo, ha de empezar en Valdominguete, siguiendola constantemente por el mismo Cauce, ó Madre del Rio, hasta Talavera, ó Puente de Almaraz, y aun hasta la Raya de Portugal, caso que la Compañia pensasse en ello en lo successivo, y lo mismo la de Guadiela desde Beteta, hasta Bolarque, en que entra en Tajo; siendo de cuenta de la Compañia todas las obras, limpiezas, y mondas de estos Rios, y los Caminos, que han de hacerse á sus orillas, unicamente para las mulas, que tiren la silga, con entera prohibicion de que los Carruajes, ni Arrieros puedan transitar por estos Caminos, para no impedir, ni indisponer el fin de la Navegacion, y regadios. = *Se concede, con tal, que si á la margen de los Rios no huviesse otro Camino, que el que forme la Compañia para las Bestias que tiren la silga, deberá ser comun, y público hasta el sitio en que se encuentre el camino antiguo.*

4.º Que si la Compañia tuviesse por conveniente extender la Navegacion á los demas Rios subalternos, que entran en estos, y son los de Molina, Guerbo, Escabas, Alcantud, Rio mayor, Guadamajud, Henares, Tajuña, Guadarrama, Tietar, y otros, podrá hacerlo á su arbitrio, y en la conformidad, y bajo las condiciones que se arreglassen para con Tajo, Guadiela, Manzanares, y Jarama. = *Corriente: con tal, que se concluyan antes los cinco Departamentos.*

5.º Que ha de tener igual derecho, y facultad para dar á Guadiela, ó Tajo comunicacion con el Rio Jucar, tirando la Navegacion hasta el Mediterraneo, por Cullera, en el Reyno de Valencia. = *Concedido.*

6.º Que será igualmente de cuenta de la Compañia la conservacion de los Canales, y Navegacion de los Rios, su limpieza, y consistencia, de forma, que en todos tiempos estén corrientes, y desembarazados para el curso de las Barcas, á excepcion de los casos de inundaciones, por avenidas, ú otros fortuitos, en que sean necesarias obras muy mayores, por el tiempo que baste á perfeccionarlas. = *Concedido.*

7.º Que empezará esta Obra á los seis meses de la aprobacion de este pliego, luego que tenga asegurados dos millones de pesos, de los quatro de fondo de la Compañia, en que prudentemente se ha considerado el costo de los cinco departamentos en que se ha dividido, uno desde el Pardo á Aranjuez, otro hasta Talavera, otro hasta Bolarque, otro hasta Valdominguete, y otro por Guadiela hasta Beteta, empezando á un mismo tiempo los dos desde el Pardo á Aranjuez, y desde este Real Sitio hasta Bolarque, y si lo permitiesse el fondo, el tercero hasta Talavera, ó Toledo, sin que se empeñen en los demas hasta concluir estos, y menos en la comunicacion del Mediterraneo por Jucar, ó en el del Oceano por Tajo, á menos que el fondo fuese tal, que llegue á seis millones de pesos, quedando entonces abierto hasta su total de ocho millones de pesos, para el conjunto de la idea. = *Concedido: y con solo tener pronto un millon de pesos de fondo de la Compañia en los correspondientes Accionistas, en cuyo caso se expedirán las Ordenes, y Decretos correspondientes á los Privilegios, y gracias, que S. M. concede á la Compañia, y se expondrán en los Artículos successivos.*

8.º Que será igualmente cargo de la Compañia la construcción, y fabrica de Barcas, y el transporte de generos, frutos, ganados, y personas con derecho absolutamente prohibitivo, los veinte años primeros, teniendo en los Puertos, que juzgasse conveniente establecer las Barcas necesarias, y de los buques proporcionados, para facilitar el Comercio, y transporte; de manera, que por falta de ellas no dexé el Público de estar bien servido; y passados los veinte años, en que los naturales del Pais, se habrán ya habilitado al Comercio, y trafico de Barcas, podrán hacerle, pagando á la Compañia el derecho perpetuo, ó temporal, que se establezca por Arancel, segun los generos, y portes y de las Barcas, sea por juro de heredad, ó por arrendamientos temporales, ó vitalicios, Censos, ó foros perpetuos, segun se conviniessen. = *Que se entienda el Derecho prohibitivo de Barcas por los veinte años; pero ni en ellos, ni los successivos se ha de quitar la libertad de transporte por tierra, que la misma ventaja en los de agua ha de ser quien los minore.*

9.º Que para facilitar el cargamento de las Barcas, y acogida de generos, y frutos, hará la Compañia á su costa los Caminos, y Carreteras necesarias, para que los naturales de los distritos respectivos logren la mayor ventaja, y con ella la navegacion asegure sus cargamentos. = *Concedido.*

10. Que para hacer mas tolerables los transportes, y menos pesados los viajes de los Pasajeros desde Madrid á Cadiz, Barcelona, Valencia, y Badajoz, ha de ser arbitrable á la Compañia tirar, y formar Caminos Reales desde los Puertos de los Rios que tengan mas proporcion, con la possible

comodidad en los mismos Caminos, y transitos, de Hostales, y Posadas, baxo las reglas que, aprobada esta condicion, propondrá la Compañía á V. M. en Pliego separado. = *Concedido*.

11. Que admitirá en sus Barcas la Compañía todos los frutos, y generos, que los Vassallos quisiere trasportar, pagandola los Portes, y Derechos, que se capitulen, y arreglarán; y además traerá la Compañía de su quenta los frutos, y generos que la convengan, y sean necesarios para el surtimiento de la Corte, y demás Pueblos de las Provincias que bañan estos Rios, para que la omision, ó fin particular de los naturales, no indisponga la importancia del surtimiento preciso de la Corte, y Provincias, tanto en los veinte años del Derecho prohibitivo, quanto en lo sucesivo, si no se aplican al tráfico de Barcas. = *Concedido*.

12. Que tambien ha de traer todas las maderas largas, y de qualquier especie, y medidas, y sueltas, en Almerias, ó embarcadas por los Rios en los tiempos que convenga á la Compañía; y esta facultad ha de ser suya perpetua, y privativamente, y con Derecho prohibitivo; porque de otro modo, y no haciendolo con las medidas de su gobierno, quedaria impedida y cortada la Navegacion de Barcas, si se diese lugar á que los particulares inundassen los Rios, con madera, en el modo que hoy lo practican con ruina de Presas, y Molinos, y las demás obras que se han de hacer por la Compañía, para establecer esta importancia; y esta prohibicion, V. M. por su benignidad hará, que comprehenda á las maderas, que pudieran traerse de su Real orden para fabricas Reales, respecto del justo objeto, que la promueve; y que logrará entonces V. M. todas las maderas que necesite, por mucho menos coste, que el que actualmente paga V. M. trayendolas de su quenta. = *Hace inutil esta facultad, que se solicita la combeniencia, que procuraran todos disfrutar en las maderas mas baratas, que ofrece dar la Compañía.*

13. Que si siendo hoy facil arreglar precios fijos á los Portes, porque es assumpto que pide sério y detenido examen, y puede del mas, ó menos caudal que se gaste en la obra, se formará un Arancel, luego que estén en estado las obras de los cinco Departamentos, de manera, que aprobandolo V. M. sea el mas equitativo, y acomodado; y por ahora se arreglará la Compañía á una mitad de los portes, que actualmente se pagan desde las distancias por tierra; esto es, que si desde Toledo (por exemplo) se pagan dos reales y medio, por doce leguas que hay de camino, sean diez quartos y medio los que se paguen por agua, y assi de las demás distancias; á cuyo fin se deberá hacer justificacion formal de los portes regulares, pues aunque se considera, que acabada la obra se podran reducir á menos por el Arancel, en el dia se facilita ya una mitad de baxa, y lo que interese la Compañía ayudará á la mas segura, pronta, y facil conclusion de la obra, en que el publico tiene el mayor interes. = *Concedido: No discontinuando la Obra.*

14. Que no solo ha de tener la Compañía prontas siempre las Barcas de carga necesaria, con la precisa obligacion de navegar doce leguas por dia, sino tambien otras en diligencia, que navegarán veinte y cuatro, con paradas dobles de Mulas, y Cavallos, á proporcionadas distancias, y para no dexar puerta abierta á la ambicion, ó controversias en los ajustes, el que quisiere fletarlas, si van cargadas á toda carga, pagará un tercio mas, y si no van cargadas sino con personas, que por gusto, ó combeniencia quieran hacer su viaje acelerado, han de pagar el porte por ajuste voluntario. = *Concedido*.

15. Que igualmente ha de tener la Compañía Barcos de gusto, y recreacion, para Paseos en los puertos de Madrid, Aranjuez, Toledo, y Talavera, y demas transitos que pareciesse, y el flete de ellos, sea á remo, vela, ó á la silga, ha de ser por ajustes voluntarios, sin que ninguna otra persona de qualquier estado, ó calidad que sea pueda tener estos, ni otros Barcos para los fines expresados, á excepcion de las Reales Embarcaciones para V. M. y la Reyna nuestra Señora. = *Concedido*.

16. Que la Compañía ha de conducir con Derecho perpetuo, y prohibitivo todos los muebles, generos, y frutos pertenecientes á V. M. y sus sucesores, y los de los abastos de sus Casas Reales, Tropa, y Comercio, por los precios dichos hasta la conclusion de la Obra, y despues por los de Arancel, sin inobacion alguna, ni diferencia de los Particulares. = *Concedido*.

17. *Negado*.

18. Que el passage de cada persona de cualquier edad, sexo, ó calidad, á excepcion de los párbulos de pecho, se ha de regular por el peso de quatro arrobas, y este por un doble de lo que á cada uno correspondia, que hacen ocho arrobas, respecto del embarazo que trae la conduccion de personas, por lo que ocupan; bien entendido, que han de ir á cubierto, y con la comodidad mayor que permita el buque en que se fletassen; y las que quisieren ir en la Camara de Popa, será ajuste extraordinario, y á mas de lo que todos paguen, darán aquello en que se conviniessen, segun el mas ó menos numero de personas que admitan en la Camara, ó la mayor, ó menor comodidad, y ornato de esta. = *Concedido*.

19. Que si algun Passagero pretendiese hacer mayor diligencia de las veinte y cuatro leguas, caminando dia y noche, ó triplicando las Postas, ha de ser ajuste voluntario, y por el reglamento particular, ó instrucciones, que diese la Compañía á los Factores de los Departamentos, ó Gefes de los Puertos. = *Concedido*.

20. Que assi para las estancias de Mulas y Cavallos, como para descanso, y surtimiento de Passageros, ha de estar la Compañía obligada á tener en los transitos ordinarios de seis en seis leguas Hosterias, ó Posadas decentes, surtidas de lo necesario, bien abastecidas de viveres, y Provisiones, ya sea administrandolas de su quenta, ó ya por arrendamientos, situandolas á las orillas de los mismos Rios; y las camas, y mantenimientos se darán al Passagero sin alteracion de precios á los corrientes en los Mesones, y demas Posadas de los distritos respectivos, á excepcion de los Alojamientos mas adornados, y decentes para las personas de calidad, en que se pagará por las camas, y asistencia duplicado que los otros mas comunes, sin que les pueda obligar á la eleccion, que ha de quedar á su arbitrio ocupar unos ú otros. = *Concedido*.

21. Que durante la jornada de Aranjuez, y para ella, y su buelta á Madrid, tendrá la Compañía prontas siempre las Barcas necesarias para toda la Comitiva Real, y á excepcion de las Embarcaciones Reales para V. M. la Reyna nuestra Señora, y sus sucesores, y las de la Familia Real, y de servidumbre precisa, que los sigue en las Jornadas, reduciendolas al numero de ocho Embarcaciones, ha de conducir la Compañía en las suyas las Personas, Familias, y Equipages de V. M. y sus Casas Reales, tanto en los viages de ida y buelta, quanto en los demas transportes, durante la Jornada, por los precios, y portes regulares para con todos. = *Concedido, exceptuando el prefiar numero á las Embarcaciones de la Corte.*

22. Que á mas de las Barcas, que quisieren fletar los Particulares en viaje regular, ó de diligencia, será obligacion de la Compañía tener en cada uno de los dias, que la Corte estuviere en Aranjuez, una Barca en Madrid, que saldrá en diligencia por la mañana para Aranjuez; y otra en Aranjuez, que saldrá á las tres de la tarde para Madrid, con las Arcas del agua, y demas cargas que huiesse, y las del Parte, que saldrán con la misma diligencia á la misma hora que se le despachasse en Madrid, y Aranjuez, si V. M. acordasse evitar las Postas de Cavallos por tierra, y conducirán los muebles, personas, generos, y frutos con arreglo á los portes de diligencia, sin que por las del Parte pague V. M. mas de lo que hoy le cuesta la carrera de Cavallos, con consideracion á que lo que pierda la Compañía en estos dos Barcos, respecto de lo que ha de pagar V. M. lo ganará muchos dias con algunos Passajeros, y transporte de frutos y muebles, y quando no los lleve hará este servicio mas á V. M. = *Por lo tocante á la conduccion del agua para las Casas Reales, lo deberá tratar la Compañía con los Gefes de ellas. En quanto á los Partes no ha lugar: y en lo demas podrá tener la Compañía todas las Barcas, que estimasse convenientes, con tal, que á nadie se precisse á servirse de ellas.*

23. Que por cada una de las personas, sin distincion de clases, ya sean de la comitiba, y Real Familia de V. M. ya de particulares, assi de Madrid á Aranjuez, como de Aranjuez á Madrid, llevará diez reales de vellon, y á Real por arroba de peso, sin detenerse en las calidades de muebles, ni frutos, ó generos, y otros diez reales mas por cada una de las personas, que ocupen la Camara de Popa, esto en los viages ordinarios, y un tercio mas en los de diligencia. = *Concedido.*

24. Que en los Puertos de Madrid ha de tener la Compañía de su cuenta los Mozos, y Acarretos convenientes, con derecho prohibitivo perpetuamente para cargar, descargar, baxar y subir á la Aduana, ó Casas de particulares, segun los generos, todo quanto las Barcas cargassen, ó descargassen, sin que por esto excluya á los vecinos, que con sus Criados, ó Bestias proprias quisieren subirlos ó baxarlos; porque esta condicion mira solo á excluir á los demas que hagan negociacion de este trafico; sobre que se arreglará un Arancel formal, con atencion á los Puertos, y distancias de la Aduana, y Calles á que se transporten; lo qual se ha de practicar tambien en Talavera, Toledo, Aranjuez, y demas partes en que la Compañía tuviesse por conveniente establecer esta condicion; cuyo objeto es á beneficio del comun, para que la gran utilidad, que logra en el transporte por agua, no la vicie, ó altere el acarreo desde el Puerto á las Casas, y de estas al Puerto, retrayendose los vecinos por este medio de que se surtan de lo necesario por agua, respecto á que la Compañía podrá hacer subir, y bajar los frutos, segun sus medidas de economia, por mucho menos que otro qualquier particular. = *Suspension, hasta que perfeccionada la Obra, se proponga el Arancel, y otras precauciones que afianzen el beneficio comun.*

25. Que al frente de Madrid hará la Compañía cien Baños de fabrica cubiertos, para la salud publica, y todos los Labaderos que permita el distrito, sea en el mismo Canal, ú en otros subalternos, que dispusiese de agua corriente, unos y otros con los distritos necesarios para tender, y secar la ropa, y el reglamento de horas, y precios se hará luego que estén perfectamente formados, para que ni la Compañía se perjudique, ni el Publico dexé de lograr su comodidad en el beneficio del menos coste. = *Corriente: pero se ha de entender sin perjuicio de los Baños, y Labaderos en el Río con las aguas que le quedassen, y no entren en el Canal.*

26. Que para hacer mas agradable la navegacion desde Madrid al Soto de Luzon, la Compañía poblará la Ribera de Arboles, sean frutales, ó de gusto, para sombra, y hará todas las Huertas, que permita el terreno y regadios, con las fabricas, y ingenios oportunos, y lo mismo podrá hacer en las Poblaciones mayores, ó menores del transito de los Rios, y hasta Aranjuez; bien entendido, que si los Particulares se dedicassen á hacerlas, se les permitirá, y acudirá con agua por su justo precio para sus regadios. = *Corriente, sin perjuicio de Tercero.*

27. Que la Compañía surtirá á Madrid y demas Poblaciones grandes, con la possible comodidad de todos los generos, y frutos necesarios á su conservacion, que no traygan de su cuenta los particulares; á saber, Carbon de Encina, y Brezo, Leña, Maderas, Piedra, Cal, Yeso, Ladrillo, Texa, Frutas, Granos, Aceyte, Vinos, y lo demás que produzcan las Riberas, y Payses de todos los Rios, y que los tragieros de otras partes acerquen á ellos. = *Concedido.*

28. Que la Compañía desde primero de Enero de 1758 se encargará de limpieza, empedrados, riegos, y fuegos de la Corte, destinandola V. M. desde aora para entonces, todo lo que Madrid contribuyere para estos efectos, sobre el seguro que mejorará la Compañía de condicion la limpieza, y que en diez años dará empedradas á Madrid, con piedra labrada de quarta en quadro, y seis caras iguales, las Calles mas principales, y en veinte años el todo: bien entendido, que Madrid no ha de tener intervencion alguna, y recaerán en la Compañía todos los productos, y las obligaciones que Madrid tiene, con la diferencia de las mejoras, que hace la Compañía, á cuyo fin V. M. ha de expedir los Decretos, y ordenes necesarias. = *Respecto de que Madrid tiene celebrado asiento de la limpieza, y empedrado con varios sujetos, por determinado numero de años; no puede por ahora tener efecto esta propuesta, que podrá acordar la Compañía fe-*

29. Que siendo de tanta consideracion los desembolsos, que ha de hacer la Compañia para estas Obras, y demás ramos, y muchos para su conservacion, policia, y gobierno, y habiendo enseñado la experiencia quanto pierden Obras de esta naturaleza con mudar de mano en el manejo, y gobierno, que se asegura mejor en un cuerpo unido como la Compañia, que apartado de otros, es natural le cuyde con mas esmero, y atencion, que otro ministerio, gravado de negocios de mayor peso; se ha de servir V. M. ceder á la Compañia perpetuamente, y por juro de heredad en plena propiedad, dominio y usufructo, las Aguas, Rios, Montes, Sotos, Tierras valdías, é incultas, que necessitare tomar, y las de Sitios Reales, Caminos que construyesse, Mesones, y Posadas que edificasse, Pastos, Novales, y Diezmos que aumentare, y todos los demás Ingenios, y Fabricas que construyesse, y otros qualesquiera ramos anexos, y dependientes á esta Navegacion, para que agora, y siempre jamás lo disfrute libremente á los usos precisos de Navegacion, regadios, cortas, Fabricas, Pastos, Ingenios, y demas obrages, y ramos anejos, y dependientes á los fines de esta importancia; sin que ahora, ni en tiempo alguno por V. M. ni Señores Reyes sus Successores, ni por persona alguna, con qualquier pretexto se impida á la Compañia su uso, y libre aprovechamiento, respecto de ser perpetua la donacion Real capitulada, y hecha por justos titulos remuneratorios del servicio grande que hace la Compañia á V. M. en la execucion de esta Obra, los inmensos capitales que arriesga para ella, y el trabajo, y industria de sus individuos, para la conservacion de un ramo tan estimable, de que pende la subsistencia de la Corte, y Provincias; y en recompensa de esta gracia, que espera la Compañia merecer á V. M. (aunque remuneratoria, y debida) desando acreditar á V. M. su amor, y reconocimiento á ella, y á los demas auxilios, y mercedes, que agora, y en adelante facilitasse la piedad de V. M. para hacerla de todos mudos irrevocable, elevandola á la clase de contrato *ultra citroque* obligatorio, es tambien condicion expresa, que ha de disfrutar la alaja por entero doce años, contados desde el dia en que se empiece la Obra, y passados estos, dará á V. M. y Señores Reyes sus Successores perpetuamente una quarta parte entera del producto liquido, que quedasse de la Navegacion, Regadios, Plantios, Caminos, Novales, supercrecencia de Diezmos, y demas ramos que ahora, y en adelante pertenezcan á la Compañia, esten, ó no prevenidos en esta contrata, ó bien porque se agregen á ella, esto sin perjuicio del hadehaber de V. M. por sus Acciones, y las que produxessen las gracias capituladas, que correrán la misma fortuna, que las de los Vassallos particulares. = *Se concede la propiedad de los Edificios que hiziere, y en las Aguas, Rios, Montes, Sotos, Tierras valdías, y incultas, Caminos, Pastos, Novales, y Diezmos, solo el usufructo, sin perjuicio de los derechos de los Pueblos, y particulares, arreglandose en el uso de los valdíos á la resolucion que tomó S. M. á consulta del Consejo el año de 1747. y se extiende la propia concession del usufructo á los Sitios Reales, debajo de las mismas limitaciones, y con tal que no se perjudique á la diversion, y gusto de S. M. en la Caza, y Passeos; y para que esto se assegure, manda S. M. que siempre que la Obra haya de tocar en territorio, ó pertenencia de Sitio Real, se dé antes cuenta por la Secretaria del Despacho de Estado de lo que se pretende executar, para tomar en su vista la determinacion conveniente.*

30. Que si necessitasse la Compañia tomar algunos terrenos, sea para formar los caminos, para hacer nueva madre á los Rios, para fabricar Posadas con sus Huertas, ó otros usos, construir Puentes, y otras qualesquiera obras, podrá tomarlos, pagando á sus dueños particulares su justo valor á tasacion; y si fuesen valdías, ó pertenecientes á V. M. y sus Sitios Reales, se ha de dignar V. M. cederlas graciosamente, aunque esten pobladas de Arboles, si fuesse preciso cortarlos para dichos fines; y en caso de ser conveniente para mejor uso de la Navegacion, quitar algunos Molinos, ó Presas, Casas, ó Cercados, podrá hacerlo, pagando á sus dueños su justo precio, ó mudandolos de cuenta de la Compañia á sitio acomodado, y oportuno. = *Queda aprobado este Artículo, y por lo correspondiente á los Sitios Reales, se repite lo expuesto en el antecedente.*

31. Que respecto de ser de V. M. los Baños de aguas minerales de Sazedón, cuya fabrica, que hizo á su costa la Señora Reyna Madre, está enteramente arruinada, y que la misma propiedad, dominio, y jurisdiccion compete, y ha exercido V. M. en todo su termino, llamado de las Pozas, y en igual caso estan las aguas minerales de Trillo, y de Buendia, aunque sin terrenos, ni fabricas: V. M. se ha de dignar ceder todo el derecho que tiene en ellas á la Navegacion, con obligacion que hará esta Compañia de construir de su cuenta los edificios necesarios, para las personas que fuesen á medicarse, con la asistencia espiritual, y corporal correspondiente, cuyos gastos Hospedages, y terrenos, que serán de poca consideracion. = *Cede S. M. el derecho, que tuviere á los Baños de aguas minerales de Sazedón, de Trillo, y Buendia, sin perjuicio de tercero.*

32. Que la Compañia ha de tener derecho á la saca de piedra de todas las Canteras que hay, ó descubra en las diez leguas de las margenes de los Rios, de qualquier calidad que sean; y asimismo á la de todas suertes de metales de sus Minas, beneficiandolos de su cuenta; y tambien á las tierras para fabricas de Texa, Gal, Yesso, y Ladrillo, y demás aprovechamientos, que diessse la naturaleza de estos terrenos, aunque sean de Comunidades, ó Particulares de qualquier calidad, ó de Pueblos, pagando á sus dueños el valor de las tierras, y si fuesen valdías, ó de V. M. cederlas graciosamente; y lo mismo para las cortas de Madera, Carbon, y Leña, y para traer á Madrid, y Provincias, ó ya para las obras, y quema de los Hornos que hiciesse, y demas usos necesarios á estos fines, por los precios regulares de los Países, Pueblos, y Particulares, sin mas que el derecho preferente, y de tanteo. = *Apruébase, con tal, que la Compañia se obligue á arreglar-se, en quanto á las Minas de Metales, á las disposiciones de la Junta de Comercio, salvandose el perjuicio de tercero en la saca de piedra, y excluyendo el derecho de preferencia, y tanteo.*

33. Negado.

34. Que para reparar los Puentes, que hoy existen maltratados, V. M. se ha de servir mandar se le den por el Consejo de Castilla las facultades ordinarias de Puentes; y que en las Barcas, que hoy hay, y impidiesen el curso de las de transporte, se ha de precisar á los dueños, y Barqueros á que baxen las maromas que cruzan los Rios, luego que las Barcas de viage hagan seña con las Vozinas, ó que se acomoden á pasarlas á rémo, ó de suerte, que no impidan á las otras Barcas; ó si no quisieren que cedan á la Compañía este derecho, pagandole los capitales correspondientes, como sean Barcas puestas con facultad Real, y no de otra manera; en que tambien V. M. se ha de dignar condescender, por lo respectivo á las Barcas de Valdeajos, Requena, Azeca, y otras que le pertenecian en todos los Rios, obligandose la Compañía á tener corrientes estos, y otros transitos con sus Barcas de passo, sin alterar los derechos, que en la actualidad se hallan impuestos.—*Concedese el que las Barcas de passo no impidan el transito á las de la Navegacion.*

35. Que en consecuencia de esto, y por justo, y merecido honor de la Compañía, y que no se obscurezca el origen que trae esta obra, como hija de la piedad, y gracias de V. M. continuandola V. M. el Titulo de Protector, que ya la ha dado en el referido Decreto de 4. de Julio, se ha de declarar V. M. por sí, y sus sucesores Protector especial de ella, no en forma común, sino como si la obra fuesse hecha enteramente con caudales, y á expensas de la Corona, con los privilegios y exempciones que entonces la correspondian, para que de este modo la traten como obra Real, con los distintivos, que corresponden á los Bosques, y obras Reales, encargando su conservacion, y aumento á todos los Tribunales, Jueces, y Ministros del Reyno, titulandola desde luego: la Real Navegacion de Tajo, como que es el Rio principal de todos; y á la Compañía: la Real Compañía de la Navegacion de Tajo. = *Su Magestad la toma bajo su proteccion, y permite use los Titulos que pide.*

36. Que tenga igualmente por timbre, y honor el uso de las Armas Reales en sus Fabricas, Velas de las Barcas, Sellos para su gobierno, y en la Sala de sus Juntas los Retratos de V. M. y de la Reyna nuestra Señora, y demás Reyes sus Sucesores en sus tiempos, conservando perpetuamente los de V. M. y de la Reyna nuestra Señora, en el lugar que corresponda, como á sus propios, y verdaderos Patronos, y bienhechores, con los adornos, y decoro, sino el que se debe á su beneficencia, á lo menos el que basta á perpetuar la Compañía su reconocimiento, y eterna memoria.—*Corriente: en los terminos, que está concedido á las Reales Compañías, sobre el uso de las Armas Reales: y en lo demas como dice.*

37. Que respecto de ser considerables los gastos hechos por Don Carlos de Simon Pontero, para producir, y instruir la idea publica de la Navegacion, y formar la Compañía, y para que le reintegre de ellos, como que es la primera obligacion de que nacen tantas utilidades á sus individuos, y al Estado: V. M. se ha de servir declarar la recompensa de este merito en el ramo de utilidades de esta Navegacion, que sea mas de su agrado, y juzgue correspondiente al merito contraido por el expresado Don Carlos de Simon Pontero, que sirva de recompensa, y estimulo, para empeñarle hasta la conclusion de esta Obra, esperando la Compañía, que V. M. le ha de dispensar, y á su Casa, y familia, la proteccion, y honor, de que se ha hecho acreedor por un camino tan extraordinario, á beneficio del Público. = *La Compañía propondrá, ó por sí acordará la recompensa al mérito, y gastos hechos por Pontero, como acreedor de justicia, y S. M. le tendrá presente.*

38. Que siendo tantos los ramos de esta Obra, y dependiendo su consistencia de la conservacion de aguas, y montes, en que ay tanto descuido, como V. M. habrá visto por las Representaciones, y Documentos con que el Autor de esta Navegacion los apoya; se ha de servir perpetuamente crear un Intendente de la Navegacion, con grado, y sueldo de Intendente de Exercicio, sin perjuicio del que la Compañía le considerasse, quando esté en estado; y para que este empleo se sirva con las facultades, que necessita, y combiene, V. M. se ha de servir autorizarle con todas las necesarias, y la jurisdiccion competente, y privatiba de montes, extensiva á diez leguas de las margenes de los Rios, y Canales, exceptuando los consignados á la conservacion de Marina, y á las Minas del Almaden, con independencia de todos los Tribunales, y Intendencias del Reyno, para que en calidad de tal Intendente, y la de Juez Privativo, y Conservador de Aguas, Montes, y Plantios, establezca, y maneje este ramo con el privilegio, que si fuesse de la Real Hacienda, derecho Fiscal, y todas las exempciones, y facultades, que por Derecho, y Leyes de estos Reynos le correspondan, que ha de empezar con Tribunal erigido, y separado, desde el dia en que V. M. se sirviessse aprobar estas Condiciones, despachandole ahora, y en lo successivo las Cedula Reales, y Despachés, que como á tal Intendente correspondan, con Fuero de Guerra, y Marina, que ha de gozar la Compañía, y todos los empleados en ella, y que se emplacesen, durante la Obra, y en lo successivo, en su manejo, y gobierno, aumentos, y conservacion, con las apelaciones, y recursos á V. M. y al Consejo de Guerra; esto por quanto habiendo de emplear mucha Tropa, Ingenieros, y gente de Guerra, serian frequentes las competencias, y recursos, sino se tomase este medio. = *Reserva S. M. para en adelante la decision de este Articulo, en cuanto al grado, y sueldo de Intendente, y desde luego bien, en que haya el Juez Conservador, que se propone, y en que de sus providencias solo se admitan las Apelaciones para el Consejo de Guerra, con inhibicion de todos los demas Jueces, y Tribunales.*

39. Que la provision de este empleo ha de pertenecer á V. M. y Señores Reyes sus Sucesores perpetuamente, á proposicion de la Compañía, y su Junta General, en tres sugetos de la mayor integridad, literatura, y experiencia; esperando la Compañía, que la primera provision recaiga en el expresado Don Carlos de Simon Pontero, en quien concurren estas circunstancias, y la especial, de que siendo Autor del pensamiento, y teniendole tan instruido, se asegure mas bien su desempeño, y por su propio honor le llevar á adelante, hasta el formal establecimiento de la Compañía, y perfeccion de la Obra. = *Viene Su Magestad en que la Compañía proponga en la*

Vacante de Intendente de la Navegacion sugetos, para elegir, de los comprehendidos en la terna, el que fuere de su agrado; pero por lo que corresponde al suelo de la Real Hacienda, solo se deberá entender con Pontero, aun quando S. M. resuelva sobre este, y el grado que se solicita en el antecedente Artículo, y cuya decision queda por ahora suspensa.

40. Que si tuviese precision la Compañia de valerse de Ingenieros, Artilleros, Minadores, Pontoneros, y otros empleados en sus respectivos cuerpos, lo tendrá á bien V. M. y en el caso de necesitar alguno, ó algunos Estrangeros, que estén empleados en servicio de otra Corona, V. M. se dignará pasar sus Oficios, dandoles incorporacion en los Cuerpos de Ingenieros, ó Artilleria, y de cargo de la Compañia las ayudas de costa, que con ellos capitulasse. — *Concedese todo lo que se pide en este Artículo.*

41. Que en atencion á la escasez, que suele haver de Peones, y Trabajadores, especialmente para una Obra como esta, en que se emplearán diez, ó doce mil hombres, se ha de servir V. M. destinar quatro mil de Tropa reglada Suiza, Alemana, ó Flamenca, con sus Oficiales, que respondan de ella, pagando al Soldado el dia que trabaje sobre el pan, y el prest, que V. M. le dá, lo que se arreglasse, y se haya pagado en las Obras de fortificacion del Ferrol, y San Sebastian, ó bien sea por Toesas; y en la misma conformidad se ha de servir V. M. dar dos mil Tiendas de Campaña, que bolverá la Compañia, pagando sus desmejores: la polvora necesaria, por el costo, y costas en los Almacenes Reales; y otros quatro mil hombres bagabundos, y mal entretenidos, quando los pida, segun las urgencias de los trabajos. — *Se darán las Tiendas de Campaña, y la polvora necesaria para las Obras, por el costo, y costas, y tambien de la Tropa Estrangeras, que se pide, toda la que fuesse possible: pero la Compañia ha de cuidar de que tenga comodidad de precios en los viveres. El numero de Vagantes no puede reglarse.*

42. Que respecto á que algunos de los Accionistas, y aun la misma Compañia tienen ya varios frutos existentes, que vender, para aumentos de fondos efectivos, y que muchos de dichos frutos, por sobrantes en el Reyno, conviene extraerlos á los de Indias, y otros Estrangeros; se ha de dignar V. M. dar permiso para ello, entendiendose de Arinas, Vino, Aceyte, algua Esparto, y yervas de Sasa, y Barrilla, quedando bien abastecidos de ellas el Reynado de Sevilla, y Obispado de Cadiz; ú otros qualquiera frutos, sobre que en caso necesario, aprobada que sea esta condicion, dará la Compañia pliego separado, con toda distincion, y claridad, para que aprobandolo V. M. sea parte de esta contrata. — *Conviene S. M. en lo que comprende este Artículo, en la forma, y con las limitaciones, que se propone, arreglándose á las Ordenes comunicadas sobre este punto, y á las relativas á las de la saca en rama del Esparto, respecto de estar esta prohibida; y por lo que toca á Indias, en los terminos, que admiten las reglas comunes, y la particular concession, que se expresa en el Artículo 34.*

43. Que respecto de haverse de hacer muchos regadios, y nuevos plantios á costa de la Compañia, en los que assi estableciesse, ha de cederla V. M. la supercrecencia de Diezmos, y Novales, que pertenecen á la Corona por repetidos Indultos Apostolicos, renovados ultimamente por el Papa Reynante, entendiendose absoluta esta cession para los aprovechamientos, por espacio de doce años, quedando despues á beneficio de V. M. y de la Compañia; en los mismos terminos capitulados para con los productos de la Navegacion. — *Se concede á la Compañia el usufructo, y no la propiedad de los aumentos de Diezmos, y Novales, en los terminos, que se solicita.*

44. Que para reducir á practica estas Gracias Apostolicas, cuya execucion está cometida á los Obispos de Ávila, propondrá la Compañia á V. M. en su caso, y lugar, sugetos proporcionados para que el Juez Executor Apostolico subdelegue en ellos sus facultades, tratandose este negocio como de V. M. respecto de lo que se interessa, y que la Compañia en los doce años, que solicita esta cession, como absoluta, solo aspira á resarcir en parte tantos gastos, como ha de tener, para hacer de regadio las tierras, y vá á establecer para la Corona perpetuamente la quarta parte de sus productos en este ramo, que será de mucha consideracion. — *Se aprueba, con la calidad de que S. M. ha de elegir el Subdelegado del Juez Apostolico, separandose de los sugetos, que proponga la Compañia, quando lo tuviere por conveniente.*

45. *Negado.*

46. Que V. M. ahora, ni en tiempo alguno sus Successores, han de imponer carga, gravamen, tributo, ni derecho alguno sobre el todo, y cada uno de los ramos, y frutos de la Navegacion, con pretexto de Baroque, Puertos, carga, ó descarga en ellos, ú otros: porque han de ser francos, y libres, para que no se dificulte, ó impida este trafico, ni se disminuyan sus utilidades. — *Concedido.*

47. Que si la Compañia estableciesse algunos Lugares, formasse Colonias, ó hiciesse Casas de Campo, Huertas, Jardines, Martinetes, Sierras de agua, Molinos, ú otros Ingenios á las margenes de los Rios, ó Canales, han de ser exemptas por diez años de todo pecho, tributo, ó derecho en sus bienes, frutos, y personas, y estas libres por dicho tiempo de Quintas, y Levas, Alojamientos, y bagajes, para que con este alivio crescan, y se multipliquen, y en las referidas propiedades ha de tener la Compañia el mismo derecho, y dominio que en las demas alajas, y ramos de la Navegacion, con jurisdiccion Civil, y Criminal, Señorío Real, alto, bajo, mero, mixto Imperio, y calidad de Coto, y Termino redondo, y pasados los diez años, quedarán los vecinos, colonos, y moradores, sugetos á las cargas ordinarias, y contribuciones, como los demás Vassallos de la Corona; por quanto el alivio temporal, que solicita la Compañia, es solo á fin de que á la sombra de él se estimulen á poblar estas Colonias, y Payses, para que en lo successivo sea mayor el interés en honor de V. M. y Señores Reyes sus successores. — *Concediendole S. M. en la exemption de Tributos, Quintas, Levas, &c. por diez años para las Colonias, ó Casas, y Lugares, &c. que la Compañia estableciesse, y formasse; y asimismo en la jurisdiccion, con tal que los Pobladores sean traídos de Payses estrangeros.*

48. Que las ordenes todas del Ministro de Estado, á que unicamente queda sugeto el Intendente, y Compañía de esta Navegacion, se han de entender, y dirigir derechamente con el Intendente; assi como lo que la Compañía, y este tengan que representar, ha de ser derechamente á V. M. por mano del Secretario de Estado, que es, ó fuere, á cuyo fin en el Tribunal de la Intendencia, y su Secretaria, se llevarán los Asientos correspondientes, y se archivarán todas las que se expidan con el arreglo, y formalidad misma, que se guarda en las Secretarías, y Oficinas Reales. — *A su tiempo se prevendrá, por qué Secretaria, de las del Despacho, se han de comunicar las Ordenes, y quedar sujeta la Compañía, y Navegacion.*

49. Que en los viveres, que se gastasen para los empleados en la Obra hasta su conclusion, ha de conceder V. M. la misma franquicia de derechos, é impuestos, que se concede á los que trabajan en las Obras Reales, siu la calidad de embargo de Carros, Carretas, ni Bestias de carga, ni mantenimientos, ni menos el apremio á los trabajadores, que suele hacer odiosas estas Obras; pues la intencion de la Compañía es, que en nada se grave al Vassallo, y hacer sus obras como si fuesen de un particular, en quanto sea compatible con los fines de su adelantamiento. — *Se concede la franquicia para los viveres, y se aprueba en todo este Artículo.*

50. Que igualmente ha de tener Derecho esta Compañía, para que los bueyes, y ganados de toda especie, que se empleen en las obras, y los que han de servir para los abastos en sus respectivos Departamentos, y todos los demas que transportase en sus Barcas, pasten libremente como si fueran de los comuntes, ó vecinos de los Pueblos; y si hiciessen daños, será cargo de la Compañía satisfacer lo que se declare por el Intendente, ó sus Subdelegados; y á este fin, y para este solo caso, ha de tener V. M. por derogadas qualesquier Ordenanzas en contrario que tengan los Pueblos, y ha de conceder expressamente á todos los Ganados, que se empleassen en los fines expuestos, y á sus Dueños, ó Conductores el Privilegio mismo, y las exempciones, que gozan los Ganados mayor, y menor de la Real Cabaña; bien entendido, que si los Ganados fuesen tantos, que no lo permitan los pastos de los transitos, sin que el Pueblo quede perjudicado, se repartirán en dos, tres, ó mas terminos, hasta que la Compañía con sus regadíos le facilite en los Sotos, ó Tierras valdías, ó las que comprara en caso necesario: con declaracion, que si transportase la Compañía en sus Barcas ganado trasumante, se ha de entender sin perjuicio de los derechos, que adeudaba en Puertos, Mntazgos, Pantazgos, Peajes, y otros, para que los interesados en ellos no se perjudiquen, á menos que V. M. tenga por conveniente disponer otra cosa. — *No haviendo perjuicio de los Pueblos, ni de otros interesados, se concede la exencion pedida, y con tal, que sea, y se entienda arreglada á que se disfruten en los mismos terminos, y en la propia forma que se practica para con los Ganados, y dependientes de la Real Cabaña.*

51. Que si á la Compañía pareciesse conveniente traer el Rio Jarama, de manera, que le dé entrada en Manzanares, sea por encima del Real Sitio del Pardo, ó por los altos de Fueñarral, ó otras partes, sangrándole para regadíos, y otros ingenios, ha de poder hacerlo, y tener la misma propiedad, dominio, y jurisdiccion en este Rio sus aguas, y aprovechamientos, capituladas para los demas Rios. — *Concedido.*

52. Que la Compañía ha de poder usar de la pesca libremente en todos los Rios navegables, y sus subalternos, Lagunas, y Estanques, pero sin derecho prohibitivo, y los Particulares, que la hiciessen, y quieran venderla á los Banqueros, se la pagarán á los precios del Pais, ó conducirán de quenta de los Pescadores, pagando estos lo justo; bien entendido, que esta libertad ha de entenderse en los Rios, y Pesquerías, en que no haya derecho prohibitivo, que tengan establecido algunos Pueblos, Comunidades, ó Particulares, con Privilegios, ó justos Titulos; assi como, estos no podrán pescar en los Puertos, Estanques, ó Pesqueras, que forme á su costa la Compañía, sea de los peces que actualmente hay, ó de los que por mayor utilidad de la Compañía, y beneficio comun, criasse de nuevo en ellos. — *Concedido.*

53. Que de todas las tierras, que la Compañía ocupasse para la mejor direccion de los Rios, Canales, y brazos subalternos de estos, las que quedassen de su madre, ó Cauces antiguos, y las de las fabricas de Molinos, Casas de Campo, Huertas, Mesones, y Possadas, se ha de formar un Mapa, en que consten clara, y distintamente las demarcaciones, su longitud, y latitud, limite de fanegas, sean de Tierras, Huertas, Prados, ó otros heredamientos, para que aprobado por V. M. se archive con los demas Titulos de pertenencia en Caja, y Archivo de la Compañía, y Copias legalizadas de todo, se pongan en las Oficinas Reales, donde siempre consten estas propiedades, y derechos, para evitar todo extravio, y motivos de litigios, ó dudas en lo sucesivo. — *Concedido.*

54. Que para mas dotacion de la Compañía, y asegurar de todos modos la mas perfecta conclusion de esta Obra, de que penden tantas utilidades, y que por falta de caudales no se retarde, ó indisponga, si acaso los gastos excediessen al fondo considerado, ó este no se completasse, despues de empezada la Obra, V. M. se ha de dignar conceder á la Compañía en cada uno de diez y seis años mil Toneladas, que se han de verificar en uno, ó mas buques, en Flota, y Galeones, y á falta de estos en permisos sueltos, para los Reynos del Perú, como mas convenga á la Compañía, pagando esta los Reales Derechos, conforme el Real Proyecto, con la precisa calidad de cargarlas de su quenta, y franquear al comercio la carga, que por si no hiciesse. — *Se conceden las mil Toneladas en cada uno de diez y seis años, para que en las Flotas, que se despachen á Vera-Cruz, se incluya un Navio propio suyo de porte de quinientas Toneladas, contribuyendo los derechos de estas, Estrangeria, y demás establecidos, en el modo que los demás; y los del Proyecto en los generos que embarque de su quenta, franqueando el restante buque al Comercio. Y concediendola igual gracia para Galeones, permite S. M. que mientras no se despachen, pueda anualmente disfrutar un Registro de las mencionadas quinientas Toneladas para Cartagena, ó Mar del Sur, en los mismos terminos, y contribuciones que lo executan los demás, y va expresado para los de Flota.*

Por los mismos diez y seis años ha de conceder V. M. á la Compañía un Asiento general de Negros, para toda la América, en los dos Reynos del Perú, y Nueva España, sin perjuicio de las concesiones hasta aquí hechas, y con derecho prohibitivo á otras, hasta que cumpla este tiempo, pagando esta Compañía á V. M. los mismos treinta y dos pesos por pieza de Negro, según el asiento de los Ingleses del año de 1713. y con arreglo á las condiciones, que contiene el Pliego separado, que acompaña á este, que son las regulares, ó las mas oportunas, que acordará la Compañía con el Secretario del Despacho Universal de Indias. — *Se concede por los mismos diez y seis años el asiento que podrán llevar en Ilerochura desde Guinea, en qualesquiera Embarcaciones Estrangeras con quien se ajuste, y desde allí proveer la Compañía á Cumaná, Trinidad, Margarita, Caracas, Santa Marta, Cartagena, Portovelo, y se permite la internacion al Perú, Santo Domingo, Cuba, Habana, Honduras, Campeche, y si se necesitaren algunos en Vera-Cruz, pidiéndolos el Virrey, conducidos precisadamente en Embarcaciones Españolas; y no obstante que en los asientos particulares de Ruiz de Noriega, Palacios y Mendinueta, se han pagado por pieza de Negro de quarenta á quarenta y quatro pesos, solo contribuirá la Compañía treinta y dos; pero en las demás circunstancias combinará su Pliego con los de aquellos, exceptuándose el llevar Arinas, y tambien ha de presjarse el precio, á que en cada parage haya de vender la Compañía los Negros, y si no pudiere abrazar este todo, y quisiere subintrar en el particular Asiento de Buenos Ayres, en los terminos que le tiene Don Gabriel de Mendinueta, y en el de Cartagena, como lo practicó Ruiz de Noriega, y oy el menor de Frier, fenecido el tiempo de ambos, se la preferirá.*

55. Negado.

56. Que si no obstante las precauciones, y seguridades propuestas sobre la perpetuidad de esta Compañía en los productos, y demás ramos de la Navegacion, este Contrato, que es por causa honorosa, y remuneratoria de tan grandes servicios, V. M. ó Señores Reyes sus Successores, intentassen rescindirlo por algun motivo, ó pretendiessen el derecho de tanteo, despojo de la Compañía, y incorporacion á la Corona de la Alaja, en todo, ó en parte, ó gravarla con impuestos, derechos, ó gravelas, de manera que venga á menos: es condicion expresa, que no se pueda jamas verificar uno, ni otro, aunque sea por crimen gravissimo de los Directores, y empleados en la Compañía, sin que primero se reintegre efectivamente á esta, y sus Accionistas y Censualistas, de todos los capitales, que constare por sus Libros haber gastado en la Obra, y todos los valores de las mejoras hechas en ella, sus Plantios, Regadios, Fabricas, Ingenios, Barcas, enseres, y existencia de frutos, y demas anejo, y perteneciente á la Compañía, por sus precios legitimos, á justa, y debida tassacion de Peritos nombrados por ambas Partes, sin que para este pago se consideren las ganancias, y utilidades, que haya gozado la Compañía, por excessivas que se consideren, como que son fruto debido á su caudal, riesgos, y trabajos, y que aun entonces los Accionistas, que quieran dexar sus capitales, y demas valores de aumentos existentes á juro, ó censo sobre la Alaja, les contraia una ruina evidente de sus Casas, Mayorazgos, y Fundaciones, á que pertenzen las Acciones, ó Censos; y para la estimacion de los valores, respecto de que se ha de manejar la Compañía perpetuamente por Intendente nombrado por V. M. y con su intervencion, bastará esta, y las Certificaciones que se diessen por el Contador, con arreglo á los Libros de manejo, y gobierno de su Oficina, en que jamas puede, ni debe sospecharse ocultacion de valores, ni suplantacion de gastos, y assi lo ha de declarar, y mandar V. M. desde ahora para quando llegue este caso, no esperando, pero si justamente prevenido. — *Concedido.*

NOTA. Los Artículos 57. 58. 59. 60. 61. 65. 66. 67. 68. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82 y 83. que pertenecen al gobierno privativo de la Compañía, ha parecido conveniente escusarlos en esta impresion, respecto de capitularse en el 85. la formacion, y aprobacion de las Ordenanzas, que el comun de la Compañía tenga por conveniente establecer; por lo que unicamente se pondrán siguiendo el orden de la numeracion de la Contrata, los demas Artículos que se extienden á algunos puntos que pedian particular examen para su resolusion.

62. Que las Acciones de esta Compañía sean de á quinientos pesos, y para que no dexé de alcanzar á todos el interés, se formarán acciones de Compañía de quintas partes, de forma, que puedan interessarse en cada uno cinco, baxo de una misma vitela de á quinientos pesos. — *Concedido.*

63. Que esta Compañía ha de poder admitir indistintamente caudales de Estrangeros, ó naturales, sea en acciones, censos, ó á premio, por lo que pudiesse convenirse, y que para el fin de percibir sus utilidades, ó sacar los capitales de censo, ó premio, sea en tiempo de paz, ó de guerra, se ha de reputar á los Estrangeros, como naturales aun en los casos de represalias. — *No se ofrece reparo en su condescendencia.*

64. Que no solo ha de poder admitir la Compañía caudales en acciones, y á premios corrientes, ó los que capitalasen, sino que V. M. la ha de declarar por finca de seguridad bastante para admitir censos redimibles, con arreglo en sus renditos á las Reales Pragmaticas y Leyes de estos Reynos, según se ha practicado con otras Compañías. — *Concedido.*

69. Que para el gobierno, y conservaduria de Montes, Regadios, nuevos plantios, y demás ramos de la Navegacion, se ha de formar una Ordenanza, luego que V. M. se dignasse aprobar estas proposiciones, en que, teniendo por norte las Leyes Reales, y ultima Ordenanza de plantios, se señalen expressamente todas las facultades de la Intendencia, y conservaduria, y la forma del establecimiento de este Tribunal, y de juzgar las Instancias, y Pleytos, que ocurran, durante el obra, y en lo successivo para su conservacion; de manera, que sin estrepito, ni figura de juicio formal, se determinen los casos, y cosas mas urgentes, para que, con contextaciones por escrito, no se turbe el orden, y adelantamiento de las Obras, á excepcion de los casos mayores en que hayan de ad-

mitirse las apelaciones, y recursos para ante V. M. y su Consejo de Guerra. = *Perteneciendo las apelaciones de la Intendencia al Consejo de Guerra, formará este Tribunal la Ordenanza, ó Instruccion que distinga los casos mayores en que el Consejo ha de admitirlas, y los que por sí podrá sin juicio formal determinar el Intendente.*

70. Que lo directivo y preceptivo de la execucion de la Obra esté á cargo del Intendente ora, y en lo successivo, para su conservacion, y reparo. = *Corriente: pero arreglado al Plano establecido.*

71. Que si durante la Obra el Intendente necesitare subdelegar su jurisdiccion en los Departamentos respectivos en uno, ó mas Letrados, aunque sean Ministros de las Chancillerias, ó Audiencias, podrá hacerlo, y proponer á V. M. los que juzgue mas á propósito en el modo, y forma, prevenido para con los Ingenieros en el Capitulo 40. esperando de la piedad de V. M. los distinguirá á proporcion del merito, que contragereu, siendo de quenta de la Compañia las ayudas de costa que les consignare. = *Viene S. M. en que el Juez Conservador tenga la facultad de subdelegar.*

72. Que respecto de que hasta la entera formacion de la Compañia se ofrecere tomar algunas medidas preventivas para la obra, y reglamento, y es indispensable que haya Thesorero que reciba caudales interinamente, y tambien algunos sujetos de honor, y acreditada conducta para con el público. El Intendente propondrá á V. M. lo que mas convenga sobre estos particulares, baxo las seguridades oportunas, para que no se retarde el fin. = *Pende de lo que propondrá, y lo que S. M. tendrá á bien determinar sobre su Instancia.*

73. *Negado.*

74. Que sobre las Acciones, y Censos de esta Compañia han de poder sus Dueños fundar Mayorazgos, Vinculos, Patronatos, Obras pias, y otras qualesquier Fundaciones perpetuas, sin que por esto queden sujetas á otros Tribunales, ni Jueces Eclesiasticos, ni seculares, mas que en quanto mira á declarar su pertenencia, ó cumplimiento de cargas; porque de ningun modo consentirá el Intendente, ni la Compañia otra inspeccion, que mire á turbarles su gobierno en quanto á productos, ó sacas de sus Capitales, pues á las Certificaciones dadas por sus Oficinas de los productos existentes, se ha de dar entera fec, y credito, para que se manden detener por los Juzgados, á quienes corresponda disponer de su entrega. = *Concedido.*

75. *Negado.*

84. Que debiendo la Compañia establecer en Aranjuez, ó Madrid una Hospitalidad para los pobres enfermos, Barqueros, y demás empleados en otros traficos, dependientes del manejo de la Compañia, podrá hacerlo á su arbitrio, ya sea cediendola V. M. algunos de los Hospitales Reales, que en Aranjuez, ó Madrid juzgasse mas conveniente, ó ya fundandole, y dotandole la Compañia de nuevo á sus expensas, y con los auxilios, que á V. M. le dicsase su Real piedad, encargando su manejo á los sujetos, que pareciesse mas conveniente de instituto Hospitalario, aunque sean Religiosos de Religiones establecidas, ya en España, ó en los Reynos de la America, á cuyo fin el allanamiento de esta condicion, que espera la Compañia, servirá de concession, y permiso Real, sin necesidad de recurrir al Consejo, ni otros Tribunales, por donde solo se habrán de expedir los Despachos, y Cedula correspondientes, con que se presente este Capitulo. = *El Sitio de Aranjuez no se considera á proposito para la Fundacion de Hospital, y en Madrid le podrá establecer, poniendolo al cuidado de la Religion de San Juan de Dios.*

85. Que en atencion á no ser facil en Obra tan basta, y de tantos ramos tener presentes todos los particulares, que conveñria tal vez comprehender en este pliego, y que algunas de sus condiciones será preciso modificarlas, ampliarlas, ó declararlas, y aumentar otras: si aprobado que sea por V. M. ocurriessen nuevos puntos que prevenir, podrá hacerlo la Compañia, y serán parte integra de la Contrata, y las Ordenanzas que se han de hacer para su manejo, y gobierno de la Compañia, lo que no vaya expresado en este Pliego, ó lo que sea consiguiente á ellas, se han de formar por el Intendente, y la Direccion, viendose antes en Junta de Diputados, para que con la aprobacion de V. M. se reduzca todo á una sola Ordenanza. = *Concedido.*

86. Que si V. M. no hallasse reparo especial en estas proposiciones se ha de servir expedir á los Consejos de Castilla, y Guerra, y demás Tribunales que conveñgan, el Decreto de aprobacion correspondiente, con insercion de sus condiciones, y á su tiempo el de las adiciones referidas, y demás reglas, que formada ya la Compañia, acordasse para su régimen, y gobierno; haciendo de todas un cuerpo como queda dicho, que como ley inalterable, se observe perpetuamente, de manera, que por falta de expression en las condiciones, y su aprobacion no dexé todo de tener cumplido efecto, como si se dixese, y expressase formalmente lo que venga por consecuencia necesaria de ellas. Madrid y Septiembre 28. de 1756. — *Dará su Magestad las Ordenes á su tiempo.*

Los Articulos trasladados en este Impresso, y las resoluciones de S. M. puestas al final de cada uno, concuerdan con la Contrata Original, firmada de quarenta y dos Accionistas de todas clases, que suplicaron á S. M. se dignasse aprobarla; y con el Pliego de las resoluciones de S. M. comunicado en virtud de Orden de 22. de Agosto de este año á Don Carlos de Simon Pontero, por el señor Don Juan Manuel Crespo Ortiz, Secretario de S. M., Oficial Mayor de la Secretaria del Despacho Universal de Justicia, y Gracia, y Secretario de la Junta que mandó formar S. M. para el examen de esta Contrata, compuesta de los Señores Secretarios de Estado, y del Despacho Universal de Justicia, y Gracia, Guerra, Marina, y Indias, y Hacienda. Y para que conste al público, y que se há impresso con permiso de S. M. lo firmó en Madrid á 25. de Agosto de 1757 — Don Carlos de Simon Pontero.

Carta de Don Carlos de Simon Pontero, del Consejo de S. M. y Alcalde de su Real Casa y Corte, al Padre Maestro Burriel de la Compañía de Jesus, relativa á la navegacion del Tajo (a).

Muy Señor mio: el pensamiento mio de que se enterará V. R. por el adjunto papel y plan, en que teóricamente he delineado la navegacion del Tajo, mereció la aprobacion del Excmo. Señor Don Juan Cermeño, Gefe de ingenieros, á quien S. M. le remitió á informe.

Desconfiado yo de mi mismo, y deseando ilustracion mas práctica antes de darlo al público, ni empeñar por entero la proteccion de S. M. he dispuesto que á mi costa pasen dos sujetos prácticos en obras de agua, y del reconocimiento detenido que han hecho por todo Guadiela y Tajo desde su nacimiento hasta Toledo, en donde se hallan para seguir hasta Talavera, no han encontrado imposible que no puedan superar la fatiga y gastos de mondas y limpieas del rio.

Como se bien la instruccion universal de V. R. y que no solo puede darme el Consejo que apetezco sino ilustrarme de otras navegaciones proyectadas en este rio, y en otro fuera del reyno; y en realidad lo que yo apetezco es solo el fin y no exponer mi nombre, ni que juzgue el público ligereza lo que es un mero oficio hácia la pública felicidad de Madrid y nuestras provincias; pido á V. R. con el mayor encarecimiento, que reconozca esos borrones, y me diga con su acostumbrada franqueza y buen juicio lo que necesite correccion, ó lo que pueda realizar mas el pensamiento: que sobre la fineza, y á que quedaré obligado, es justo que V. R. coma en esta mesa del público, de que su buen corazon se verá pocas veces satisfecho. Nuestro Señor guarde á V. R. muchos años. Madrid y Octubre de 1755.—E. L. M. de V. R. su mayor servidor y amigo— Carlos de Simon Pontero. — R. P. M. Andrés Marcos Burriel =

Contestacion del P. M. Andrés Burriel á la carta del número anterior. (b).

Muy Señor mio: he leído con la mayor atencion el proyecto que V. S. se sirve enviarme con su carta, y con igual cuidado he visto el mapa de la corriente del Tajo desde su nacimiento hasta Talavera. Y ya que V. S. quiere saber mi inútil voto, no puedo dejar de alabar en primer lugar su celo por el bien público, el cual inspira á V. S. estas ideas, y le impele con tanta fuerza á promover su execucion.

En segundo lugar, para decir brevemente mi sentir, no me detendré en ponderar las utilidades que se sacan de hacer navegables los rios, y de aprovechar las aguas, formando canales para el tráfico ó para el riego. ¿Qué hombre de medianas luces puede dudar de esto? Vocea estas utilidades la naturaleza, cuyo Soberano autor cruzó de rios y arroyos, y pobló de fuentes y manantiales la superficie de la tierra, para que los hombres con su industria hagan servir sus dones á las necesidades de la vida; y esto mismo clama la experiencia en todos los pueblos y naciones del mundo. Seria menester un grueso tomo para juntar lo que sobre esto nos ofrecen los tiempos pasados y presentes. Desde los egipcios, que no contentos con la navegacion y riego de su rio Nilo, abrieron enormes fosos y canales, para juntar el comercio del mar Rojo y del Mediterráneo, mas de mil años antes de nuestro Señor Jesucristo, hasta nuestros tiempos, no ha habido nacion de mediana policia que no haga de los rios el mismo uso, y que no haya formado canales para la navegacion y para riego. Esto ha sido antes, y esto vemos hoy en todos los reinos de Europa. La China no es menos abundante en canales costosísimos que los países Bajos. Los incas del Perú, los mejicanos y los indios de seiscientos leguas al norte de Méjico tenian canales grandes para el riego de sus tierras, cuyos rastros duran aun sin uso alguno. Pero entre millares de canales antiguos y existentes, que los libros nos ponen ante los ojos, basta acordar solos dos, el de Bolonia y el de Lenguadoc. El arzobispo de Toledo don Gil Alvarez de Albornoz, cardenal de España, cuatrocientos años ha ideó y executó el canal de Bolonia; y á este canal debe aquella ciudad toda su felicidad y riqueza, compitiendo por causa de él, no obstante su corto terreno, asi en venciendario como en abundancia de frutos, fábricas, maniobras y comercio, con las ciudades de primer orden de Italia. El de Lenguadoc fue obra de Luis XIV el Grande, bisabuelo del Rey nuestro Señor, ideada por Mr. Riquet, y puesta en execucion por el gran ministro Mr. Colbert bajo las órdenes del Rey. V. S. debe hacer leer á todas las personas á quienes habló de su proyecto, la descripcion que hace de este canal de Lenguadoc Mr. Pluche en el tomo 5.º del Espectáculo de la naturaleza, traducido por el Padre Terreros, conversacion 2.ª de los rios; donde dice con razon, que á excepcion de los caminos reales del imperio romano, nada se halla en la antigüedad que exceda ni aun igual á esta obra.

Esta conversacion basta para dar idea conveniente de las utilidades de los rios y canales en general. En España es mas necesario el uso de unos y otros para el riego y tráfico que en otras regiones; porque la nuestra está mas cortada de montañas y tierras quebradas, y es mas irregular

(a) Se halla la copia de esta carta en la coleccion manuscrita del Señor Cean Bermudez, de que se ha hablado ya en este Apéndice.

(b) En el tercer tomo de la continuacion del Almacen de frutos literarios, impreso en Madrid en 1818, se halla inserta esta carta.

en las lluvias que otras provincias. De tiempos antiguos sabemos cuanto abanzaban los romanos con sus bajeles, galeras y barcas por el Ebro, Guadalquivir, Júcar, Tajo y otros rios. En tiempos mas cercanos, la buena razon y el conocimiento de la utilidad pública ha estado siempre inspirando las mismas ideas de navegacion de rios y formacion de canales; pero por desgracia casi todos los buenos pensamientos se han malogrado. Los vecinos de Colmenar de Oreja formaron el caz de su vega por los años de 1528, como se vé de la oposicion que hizo á esta obra la ciudad de Toledo año de 1532; y dicho caz no se ha perfeccionado hasta el reinado presente. Por el mismo tiempo se pensaba en hacer de nuevo el Guadalquivir navegable hasta Córdoba, como se lee en la excelente oracion que hizo al ayuntamiento de aquella ciudad el maestro Fernan Perez de Oliva, colegial fundador del mayor del arzobispo de Salamanca, y tio de Ambrosio de Morales, que imprimió sus obras. Años despues se pensó juntar el Guadalquivir con el rio Guadalete por medio de un navillo ó canal, que hubiers sido de inmensas utilidades para la Andalucia y comercio de Indias. La obra estuvo tasada en cuatrocientos mil ducados; mas despues se abandonó, á pesar de los clamores de don Francisco Gaytán de Torres en sus obras impresas. No fueron mas fructuosos los avisos de muchos politicos para aprovecharse de los rios de España, y entre ellos de doña Oliva del Sabuco. Cuando al fin del reinado de Felipe III. se hizo visible la ruina de España, que pasó en pocos años de sumo poder y riqueza á suma pobreza y abatimiento en caudales públicos y particulares, se escribieron muchos discursos politicos, y en muchos de ellos se propuso, como uno de los remedios mas precisos, el uso de los rios y canales para riego y tráfico. Acaso el tratado mas sólido y fundado entre todos fué el del don Sancho de Moncada, impreso á 1619 con titulo Restauracion política de España, reimpresso año de 1746; y este autor en el discurso 7. cap. 1. trata de sacar acequias de los rios, como se pretendia entonces hacer del rio Henares, y en el campo de Lorca; mas nada de esto se hizo: todo quedó en buenos deseos.

Pero dejando otras muchas ideas malogradas de riego y de navegacion, los Reyes católicos don Fernando y doña Isabel, al mismo tiempo que dieron nueva forma á su alcázar de Toledo, y mandaron empedrar toda la ciudad, pensaron tambien en dos obras magnificas; la primera subir el agua del rio Tajo á Toledo; la segunda hacer el mismo Tajo navegable. Por la impertuna muerte de la Reina, ni una ni otra idea se logró entonces; pero ambas se pusieron en ejecucion en el reinado de don Felipe II. El famoso Juanolo Turriano subió el agua de Tajo á lo alto del alcázar, desde donde se proveyó algunos años toda la ciudad. Esta, gravada de censos para gastos extraordinarios, hizo concurso de sus propios y rentas á principios del siglo pasado; y faltando fondos para reparar el artificio de Juanelo, faltó este, y poco á poco cayeron casi todos los arcos y obras que le servian. A los principios de este siglo una compañía de ingleses hizo trato para poner corriente otro semejante artificio, con que se habia de subir el agua á Toledo. Trájosse á dicha ciudad una gran porcion de cañones de hierro y bronce, que habian de servir de arcaduces. Murió el gefe de la compañía: los cañones quedaron, y aun duran arrimados á las murallas; y nada se perfeccionó.

La navegacion del Tajo se abrió desde Lisboa hasta Alcántara luego que se unió á Castilla el reino de Portugal en 1580. Los procuradores de las ciudades en las cortes de Madrid que se juntaron á fines de 1583, aprobaron el proyecto del ingeniero Juan Bautista Antoneli en 23 de Febrero de 1584, y pidieron al Rey que se continuase la navegacion hasta Toledo, y para ello sirvieron con cien mil ducados. Aprobólo S. M. y envió el proyecto á Toledo con carta de 27 del mismo mes y año. En el año siguiente de 1585 ya estaba abierta la navegacion hasta Talavera la vieja; y se trataba con calor continuase hasta Toledo, repartiendo á esta ciudad y otros lugares, sobre los cien mil ducados ya citados, barcos para proseguir la obra. Consta esto de la copia que remito á V. S. de una provision de don Felipe II, fecha en Madrid á 12 de Diciembre de 1585, que se guarda original en el archivo de la ciudad de Toledo. En el año de 1588 ya estaba del todo corriente la navegacion desde Lisboa á Toledo, como consta de varios documentos, y entre otros de un privilegio de juro de 450⁰ maravedis al quitar por seis cuentos, y trescientos mil maravedis de principal, impuesto sobre dicha navegacion en 19 de Mayo de 1588, que se halla original en dicho archivo. Todavía hay en la vega y buertas de Toledo un sitio que llaman la plazuela de las Barcas, y este nombre se le impuso porque allí era el embarcadero de la navegacion del rio. Esto he oido á muchos viejos en Toledo, que decian haber conocido á otros, que alcanzaron existente la navegacion. Pero todo se acabó en el reinado de don Felipe III, y del todo cesó la navegacion entablada de Toledo á Lisboa.

La guerra que se encendió con Portugal en el año de 1640, y los costos insoportables para llevar á lomo á las fronteras de Portugal todas ó casi todas las municiones de guerra y boca, obligó á volver á pensar en la navegacion del Tajo, á lo menos desde Toledo á Alcántara. Tomóse con tanto calor este negocio, que se mandó á Luis Carduchi, y Julio Martelli, ingenieros, que registrasen toda la corriente del Tajo, desde Toledo á Alcántara, formando mapa individual de toda ella. Hizóse asi: formóse un grueso volumen, en que está dibujado por partes al vivo todo el curso del rio, con cuantas particularidades se hallan en él, relativas á la navegacion; á la manera que con mucho mayor curiosidad imprimió en grandes volúmenes y estampas el Conde Marsilli el curso del Danubio. Mas de todos estos preparativos nada salió, ni se entabló navegacion alguna.

En el reinado de don Carlos II se habló de nuevo no solo de la antigua navegacion, sino de abrir canales de Madrid á Aranjuez, de Aranjuez á Alcalá, y otros; y los ingenieros flamencos don Carlos y don Fernando Grunemberg reconocieron los terrenos, y formaron su proyecto, que imprimieron en folio con un bello mapa, en que se demuestran las nuevas obras que se habian de hacer. He leído este proyecto, pero no le tengo á mano. Mas estas tentativas quedaron tambien inútiles.

En el reinado pasado, año de 1740, se volvió á hablar de esta especie con mucho calor, por

las noticias que dió cierto curioso con buen zelo. Escribióse de órden del Señor Rey Don Felipe V., por el marqués de Villadarias su Secretario de Estado, al Ayuntamiento y cabildo de Toledo, pidiendo los proyectos de Antoneli, y de Marteli y Garduchi. La ciudad remitió á S. M. el proyecto de Garduchi y Marteli, dejando copia en su archivo: y tambien remitió la provision de don Felipe II, con carta de 31 de mayo do 1740, de la cual como de la del Marqués de Villadarias, y acuerdo capitular, remito á V. S. copia. Pero despues de hablarse mucho sobre la materia, el libro del proyecto quedó en poder del marqués de Scoti, y nada se hizo.

Despues, en el felicisimo tiempo del Rey nuestro Señor, el difunto excelentísimo Señor don José de Carvajal deseeó muy de veras que se formase el canal de Manzanares, y se abriese la navegacion de Tajo aguas abajo, desde Aranjuez: su excelencia no solo se dignó significarme estos sus deseos, sino tambien tuvo la bondad de mostrarme en su libreria un modelo del canal de Manzanares, hecho de madera y vidrios, y el proyecto ó libro de dibujos de Carduchi y Marteli, que me dijo habia logrado del marqués de Scoti. Tambien en otra ocasion me levó su excelencia á ver en Aranjuez un molino sobre una barca que se estaba labrando de su órden, semejante al que se dibuja y describe en el tomo X, página 164, del citado espectáculo de la naturaleza. El fin principal de su excelencia en esta fábrica fue convencer prácticamente, que los molinos de barcas nadantes podrian suplir en España la falta de molinos de presas, como la suplen en muchos países extranjeros, deshaciendo de esta manera el inconveniente, que se objeta comunmente contra la navegacion de los rios, y es que para ella es forzoso alzar y quitar las presas, y por consiguiente abandonar una cosa tan necesaria como los molinos harineros, que son las mejores fincas y posesiones de muchos vasallos. Pero la muerte cortó tan saludables ideas.

Ahora V. S. en su proyecto propone 1.º hacer canal desde Madrid á Aranjuez. Esto no es nuevo. 2.º Hacer navegable el Tajo desde Aranjuez rio abajo hasta Toledo. Tampoco es proposicion nueva. 3.º Hacer el mismo Tajo navegable de Toledo á Talavera. Esta navegacion no solo ha estado corriente hasta Talavera, sino hasta Lisboa como dejo probado. 4.º Hacer navegable el Tajo rio arriba hácia su origen hasta Armallones. Esta especie es nueva; pues aunque á muchas personas he oido que creen posible la union del Tajo y de Jucar por diferentes parages, haciendo navegables á ambos para union de los dos mares; esto es hablar especulativamente con aquella libertad con que en conversacion familiar manifiesta cada uno sus buenas ó malas ideas, sin temor de réplica; así como otros dicen que podria juntarse el Ebro con la ria de Bilbao, el Guadalquivir con Segura, y así de otras juntas de rios, y aberturas de canales de riego, que reconocidos matemáticamente los terrenos y elevaciones de las aguas, montañas, y valles intermedios, serian ó no serian practicables: pero especie de navegacion de Tajo desde Aranjuez á Armallones, fundada en reconocimientos, y con idea formada de hacerle navegable en este parage, no la he leído ni oido hasta ahora.

Sin embargo me consuela infinitamente, lo 1.º porque he cruzado y visto el Tajo por diferentes partes, desde Aranjuez hasta cerca de su nacimiento, y en todas he visto que lleva bastante agua para formar en el año sin mucha costa, caz ó cauce bastante para navegacion. Dificultades habrá de rodeos, estrechuras y peñascos, así para las barcas como para abrir caminos para la sirga; pero no veo que haya precipicios y montañas espantosas, que hagan las dificultades invencibles. Lo 2.º porque me hace gran fuerza el ejemplar que V. S. alega de las maderas de pinos robustisimos, y de gran largura que han venido, y vienen por el Tajo hasta Aranjuez y Toledo. El doctor Pedro Salazar de Mendoza escribe, que la primera madera que vino desde la sierra de Cuenca por el Tajo á Toledo, fué para la fábrica del hospital de niños expositos, mandado labrar por el gran Cardenal de España don Pedro Gonzalez de Mendoza, que murió mas ha de dos siglos y medio. Desde entonces fué tan comun venir á Toledo las maderas por el Tajo, que aun conserva el nombre de aserradero el sitio en que se sacaban del agua y aserraban. Olvidóse esta útil práctica muchos años; pero ya han venido no solo muchas maderas á Aranjuez, como V. S. afirma, sino tambien vimos el año pasado llevar por el Tajo una gran porcion de maderas de todos tamaños de Aranjuez á Toledo. Y si el rio en su estado natural sufre las maderas, ayudado y dirigido con conveniente industria, ¿por qué no dará lugar á barcos proporcionados? Lo 3.º porque siendo las sierras del nacimiento del Tajo tan fecundas de aguas, como muestran los nacimientos de tantos y tan caudalosos rios, parece imposible que si se reconocen, abren, limpian, y dirigen muchas fuentes, que ahora se pierden, deje de haber proporcion para aumentar considerablemente el caudal de aguas del rio casi desde su origen. Pero pues V. S. me dice en su carta que los prácticos que á su costa han reconocido el Guadiela y Tajo desde su origen hasta Toledo, no han hallado estorbo á la navegacion que no se pueda vencer, están demas las conjeturas, habiendo noticias experimentales. Por lo demas V. S. expresa muy bien en su papel las ventajas particulares que la proyectada navegacion á uno y otro lado de Aranjuez atraerá á Madrid y á las provincias si se lograra. Pero perdóneme V. S. que le diga, que en esta parte se queda muy corto. En todas las naciones de Europa la ciencia politica con justissima razon se ha reducido en gran parte á ciencia de cálculo; porque sin este, no menos que en el comercio y abances de él, es imposible dar una sola providencia económica á golpe seguro de su utilidad. Sin embargo soy de parecer que ni el caballero Petty, autor del celebre libro Aritmética politica, ni otro alguno de tantos célebres politicos computistas como hoy viven en Europa, es capaz de ajustar las cuentas de las utilidades que traerá á Madrid, á las provincias, al Rey y reino todo el Tajo navegable, y un canal desde Madrid á Aranjuez. Yo me guardaré bien de querer desmenuzar todos los hilos de esta madeja casi infinita. Basta saber que á la constitucion y abastos de un pueblo tan grande como es Madrid, lejos del mar, sin rio, cuya poblacion y consumos crecen cada dia mas, agotadas ya, y secas todas sus cercanias, sobreadadido el azote de los malos años y cosechas, en que han perecido casi la mitad de las bestias de transporte en todo el reino, no solo es conveniente, sino necesaria

y esencial una tal providencia. No es menos esencial al reino, porque el enlace indisoluble de las provincias cercanas y lejanas, ya mas, ya menos con la corte, hace que todas sientan de mil maneras el bien ó el mal de ella. Lo es asimismo al Rey y su Real hacienda, porque esta siente mayor daño en los consumos propios, y en los de cuantos comen de ella. De donde nace que después de tantas alzas y subidas en todos los sueldos del Rey, si creemos á las quejas comunes, apenas alcanza nadie á una regular y moderada decencia, respectiva á su empleo, con su sueldo; por que los comestibles mas preciosos y consumos mas viles, por su escasez y costos de porteo á lomo, se llevan tras sí todo el caudal. Lo mismo sucede á proporcion á las casas ilustres establecidas en Madrid. No hay rentas que alcancen al gasto respectivo á la clase de cada uno, por mas que se evite todo desórden. La navegacion y canal surtirá á la corte de todos consumos á precios incomparablemente mas bajos, cuyo precio se podrá entonces regular y sacar lo que es imposible el dia de hoy. Enriquecerá las provincias y desahogará en gran parte á todo el reino, oprimido por los consumos, embargos, y acarreos forzados para Madrid. No lo remediará todo sola la navegacion, porque hay otros males que nacen de otros principios; pero remediará la mayor parte, aliviando á las provincias, é introduciendo la abundancia y baratura en lugar de la escasez y carestia presente.

Siendo pues cierta la posibilidad, y notorias las utilidades y aun la necesidad, solo resta tratar los dos puntos sustanciales, en que estriva todo. El primero la práctica egeucion de la navegacion, que envuelve los reconocimientos y proyectos de matemáticos hábiles en semejantes obras; las seguridades de fondos y caudales para obras, que son muy costosas, aunque sea mucho mayor el fruto que el costo; y la administracion de estos caudales sin malversaciones ni dispendios inútiles; la economia en aprovechar los materiales de ladrillo, cal, piedras, maderas y utensilios para la obra, y que todo sea sin perjuicio de los dueños de tierras, molinos, batanes, pesqueras, &c., y sin nuevas extorsiones, y vejaciones de los pueblos. El segundo punto es asegurar la perpetuidad de la obra y buen uso de ella, en lo que se encierran los reglamentos de cortos derechos sobre los barcos ó sobre lo transportado por ellos, los cuales sirvan en parte para reembolsar los costos (si la obra se hace de cuenta de los vasallos), y en parte para proveer en adelante á los reparos que habrá menester; de modo que el dinero que se gaste en la obra, no venga á ser un censo irremisible, como suele suceder, impuesto contra Madrid y contra las provincias, convirtiendo el remedio en mayor daño; y otros reglamentos sobre formacion y servicio de los barcos, caballos y peones que los conduzcan, derechos de fletes, lugares de los desembarcaderos, compostura de caminos que vayan á ellos, almacenes, ventas, hosterías y mesones bien provistos, cómodos y arreglados á precios invariables; y otros para los sobrestantes, veedores y maestros de obras, que han de cuidar de los reparos del canal, tesoro de él, sueldo, &c.; de modo que todo esté arreglado, sin pleitos ni contestaciones, y guardándose exactamente la policia, gocen todos al mismo tiempo de entera seguridad, libertad y comodidad.

Por las faltas cometidas en estos dos puntos prácticos de egeucion y de perpetuidad y mal uso, ó no se han hecho ó se han deshecho todos los proyectos arriba mencionados, y otros de igual naturaleza. V. S. nada dice en particular acerca de estos dos puntos en su papel; acaso porque con prudente acuerdo ha querido demostrar antes la posibilidad y utilidad. En esta parte me contento con decir, que pues tenemos en innumerables libros estrangeros los medios y métodos con que se egecutan en sus paises semejantes obras, y los reglamentos con que las perpetúan y conservan; y pues es tan fácil tener cuantas noticias individuales hubiéremos menester sobre estos asuntos, por mano de nuestros ministros en las cortes extrangeras, acomodando los métodos y ordenanzas de aquellos paises á la constitucion actual del nuestro; si se errase en la egeucion, ó en los reglamentos para el buen uso y perpetuidad, será error voluntario, caprichoso y poco digno de perdou en materia de tan impoderable interes é importancia pública.

Esto es todo lo que me ocurre decir á V. S.; á quien repito nuevas gracias por su zelo y amor al público. Y con esto vuelvo á tomar el partido que me toca, y es el rogar á Dios guarde la persona de V. S., y colme de bendiciones sus buenas ideas. De este Colegio Imperial, Octubre 13 de 1755. = Fr. Andres Buriel.

NÚMERO 141.

Extracto de las noticias recibidas á principios del año de 1828 de los puntos de Toledo, Talavera, Almaraz, Garrobillas y Alcántara, acerca del estado en que se hallaban las riberas del rio Tajo.

EN todo lo que corre el río en la jurisdiccion de este Sitio, no tiene casi ninguna presa y es muy poco lo que habria que hacer para poderlo navegar. Constantemente tiene suficiente agua desde que se le une el Jarama, y aun se puede asegurar que en todos tiempos hay mas de una vara de profundidad, excepto en algunas vados que en verano no tienen mas que dos pies de agua escasamente, pero que podrian arreglarse si llegase el caso. Es tan grande el beneficio que se ocasionaria con la navegacion, que parece increíble llegue á verificarse, porque entonces habria muy pocos territorios en Europa que pudiesen compararse con este Sitio. Es incalculable la riqueza y prosperidad que se obtendria por este medio.

NOTICIAS DE TOLEDO. Es sumamente costoso y difícil arreglar el paso de los barcos por la herradura que el Tajo forma al rededor de esta Ciudad por el gran número de presas que se encuentran en ella: Sin embargo no es imposible, y con dinero y constancia todo se hace. Tal vez se hallaria mas facilidad y conveniencia en aprovecharse de la acequia que está haciendo abrir el Señor Corregidor, la que aumentada de dimensiones podría probablemente servir para los barcos como no fuesen muy grandes. De cualquier modo, las inmediateces de esta ciudad exigirán fuertes cantidades