

para su arreglo; pero no se cree se encuentre oposicion formal, porque todos están muy persuadidos de que si hubiese navegacion se ganaria mucho mas.

NOTICIAS DE TALAVERA. Aun hay en este pueblo tradiciones de la navegacion de Antonelli, y de cuando esta villa *era puerto de mar*; pero nada se puede sacar en claro. Las gentes miran esta idea como un sueño; pero los que entran en pormenores se estasian al considerar las ventajas que produciria una empresa de esta naturaleza. No hay grandes dificultades en navegar el rio en lo que comprende la jurisdiccion de este corregimiento. Con ligeras obras se podrian pasar las hermosas tablas de agua que forma Tajo en este pais; y en cuanto á profundidad no parece que en ningun tiempo sea menor de vara y media, menos en los vados que en verano son en suficiente cantidad, y solo tienen sobre dos pies de agua. En cuanto á carbon hay muchisimo en estas inmediaciones, y sobre todo en los montes de Toledo y á muy buen precio. Es forzoso repetirlo, la navegacion del Tajo daría el ser á esta poblacion y territorio, pues restableceria su agricultura y su industria, y puede que le diese tambien la salud, si arreglando el Tajo, se diese mas corriente á las aguas de estas inmediaciones.

NOTICIAS DE ALMARAZ. Desde el Puente del Arzobispo empieza el rio á tener una corriente muy fuerte, pero en las orillas es mucho menor, y siguiendo por ellas y evitando el mayor golpe del agua, sobre todo en las avenidas, se puede ir sin dificultad rio arriba. Supuestas las obras necesarias para subir y bajar las presas que merezcan este nombre, pues hay otras que casi no existen y deben desaparecer del todo, no se encuentra mas dificultad para la navegacion que algunos pedriscos que el rio tiene en su fondo, los cuales ocasionan chorreras, hervideros y estrecheces. Todo se podria remediar facilmente con algunos quintales de pólvora y algunas cuadrillas de trabajadores que recorriesen y limpiasen el rio. En cuanto á agua hay la que sobra en todos tiempos, pues como por acá estrecha el rio debe correr en un espacio menor. Comunemente lleva mas de dos varas de agua, y en algunas partes mucho mas, asi como en otros, muy pocos, llega á tener vados en verano, esto es, menos de tres pies de agua; pero esto sucede pocas veces. En cuanto á combustibles hay el que se quiera. Leña por todas partes y carbon con frecuencia y á menos de 2 rs. la arroba. Este pais es muy pobre, muy atrasado y muy falto de poblacion; pero con navegar el Tajo se trasformaria muy pronto de un modo extraordinario.

NOTICIAS DE GARROBILLAS. Es gran pensamiento lo de navegar el Tajo, y esta idea no ha sorprendido en este pais, pues hasta los mas rudos conocen cuan ventajoso seria, y asi lo desean. Lo que muchos molineros hacen de navegar con sus barquillas una ó dos leguas de rio, se podria hacer en todo su curso, y entonces se llevarian los objetos de un punto á otro segun fuese menester. Agua abundante tiene el Tajo en estas inmediaciones y en todos tiempos, y para navegarlo no hay mas que componer las presas, ya que se dice que los caminos de las orillas no hacen falta ahora. La profundidad regular es de mas de dos varas, y son muy pocos ó ninguno los vados que hay en estas inmediaciones, aun en tiempo de las mayores aguas. La rapidez ó velocidad de las aguas del rio es muy grande en la mitad de el y en tiempo de avenidas, pero en las orillas suele ser como la décima parte. ¡Qué magnifico seria este pais si el Tajo se navegase! ¡Qué concurrencia habria aqui! Este ser el principal punto de Extremadura.

NOTICIAS DE ALCANTARA. Aqui no se tiene la menor duda de que se puede hacer navegable el rio Tajo, pues tenemos muy presente aun lo que se practicó por los ingleses y portugueses en 1813. Para hacer navegable esta parte del Tajo es forzoso arreglar las presas, y tambien las que se encontraran desde esta ciudad hasta la raya de Portugal. Desde este punto á Abrantes es poco lo que hay que hacer, aunque es preciso hacer algo, y desde Abrantes á Lisboa la navegacion está corriente. Asi pues, en arreglando las presas y limpiando el fondo del rio quedaria éste apto para la navegacion y nos vendria muy bien, porque de este modo se vivificaria este pais, que en el dia está sepultado en la miseria. Esta medida seria buena para españoles y portugueses, pues á todos traeria cuenta. Una vez que los caminos llamados de sirga no han de servir no se hablará de ellos, sin embargo de que existen muchos trozos de los que construyó el mismo Antonelli en el reinado del Señor Don Felipe II. El rio Tajo en llegando á este punto tiene siempre una enorme cantidad de agua, y se puede decir que no se vadea por ser muy profundo. La rapidez es bastante, sobre todo en tiempo de avenidas. La leña está á la vista y el carbon saldría casi dado. Esta villa ganaria mucho con la navegacion, y lo mismo Plasencia, Coria y Galisteo, que en el dia están muy deteriorados y muy pobres.

NÚMERO 142.

Nota dejada en la casa de Guillermo Wallis Mason é hijo, de Birmingham, preguntando la capacidad, dimensiones, fuerza é importe de los barcos de vapor para la navegacion fluvial.

Contando con la bondad de los Señores Wallis Mason é hijos, y de los deseos que tienen de complacer á las personas que les están recomendadas, de lo que el que suscribe tiene una convincente prueba, se decide á suplicarles se sirvan darle noticias relativas á barcos de hierro y de vapor, susceptibles de ser empleados en la navegacion fluvial, y en la de los canales de corta cantidad de agua, las que podrán versar:

Sobre la magnitud, capacidad y peso de los barcos.

Sobre la clase de máquinas de vapor de que se puede hacer uso, y sobre la fuerza de su número de caballos.

Sobre el consumo de carbon mineral, y en su defecto vegetal.

Sobre el precio de estos barcos, y acerca del modo de enviarlos á algun puerto de la Peninsula española.

Sobre la cantidad de agua que sería necesaria para que estos barcos puedan navegar, lo que se deducirá de las pulgadas que calen cargados y descargados.

El que suscribe agradecerá á los Señores Wallis Mason é hijos lo que tengan á bien comunicarle acerca de este particular. = Birmingham 3 de julio de 1827. = Francisco Javier de Cabanes.

NÚMERO 143.

Contextacion de la expresada casa de Guillermo Wallis Mason é hijo, de Birmingham, á la nota del número anterior.

Señor Don Francisco Javier de Cabanes. = Madrid. = Birmingham 10 de setiembre de 1827. = Muy Señor nuestro: En vista de la estimada carta de V. 10 de julio, mandamos suspender hasta nueva orden la construcción de los muelles consabidos. = Ahora acompañamos á V. nota de precios de máquinas de vapor, y el presupuesto del coste de un barco de hierro con su máquina correspondiente como V. se sirvió pedirnos por la nota de 3 del mismo julio que V. nos dejó á su pesar por esta ciudad. Añadimos varios informes referentes á ambos objetos. = No hemos podido reunir un suficientes datos para pasar á V. la nota de precios de los molinos harineros; pero esperamos tambien cumplir en breve con los desenos de V. en este particular. = Interin quedamos á su disposicion S. S. Q. B. S. M. = Guillermo Wallis Mason é hijos.

Precios de máquinas de vapor portables, debilmente embasadas para exportacion, y puestas al intento en Londres, Bristol ó Liverpool.

Dinero al contado y sin descuento.

PRECIOS DE MÁQUINAS DE VAPOR PARA BARCOS.											
Fuerza de caballos.	Diámetro del cilindro.	Largo del golpe.	De hierro pulido.	De hierro sin bruñir.	Fuerza de echallos.	Diámetro del cilindro.	Largo del golpe.	Una máquina en un buque.		Dos máquinas en un buque.	
								libras esterlinas.	id.	libras esterlinas.	id.
6	16	2	6	369	339	10	20	2	6	615	1168
8	17½	3		456	426	12	22	2	6	718	1374
10	18½	3		513	482	14	24	»	»	820	1580
12	20	3		585	554	16	25	3		923	1743
14	21½	3		667	636	18	25½	3		1005	1886
16	22½	3	6	728	687	20	26½	3		1076	2020
18	23½	4		795	753	24	28	»		1220	2285
20	25	4		861	820	28	30	»		1364	2510
22	26	4		923	881	30	31	»		1435	2625
24	27	4		984	943	35	34	»		1620	2922
»	»	»	»	»	»	40	36	»		1763	3105
»	»	»	»	»	»	50	40	3	6	2112	3690

Se necesitan sobre 11 libras de carbon de piedra bueno por hora para la fuerza de cada caballo, de manera que para hacer trabajar una máquina de fuerza de 20 caballos se requieren 220 libras de carbon de piedra por hora. El consumo de leña para igual objeto varia segun sea la clase de ésta; pero próximamente calculado resulta el consumo de doble cantidad de leña. Para máquina de 20 caballos se necesitan 440 libras de leña por hora. Una máquina de vapor de la fuerza de 20 caballos pesará con sus calderas, &c. &c. sobre 24 toneladas inglesas. = Desde el recibo de una orden para estas máquinas hasta poner las mismas en uno de los citados puertos para exportacion pasarán cosa de tres meses. Marcharía desde este pais un ingeniero competente para armar, poner en movimiento y dirigir la maquinaria en España ó Portugal, al estipendio de libras esterlinas 130 al año, y ademas los gastos de ida y regreso por cuenta de los que lo empleasen. = Nuestra comision de compra y embarque 2½ por 100.

Presupuesto del coste de un barco de vapor construido de hierro de 90 pies de largo, 18 de ancho y 7 de alto, y sus correspondientes barras de hierro transversales para sostener encima una cubierta de madera.

Dicho buque pesará sobre 30 toneladas á 36.	1080
La máquina de vapor para el mismo con la caldera, ruedas, agua en la caldera y tres toneladas de carbon, pesará sobre 25 toneladas.	
Precio segun la lista.	1400
TOTAL.	2480

El barco calará sobre 18 pulgadas cuando esté con toda la maquinaria, agua, carbon &c. listo para trabajar.

Cargará sobre 45 toneladas, y entonces debe calar 30 pulgadas.

La máquina de vapor consumirá sobre 360 libras de carbon por hora. = El barco hecho de

fierro cala mucho menos que uno de madera de iguales dimensiones. = Las medidas y peso de las dos notas precedentes son inglesas. = Nuestra comision de compra y embarque 2½ por 100. = Guillermo Wallis Mason é Hijos. = P. D. En caso que el hierro suba de precio, igualmente han de subir á proporcion todas las clases de máquinas.

N Ú M E R O 144.

Artículo inserto en la Gaceta de Madrid de 11 de diciembre de 1828, relativo al establecimiento de un barco de vapor en las aguas del río Tiber.

ITALIA. = Roma 9 de octubre. El 22 de setiembre próximo pasado á la una y media del día llegó á la embocadura del riachuelo el primer barco de vapor que se ha visto en las aguas del Tiber, destinado á remolcar los buques que vienen del mar hasta el punto conocido en esta capital por *Ripa Grande*, en lugar de los búfalos que hasta ahora se han empleado en este servicio. Ha sido construido en Plasencia, orillas del Pó, bajo la direccion del Señor Cayetano Testa; tiene de largo 80 pies de Paris, 18 y 8 pulgadas de ancho, y 6 con 6 de alto, que equivalen á palmos romanos 115, 18 y 9½; su porte 41 toneladas, sin comprender el lugar que ocupa la máquina: sobre cubierta hacia la popa tiene un espacio rodeado de bancos y entoldado para mayor comodidad de los pasajeros, y á la parte de proa otro enteramente desembarazado con dos pequeñas piezas de artillería: bajo cubierta hay ademas hacia la popa cuartos adornados con mucha elegancia para hombres y para señoras, y otros á proa con las oficinas necesarias para el café, la cina, y para servir de habitacion á la tripulacion. La maquina que se ha traído de Londres en derecha con un maquinista inglés para cuidarla, equivale á la fuerza de mas de 20 caballos: por los ensayos hechos en el Pó, y en el viage que acaba de hacer desde allí á Roma, se echa de ver que está construida con suma perfeccion y maestria. En 30 dias ha llegado á la boca del Tiber desde Plasencia sobre el Pó, atravesando el mar Adriático, parte del Jónico, y parte del Mediterráneo por el faro de Mesina; habiendo perdido 18 dias que le ha sido forzoso detenerse en algunos puertos del Estado Pontificio, de Dalmacia y del reino de Nápoles, ya por las borrascas, ya para proveerse de combustibles; y ha causado mucha sorpresa que haya podido hacer con tanta prontitud y felicidad en solos 12 dias un viage tan largo y penoso, tanto mas cuanto su construccion es chata para navegar en un rio y no en el mar.

Por esto creemos que son dignos de elogio los señores capitanes Timoteo Feroni, que mandaba el barco, y Mariano Ortolani, profesor de Náutica en Rimini, que ha servido de piloto, y ha dirigido el viage.

En la mañana del 30 de setiembre á eso del medio dia tomó tierra el mismo barco en la orilla del Tiber, á vista de una inmensa multitud de gentes que lo esperaba con ansia, y se extendia mas de una milla por la margen del rio; así que entró en aquella parte del rio que conduce directamente á *Ripa Grande* enarboló la bandera Pontificia, y saludó á ésta y á la ciudad con varias descargas de artillería.

Para presenciar su llegada estaban en una habitacion de la aduana, por la parte que mira al rio, los Emmos. Señores Cardenal Della Somaglia, decano del sacro colegio, y vice-canciller de la santa iglesia; Pacca, prodatario; Galleffi, camarlango de la santa romana iglesia; Dandini, prefecto de buen gobierno; Nasalli, y Frosini, y otros muchos prelados y personas de distincion, que fueron obsequiados con un refresco por el Señor Andres Nizzica, empresario del remolque de los buques con el barco de vapor. Sus Eminencias vieron con sumo placer y sorpresa la celeridad con que caminaba el barco, y admiraron el bello espectáculo que ofrecia su viage; despues pasaron á bordo, acompañados de los Señores Prelados y personas de distincion; al entrar fueron saludados con salva de artillería, recorrieron y examinaron detenidamente la parte interior, quedando sobremanera prendados de la esbeltez, aseó, elegancia, comodidad y utilidad suma de este barco. En los dias siguientes no ha cesado la concurrencia de toda clase de personas, aun de las mas condecoradas, deseosas de saciar su laudable curiosidad, y todos han quedado unánimemente satisfechos.

La comodidad y ventaja que se seguirán al comercio y á la navegacion con la mayor celeridad y seguridad de los trasportes, por medio de este nuevo establecimiento, serán muchas como lo demostrarán, Dios mediante, el tiempo y la experiencia. (*Noticie del Giornio*).

N Ú M E R O 145.

Instrucciones dadas al arquitecto Don Agustin Marco Artú, en marzo de 1828, para el reconocimiento de las riberas del río Tajo, que empezó á practicar á principios del mes de abril inmediato.

1.º Formará un croquis del curso del Tajo desde el puente verde de Aranjuez hasta la altura de Herrera, únicamente para expresar sus tornos y marcar en él los puntos en que hubiese presas, molinos, saltos, chorreras ú obstáculos de cualquiera especie.

2.º Examinará en todo el curso del rio si éste llega á tener en todas estaciones una cantidad de agua suficiente para formar con facilidad una via ó canal constante y seguida de 3½ á 4 pies de profundidad, y desde 24 á 30 pies de ancho, indicando las dificultades que considerase podria haber para hacer este arreglo por medio de algunas obras en los parages en que por excesiva extension ó demasiada estrechez del rio no la hubiese en los términos que se desea.

3.º Reconocerá todas las presas, canales, malecones, saltos y chorreras del rio para ver el

modo de salvar estos incidentes y de pasarlos por medio de esclusas, portones, carrerones, ó bien por el de pequeños canales laterales, cuando sea posible y poco costoso. Se tendrá presente que estas obras deberán servir para embarcaciones de noventa pies de largo, y diez y ocho de ancho, sin contar con las ruedas.

4.º Formará el cálculo aproximado del importe de cada una de las obras que considere necesario practicar para el arreglo de la navegacion en el curso del rio.

5.º Observará en Aranjuez, Toledo, Talavera, Garrobillas y Alcántara, los puntos mas á propósito para hacer fondear los barcos que se empleen en la navegacion del rio; expresando cuales deban ser las obras que se hayan de practicar, y cuales los cálculos de su importe.

6.º Indicará en papel á parte los puertos en que los buques podrán surtirse de combustible, si es que no se tiene la fortuna de poder hacer uso del carbon de piedra por su precio excesivo.

7.º Formará una tabla que exprese de un modo aproximado la rapidéz de la corriente en el centro del rio y en las orillas, consultando con este fin, si fuese necesario, la opinion de los habitantes, y no tomando en consideracion las avenidas, sino la diferencia de estaciones.

8.º Arreglará otra tabla en la que exprese el desnivel ó altura de los malecones, presas, saltos &c., y el que le parezca tenga naturalmente el rio, partiendo del principio de que el puente verde de Aranjuez, esto es, la superficie del agua del Tajo en este punto está próximamente 1800 pies mas elevada que la superficie del agua del mismo rio en la embocadura, y que la distancia de uno á otro punto podrá ser como de 120 leguas de veinte mil pies, y la de Aranjuez á Villabella como de 80 leguas próximamente por el rio.

9.º Con los datos que recoja en el viage que va á emprender por el Tajo, formará á su vuelta una memoria acompañada del correspondiente croquis, en la que desenvolviendo las razones que tenga por convenientes, expresará: 1.º si es ó no posible la navegacion por vapor en el rio Tajo, mediante la construccion de algunas obras: 2.º la clase de estas obras y su importe; y 3.º la clase de barcos que se deba emplear en este procedimiento, si los propuestos, á saber: los que tengan 90 pies de largo, 18 de ancho, y que calen sobre 30 pulgadas, no fuesen á propósito para este objeto.

10. Calculará tambien el tiempo que necesitará un barco de vapor (que en el mar andaria sobre dos leguas de ocho mil varas por hora) para subir y bajar desde Aranjuez á Villabella.

11. En la parte del rio que media entre Alcántara y Villabella, y que pertenecen sus orillas al reino de Portugal, se limitará á hacer una observacion ligera, á menos que pueda verificarla por completo, sin excitar recelos ni sospechas de los habitantes, ni de las autoridades portuguesas.

12. Formará una tabla que indique las personas ó corporaciones á quienes pertenezcan los molinos, presas, saltos, &c. en que se deban practicar algunas obras, expresando si éstas les ocasionarán algun perjuicio.

13. Desde Toledo, Talavera, Alcántara y algun otro punto en que se pare, tanto á la ida como á la vuelta, escribirá dando una noticia muy en extracto de lo que haya practicado, y expresando al fin su opinion de si es ó no posible la navegacion en los términos propuestos, y en la parte que haya observado.

14. Desde Villabella ó del punto que creyese mas oportuno se informará del estado actual del rio hasta la ciudad de Albrantes, á la que llegan constantemente buques, como llegaron á Villabella durante la guerra de la independencia. — Madrid 26 de marzo de 1828. — Francisco Javier de Cabanes.

NÚMERO 146.

Cartas escritas por el arquitecto Don Agustin Marco Artu, durante el reconocimiento que hizo del Rio Tajo, desde los puntos de Aranjuez, Toledo, Talavera, Almaraz, Garrobillas, Alcántara y Cáceres.

PRIMERA CARTA. Aranjuez 10 de abril de 1828. — Sr. Don Francisco Javier de Cabanes. — Muy señor mio: acabo de llegar á este punto y mañana empezaré la observacion del rio, que he visto pasando esta tarde, y me ha complacido sobremanera el saber de boca de los que le ven todo el año, que la cantidad de su agua no disminuye en verano en términos que deba pararse la navegacion, mucho mas cuando ésta no ha de llegar sino hasta el puente verde, cerca del que y entra en el Tajo el rio Jarama. Queda á la disposicion de V. este su atento servidor Q. S. M. B. — Agustin Marco Artu.

SEGUNDA CARTA. Toledo 15 de abril de 1828. — Señor Don Francisco Javier de Cabanes. — Muy Señor mio: habiendo querido empezar el desempeño de mi comision desde el puente verde de Aranjuez, no pude verificarlo, porque se me impidió el reconocimiento de la parte del rio comprendida en la jurisdiccion del Real Sitio, por no haber traído la autorizacion necesaria de la Mayordomia mayor. Los dependientes de la administracion del Real Patrimonio me han manifestado lo muy sensible que les era no poderme permitir lo que yo deseaba; pero, segun ellos mismos me han informado, segun noticias que he adquirido posteriormente, y segun lo que yo mismo he visto, el rio Tajo tiene muy pocos incidentes desde dicho puente verde hasta dos leguas distantes de esta ciudad, que es donde termina el Real Patrimonio. A mi vuelta podré observar este trozo, ó bien podré ir desde Madrid mas adelante cuando se ofrezca. En estas inmediaciones hay mucho que observar, porque los obstáculos artificiales son en gran número, y por consiguiente serán tambien en gran número las obras necesarias para el arreglo de la navegacion. Pienso pasar adelante muy en breve, sin embargo de que el tiempo está revuelto. Entretanto queda á la disposicion de V. su atento seguro servidor Q. B. S. M. — Agustin Marco Artu.

TERCERA CARTA. Talavera de la Reina 24 de abril de 1828. — Señor Don Francisco Javier de Cabanes. — Muy Señor mio: dije á V. en mi anterior que eran muchos los obstáculos que hay

en las inmediaciones de Toledo, y que por lo tanto se necesitarían muchas obras. Pero me ha ocurrido un medio muy á propósito para prescindir de ellas, y es aprovechándose de la acequia que está practicando en la actualidad el Corregidor de aquella ciudad para regar la vega de la misma. Esta acequia podría trasformarse en canal con menos costo que el de las obras que deberían hacerse de otro modo, y por este medio se evitaria el dar la vuelta á la *heradura* de Toledo. A su tiempo hablaré á V. de esto con mas extension.—En medio de las incomodidades que sufro, tanto por el mal tiempo, como por lo escabroso de la comision que llevo, tengo un placer muy grande al ver que este rio pide navegacion con ansia y con los brazos abiertos. Hay bastantes obstáculos artificiales en él; pero la mayor parte son de aquellos que no se deben mentar por la simplicidad de obras que exigen. Los de algun coste son muy pocos hasta el presente, y aun éstos no son de aquellos que deban retraer el ánimo de nadie, por la seguridad que hay del buen éxito en su arreglo. — Asi pues, no tengo el menor reparo en asegurar á V. que la navegacion desde Aranjuez hasta este punto es muy asequible y de muy cortos gastos, si se compara su importe con las grandes ventajas que ha de proporcionar. Esto felizmente lo conocen los habitantes de estos paises, y hasta ahora no he visto á nadie que vea con prevencion la idea de navegar el Tajo. — Por noticias que he adquirido, se cree que hay minas de carbon de piedra en los montes de Toledo ácia las sierras del Rubial y Gastejon, que están junto al pueblo del Horcajo. Otros dicen que se hallan cerca de la Retuerta en los mismos montes. Carbon vegetal lo hay con notable abundancia en toda la orilla izquierda del rio, á lo menos hasta esta altura. Se ofrece á la disposicion de V. su siempre seguro servidor Q. B. S. M.—Agustin Marco Artu.

CUARTA CARTA. Almaraz 3 de mayo de 1828.—Señor Don Francisco Javier de Cabanes.—Muy Señor mio: continúo en el desempeño de mi encargo no sin incomodidades ni trabajos; pero con la agradable satisfaccion de ver, en términos de no equivocarme, que este rio es muy navegable. Con el tiempo se conocerá el error grande que se ha cometido en haber mirado con tan poco interes un objeto de tanta importancia.—Siguen los obstáculos en la mayor parte artificiales, pero todos ellos de no difícil arreglo. A pesar de la sequia de este año las aguas son ya muy abundantes en este punto, y cada vez lo son mas ácia abajo.—Es cosa que admira la despopulation y abandono de este pais; apenas se reconoce un lugar, apenas se vé un terreno cultivado; la navegacion del Tajo trasformaria sus orillas de modo que no las llegarían á conocer sus mismos habitantes.—Voy siguiendo mi viaje, y entretanto se ofrece á la disposicion de V. su atento servidor Q. B. S. M.—Agustin Marco Artu.

QUINTA CARTA. Gatrobillas 12 de mayo de 1828.—Señor Don Francisco Javier de Cabanes.—Muy Señor mio: he llegado á este punto rendido, contuso, arañado, despedido y sin calzado ni ropa, por haber recorrido estas orillas, cuya escabrosidad y malezas no es posible figurarse. He tenido mucho que sufrir, como digo; pero tambien me he acabado de convencer de que este rio es navegable; pues aunque son muchos los obstáculos, no son de aquellos que no se puedan vencer, ni de los que retraigan por sus gastos, por ser muy cortos relativamente á las ventajas que puede proporcionar su arreglo. Por la mayor parte se reducen á limpiar algunos pasos con objeto de ahondarlos, cuyo número se disminuirá tambien en otros años en que no sea tan grande como en este la sequia. Las presas son muchas, pero la mayor parte de la clase de las que no merecen tomarse en consideracion, y las restantes pueden salvarse de diferentes modos, unas con mas, otras con menos economia.

No puedo detenerme en dar á V. mas detalles ni demostraciones por ahora, porque necesito emplear el tiempo, pero lo haré á mi vuelta á esa. Solo diré á V. en apoyo de mi opinion que este rio es muy navegable: que si Antonelli, Carduchi y Simon Pontero manifestaron en sus proyectos ser asequible la navegacion, contando con la precision de los caminos de sirga, las probabilidades de esta empresa deben aumentarse considerablemente con la aplicacion del vapor, por cuyo medio se suprimen las obras de aquellos caminos, que costarian tanto como abrir un canal de igual longitud.

Esto no obstante, ruego á V. reserve por ahora esta mi opinion, pues quiero meditar mas sobre el particular y hacer mas observaciones; y concluida mi expedicion, en que podré conocer el importe del gasto y las utilidades que de la navegacion podrán sacar VV., resolveré el problema, y segun calculo lo verificaré de un modo favorable.

Segue el pais siendo abundante en leña y carbon comun. Madera, cal y tejares hay bastantes; piedra se encuentra mas de lo que se necesita.

Voy sacando guias de los molinos y de entre los pescadores y cazadores. El calor empieza á ser excesivo. Queda de V. su afectisimo servidor Q. B. S. M.—Agustin Marco Artu.

SEXTA CARTA. Alcántara 17 de mayo de 1828.—Señor Don Francisco Javier de Cabanes.—Muy Señor mio: he llegado á esta villa con las mismas dificultades y cansancio que tengo manifestado á V. con motivo de lo escabroso de las orillas de este rio, de cuya posible navegacion no me queda ya la menor duda despues que lo he examinado detenidamente como acabo de hacerlo. Son aproximadamente sobre cuarenta los molinos que hay desde Aranjuez á Villabella de Portugal, y por consiguiente casi igual el número de presas; pero es de advertir que dichos molinos no inuelen uno con otro mas que la mitad del tiempo, en cuya atencion hay suficiente para dar el abasto con la mitad de ellos, pudiendo en este caso preferir que queden los que estan en parages en que no interrumpirán la navegacion. Se convendrá en que esto podrá verificarse si se considera que muchas presas y sus molinos han sido construidos con solo el beneplácito de los ayuntamientos y no del Gobierno, y al fin interceptan el paso del rio á que el público tiene derecho. Por este medio desaparecerán muchos obstáculos sin ningun gasto, sin lastar á la justicia, y con muy poco perjuicio de tercero. De las presas cuyos dueños tengan derecho de mantenerlas, habrá unos que exijan absolutamente la construccion de obras, y deberán verificarse, y otros en que será preferible comprar á sus dueños la propiedad con motivo de su poco valor y destruirlas inme-

diatamente. Las obras indispensables podrán hacerse ó por la empresa de la navegacion, ó bien por los mismos dueños de las presas, con los cuales podrá aquella entrar en trato, estableciendo con este fin un censo, ó bien dándoles una parte de interes proporcional en la navegacion.

En los cálculos que voy formando de cabeza he considerado que los expresados molinos podrán valer uno con otro y en su totalidad como 150.000 reales cada uno, y aun puede que me haya exagerado algun tanto, porque es muy probable que el total de ellos no reduite al año el 3 por 100 de esta cantidad. De cualquier modo sería muy facil reemplazarlos con molinos flotantes ú otros artificios de mas provecho y mucho menos dispendio.

A las cantidades expresadas hay que agregar las que importarán los gastos de las limpias del rio, tanto en su suelo como en parte de los costados, si es que se ha de hacer uso de los barcos cubiertos, á pesar de que, segun lo mas ó menos que se quiera gastar en el arreglo de la navegacion, habrá que usar tal vez de otra clase de barcos, y poner dos en lugar de uno. De esto hablaré á V. mas adelante.

Un barco de vapor podrá llegar desde Aranjuez á Villabella (sobre 80 leguas) en 40 horas, y desde Villabella á Aranjuez en 80 horas poco mas ó menos. Segun las pocas noticias que he podido adquirir por acá, debe haber minas de carbon de piedra en Brozas y Ceclavin. En su defecto hay gran cantidad de carbon vegetal, y sobre todo de leña, lo que es un grandisimo recurso.

Desde este punto de Alcántara hasta la raya de Portugal, y mas abajo, he observado en la orilla derecha del rio, que hay grandes trozos de camino muy unidos y bastante bien conservados. Los naturales de este pais dicen que eran los caminos de sirga que en otros tiempos se construyeron para tirar desde ellos las embarcaciones Tajo arriba, cuando este rio se navegaba. = B. L. M. de V. su seguro servidor = Agustin Marco Artu.

SÉPTIMA CARTA. Cáceres 27 de mayo de 1828. = Señor Don Francisco Javier de Cabanes. = Muy Señor mio: con mucha satisfacion he acabado de ver que el Tajo es muy susceptible de ser navegable hasta Villabella, en lo que ahora no tengo el menor género de duda. Para arreglar esta navegacion desde el puente verde de Aranjuez hasta dicho punto no hay mas obras que hacer que las de las presas, las de algunas limpias, y las de encajonar el rio en algunos puntos. Todo se hará con muy poco dinero, sin embargo de que en mis presupuestos procuraré no quedarme corto por no equivocarme.

Agua lleva la bastante en el rio en la estacion presente; y segun informe de los naturales, nunca queda con tan poca que no pueda continuar la navegacion.

Mi opinion es que si el rio Tajo no ha llamado mas la atencion con el objeto de hacerle navegable, no es otra la causa sino el correr por un terreno tan escabroso é intransitable, y por consiguiente por donde nadie lo vé, pues de lo contrario era preciso que se hubiese tomado en consideracion, y se hubiese sacado un partido ventajoso de la posibilidad de ser navegable que ofrece.

He advertido que los trozos de camino que observé desde Alcántara hasta la raya de Portugal continúan hasta Villabella, y me han informado que se advierten igualmente otros hasta Abrentes. Los naturales del pais me han dicho que saben por tradicion que este era el camino de sirga, lo que hace creer que en algun tiempo se miró la navegacion como asequible, y que al mismo tiempo se prometian grandes ventajas de ella; pues de lo contrario no hubieran emprendido obras tan sólidas y por consiguiente tan costosissimas. Ademas se notan en el rio varias obras en algunas presas, que sin duda fueron hechas para dar paso á las embarcaciones. Todo se expresará en los croquis que presentaré á V. á mi regreso; y entretanto queda á la disposicion de V. este su atento y seguro servidor Q. B. S. M. = Agustin Marco Artu.

OCTAVA CARTA. Talavera 6 de junio de 1828. = Señor Don Francisco Javier de Cabanes. = Muy Señor mio: nada tengo que añadir al contenido de mis anteriores, y aseguro á V. que doy por muy bien empleado cuanto he sufrido en este viaje, por haber obtenido la conviccion de que es muy asequible el arreglo de la navegacion del rio Tajo. No comprendo como esto no se haya hecho en los tiempos en que hemos sido ricos, ni alcanzo los motivos por qué los mismos pueblos riberaños, á quienes interesa mucho la navegacion, no piden la facultad de llevarla á cabo. Lo mas gracioso es que estos habitantes harian individualmente cualquier sacrificio para que esto se llevase á efecto, pues de este modo saldrían de la miseria que en el dia los desola y aflige. Yo creo que si Toledo, Talavera, Almaraz, Trujillo, Cáceres, Plasencia, Alcántara y alguna otra poblacion se uniesen y fuesen bien dirigidos sus esfuerzos, se realizaria en breve esta empresa. Lo único que se necesita son las obras del rio; y para ellas son únicamente necesarios jornales, pues la cal, la piedra y la madera están de sobra en casi todas partes. Veo que tenia V. mucha razon cuando V. decia, que la mayor dificultad de la empresa del Tajo era intentarla; en efecto si llega á darse una paletada en ella, no dudaré de verla concluida. En breve tendrá el gusto de ver á V., pero reconociendo antes la parte de Aranjuez, este su seguro servidor Q. B. S. M. = Agustin Marco Artu.

NOVENA CARTA. Toledo 10 de junio de 1828. = Señor Don Francisco Javier de Cabanes. = Muy Señor mio: por última carta diré á V. que al venir de Talavera he sentido no tener una embarcacion para verificar mi viaje por agua. Son tan hermosas estas tablas del rio, tan amenas sus orillas, tan delicioso el pais y tan templada la estacion, que todo convida á viajar por agua. Si la navegacion llega á establecerse, el pais entre Talavera y Toledo será uno de los mas hermosos de España.

En cuanto acabe aqui algunas observaciones que tengo que hacer, y en cuanto obtenga unas noticias que me faltan acerca de la acequia que está abriendo este Señor Corregidor, regresaré á Madrid por Aranjuez para observar la parte que me falta hasta el puente verde, en la que, segun noticias, creo que hay muy poco que hacer, porque son casi ningunos los obstáculos y el rio corre en ella tranquilamente. Queda de V. con deseos de informarle extensamente de todo, este su mas atento seguro servidor Q. B. S. M. = Agustin Marco Artu.

Referencia de los números que contienen los planos del reconocimiento del río Tajo verificado por D. Agustín Marco Artu en 1828. Expresión de la clase de obras que deben practicarse en el río para el arreglo de su navegación. Presupuesto del importe de las mismas obras, según los tres diferentes casos que se proponen: noticias relativas á estas mismas obras.

Fig.	Núm.	CLASE DE OBRAS.	PRESUPUESTO DE SU IMPORTE EN EL VV.		
			Primer caso.	Segundo caso.	Tercer caso.
	1.	Fondeadero y muelles.....	20.000	20.000	20.000
1. ^a	2.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	3.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	4.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
2. ^a	5.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	6.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
4. ^a	7.	Arreglo para el paso de los barcos, uno de los ojos del puente.....	20.000	20.000	20.000
	8.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	9.	Canal lateral, en lugar de las obras del núm. 8, y tal vez por su mismo importe.....	10.000	10.000	10.000
5. ^a	10.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	11.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	12.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
6. ^a	13.	Carreron, porton, esclusa ó canal lateral.....	40.000	80.000	140.000
	14.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
7. ^a	15.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	16.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
8. ^a	17.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	18.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	19.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
8. ^a	20.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	21.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	22.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
(*)	23.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	24.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	25.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
9. ^a	26.	Fondeadero y muelles.....	20.000	20.000	20.000
	27.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	28.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
(**)	29.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	30.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	31.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	80.000	140.000
10.	32.	Canal lateral que podría hacerse en lugar de la obra anterior, y por menos precio.....	10.000	10.000	10.000
	33.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	34.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
11.	35.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	36.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	37.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
12.	38.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	39.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	40.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
12.	41.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	42.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	43.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000

(*) Las obras que comprende esta página se podrán evitar si se adopta el medio de practicar un canal en la dirección AAAL, que es la que sigue la actual acequia del Corregidor, y cuyo arreglo para el paso de los buques no importará tanto como el de las obras expresadas.

(**) Con el canal antedicho se evitarían también las obras comprendidas en esta página.

		PRESUPUESTO DE SU IMPORTE EN R. V. N.			
Pág.	Núm.	CLASE DE OBRAS	Primer caso.	Segundo caso.	Tercer caso.
13.	44.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	45.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	46.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
14.	47.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	48.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	49.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
15.	50.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
16.	51.	Porton, carreron, esclusa ó canal lateral.....	40.000	80.000	140.000
	52.	Porton, carreron, esclusa ó canal lateral.....	40.000	80.000	140.000
18.	53.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	54.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	55.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
19.	56.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	57.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
20.	58.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	59.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	60.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
21.	61.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	62.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	63.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	64.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
22.	65.	Encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	66.	Encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	67.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	68.	Fondeadero y muelles.....	20.000	20.000	20.000
23.	69.	Porton, carreron, esclusa ó canal lateral.....	40.000	80.000	140.000
	70.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	71.	Una muy corta limpia.....	10.000	10.000	10.000
	72.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
24.	73.	Encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	74.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	75.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	76.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	77.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	78.	Porton, carreron, esclusa.....	40.000	80.000	140.000
	79.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	80.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
25.	81.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	82.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	83.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	84.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	85.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	86.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	87.	Carreron, porton, esclusa ó canal lateral.....	40.000	80.000	140.000
	88.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	89.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	90.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	91.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	92.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
26.	93.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	94.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	95.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	96.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	97.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	98.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	99.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	100.	Carreron porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
27.	101.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000

Pág.	Núm.	CLASE DE OBRAS.	Primer caso.	Segundo caso.	Tercer caso
27.	102.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	103.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	104.	Limpia muy grande.....	40.000	40.000	40.000
28.	105.	Carreron, porton, esclusa ó canal lateral.....	40.000	100.000	180.000
	106.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	107.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	108.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	109.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	110.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	111.	Limpia.....	10.100	10.000	10.000
	112.	Carreron, porton, esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	113.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	29.	114.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000
115.		Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
116.		Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
117.		Limpia.....	10.000	10.000	10.000
118.		Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
119.		Limpia.....	10.000	10.000	10.000
30.	120.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	121.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	122.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	123.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	124.	Muelles y ton-leadero.....	40.000	40.000	40.000
	125.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
31.	126.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	127.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	128.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	129.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	130.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	131.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	132.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	133.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	134.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	135.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	136.	Encajonamiento y limpia.....	10.000	10.000	10.000
	137.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	138.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	139.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
32.	140.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	141.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	142.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	143.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	144.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	145.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	146.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	147.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
33.	148.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	149.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	150.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	151.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	152.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	153.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	154.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
34.	155.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	156.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	157.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	158.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	159.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000

Pág.	Núm.	CLASE DE OBRAS.	PRESUPUESTO DE SU IMPORTE EN RS. Y V.		
			Primer caso.	Segundo caso.	Tercer caso.
34	160.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	161.	Esclusa, porton ó carreron.....	40.000	100.000	180.000
	162.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	163.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	164.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
35	165.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	166.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	167.	Muelle ó desembarcadero.....	40.000	40.000	40.000
	168.	Carreron, porton, esclusa ó canal lateral.....	40.000	100.000	180.000
	169.	Esclusa, carreron ó porton.....	40.000	100.000	180.000
36	170.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	171.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	172.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	173.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	174.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	175.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	176.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	177.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	178.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	179.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
37	180.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	181.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	100.000	180.000
	182.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	183.	Limpia y quitar las peñas.....	10.000	10.000	10.000
	184.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	185.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	186.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	187.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	188.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	189.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
38	190.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	191.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	192.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	193.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	194.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	195.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	196.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	197.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	198.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	199.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	120.000	200.000
39	200.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	201.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	120.000	200.000
	202.	Limpia y encajonamiento.....	10.000	10.000	10.000
	203.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	204.	Muelles.....	40.000	40.000	40.000
40	205.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	120.000	200.000
	206.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	207.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	208.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
41	209.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	210.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
42	211.	Porton grande ó esclusa.....	120.000	120.000	200.000
	212.	Carreron.....	30.000	30.000	30.000
43	213.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	214.	Carreron.....	30.000	30.000	30.000
	215.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
44	216.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	217.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	120.000	200.000

Pág.	Núm.	CLASE DE OBRAS.	PRESUPUESTO DE SU IMPORTE EN RS. VV.		
			Primer caso.	Segundo caso.	Tercer caso.
44.	218.	Carreron por la orilla de España.....	40.000	120.000	200.000
	219.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	120.000	200.000
45.	220.	Carreron, porton ó esclusa.....	40.000	120.000	200.000
	221.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	222.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	223.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
46.	224.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	225.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	226.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000
	227.	Limpia.....	10.000	10.000	10.000

RESUMEN DEL PRESUPUESTO POR LAS CLASES DE OBRAS.

CLASES DE OBRAS.		Presupuesto de su importe en el tercer caso.
17.	Esclusas de precio inferior, números 8. 13. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 27. 31. 51. 52. 69. 78. y 87, á 140.000 rs.	2.380.000
26.	Esclusas de precio medio, números 95. 98. 99. 100. 102. 103. 105. 112. 114. 115. 116. 118. 123. 128. 152. 153. 154. 161. 165. 168. 169. 171. 172. 174. 180. 181, á 180.000 rs.	4.680.000
8.	Esclusas de precio superior, números 199. 201. 205. 211. 217. 218. 219. 220, á 200.000 rs.	1.600.000
4.	Obras de limpias grandes, y muelle y fondeaderos, á 40.000 rs., números 104. 124. 167. 204.	160.000
2.	Obras de carrerones, números 212 y 214 á 30.000 rs.	60.000
4.	Obras de varias clases, números 1. 7. 26 y 68. á 20.000 rs. cada una.	80.000
164.	Obras de limpia y encajonamiento, números 2. 3. 4. 5. 6. 10. 11. 12. 14. 15. 16. 17. 28. 29. 30. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 96. 97. 101. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 113. 117. 119. 120. 121. 122. 125. 126. 127. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 162. 163. 164. 166. 170. 173. 175. 176. 177. 178. 179. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 200. 202. 203. 206. 207. 208. 209. 210. 213. 215. 216. 221. 222. 223. 224. 225. 226 y 227, á razon de 10.000 rs. cada una.	1.640.000
	Se añade por lo que podrán importar las pequeñas obras que habrá que practicar desde la frontera de Portugal hasta mas abajo de Santarén en el mismo reino.	1.000.000
	<i>Suma.</i>	<u>11.600.000</u>

Resumen del presupuesto por el importe de cada una de las páginas del proyecto.

	Primer caso.	Segundo caso.	Tercer caso.
1.....	50.000	50.000	50.000
2.....	10.000	10.000	10.000
4.....	70.000	111.000	170.000
5.....	30.000	30.000	30.000
6.....	60.000	100.000	160.000
7.....	20.000	20.000	20.000
8.....	340.000	660.000	1.140.000
9.....	70.000	110.000	170.000
10.....	70.000	110.000	170.000
11.....	50.000	50.000	50.000
12.....	30.000	30.000	30.000
13.....	10.000	10.000	10.000
14.....	40.000	40.000	40.000
15.....	20.000	20.000	20.000
16.....	40.000	80.000	140.000
18.....	60.000	100.000	160.000
19.....	30.000	30.000	30.000
20.....	10.000	10.000	10.000
21.....	50.000	50.000	50.000
22.....	20.000	20.000	20.000
23.....	100.000	140.000	200.000
24.....	30.000	30.000	30.000
25.....	190.000	270.000	390.000
26.....	210.000	390.000	630.000
27.....	170.000	350.000	590.000
28.....	90.000	150.000	230.000
29.....	18.000	420.000	740.000
30.....	130.000	270.000	410.000
31.....	170.000	230.000	310.000
32.....	110.000	110.000	110.000
33.....	180.000	360.000	600.000
34.....	120.000	180.000	260.000
35.....	230.000	470.000	790.000
36.....	120.000	240.000	400.000
37.....	190.000	310.000	470.000
38.....	80.000	80.000	80.000
39.....	110.000	270.000	430.000
40.....	110.000	190.000	270.000
41.....	20.000	20.000	20.000
42.....	120.000	120.000	200.000
43.....	80.000	80.000	80.000
44.....	130.000	370.000	610.000
45.....	70.000	150.000	230.000
46.....	40.000	40.000	40.000
Se añade por lo que podrán importar las pequeñas obras que habrá que practicar desde la frontera de Portugal hasta mas abajo de Santarén en el mismo reino.			
	1.000.000	1.000.000	1.000.000
	<u>4.898.000</u>	<u>7.861.000</u>	<u>11.600.000</u>

Noticia de los puntos en que deben practicarse en el río Tajo las obras principales para el arreglo de su navegacion, con expresion de los propietarios de las presas en que deben verificarse dichas obras.

N.ºs	PUNTOS.	CLASE DE OBRAS.	PROPIETARIOS.
7.	Puente de Aceca. . .	Arreglar uno de sus ojos para el paso de los buques. . .	El Real Patrimonio.
8.	Molino de Aceca. . .	Carreron, Porton ó Esclusa.	El Real Patrimonio.
13.	Molinos higares. . .	Carreron, Porton ó Esclusa.	El marques de Cerralbo.
18 á 30.	Toledo.	Acequia del Corregidor. . .	La ciudad de Toledo.
31 ó 32.	Imediaciones de Toledo.	Carreron, Porton ó Esclusa, ó Canal Lateral.	El conde de Villariego.
51.	Puebla de Montalban. . .	Carreron, Porton ó Esclusa.	El duque de Frias.
52.	Idem.	Id. . . Id. . . Id. . .	Niños expósitos de Toledo.
69.	Talavera de la Reyna. . .	Id. . Id. . . Id. . . Id. . .	Los PP. Gerónimos de Talavera.
78.	Silos.	Id.	El duque de Frias.
87.	Ciscarros.	Id.	Las Huelgas de Burgos.
95.	Puente del Arzobispo. . .	Id.	El Arzobispo de Toledo.
98.	Molino de Oropesa. . .	Id.	El duque de Frias.
99.	Molino del Bravo. . .	Id.	José de las Casas, vecino del puente del Arzobispo.
100.	Molino de Ramos.	Id.	Antonio Feliz Llave, vecino de Valdeverdeja.
102.	Molino.	Id.	Juan Sacristan, vecino de Valdeverdeja.
103.	Molino de Espejor.	Id.	El monasterio de Guadalupe.
105.	Molinos de Alíja.	Id.	El duque de Frias.
112.	Molinos de Alarza.	Id.	Los PP. Bernardos de Alarza.
114.	Idem.	Id.	Idem.
115.	Molinos.	Id.	El duque de Frias.
116.	Batan de Coruejo.	Id.	Don Francisco Marchan, de Naval moral.
118.	Aceña de Velvis.	Id.	El duque de Frias.
123.	Aceña de Almaraz.	Id.	Don Juan Francisco Cantero Solis, vecino de Trujillo.
128.	Aceña del Ronquillo.	Id.	Don Esteban Ovejero, vecino de Cerrejon.
152.	Aceña de Serradilla.	Id.	Las monjas de Serradilla.
153.	Aceña de Serradilla.	Id.	Los Antones, vecinos de Serradilla.
154.	Aceña de Serradilla.	Id.	El marques de Campo Llano.
161.	Aceña de Talaban.	Id.	La condesa duquesa de Benavente.
165.	Aceñas.	Id.	Don Tomas Arias, vecino de las casas de Millar.
168.	Aceña del Cabildo.	Id.	El duque de Frias.
169.	Batanes de Allangeito.	Id.	Don Pedro Diaz, vecino de Garrovillas.
171.	Aceñas nuevas.	Id.	Don Pablo Garcia, vecino de Garrovillas.
172.	Aceñas.	Id.	Don Angel Rubio, vecino de Garrovillas.
174.	Batanes del arroyo de la Orden.	Id.	Eugenio Casaya, vecino de Garrovillas.
180.	Aceñas de Ventura.	Id.	Gregorio Martin, vecino de Aceuche.
181.	Aceñas.	Id.	El conde de Brozas.
199.	Aceñas nuevas.	Id.	La casa de S. Benito de Alcántara.
201.	Aceñas quemadas.	Id.	Isidoro Almagro, vecino de Alcántara.
205.	Aceña.	Id.	El marques de Torre Orgaz, vecino de Cáceres.
211.	Aceña.	Id.	Los Menores de Alcántara.
217.	Aceña de abajo.	Id.	El marques de la Conquista.
218.	Aceña.	Id.	Se ignora.
219.	Aceña de arriba.	Id.	Fabian Alimoso, vecino de Herrera.
220.	Aceña de abajo de Herrera.	Id.	Juan Sandes, vecino de Herrera.

Instancia en solicitud del privilegio para la navegacion del rio Tajo.

Señor: = Don Francisco Javier de Cabanes, Brigadier de infantería, Caballero de las Reales y militares órdenes de san Fernando (3.ª clase) y de san Hermenegildo, P. A. L. R. P. de V. M., con la mayor veneracion expone lo siguiente: = El que suscribe obtuvo de la bondad de V. M. y, a consecuencia de su instancia de 1.º de abril último, la Real órden de 5 del mismo mes, por la que V. M. tuvo á bien concederle su Real permiso para hacer reconocer el rio Tajo desde Aranjuez hasta la frontera de Portugal y demas que en ella se expresa, todo con el fin de poder manifestar de un modo evidente que la navegacion del Tajo era posible en los términos que el que expone la proponia á V. M. = Verificado este reconocimiento con la prolijidad y detenimiento que manifiesta el adjunto cuaderno n.º 1.º (a), y probada hasta la evidencia la posibilidad de la navegacion del rio Tajo, como lo demuestra la adjunta memoria n.º 2.º (b), el que suscribe acude á V. M. para que en su vista se sirva hacerle las concesiones que expresa el papel adjunto n.º 3.º, contrayendo al mismo tiempo el interesado las obligaciones que el referido escrito n.º 3.º contiene; y espera que V. M. se dignará tomar en consideracion los afanes y tareas del exponente, dirigidas á manifestar, como lo ha hecho, la posibilidad de la navegacion del rio Tajo, y que se servirá recompensar la laboriosidad, celo é interés del que expone, por la pública prosperidad, con las referidas concesiones, dignas de la munificencia de V. M., y correspondientes á la importancia del objeto.

En este concepto, y en atencion tambien á que cuantos mas medios se ofrezcan al suplicante, tanto mayores serán los que el mismo encontrará para la realizacion de las obras propuestas;

A V. M. rendidamente suplica se digne hacerle las concesiones que el referido papel contiene. Gracia que espera merecer del magnánimo corazon de V. M., cuya importante vida prospere el cielo dilatados años. Madrid 5 de julio de 1828. = Señor: = A. L. R. P. de V. M. = Francisco Javier de Cabanes. =

NÚMERO 3.º = *Papel de concesiones y obligaciones que propone don Francisco Javier de Cabanes, y acompaña á su solicitud, relativa á la navegacion del rio Tajo.*

Concesiones. — 1.ª Se suplica á V. M. se digne conceder al que expone un privilegio exclusivo por el espacio de doce años para navegar el rio Tajo desde Aranjuez hasta Portugal. — 2.ª Igualmente se suplica á V. M. se digne determinar que por todos los propietarios de las obras actualmente establecidas en el rio Tajo, tales como presas, molinos, barcos, &c. se dé facultad al que expone para el paso por ellas de los buques de su propiedad, debiendo de ser de cuenta del mismo suplicante la construccion de las obras necesarias al efecto. — 3.ª Tambien se suplica á V. M. se digne hacer extensiva al expresado rio Tajo y en obsequio de su navegacion, la sabia ley de 20 de febrero de 1817, relativa á la abolicion de todos los privilegios exclusivos de pesca concedidos á diferentes particulares y corporaciones. — 4.ª Ademas se suplica á V. M. tenga á bien disponer que despues de espirado el tiempo del privilegio exclusivo de la navegacion del referido rio Tajo, se satisfaga al que expone, y por espacio de los primeros seis años, un millon de reales en cada uno de ellos, pagados de los derechos de su navegacion, ó bien que en su lugar se le conceda una prórroga de cinco años en su privilegio exclusivo. — 5.ª Finalmente, se suplica que hasta la determinacion de esta solicitud por V. M., se proceda en ella con la mayor reserva, á fin de que ningun otro individuo ni corporacion pueda aprovecharse de los resultados obtenidos por el que expone á costa de tantos afanes é investigaciones.

Obligaciones. — 1.ª El que expone ofrece á V. M. obligarse á poner corriente y expedita la navegacion del rio Tajo, empezando desde Aranjuez, en menos de dos años, y probablemente en el primero, despues de verificada la concesion. — 2.ª Será de cargo del que expone practicar en el Tajo, y de su cuenta, todas las obras necesarias para el paso de sus buques, en el concepto de que si convenido con los propietarios de presas, molinos, &c. fuere preferible la compra y destruccion de estos obstáculos, á hacer las obras necesarias para su paso, V. M. se dignará conceder su Real permiso, si fuere necesario, con tal de que no se irroque perjuicio á tercero. — 3.ª Deberá el que expone tener en el rio Tajo á los dos años de verificada la concesion, y antes si le es posible, el número de ocho barcos de vapor, capaces cada uno de veinte y cinco toneladas de peso y de veinte viajeros, los cuales deberán hacer por lo menos tres viajes al mes de un extremo al otro del rio, esto es, desde Aranjuez á Portugal, ó al contrario. A los tres años el número de barcos de vapor deberá ser de doce de aquella magnitud, ó de un número de otra capacidad equivalente, en el concepto de que este mismo número deberá aumentarse si así lo exigiese el progreso de la navegacion. — 4.ª Si á los dos años de verificada la concesion de navegar el Tajo desde Aranjuez á Portugal, no estuviese dicha navegacion corriente y expedita en el trecho expresado, caducará el privilegio, y V. M. podrá entonces disponer acerca de ella lo que tenga por mas conveniente.

(a) El verificado por Marco Artu, que se comprende en esta memoria.

(b) La que se formó en un principio para dar una idea del proyecto.

Real orden, por la que se hace la concesion del privilegio de que se habla en el número anterior.

Ministerio de Hacienda de España. — El Rey N. S. se ha dignado dirigirme con fecha de hoy el Real Decreto siguiente. — Conocida desde los tiempos mas remotos la conveniencia de abrir comunicaciones faciles y económicas para que los hombres pudiesen tratarse y remitirse los objetos que sirven á satisfacer las necesidades y comodidades de la vida, se miró siempre con particular predileccion por todos los Gobiernos de los países civilizados la navegacion de los rios y canales artificiales, como medio mas rápido y económico para el transporte de las personas y de las cosas. El Tajo atraviesa en España una porcion de territorio fertilisimo, que podría proveer á otras provincias menos pingües del sobrante de sus producciones; de donde resultaria un acrecentamiento en el valor de los frutos, que alentaria y vivificaria la agricultura, y un nuevo ramo de comercio que derramaria la abundancia y la riqueza en toda la comarca de sus orillas, que en gran parte están hoy pobres y desiertas. No es pues extraño que de siglos atras se haya fijado la atencion de mis Augustos predecesores sobre la navegacion de este rio caudaloso, que lleva constantemente un raudal de aguas suficiente para alimentarla. En tiempo del Señor Don Felipe II ensayó Juan Bautista Antonelli el viage por agua desde Lisboa hasta Madrid, con tan feliz éxito, que teniendo presente por evidente la posibilidad de poner expedita dicha navegacion, ofrecieron los Procuradores del Reino contribuir para dicha obra con cien mil ducados. Un segundo viage hecho en 1584 confirmó las mismas esperanzas, y habiéndose practicado bajo la direccion del mismo Antonelli las obras mas urgentes para llevar adelante aquella empresa, se botaron al agua en 31 de enero de 1588 siete barcos que, capitaneados por Cristobal de Roda, viajaron felizmente hasta Lisboa, y en marzo del mismo año se expidió un nuevo convoy de los barcos al mando de Alonso Garcia, que navegó hasta el mismo destino con igual prosperidad. Los graves negocios que distraieron por entonces la atencion de aquel celoso Monarca, y la tenaz oposicion que hicieron algunos particulares que creian recibir algun perjuicio en sus intereses particulares, entorpecieron el teson que habia manifestado en esta empresa, digna de su glorioso reinado, y quedó olvidada hasta el año de 1640, en que los ingenieros Luis Carduchi y Julio Martelli licieron un reconocimiento prolijo del rio desde Toledo á Alcántara, y levantaron el plano de su navegacion. Con el mismo fin se hicieron otros trabajos en los reinados de los Señores Don Carlos II y Don Felipe V., y sosteniéndose siempre la misma idea, se formó en el año de 1756, bajo la proteccion de mi augusto Abuelo el Señor Don Fernando VI, una compañía que tomó á su cargo la navegacion del Tajo, y con este objeto se hizo un nuevo reconocimiento por los ingenieros Briz y Simó Gil. Faltó sin duda la constancia para llevar al cabo un proyecto tan útil y ventajoso, ó la Divina Providencia quiso reservar á mi reinado la gloria de ponerlo en ejecucion, aprovechándose el nuevo descubrimiento del vapor, que venciendo la corriente rápida de las aguas de este rio, salva el mayor obstáculo que se encontraba en su navegacion. Solicito Yo siempre de cuanto pueda fomentar la prosperidad y bien estar de mis vasallos, escuché con interes las proposiciones hechas por el Brigadier de mis Reales Ejércitos Don Francisco Javier de Cabanes, para tomar á su cargo, asociado con varios capitalistas, las obras necesarias para vencer los obstáculos que la forma del cauce del rio, ó los edificios construidos en éste presentaron contra la navegacion; pues que el nuevo reconocimiento que á propuesta vuestra acaba de hacerse en dicho rio, ha demostrado la facilidad de que en un corto espacio de tiempo se pueda poner en planta dicha navegacion con facilidad, seguridad y economia; y atendiendo á que con arreglo á las leyes de estos Reinos no debe embarazarse una obra de utilidad tan clara y universal, por consideraciones acia el interes particular que contra ella pudiesen tener los propietarios de los edificios construidos en el mismo rio, sino que antes bien no deben subsistir cuando no sean conciliables con la navegacion, que es el uso mas natural, provechoso y directo de los rios caudalosos, no olvidando empero las indemnizaciones que en justicia correspondan á los dueños de dichos edificios, he venido en decretar las disposiciones siguientes. — ARTÍCULO 1.º — Permiso y autorizo con mi Soberano beneplácito la formacion de una Compañía que, establecida con arreglo á las leyes, emprenda la navegacion del Rio Tajo, desde el puente verde de Aranjuez hasta el Realage. — ART. 2.º — Queriendo recompensar el buen celo que ha manifestado el Brigadier de mis Reales Ejércitos Don Francisco Javier de Cabanes en preparar la organizacion de esta empresa, y tomando en consideracion las propuestas que me ha hecho por el Ministerio de vuestro cargo, le doy facultad para que, asociándose con las personas de responsabilidad que á bien tenga, constituya dicha Compañía, con tal que se sujete á mi Soberana aprobacion el plan de este establecimiento. — ART. 3.º — Para dar á esta Compañía una prueba de mi Augusta benevolencia le concedo que se titule "*Real Sociedad de navegacion del rio Tajo.*" — ART. 4.º — La Compañía gozará exclusivamente de la navegacion del Tajo desde Aranjuez á Portugal por el término de quince años, sin que persona alguna pueda navegar en dicho rio sin su consentimiento y permiso, bajo pena de confiscacion de los barcos y aparejos con que lo haga, y de cualquiera carga que se transporte en ellos, indemnizándola ademas por el contravention de todos los daños y perjuicios que ocasione á la Compañía. — ART. 5.º — En favor de la precitada navegacion se extienden al rio Tajo los efectos de la Ley de 20 de febrero de 1817, en que se abolicieron los privilegios exclusivos de pesca. — ART. 6.º — La Compañía deberá poner expedita la navegacion del rio Tajo desde Aranjuez á Portugal en el término preciso y penitencioso de dos años, que se contarán desde la fecha de este Decreto, haciendo de su cuenta las obras necesarias para habilitarla, y vencer los obstáculos naturales y accidentales que le estorben. — ART. 7.º — Ofrezco dispensar á la Compañía la proteccion necesaria para que estas obras puedan ejecu-

tarse, adoptando en caso de absoluta é inevitable necesidad, competentemente acreditada, la enagenacion forzada de cualquiera propiedad particular, prévia la indemnizacion efectiva y en metálico de los daños y perjuicios que se causen á tercero, estimada convencionalmente, ó regulada á juicio prudente en defecto de convenio de las partes.—ART. 8.º—Ningun particular podrá oponerse á que la Compañia practique las obras necesarias para llevar adelante su empresa, mediante la indemnizacion prescrita en el artículo precedente, que tendrá lugar siempre que por ella se ocasionen perjuicio efectivo y probado.—ART. 9.º—La Compañia establecerá en el Tajo, dentro del término que le está prefijado para poner corriente la navegacion, ocho barcos de vapor, que puedan conducir quinientos quintales de peso y veinte viajeros. Cada uno de ellos ha de hacer cuando menos tres viajes al mes de ida y vuelta desde Aranjuez á Portugal, y en el año inmediato á la fecha en que esté expedita la navegacion se aumentarán dichos barcos hasta el número de doce. Satisfecha esta obligacion queda á arbitrio de la Compañia dar á la navegacion toda la extension que convenga á sus tiras é intereses.—ART. 10.—Si la Compañia dejase de cumplir las obligaciones que van prescritas en los artículos 6.º, 7.º y 9.º se tendrá por nulo el privilegio que le concede este Decreto, y las obras que haya practicado en el rio cederán á beneficio del Estado sin derecho á indemnizacion alguna.—ART. 11.—Los precios del transporte de las personas y efectos que conduzca la Compañia en sus barcos durante el término de su privilegio se fijarán en una tarifa que, con vista de las proposiciones que haga la Compañia y de los informes que Yo tenga á bien tomar, se arregle definitivamente por un Decreto especial.—ART. 12.—Concluido el término del privilegio acordado á la Compañia será libre la navegacion del Tajo, pagando el derecho, que á su tiempo se fijará, en beneficio de mi Real Hacienda.—ART. 13.—Esta empresa se pondrá bajo la autoridad inmediata y privativa de un Superintendente protector de ella que conozca instruktivamente, y sin sujecion á los trámites ordinarios de los juicios, de todas las dudas y controversias que ocurran en los trabajos y obras que han de practicarse hasta poner expedita la navegacion, así como en la conservacion del privilegio concedido sobre ella y todos los incidentes. En los casos de derecho procederá con dictamen de un asesor de su confianza que me propondrá, y sus providencias se ejecutarán sin dilacion, no obstante cualquiera recurso que se interponga, cuyo conocimiento reservo á mi Real Persona, inhibiendo á todos los Tribunales y autoridades del Reino de entrometerse en su conocimiento, y de dictar providencia alguna que entorpezca la observancia y cumplimiento de las de dicho Superintendente protector.—ART. 14.—El encargo de Superintendente de la navegacion del Tajo estará anejo al de Secretario de Estado y del Despacho Universal de Hacienda, con facultad de conocer de todos los expedientes, así gubernativos como contenciosos que ocurran sobre ella.—Tendréislo entendido y lo comunicaréis á quien corresponda para su cumplimiento.—Señalado de la Real mano.—En Palacio á 18 de agosto de 1828.—A Don Luis Lopez Ballesteros.—Lo que traslado á V. S. de Real orden para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 18 de agosto de 1828.—Luis Lopez Ballesteros.—Señor Don Francisco Javier de Cabanes.

NÚMERO 150.

Oficio dirigido al Ministerio de Hacienda por el agraciado con el privilegio, y exposicion de éste en solicitud de que los quince años concedidos no empiecen á correr hasta obtener el permiso del Gobierno de Portugal.

EXCMO. SR.—En san Sebastian de Guipuzcoa, donde estaba usando de Real licencia, recibí la Real orden de 18 de agosto último que V. E. se sirvió comunicarme, y es relativa á la concesion que S. M. se ha dignado hacerme del privilegio exclusivo para navegar el rio Tajo en los términos que en el referido Real Decreto se expresan. Inmediatamente que tuve conocimiento de dicha Soberana determinacion me puse en camino para esta corte, con el fin de tributar en persona las gracias á S. M., como he tenido ya el honor de verificarlo, manifestar á V. E. mi ilimitado agradecimiento, y empezar á disponer todo lo relativo á una operacion de tanta importancia.

Por ahora me limito á terminar los trabajos concernientes á la expresada navegacion, á la formacion de la Compañia y á los cálculos de los productos y gastos de la empresa; todo con el fin de probar hasta la evidencia, la facil posibilidad de la primera, el modo de construir y arreglar la segunda, y los piégués rendimientos de la tercera. Me esmero en presentar estos tres objetos con la mayor evidencia y con toda la claridad posible, porque el éxito de esta gran operacion ya no depende sino de la formacion de la Compañia; y para conseguir ésta solo se necesita manifestar con certeza que la operacion dejará crecidas utilidades á los que la emprendan.

A fin de obtener este resultado de un modo todavia mas aproximado, enviaré dentro de algun tiempo personas inteligentes á diversos puntos del rio Tajo para que fijen de nuevo las obras que deban practicarse en él, calculen su importe, y aun contraten su construccion, para que cuando llegue el momento de la ejecucion se trabaje á la par en todos los distritos, y se termine la obra en el corto periodo de seis á ocho meses, que es el tiempo necesario para concluir-la.

Esta no puede empezar hasta el mes de abril próximo, por no ser el invierno estacion á propósito para semejante clase de trabajos; pero por lo manifestado anteriormente podrá V. E. venir en conocimiento de que sobran atenciones de que ocuparse en los siete meses que median hasta abril de 1829.

La mas importante de todas es la formacion de la Compañia; pero esta la espero con fundamento de la conviccion que llevará consigo el proyecto, y de la satisfactoria perspectiva que ofrecerán los cálculos de que irá acompañado. Para que lo meditado acerca de esta operacion se ponga en conocimiento de los especuladores, dispondré que á fines del actual se expongan en un lugar

á propósito los últimos trabajos hechos acerca de la navegacion del rio Tajo; y si considero oportuno extender esta medida, dispondré que se practique lo mismo en Burdeos, Paris y Lóndres.

Pero yo espero, Excmo. Señor, que no será necesario buscar el auxilio extranjero para una obra que, cuanto mas se examina, tanto mas facil parece su ejecucion, y mas pingües y ventajosos sus resultados.

Luego que haya concluido estos trabajos tendré el honor de presentárselos á V. E., y de solicitar por su medio el permiso de elevarlos al superior conocimiento de S. M., para que el Rey N. S. tenga una cabal idea de la concesion ventajosa que se ha servido hacerme, y del gran impulso que ha dado á la prosperidad de sus pueblos con dignarse admitir esta obra bajo de su Real proteccion, y con haber expedido su Real Decreto de 18 de agosto último; monumento precioso de sabiduria, de justicia, de munificencia y de interes por la felicidad de sus vasallos.

Agradecido sobremanera á tantos favores, é interesado á no poder mas en la prosecucion de esta idea, aseguro á V. E. que emplearé todos mis esfuerzos para llevar á cabo el proyecto, y para que se vea cumplida, como es debido, la intencion de S. M., de que esta obra se ejecute con la posible prontitud. Sin embargo, me tomo la libertad de exponer á V. E., que las personas que han empezado á entrar en explicaciones conmigo, opinan que se debia declarar por parte del Gobierno de S. M.: 1.º que los dos años para la ejecucion de las obras no empezarán á correr hasta que convido el Gobierno de S. M. con el de Portugal, se me hiciese saber que tenia facultad de navegar hasta el Océano, que es la base principal del proyecto; y 2.º que en los quince años del privilegio no estarán de niugun modo comprendidos los dos años concedidos para la construccion de las obras.

Como he encontrado justas estas observaciones, y como por otra parte es muy del caso tener consideracion con las personas que se proponen imponer sus capitales, me ha parecido oportuno elevar estas circunstancias al conocimiento de V. E., para que se sirva obtener de S. M. la resolucion que sea mas oportuna; no pudiendo menos de manifestar á V. E., que siendo la base del proyecto la navegacion desde el puente verde de Aranjuez hasta el Océano, no se puede en rigor considerar completa la concesion hasta que se obtenga la facultad de llegar á este último punto. = Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 6 de setiembre de 1828. = Excmo. Señor. = Francisco Javier de Cabanes. = Excmo. Señor Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

N U M E R O 151.

Real órden á consecuencia de la exposicion del número anterior.

Ministerio de Hacienda de España. = Condescendiendo el Rey N. S. con las solicitudes de V. S., se ha servido declarar: que los dos años señalados en Real Decreto de 18 de agosto último para la ejecucion de las obras que han de verificarse en el rio Tajo, con objeto de hacerlo navegable, se contarán desde la fecha de la concesion que haga el Gobierno de Portugal, relativa al permiso que V. S. tiene solicitado para continuar la navegacion hasta Lisboa; y que en los quince años de goce del privilegio contenido en el expresado Real Decreto no estarán comprendidos estos dos años; que por consiguiente se contarán de mas. De Real órden lo comunico á V. S. para su inteligencia y gobierno. = Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 4 de noviembre de 1828. = Ballesteros. = Señor Don Francisco Javier de Cabanes.

N U M E R O 152.

Carta escrita á los Señores Guillermo Wallis Masson é hijos, de Birmingham.

Madrid 22 de setiembre de 1828. = Señores Guillermo Wallis Masson hijos y Compañía. = Birmingham. = Muy Señores míos y de mi mayor aprecio: Tengo la mayor satisfacion en anunciar á Vms. que el Rey, mi augusto Soberano, me ha hecho la concesion de un privilegio exclusivo para navegar el rio Tajo en sus dominios por el espacio de 15 años, y tan luego como se reciba la correspondiente autorizacion del Gobierno de Portugal, se empezará á arreglar lo conveniente con este objeto. Para este fin traté de obtener los conocimientos acerca de barcos de vapor, que Vms. se han servido proporcionarme; y conviniéndome la clase de buques que Vms. me han propuesto, sus dimensiones, precios y demas, he de merecer á Vms. que en carta especial, y para ser presentada á la Compañía, tengan Vms. la bondad de contestar á las siguientes preguntas. 1.ª ¿Podrán Vms. hacer barcos de hierro con máquinas de vapor de la fuerza de 16 á 20 caballos, que siendo susceptibles de conducir 27 toneladas de carguio, y 20 viajeros con sus equipages, ademas del peso de la máquina, agua de la caldera y tripulacion, no tengan mas que 70 pies de largo, 16 de ancho, sin las ruedas, y 6 de alto, y que no calen mas de 28 pulgadas cuando estén cargados? 2.ª ¿Por qué precio podrán Vms. construir y poner en Lisboa cuatro barcos de esta naturaleza? 3.ª ¿Qué tiempo necesitan Vms. para la construccion de dichos cuatro barcos y su envio á Lisboa, contando con que éste no se verificará en invierno? 4.ª ¿Qué cantidad de carbon de piedra gastará cada uno de estos buques en una hora? 5.ª ¿Si cada uno de estos buques podria llevar á remolque otro buque, y en este caso de qué capacidad y dimensiones? = Luego que tenga estas noticias y resuelva la Compañía, enviaré á Vms. fondos para principiar la obra. Entretanto se ofrece á la disposicion de Vms. este su mas atento y seguro servidor Q. B. S. M. = Francisco Javier de Cabanes.

Contextacion á la carta del número anterior.

Señor Don Francisco Javier de Cabanes. — Madrid. — Birmingham 13 de octubre de 1828. — Muy Señor nuestro: la estimada de V. 15 de agosto último, quedó sin respuesta por falta de objeto para ello. — Vamos ahora á satisfacer á la estimada de V. 22 del próximo pasado. — Un barco de fierro de 70 pies largo, 16 de ancho, 6 de alto, $\frac{1}{2}$ de pulgada de grueso, pesará 15 toneladas. — Una máquina de vapor de fuerza de 20 caballos con su caldera, ruedas, maquinaria, agua y dos toneladas de carbon, pesará otras 20 toneladas. — Total 35 toneladas. Este barco es susceptible de conducir 25 toneladas de peso, incluyendo tripulacion, pasajeros y su equipage: es decir 22 toneladas de carga principal, y 3 toneladas que se calculan podrán pesar la gente y equipage: calará solo 28 pulgadas. — Para cargar 27 toneladas necesita calar 30 pulgadas.

	libras esterlinas.
Un barco de la descripcion precedente, cuesta puesto en el puerto de Liverpool.	525.
La máquina de vapor correspondiente, segun llevamos expresado arriba, puesta en Liverpool.	1.105.
	<hr/> 1.630. <hr/>
A dicha suma hay que agregar nuestra comision 2½ por 100. — El flete á Lisboa calculamos sobre 20 toneladas, y el 10 por 100 de capa para el capitán; de modo que cada barco y máquina vendrán á causar de gastos de fletes.	37. 10
El premio de seguro hasta Lisboa sobre libras 1600, no cremos excederá de.	31. 10
	<hr/> 1.699. <hr/>
Nuestra comision 2½ por 100.	40.
Coste y gastos hasta Lisboa.	<hr/> 1.739. <hr/>

Desde el recibo de la orden de V. hasta poner en Liverpool pronto para expedicion un barco y máquina del tenor expresado, bastan cuatro meses. Si se ordenasen de una vez los cuatro barcos, se entregarían en Liverpool en el término de nueve meses. — Una máquina de vapor de la fuerza de 20 caballos consume 220 libras carbon de piedra por hora. — Puede llevar á remolque otro barco del tamaño del mismo, perdiendo solo una tercera parte de su velocidad. — Lo expuesto cremos deja contestadas las preguntas que se sirve hacernos, y esperando la definitiva resolucion de V. quedan seguros servidores Q. B. S. M. — Guillermo Wallis Masson é hijos.

Instancia dirigida al Rey N. S. en solicitud de permiso para acudir al Gobierno de S. M. F.

Señor: — Don Francisco Javier de Cabanes, Brigadier de infantería de los Reales Ejércitos, y Caballero de las Reales y Militares Ordenes de san Fernando (3.ª clase) y de San Hermenegildo, P. A. L. R. P. de V. M. con el mas profundo respeto, hace presente lo que sigue.

Siendo absolutamente necesario para el complemento de la concesion que V. M. ha tenido á bien hacerle, con Decreto de 18 de agosto último, relativo á la navegacion del rio Tajo, obtener del Gobierno de Portugal la autorizacion correspondiente para navegar dicho rio desde la frontera hasta el Océano, considera el que expone, que es indispensable acudir al expresado Gobierno de Portugal en solicitud de esta autorizacion: Por lo tanto, y necesitando para hacer esta gestion del permiso expreso de V. M., y de las prevenciones que tenga á bien mandar se le hagan, con cuyo fin eleva el que expone á los pies de V. M. copia de la instancia que se propone dirigir al Gobierno de Portugal:

A V. M. rendidamente suplica se digne concederle el Real permiso para acudir al referido Gobierno de Portugal en solicitud de la autorizacion expresada, ya sea en los términos contenidos en el papel adjunto, ya sea en los que V. M. tenga á bien determinar: gracia que espera de la bondad de V. M., cuya vida ruega á Dios guarde muchos años. Madrid 13 de octubre de 1828.

Oficio de remision al Ministerio de Hacienda.

Excmo. Señor: — Creyendo que ya ha llegado el momento de solicitar del Gobierno de Portugal la autorizacion competente para el paso hasta el Océano de los barcos que se deben emplear en la navegacion de dicho rio, remito á V. E. una instancia para el Rey N. S. en solicitud de su Real permiso al efecto; y no dudo que V. E. se servirá elevarlo al Soberano, acompañado de su buen informe. — Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 13 de octubre de 1828. — Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

Real orden á consecuencia de la instancia del número anterior.

Ministerio de Hacienda de España. — Enterado el Rey N. S. de cuanto V. S. ha expuesto en su instancia de 13 de este mes, se ha dignado conceder su Real permiso para que V. S. pueda acudir al Gobierno de Portugal, pidiendo la autorizacion correspondiente para navegar el Rio Tajo desde la frontera hasta el Océano; lo que podrá V. S. ejecutar en los términos que manifiesta la representación, cuya copia incluye en la citada instancia, ó del modo que le parezca mas conveniente para obtener el interesante objeto que se propone. — De Real orden lo comunico á V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes. — Dios guarde á V. S. muchos años. — Madrid 22 de octubre de 1828. — Ballesteros. — Sr. D. Francisco Javier de Cabanes.

NÚMERO 156.

Instancia dirigida al Gobierno de S. M. F. en solicitud de permiso para navegar el rio Tajo en la parte comprendida en Portugal, y salir por el al Océano.

Señor. — Don Francisco Javier de Cabanes, Brigadier de infantería de los Ejércitos de S. M. C., Caballero de las Reales y Militares Ordenes de san Fernando (3.ª clase) y de San Hermenegildo de España, y socio de la Real Academia de Ciencias de Lisboa, P. A. L. R. P. de V. M. con el debido respeto, hace presente lo que sigue. — Habiendo concebido el que expone la posibilidad de navegar el rio Tajo desde Aranjuez hasta el Océano, por medio de barcos de vapor, fundado en las razones que se expresan en la memoria que acompaña núm. 1.º, y en el resultado del reconocimiento que mandó practicar de la parte de dicho rio comprendida entre Aranjuez y la frontera de Portugal, acudió al Gobierno de su augusto Soberano en solicitud de privilegio al efecto, que obtuvo de la munificencia de S. M. C. en los términos que expresa el núm. 2.º A consecuencia de esta gracia, y para el complemento de la ejecución del proyecto, ha obtenido el suplicante igualmente del Gobierno de su augusto Soberano el correspondiente permiso núm. 3.º para acudir al de V. M., con el fin de impetrar de su Real munificencia la autorizacion competente para navegar el dicho rio Tajo, la parte comprendida en el reino de Portugal. — El ánimo del que suplica no es obtener por este medio de V. M. ninguna gracia que irroge el menor perjuicio á sus vasallos, estados ni rentas: todo lo contrario, solo aspira á obtener el libre paso por el Tajo, á poder practicar en los diversos puntos de su curso, y de su cuenta, las obras necesarias al efecto, á lograr un punto de depósito en las inmediaciones de su desembocadura, á extraer hasta el Océano, siguiendo el curso de este rio, los objetos excedentes en el centro de la Península, y á proporcionar á los pueblos situados en el mismo centro los efectos coloniales y marítimos que necesiten para su consumo. — Asi, pues, la solicitud del suplicante queda por una parte reducida al mero paso del rio hasta el Océano, con sujeción á cuantas condiciones quiera V. M. mandarle imponer, y por otra á las obligaciones que el mismo ofrece contraer, si se le concede la expresada autorizacion, que en su concepto, lejos de perjudicar en lo mas mínimo á los intereses de Portugal, debe producirle notabilísimas ventajas. — Las obligaciones que el suplicante se propone contraer, si V. M. tiene á bien concederle este permiso, son las siguientes. — 1.ª — Admitir en la Real Compañía de la navegación del Tajo los capitalistas portugueses que se presenten para interesar en esta empresa. — 2.ª — Emplear para dicha navegación hasta una tercera parte del total de la tripulación de individuos portugueses. — 3.ª — Satisfacer los gastos que ocasione el punto de depósito que solicita desde ahora de V. M. é indicará mas adelante. — 4.ª — Arreglar y componer los puntos del rio Tajo que necesiten de algunas obras para disponer la navegación en los mismos términos que previene el privilegio de S. M. C. (núm. 2.º), respecto á los de igual naturaleza que deban practicarse en sus dominios. — 5.ª — No desembarcar en ningun punto de los dominios de Portugal, fuera del depósito, ninguna clase de efectos sin previa autorizacion al efecto del Gobierno de V. M. — 6.ª — Transportar los viajeros que se embarquen en los dominios de V. M. y en la parte del rio, comprendida en ellos con arreglo á la tarifa que merezca la aprobacion del Gobierno de V. M. — 7.ª — Verificar por lo menos la tercera parte de las recomposiciones del material de la Compañía en los dominios de V. M. para que de este modo redunden en beneficio de sus vasallos. En este concepto, y bien persuadido el que expone, de que V. M. se dignará considerar este proyecto como de grande utilidad y ventaja para los pueblos á cuya frente se ha dignado ponerle la Providencia — A V. M. rendidamente suplica se digne concederle la autorizacion que solicita en esta instancia para los efectos que la misma expresa: gracia que espera de la bondad de V. M. — Madrid 23 de octubre de 1828.

NÚMERO 157.

Exposicion dirigida al Ministerio de Hacienda en solicitud de que por el mismo se obtuviesen noticias relativas al carbon de piedra de España, y á los medios con que se podria contar en los Corregimientos riberaños del Tajo para el arreglo de las obras de la navegacion del mismo rio.

Fxcmo. Señor: — Siendo muy del caso ir preparando con tiempo la reunion de noticias que mas adelante deben servir para el arreglo de la navegacion del Tajo, y calcular con exactitud muy

aproximada las ventajas de esta empresa, me tomo la libertad de proponer á V. E. las siguientes medidas.

1.ª Que por la autoridad de V. E. se pregunte á la Compañía del Guadalquivir si podría proporcionar anualmente de 200 á 400 mil quintales de carbon de piedra puestos en San Lucar de Barrameda, y á qué precio, ó bien qué cantidad podría proporcionar en cada año.

2.ª Que por el mismo medio se haga igual pregunta á los propietarios de las minas de carbon de piedra de Asturias, dejándoles la eleccion de puerto.

3.ª Que por el expresado medio se pregunte á los Corregidores ó Alcaldes mayores de Talavera, Trujillo, Cáceres, Plasencia y Alcántara, si en los distritos de su jurisdiccion se encontrarán albañiles y peones para arreglar la ribera del Tajo en la parte que á cada uno corresponda del curso de dicho rio, encargándoles que mientras se les remite la noticia de las obras que se deben practicar, envíen otra del número de albañiles y peones con que se puede contar, y del precio medio de sus jornales. = Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 7 de noviembre de 1828. = Excmo. Señor. = Francisco Javier de Cabañas. = Excmo. Señor Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

N Ú M E R O 158.

Contestacion del protector de la Compañía del Guadalquivir á un oficio que le dirigió el Gobierno acerca del carbon de piedra que podría proporcionar la referida Compañía.

Ministerio de Hacienda de España. = Proteccion de la Real Compañía del Guadalquivir y canal de San Fernando. = Excmo. Sr. = Los señores directores de la Real Compañía del Guadalquivir y canal de San Fernando, á quienes participé en 22 del corriente la Real orden del 15 del mismo que V. E. se sirvió comunicarme para que le manifestase si dicha Compañía podría proporcionar anualmente 200 á 400 quintales de carbon de piedra, me contestan con fecha de hoy lo siguiente. = Excmo. Sr. = Con fecha 22 del corriente se sirvió V. E. insertarnos una Real orden comunicada por el Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda en 15 del mismo, previniendo que el Rey N. S. quiere que V. E. le manifieste si ésta Real Compañía podrá proporcionar anualmente de 200 á 400 quintales de carbon de piedra puestos en San Lucar de Barrameda á disposicion de la empresa Real de la navegacion del Tajo, que debe establecerse en breve; ó bien qué cantidad de dicho mineral podrá aprontar cada año y á qué precio; y nos lo participa V. E. para la debida contestacion. = En su cumplimiento acompañamos á V. E. un estado que demuestra el número de quintales de carbon de piedra que tiene al presente disponibles esta Real Compañía, tanto en las bocas de los pozos de la mina de Villanueva del Rio, como en el Barranco de Tucina para conducir por agua, y en sus almacenes de esta ciudad, componiendo en los tres puntos la existencia actual de este articulo la suma de 83.855 quintales, que puestos en San Lucar de Barrameda para entregarlos á bordo de los barcos que los trasporten, reduciendo su precio al costo y costas que tienen á la Compañía, no podrá ésta darlos por menos que á ocho reales vellon cada quintal. Esta Compañía, poniendo á disposicion del Gobierno la expresada existencia de carbonés y los demas que pueda explotar, sin reservarse otros que los precios para el surtimiento y consumo de sus maquinas de vapor, no está en el caso de comprometerse en el estado lastimoso en que se encuentran las minas para proveer la crecida cantidad que se solicita; á causa de que donadas aquellas por el Gobierno á esta Empresa en 1815 como un arbitrio para las obras públicas de su cargo, hizo en ellas, para el desaguarlas y elaborarlas en regla, anticipaciones y gastos de mucha entidad, con la esperanza de reintegrarse por medio de los productos sucesivos; y el resultado ha sido que por un sin número de incidentes y contradicciones de toda clase, otros especuladores se han aprovechado de los desagües costeados por la Compañía, la que por tales acontecimientos sufre en el dia en este ramo de su industria un deficit que se acerca á millon y medio de reales; y á mayor abundamiento se la ha desposeido recientemente de la mayor parte de su propiedad y pertenencia en este establecimiento por resultas y bajo el apoyo de las disposiciones del nuevo reglamento de minas que rige, sobre que hizo el recurso conveniente á la Direccion general en 27 de agosto de este año, sin que hasta ahora haya recaido resolucion alguna. = Por otra parte, para restablecer las minas de los daños causados en ellas por las referidas ocurrencias, y para completar los desagües se hace indispensable emprender nuevas obras, trabajos y costos, y colocar para aquellos otra máquina de vapor de mayor fuerza de la existente, y en el estado precario en que ha estado siempre y se halla al presente por desgracia este establecimiento, no parece conforme que la Compañía vuelva á arrostrar iguales sacrificios mientras antes no obtenga la mas completa seguridad en la posesion pacifica y uso de su propiedad, en términos que inspire confianza ilimitada para poder reintegrarse con los productos ulteriores. = Solo en este caso podría la Compañía prestarse á formalizar contrata para proveer y surtir anualmente toda la cantidad de carbon de piedra que se desea, y aun mayor si se necesitase, respecto á que las citadas minas son indudablemente muy suficientes y capaces para este suministro; y es de esperar que, disponiéndose las operaciones de beneficio y laboreo en grande, podría darse el carbon por un precio mucho mas equitativo. = Para conseguir los fines y objetos indicados, seria conducente que el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda tuviese á bien abocar á si el citado expediente del recurso de esta Compañía pendiente en la Direccion general de Minas, porque constando en él todos los antecedentes, es de esperar que con conocimiento de ellos proporcionalmente que recayera una providencia justa y capaz de facilitar que elaborándose estas minas en regla y con seguridad ilimitada por esta Compañía, se puedan extraer de ellas las riquezas inmensas que contienen y que reclaman imperiosamente las necesidades y prosperidad del

Estado. — Al trasladar á V. E. este oficio, á que acompaña el estado original que cita, creo deber llamar su superior atención acerca de la justicia que asiste á la Dirección de la Compañía para reclamar toda la protección del Gobierno en este ramo de industria tan útil, juzgando que está cifrada su prosperidad en que V. E. tenga á bien convenir en lo que solicita la Dirección, y allanar los obstáculos que hasta ahora se han presentado para su laboreo. La abundancia y la riqueza de ellas son bien notorias; y así es doloroso que pudiendo estar en un estado muy floreciente, según los gastos que ha ocasionado á la Real Compañía, se halla ésta en un descubierto tan considerable como es el que manifiestan sus Directores. Ruego, pues, á V. E. que tenga á bien fijar su consideración en este objeto, para que elevando al conocimiento de S. M. su grande importancia, se digne mandar lo conveniente, á fin de que la Real Compañía, con toda seguridad y sin temor de nuevos entorpecimientos, pueda dedicarse con todo esmero á la explotación de estas minas, y surtir no solo á la Real empresa del Tajo y á los establecimientos de su cargo, sino al comercio en general de toda esta Provincia. — Dios guarde á V. E. muchos años. Sevilla 26 de noviembre de 1828. — Excmo. Sr. — El Marqués de las Amarillas. — Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho universal de Hacienda. — Es copia.

Estado que demuestra el número de quintales de carbon de piedra que en esta fecha tiene existentes la Real Compañía del Guadalquivir y canal de san Fernando, explotadas en las minas de su pertenencia llamadas del Guesna.

	Quintales.
En la boca de los pozos de dichas minas.	66.986
En el barrauco de Tocina para conducir por agua.	12.650
En los almacenes de Sevilla.	4.219
<i>Total.</i>	<u>83.855</u>

Sevilla 11 de noviembre de 1828. — C. C. Y. — José Quintanilla. — Torres. — Suldevillas. — V. B. — Pereira. — Es copia.

N Ú M E R O 159.

Contestacion del Intendente de Asturias acerca del carbon de piedra que podrian proporcionar los propietarios de las minas de este combustible de aquel Principado.

Ministerio de Hacienda de España. — Intendencia de Rentas Reales de Asturias. — Excmo. Sr. — Hallándose la explotación de minas de carbon de piedra abandonada á simples jornaleros por la mucha abundancia que hay de estos minerales en la provincia, para contestar al oficio de V. E. de 15 de noviembre último, en que de Real orden me encarga averigüe de los propietarios de las minas de carbon, si podrán aprontar anualmente de doscientos á cuatrocientos mil quintales en el puerto que les acomode, he tenido que hacer la pregunta á los Ayuntamientos donde mas se extrae, á los comerciantes que tratan en este artículo, y al único propietario que denunció una mina y empezó á trabajarla en orden hace pocos meses, y todos me contestan unánimes que no hay inconveniente en el apronto de los cuatrocientos mil quintales, y aun mayor cantidad si se quiere, en los puertos de Gijón y Avilés, siendo su costo el de tres reales y medio el quintal puesto á bordo; y los comerciantes ofrecen obligarse á su apronto y entrega á dichos precios; igualmente que por su parte el referido propietario que beneficia la mina ofrece entregar en Avilés cien mil quintales al mismo precio puesto á bordo. — Aunque la pregunta que se me hace de Real orden queda al parecer contestada con lo que vá manifestado, creo de mi deber dar á V. E. una idea en grande de estos minerales. La abundancia que hay de ellos en Asturias es tal, que por todas partes se encuentran descubiertos en la superficie de la tierra; y algunos tan ricos que la base de todo el monte es carbon sin mezcla de otra materia: la mayor parte donde se extrae en terrenos comunes, la gente del campo cuando no tiene ocupacion en él, por ganar un jornal van á sacarlo del carbon; y el modo de extraerlo es abrir un hoyo, y cuando éste se interna algun tanto lo abandonan, y ladeándose quince ó veinte pasos, emprenden con otro en igual forma: de esta forma se saca este fósil con notable perjuicio de la mina, que por todos lados se trabaja en falso, pues como no ha tenido salida el carbon, no hay caudales dedicados á este beneficio; pero en el momento que la adquieran, es de presumir se dediquen algunos á él, en cuyo caso Asturias puede surtir de carbon de piedra á toda Europa de todos los millones de quintales que necesita, de calidad superior al extranjero, sin que por esta saca se acaben, ni aun se resientan los minerales por su mucha abundancia y extraordinaria riqueza, pues hay flones, según se me ha asegurado, que pasan de veinte y treinta pies de ancho, existiendo algunos concejos que, puede decirse, son una carbonera. Las personas que extraen en el dia el carbon, dejan cargar una caballería con ocho ó diez arrobas al pie de la mina por seis cuartos, y un carro de cuarenta á cincuenta arrobas por cuatro reales, y aun por tres. En Gijón se ha vendido este verano á diez y ocho cuartos el quintal, siendo su precio en el dia á veinte; pero esto es aprovecharse de la miseria de los naturales, porque el precio regular y corriente es de tres reales á tres y medio el quintal. — Antes de ahora he manifestado á la Dirección general del ramo, con alguna mas extension, el estado de estas minas, y la necesidad de fomentarlas; pero en la ocasion que se me presenta es de mi obligacion hablar á V. E. de ellas y pedirle, como lo hago, les dispense toda su proteccion, pues no dudo que con ella llegará á hacer el carbon de piedra la felicidad de esta provincia, y contribuirá

en mucha parte á la de todo el reino. — Dios guarde á V. E. muchos años. Oviedo 3 de diciembre de 1829. — Excmo. Señor. — Manuel de Telleria. — Excmo. Señor Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda. — Es copia.

NÚMERO 160.

Contestacion del Corregidor de Plasencia á las preguntas hechas á consecuencia de la exposicion señalada con el n.º 157.

Ministerio de Hacienda de España. — Corregimiento de Plasencia. — Excmo. Señor. — Con el mas obsequioso respeto he recibido la Real órden que V. E. se ha dignado comunicarme, preguntando si en el distrito de este corregimiento se hallarán albañiles y peones para arreglar las riberas del rio Tajo, con lo demas que expresa; en cuya vista contesto: que considero semejante operacion como un objeto de los mas dignos del paternal Gobierno del mejor de los Soberanos, y la mas relevante prueba del fervoroso anhelo con que S. M. se desvela por la felicidad de sus vasallos. — Es bien notorio que este partido y Provincia escasean de albañiles vecinos del pais; pero por lo mismo concurren bastantes del reino de Galicia, y muchos del immediato de Portugal, cuyo número se aumenta en proporcion de las obras para que son necesarios; por lo cual creo que podrán proporcionarse cuantos albañiles y peones sean precisos para tan gran empresa; y me persuado de que no habrá quien se niegue á cooperar á tales operaciones, por el pleno convencimiento de que á su tiempo sean la base mas sólida de la prosperidad pública, y especialmente de las Provincias de Extremadura y Castilla. — Los maestros albañiles directores de obras ganan el jornal de quince reales; los oficiales diez, y en verano 12; y los peones en invierno 5, y en el verano de 7 á 8 rs.; pero compensados los jornales de maestros, oficiales y peones, pueden arreglarse por precio medio á 8 reales. — Estas son, Excmo. Señor, las noticias mas ciertas que elevo á la superior consideracion de V. E. en cumplimiento de mis sagrados deberes, y estimulado de los mas ardientes deseos que me animan para dedicar todas mis atenciones y tareas en el mejor servicio del Rey N. S. — Dios guarde á V. E. muchos años. Plasencia 29 de noviembre de 1828. — Excmo. Señor. — Manuel Gomez Borja. — Excmo. Señor Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda. — Es copia.

NÚMERO 161.

Contestacion del Alcalde mayor de Alcántara, con el mismo objeto que la del número anterior.

Ministerio de Hacienda de España. — Corregimiento de Alcántara. — Excmo. Señor. — Tan luego como recibí la órden de V. E. de 15 de noviembre ante-próximo, en la que me ordenaba de la de S. M. manifestase á V. E. si en el distrito de este partido se encontrarían albañiles y peones capaces de arreglar las riberas del rio Tajo en la parte que corre dentro de sus límites, la circulé á todos los pueblos de esta demarcacion, y segun las noticias recibidas de algunos de ellos, y otras adquiridas por mí, resulta hallarse albañiles y peones capaces y bastantes de trabajar en las riberas del Tajo, para proporcionar el curso de los barcos por sus aguas, y que el precio medio de sus jornales es el de ocho á diez reales de los primeros, y de tres á cuatro de los segundos, mas ó menos segun la capacidad de cada uno para los trabajos á que hayan de dedicarse. — Dios guarde á V. E. muchos años. Alcántara 5 de diciembre de 1828. — Excmo. Señor. — Mariano Morales. — Excmo. Señor Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda. — Es copia.

NÚMERO 162.

Contestacion del Corregidor de Cáceres, con el mismo objeto que las anteriores.

Ministerio de Hacienda de España. — El Corregidor de Cáceres, á quien hice de Real órden las preguntas que V. S. ha indicado en su instancia de 7 de noviembre último, me dice en 1.º de este mes, que para arreglar las riberas del rio Tajo en la parte que corre dentro de los límites de aquel corregimiento, se puede contar con veinte albañiles, conceptuados en la clase de maestros, con ochenta oficiales y con ciento y setenta peones, siendo el precio medio del jornal de los primeros doce reales, el de los segundos siete, y el de los terceros cinco. De Real órden lo comunico á V. S. para los efectos convenientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 10 de enero de 1829. — Ballesteros. — Señor Don Francisco Javier de Cabanes.

NÚMERO 163.

Contestacion del Corregidor de Talavera, con el propio fin que las tres que anteceden.

Ministerio de Hacienda de España. — De Real órden remito á V. S. la adjunta copia de un estado que me ha dirigido el Corregidor de Talavera, en que se manifiestan los albañiles y peones que hay en los pueblos de aquella jurisdiccion, á fin de que V. S. haga de esta noticia el uso que estime conveniente. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 16 de enero de 1829. — Ballesteros. — Señor Don Francisco Javier de Cabanes.

Estado que manifiesta los albañiles y peones que tienen los pueblos de la jurisdicción de esta villa, para cumplir con lo prevenido por el Excmo. Señor Ministro de Hacienda en su orden del 15 de noviembre último, y son á saber:

PUEBLOS.	Maestros.	Oficiales.	Peones.	Jornales de los Maestros.	Idem de los Oficiales.	Idem de los Peones.
				Rs.	Rs.	Rs.
Talavera de la Reina.....	2	16	60	16	12	6
Pepino.....	»	»	2	»	»	»
Lucillos.....	»	»	15	»	»	»
Calera.....	1	5	20	»	»	»
Valdelacasa.....	»	3	25	»	»	»
Gamonal.....	»	»	10	»	»	»
Casar del Ciego.....	»	»	4	»	»	»
Garvin.....	»	3	9	»	»	»
Cazalegas.....	»	»	12	»	»	4
Montearagon.....	»	»	10	»	»	»
Peraleda de Garvin.....	»	»	12	»	»	5
Navalmoralejo.....	»	1	4	»	8	4
Carrascalejo.....	»	2	20	»	10	6
Cerralbo de Talavera.....	»	»	14	»	»	4
Puerto de S. Vicente.....	»	»	15	»	»	4
Nava de Ricomalillo.....	»	3	16	»	12	6
Mohedas.....	»	3	35	»	9	4
Aldea nueva de S. Bartolomé.....	»	1	»	»	9½	»
Puebla nueva.....	»	4	25	»	12	4
Aldea nueva de Valvarroya.....	»	2	10	»	10	5
Velvis de la Jara.....	»	1	»	»	10	»
Estrella.....	»	»	6	»	»	»
Sevilleja.....	»	3	21	»	»	»
Castañar de Ibor.....	»	2	80	»	10	5
Herencias.....	»	»	8	»	»	5
Robledo de Mazo.....	»	2	»	»	8	»
S. Bartolomé.....	»	2	8	»	10	5
Totales.....	3	53	441			

Talavera 11 de enero de 1829. = Licenciado Juan de Mena y Valenzuela. = Es copia. =

NÚMERO 164.

Fórmula de las instrucciones para los Corregidores ó Alcaldes mayores de Toledo, Talavera, Trujillo, Garrovillas, Plasencia y Alcántara para el desempeño de la comision que se les encargó á consecuencia de la exposicion del número 157, relativo á las obras necesarias para la navegacion del rio Tajo.

1.^a El Señor Corregidor ó Alcalde mayor de (tal punto) encontrará en el adjunto cuaderno el croquis ó representacion de la parte del rio Tajo que pertenece á su jurisdiccion, y en el que está comprendida la indicacion de las obras que hay que verificar en dicho rio, expresada en (tantas) láminas, de las cuales la última de ellas, hace ver en general, á lo que se reducen las diferentes clases de obras de que se hace mencion en el croquis.

2.^a Debiéndose empezar las obras del Tajo en la próxima primavera, se ha creido del caso anticipar el conocimiento de ellas en los diferentes distritos de sus riberas, á fin de que los maestros de obras, los estajistas, ó bien cualesquiera clase de personas, puedan examinarlas y disponerse á hacer las proposiciones oportunas para su construccion.

3.^a Mas adelante se pasará aviso al Señor Corregidor ó Alcalde mayor (de tal parte) del punto y dia en que se hallará en él el arquitecto encargado de las obras del expresado rio Tajo Don Agustín Marco Artu, para oír las proposiciones que le hagan los estajistas, darles las explicaciones que juzgen necesarias, y convenir en el precio y tiempo en que deben ser construidas las expresadas obras.

4.^a Con este fin el Señor Corregidor ó Alcalde mayor se servirá hacer pública la coleccion de estos croquis ó instrucciones, pondrá estas de manifiesto, é invitará á los maestros y estajistas de su jurisdiccion á que las examinen, por si gustan hacer con el tiempo proposiciones para su construccion.

5.^a El Señor Corregidor ó Alcalde mayor de (tal punto) se servirá manifestar á las personas que traten de enterarse del objeto de este escrito, que las dimensiones de los carrerones, portones, esclusas y canales laterales se dispondrán de manera que puedan pasar barcos de vapor que tengan sobre 16 ó 18 pies de latitud, sin las ruedas, y 70 de longitud, los que calarán despues de cargados de 28 á 30 pulgadas, y cuyo cañon de chimenea levantará unos 16 pies sobre la superficie del agua.

El Señor Corregidor de Toledo deberá tener presente que está determinado que el paso de los barcos se verifique por la accequa practicada por el mismo, arreglándola al efecto, como se expresa en las láminas 8.ª y 9.ª

NÚMERO 165.

Edictos expedidos por los Corregidores ó Alcaldes mayores de Toledo, Talavera, Trujillo, Garrovillas, Plasencia y Alcántara, á consecuencia de habérseles circulado por la Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda, y de Real orden, las instrucciones contenidas en el número anterior inmediato.

Edicto del Corregidor de Toledo. Don Antonio Maria Navarro y Jimenez, del Consejo de S. M., su Oidor honorario de la Real Chancillería de Valladolid, Subdelegado de Montes y plantíos, de Mostrencos, de Pósitos, de Mesta, de la Real carreteria, de Caza y Pesca, principal de Policia, Asesor nato de Rentas, Corregidor, Justicia mayor de Toledo, su tierra, pueblos de los montes y demas de la jurisdiccion. — Hago saber á este vecindario y demas pueblos de mi jurisdiccion y partido: Que por Real orden de 8 del corriente se me manda hacer publicar el nuevo reconocimiento del rio Tajo que está practicando el arquitecto Don Agustin Marco Artu, emprendiendo la navegacion del expresado rio en un barco que salió de Aranjuez el referido dia 8 con direccion á la ciudad de Lisboa; todo con el objeto de llevar adelante esta navegacion, y que se cumplan los benéficos y paternales deseos de S. M., que no aspira á otra cosa que á proporcionar la felicidad de sus pueblos, facilitando los medios de que la agricultura, industria y comercio florezcan como manantiales de toda riqueza.

El querer yo persuadir las grandes ventajas que de la navegacion del Tajo deben resultar al comercio, agricultura é industria, no solo de las provincias linitrofes al expresado rio, sino tambien á las demas del reino, seria ofender la ilustracion de los habitantes de los pueblos á quienes me dirijo. La cómoda exportacion de los abundantes frutos de todas especies con que se halla enriquecida la Peninsula; la de sus manufacturas y de los articulos de comercio, asi como la importacion de los que carece, hará que todo prospere; que no se aproxime la miseria, y que el labrador, el artesano y el comerciante respectivamente se dediquen con confianza á conseguir el premio de sus desvelos y tareas. Cuantos sacrificios se hagan, cuanto mas interes se tomen los hacendados, ricos, propietarios y comerciantes en esta empresa tan útil y grandiosa, deberá tener tanto mas impulso; y por lo tanto las corporaciones y particulares se llenarán de gloria, contribuyendo á la realizacion de ella; y el emplearse en practicar las obras que necesita será una demostracion del interes que se toman en el bien del Estado: si llevado de este, y en el concepto de que cualquiera contrato que se verifique respecto de las expresadas obras será religiosamente cumplido, algunas de dichas corporaciones ó particulares quisiesen ajustar el todo ó parte de aquellas, podrá acudir al propietario del privilegio de la navegacion Don Francisco Javier de Cabanes, que habita en Madrid casas nuevas de santa Catalina del Prado, segun se dispone por dicha Real orden; todo sin perjuicio de avisar con anticipacion, como lo haré, del dia del regreso del arquitecto Marco Artu, para que con presencia de los pliegos de condiciones que presente, se formalicen los que por falta de este esencial requisito estén pendientes. — Y para que llegue á noticia de todos mando fijar este en los pueblos del partido y en esta ciudad de Toledo á 26 de abril de 1829. — Antonio Navarro.

Edicto del Corregidor de Talavera. Don Juan de Mena y Valenzuela, Corregidor por S. M. de esta villa de Talavera Oc. — Hago saber á todos los vecinos de ella, que por Real orden de 8 de abril último se me manda publicar el nuevo reconocimiento del Rio Tajo, que actualmente se halla practicando el arquitecto Don Agustin Marco Artu, en un barco que salió de Aranjuez el expresado dia 8 con direccion á Lisboa. Las grandes ventajas que del feliz éxito de esta tan útil como necesaria empresa han de resultar directa é inmediatamente, tanto en los pueblos linitrofes al expresado rio Tajo quanto á toda la Peninsula, que al paso que abunda por un efecto de la divina Providencia de frutos de todas especies, manufacturas é infinitos articulos de comercio, carece desgraciadamente de numerario por la falta de salida de estos efectos, á motivo de los crecidos gastos que ocasiona la conduccion de ellos por tierra de unas provincias á otras y mas á otros Reinos, cuyas dificultades quedarán vencidas tan luego como tenga efecto la conduccion por medio de la navegacion, deben estimular á todos los hacendados, propietarios y comerciantes, labradores y artesanos á emplearse en practicar las obras que se necesitan para el feliz resultado de esta empresa: porque á la verdad ¿qué mas gloria podrá adquirir una corporacion ó vecino particular que contribuir con sus facultades intelectuales y físicas á la prosperidad de todos sus convasallos, cual resulta, segun queda demostrado, de la realizacion de este proyecto? Estos mismos deseos ocuparon sin duda alguna el benéfico y paternal corazon del Rey N. S. (que Dios guarde), al expedir su Real Decreto de 18 de agosto del año último para que tuviese éxito esta empresa, que aunque proyectada á aun principiada por los Señores Reyes Don Carlos II, Don Felipe V y Don Fernando VI, estaba reservada para mayor gloria de nuestro actual Monarca el Señor Don Fernando VII (que Dios guarde). Asi, pues, si alguna corporacion ó particular, bajo la firme inteligencia de que cualquiera contrato que se verifique respecto de las expresadas obras será religiosamente cumplido, quisiese ajustar el todo ó parte de aquellas, podrá acudir al propietario del privilegio de la navegacion, segun lo dispuesto por dicha Real orden, Don Francisco Javier de Cabanes, que habita en Madrid casas nuevas de santa Catalina del Prado. Esto sin perjuicio de hacer presente al público, como lo haré, el dia que haya de regresar á esta villa el expresado arquitecto Marco Artu, para que con los pliegos de condiciones que presente se formalicen los que por falta de este

esencial requisito están pendientes. Y para que llegue á noticia de todos he mandado fijar el presente en el sitio público de costumbre de esta villa. Dado en Talavera á 4 de mayo de 1829.—Licenciado Mena y Valenzuela.—Por su mandado Antonio Manuel Humanes.— Es copia.—

Edicto del Corregidor de Trujillo. Don Cirilo José Blanco, Corregidor, Capitan á guerra y Subdelegado de todas Rentas Reales, Pósitos, Montes y Plantíos de esta ciudad de Trujillo y su partido por S. M. &c.—Hago saber á cuantos el presente vieren que, en virtud de Real orden comunicada en 8 del corriente por el Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, se me manda hacer notorio, como por el arquitecto Don Agustín Marco Artu se está practicando nuevo reconocimiento del río Tajo, á cuyo fin emprendió la navegacion del expresado río el citado día 8 en un barco que salió de Aranjuez y se dirije á la ciudad de Lisboa, para que se lleven á efecto los beneficios deseados del mejor de los Monarcas, que solo mira á la felicidad y prosperidad de sus vasallos, que sin duda van á conocerse con la navegacion del Tajo, por las grandes ventajas que resultarán indudablemente al comercio y á la agricultura é industria, como puede conocer aun la persona mas estúpida; por lo que no puedo menos de invitar á las corporaciones y particulares, hacendados, comerciantes y propietarios que, si quieren manifestar el interes que deben tener por el bien del Estado, se empleen en contribuir á que se realice la referida empresa, seguros de que si les acomodase ajustar el todo ó parte de aquellas obras, podrán acudir con toda seguridad al propietario de dicho privilegio Don Francisco Javier de Cabanes, residente en Madrid casas nuevas de santa Catalina del Prado; seguros de que serán cumplidos con la mayor exactitud cuantos contratos se celebren; y tan luego como se verifique el regreso del arquitecto Marco Artu daré aviso con la debida anticipacion, para que, poniendo á la vista de todos el pliego de condiciones que presente, pueda servir de norte. Trujillo 13 de abril de 1829.—Cirilo José Blanco.— Es copia.—

Edicto del Alcalde mayor de Garrovillas. Don Mariano Monte, &c. &c. &c.—Hago saber á esta villa y pueblos de su distrito y jurisdiccion: Que, á consecuencia de Real orden de 8 del corriente, se manda publicar el nuevo reconocimiento del río Tajo, que se halla practicando el arquitecto Don Agustín Marco Artu, comenzando la navegacion en un barco que salió de Aranjuez en el mismo día 8 en direccion á la ciudad de Lisboa, con el objeto de no demorar tan interesante proyecto, y que se cumplan estrictamente las beneficios é interesantes miras de S. M., siempre solicito en procurar la dicha y engrandecimiento de los pueblos que la divina Providencia ha puesto bajo su paternal cuidado; si en algun tiempo el atraso y falta de ilustracion han sido causa de que se ignorasen los verdaderos medios que proporcionan á la sociedad el bien estar de sus individuos, ya en el día, afortunadamente removidos todos los obstáculos á impulsos del ilustrado Gobierno de S. M., nos ha hecho conocer aquellos demostrativamente, hasta un punto de vista, que no se oculta al menos perspicaz. Tales han sido los felices progresos de las ciencias exactas, que nos enseñan á buscar en la naturaleza los inmensos tesoros con que invita á la felicidad, rebosando el precioso suelo de nuestra Peninsula abundantes y diversos frutos con notable exceso á lo necesario para el consumo de sus moradores; solo faltaban los medios fáciles de la exportacion de los sobrantes para reanimar la agricultura y fomentar el comercio. Los canales y rios navegables proporcionan este resultado, que por tan conocido omito demostrar. Por eso la sabiduria del Rey N. S. nunca mejor que ahora ha previsto que era la ocasion de dar á sus pueblos una nueva prueba de su soberana solicitud, impeliendo con la mayor energia un proyecto tantas veces comenzado por sus dignos predecesores, y que, segun las palabras mismas del Real Decreto de concesion del privilegio, estaba reservada esta gloria para su reinado.

En tales circunstancias, y en el firme supuesto de que todo contrato que se realice relativo á las obras referidas, será cumplido religiosamente; si alguna persona ó corporacion quisiesen ajustar el todo ó parte de aquellas, podrá acudir al propietario del privilegio Don Francisco Javier de Cabanes, que habita en Madrid casas nuevas de santa Catalina del Prado, segun se previene en la insinuada Real orden; sin perjuicio de avisar anticipadamente el dia del regreso del Marco Artu, para que, en vista de los pliegos de condiciones que exhiba, se formalicen los que puedan estar pendientes. Y para que llegue á noticia de todos se fija éste. Garrovillas de Alconetan y abril 29 de 1829.—Mariano Monte.— Es copia.—

Edicto del Corregidor de Plasencia. D. Manuel Gomez Borja, Corregidor, Justicia mayor, y Subdelegado de Rentas Reales, Pósitos, Montes, Caballería, Pólicia y demas ramos de esta ciudad y partido de Plasencia &c. &c.—Hago saber á todos los habitantes de esta ciudad y partido: que por Real orden de 8 del corriente se manda publicar el nuevo reconocimiento del río Tajo, que desde dicho día practica el arquitecto Don Agustín Marco Artu, que con un barco seguirá su navegacion hasta la corte de Portugal, para facilitar y arreglar la gran empresa de la citada navegacion. Este proyecto, tan propio del piadoso corazon del Rey N. S. es la prueba mas patente y elevada de los continuos desvelos con que S. M. aspira á proporcionar la felicidad y prosperidad general de sus provincias á costa de sacrificios; y sin que las dificultades y obstáculos que presenta la rápida y tortuosa corriente del referido río, detengan los generosos efectos de su Real beneficencia. Todos los pueblos de España experimentarán las mayores ventajas; pero los mas inmediatos serán mas beneficiados ¿y quienes son éstos? Los de Extremadura y Castilla; y especialmente Plasencia y su partido están destinados por la divina Providencia á ser los primeros espectadores y los especuladores mas interesados de la referida empresa. Es evidente que los vecinos de esta ciudad y de su corregimiento disfrutaran la localidad mas inmediata al río navegable; y por lo mismo están obligados á contribuir con mayores esfuerzos á que se realicen pronto y bien las disposiciones adoptadas por S. M. al intento. ¿Necesito explicarme mas para convencerlos de que la navegacion del Tajo es totalmente útil? Creo que no: las repetidas pruebas que tengo de vuestra laboriosidad y de vuestro acrisolado amor al mejor de los Monarcas, me inclinan á creer que todos

contribuireis á porfía para que se concluya y perfeccione dicho proyecto Real, que debemos mirar con el mayor interes; y como perpetuo y abundante manantial de riquezas que auxiliarán escesivamente á la agricultura, artes, industria y comercio. Los contratos que para este fin se hicieren, serán cumplidos religiosamente. Las corporaciones y personas que intenten realizarlos, se dirijirán á Don Francisco Javier de Cabanes, que habita en Madrid casas nuevas de santa Catalina del Prado. A su tiempo avisaré la llegada del arquitecto Marco Artu; y para los fines conducentes se fija el presente en los pueblos del partido y en esta ciudad. Dado en Plasencia á 19 de abril de 1829. = Manuel Gomez Borja. = Por mandado de S. S. = Ventura Delgado Garrido. = Es copia. =

Edicto del Alcalde mayor de Alcántara. El doctor don Mariano Ambrosio Morales Sanz, Cía y Manso, Abogado de los Reales Consejos, Corregidor y Alcalde mayor de este gobierno, villa y partido de Alcántara; Presidente de su muy noble y leal Ayuntamiento: Subdelegado de todas Rentas, de la Mesta, Pósitos, Montes y Plantíos, y de Policia en el mismo: Capitan de infanteria: condecorado con varias Cruces de distincion por acciones de guerra, y declarado Benemérito de la Patria por la gloriosa de la Albuera, &c. = Hago saber á todos los vecinos de esta villa, y á los demas que habitan los pueblos de mi jurisdiccion y partido, que siéndoles ya manifiestos los benéficos y paternales deseos de S. M. en las soberanas disposiciones que he circulado relativas á la *navegacion del rio Tajo*; no cumpliria con mi deber si no escitase el celo de las corporaciones y particulares al logro de tan grandioso objeto; ni cumplirían ellos si no procurasen por todos los medios posibles reunir sus esfuerzos á los del mas amado de los Monarcas, y á los del digno gefe de la empresa el Brigadier don Francisco Javier de Cabanes.

El campo que de nuevo se abre á la prosperidad de la provincia de Extremadura, y aun á todas las del reino con las nuevas comunicaciones que ha de facilitar la navegacion en un rio que casi atraviesa la Peninsula, es un estimulo demasiado poderoso para inflamar por si solo, sin necesidad de otras reflexiones, á los amantes de la prosperidad pública y de las glorias de su Patria. Por tanto, me abstendré de manifestar las grandes ventajas que resultarán á la agricultura, á las artes y al comercio, manantiales fecundos de prosperidad de que tanto necesita hoy la desgraciada provincia de Extremadura. Para sacarla, pues, de tan miserable situacion, es preciso que las corporaciones, ricos hacendados, capitalistas, comerciantes, y todos cuantos la habitan, contribuyan con sus esfuerzos á remover los obstáculos que impiden la proyectada navegacion, presentándose á tomar á su cargo el todo ó parte de las obras que han de construirse para ello: en la inteligencia de que el arquitecto don Agustin Marco Artu, que habrá de llegar dentro de pocos dias á este punto á bordo del barco Antonelli, está autorizado para oír las proposiciones que se le hagan; y en el seguro concepto de que cualquiera contrato que se verifique relativo á las expresadas obras, será religiosamente cumplido por los empresarios.

Yo confio que los esfuerzos de nuestro amado Soberano no se harán estériles en el partido de mi mando, y que todos sus habitantes unirán los suyos á los de un Rey que se desvela y afana en proporcionar la felicidad á sus pueblos. Alcántara 1.º de mayo de 1829. = Mariano Morales.

NÚMERO 166.

Noticias acerca del estado en que actualmente se halla la navegacion del rio Tajo en la parte comprendida entre Villabella y Lisboa, con otros pormenores interesantes relativos al mismo objeto.

El rio Tajo es navegable en la actualidad desde Lisboa hasta Villabella, punto inmediato á la frontera de España; pero por medio de barcos de diferentes dimensiones y construccion, con arreglo al punto á que los mismos son destinados, á saber:

Hasta Villafranca en barcos denominados *cazilheiros*, capaces de 700 á 750 quintales, que son de los mayores que navegan el Tajo, y que se emplean en este tráfico tanto en verano como en invierno, valiéndose para ello tan solamente del viento y de las manos.

Hasta Vallada en barcos denominados *fragatas*, capaces de 300 á 600 quintales que siguen en magnitud inmediatamente á los *cazilheiros*, pero que tienen quilla y navegan como aquellos en verano é invierno, siempre que pueden aprovecharse del viento ó de las mareas.

Hasta Santarén en barcos de quilla menores que las *fragatas*, ó en barcos chatos capaces de menos de 200 quintales, que en invierno navegan facilmente con viento ó con la marea. En cuanto al verano, en atencion á la disminucion de aguas que experimenta el rio, solo hay seguridad de navegarlo en barcos chatos, que en algunos trechos hacen su viaje por medio de la *sirga*.

Hasta Abrantes tan solamente en barcos chatos, asi en invierno como en verano, pero con menos facilidad en esta última estacion desde Santarén arriba, con motivo de la disminucion de aguas.

Hasta Villabella únicamente por medio de barcos chatos que emplean raras veces la vela y comunmente la *sirga*, pero que experimentan dificultades por ser muy malos los caminos destinados á este servicio (a).

En tiempo de la guerra de la Peninsula se emprendieron algunos trabajos para habilitar la navegacion del rio Tajo; pero no con mucho provecho. Como en aquella época fue preciso aprovechar este medio para las conducciones de viveres y pertrechos para el ejército Anglo-Lusitano, se hizo necesario emplear los barcos de quilla desde Lisboa hasta Vallada y Escaropim, en cuyos

(a) Muchos de los trozos del camino que sirve para este objeto, son de los que mandó construir el mismo Antonelli en el siglo XVI.