NA

VEGA-

CION

A-261

UY-RA

6L/H.

Patan No 314185.6

64 f 8

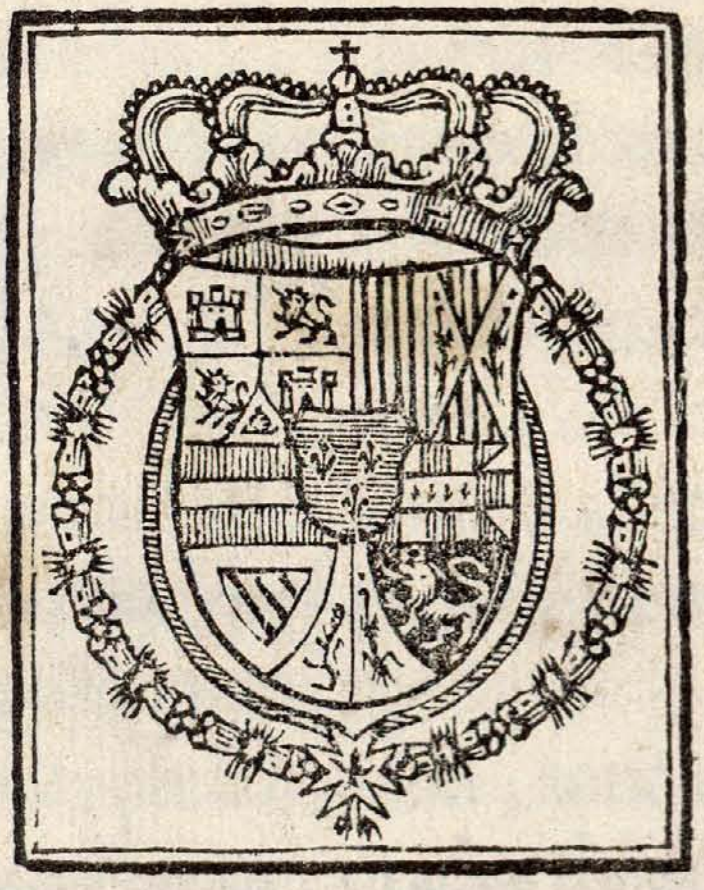
R

Foto la ficha

R. 43234

BIBLIOTECA COMPLUTENSE DE MADRID
Universidad Complutense de Madrid

A-261



BIBLIOTECA REGIONAL DE MADRID
Comunidad de Madrid

EL laſtimoſo eſtado, à que llegò Madrid los años de mil ſetecientos cinquenta y tres, y cinquenta y quatro, por la eſcasèz de Carbòn, Leña, y toda ſuerte de Maderas, y la coſtoſa conduccion de Granos, y Frutos; la deſgracia de las Provincias de treinta leguas, con la preciſion de traher ſus Naturales muchos de eſtos generos en lo riguroſo del Hibierno; y la prudente conſideracion de que ſi no ſe ocurre à eſte daño, ſerà mayor cada dia, y obligarà à ſacar la Corte de ſu centro; diò motivo à que, por medio unico, propuſieſſe à S. M. Don Carlos de Simon Pontero la Navegacion de Tajo, deſde ſu nacimiento, haſta Talavera, para que dandole comunicacion por Xarama, y Manzanares, tuvieſſe Madrid con abundancia los frutos, y generos neceſſarios à ſu ſubſiſtencia, ſin gravar à las Provincias confinantes.

Eſta primera Repreſentacion, aunque ſin otro adorno, que el de unos Planos, tirados theoricamente, mereciò piadoſa acogida en el conſtante deſeo de ſu Mageſtad, de facilitar los mayores alivios à ſus Vaſſallos; y permitiò, que ſe examinaſſe con el cuidado, y detencion, que de juſticia merece un aſſunto, en que tanto intereſſa eſta Monarquìa.

De hecho, fueron nombrados para reconocer formalmente el curſo de los Rios, ſu delineacion, altura de aguas, y diſpoſicion del terreno, Don Joſeph Briz, y

Don

Don Pedro Simò y Gil, Aſſociados de Don Miguèl Fernandez Olmo, Practico del Paìs, à cuyo fin ſe les diò una Inſtruccion muy circunſtanciada; y en ſeis meſes y medio de viage, de que eſcribieron un Diario muy ſingular, cumplieron ſu comiſsion, de manera, que no quedò que apetecer mas examen, para formar idèa cierta, y ſegura en los progreſſos de eſta Obra.

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

Eſtos Planos ſe reduxeron à medida mas acomodada, y manejable; uno de ſolo Tajo, y Guadiela, deſde ſu nacimiento, haſta Talavera, ſujeto à eſcala de cinquenta y ocho leguas por camino derecho; y otro de Xarama, y Manzanares, à nueve leguas, deſde el Real Sitio del Pardo, haſta Aranjuèz; otro de eſte Real Sitio; otros de los Baños de Trillo, y Sacedòn; otro de los que deben hacerſe de fabrica en Manzanares, al frente de

Ma-

Madrid, para la ſalud pùblica, con canal ſubalterno para Lavaderos; otro de la demarcacion del Obiſpado de Cuenca, para demoſtrar, que hecha eſta Navegacion, es facil comunicarla, y eſtenderla al Mediterraneo por el Rio Jucar; y finalmente, el de los Ingenieros Flamencos Don Carlos, y Don Fernando Grunemberg, que en la menor edad del Señor Carlos Segundo, propuſieron el canal de Manzanares, levantando Plano formal de eſte Rio, y el de Xarama.

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

S. M. la admitiò con benignidad; y deſpues de un maduro, sèrio, y detenido examen, por Decreto de 4. de Julio, vino en aprobarla, con ſeñas muy propias de ſu benevolencia; y para ſu execucion ſe declarò Protector de la Obra, y mandò ſe hicieſſe eſta por Compañia, y que ſe intereſſaria en cinquenta mil, ò mas peſos, para que ſe alentaſſen ſus Vaſſallos con eſte exemplo, y que la fomentaria por todos los medios propios de ſu ſoberanìa, que ſe le propuſieſſen, con otras demoſtraciones, y eſtimulos, que acreditan ſu deſeo de aliviar à las

Pro-

Provincias, hacer felìz à la Corte, y dàr eſte fomento al Reyno, para que imponiendoſe los muchos Capitales muertos, circùle la ſangre extravenada à beneficio de la Sociedad.

Y haviendo confiado eſte encargo al miſmo Don Carlos de Simon Pontero, ſe expondràn, como por extracto de ſu Obra, interin ſe dà à la Prenſa, los fundamentos mas principales, que ha tenido preſentes S.M. para eſta reſolucion, à fin de que, informados los Naturales del Reyno, acudan à ſubſcribirſe en el Libro de la Compañia, que eſtà formado, en que los Reyes nueſtros Señores ſon los primeros que la autorizan.

ORIGEN, Y CURSO DE TAJO y Guadiela.

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

Deſ-

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

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

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

Guadamajud cruza de Sur à Norte. Nace immediato à Jucar, y se estrecha tanto con èl, que su comunicacion consiste en romper un pequeño montecillo de dos-

cientos passos. Entra en Guadiela, junto à Poyos, con el Rio mayor de Huete, à quien se incorpora tres leguas antes. Su caudal de agua no es considerable; pero puede tomarla de Jucar, ò de otras muchas Fuentes, y proporcionarse su corriente para la Navegacion, si se pensasse en dar comunicacion à Guadiela con el Mediterraneo.

Manzanares trahe en el Pardo sobrada corriente, para que formando alli el canal hasta Vacia-Madrid, siga la Navegacion por Xarama, ò por canal hasta Aranjuez. Y siendo esta la unica Obra en que necesita el Arte ayudar mas à la naturaleza de las corrientes, no debe ya dudarse su practica, à vista de tantos reconocimientos, desde el Reynado del Señor Phelipe Segundo, por los Ingenieros de mayor opinion, que la hacen incontextable.

FUNDAMENTO PRIMERO.

EN la Representacion para S. M. se expuso, como primer fundamento, que era natural la idèa publica de la Navegacion de estos Rios. Y con razon; pues considerada la perpetuidad, y cantidad de las aguas, y las montañas, de que trahen su origen, se ve, que por naturaleza estàn dispuestas à una Navegacion inalterable.

La perpetuidad de las aguas, porque no hai exemplar de haberse agotado sus manantiales; y la cantidad, porque en los meses de la mayor baxa de Rios, navegan

vi-

vigas de un peso immenso por estos; y será mas consistente, aumentandoles una tercera parte mas de agua, por los medios practicos, que los Ingenieros refieren en sus observaciones, aunque no necesitan mas aguas.

Y finalmente, porque no tratandose de variar el curso que trahen, sino de mejorarle con obras sencillas de limpias, y mondas, à vista de que las aguas hacen su camino natural con la debida proporcion en su descenso, sobran las nivelaciones de las alturas del terreno, de que suele nacer la desconfianza en la execucion de estas Obras.

SEGUNDO.

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

Es bien notorio al Público, que en los años de mayor calamidad, señaladamente los de mil setecientos cinquenta y tres, y cinquenta y quatro, se viò Madrid en el mayor conflicto, por falta de Leña, y Carbon, no menos que de Granos, y que los portes hicieron intolerable su compra. Para que no lo fuesse tanto, pareciò indispensable gravar à los vecinos de treinta leguas, à que traxessen estos frutos, y generos en lo riguroso del Hibierno, con los bagages, y acarretos de sus labores, y tra-

ficos. Fue immenſo el daño que experimentaron ; y con haver perdido millones la Junta de Abaſtos en la venta , perdieron mas los Vaſſallos , con el abandono de ſus labores , y mayor coſte en la conduccion , que ſe hizo gavela en los mas Pueblos para ſus Repartimientos.

Como es indiſpenſable ſuceda lo miſmo en años de igual eſterilidad , y cada dia es preciſo conducir el Carbon à mayor diſtancia , porque los montes immediatos eſtàn inutiles , por la repeticion de cortas immaturas , piden de juſticia los Naturales de eſtas Provincias la providencia oportuna à ſu deſahogo. Y no haviendo otra , que la de la Navegacion , porque entonces vendrà la Leña, Carbon , y Maderas à menos coſta , y de mayores diſtancias , es de juſticia la reſolucion de ſu Mageſtad , y faltarìa el equilibrio de ſu ſoberanìa , ſi no acudieſſe con mano igualmente piadoſa à los Labradores , y Mendìgos , que à los vecinos de Madrid en ſus urgencias. Eſte es el principal motivo , que empeña à fomentar eſta obra à los que mandan , y goviernan la Monarquìa , y eſte el que debe alentar à los Miniſtros , y Jueces del Reyno , para que contribuyan con ſus providencias , y auxilios à una importancia , de que pende la ſubſiſtencia de la Corte en ſu centro , antes que la neceſsidad de otros años obligue , à que por falta de los frutos , y generos mas groſeros , lloren eſtas Provincias , y giman otras los traſtornos de ſu mudanza , que ſe mira bien cercana.

TER-

TERCERO.

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

A la verdad este es el punto, que llama la atencion del Público. Y para hacerle mas perceptible, se apuntaràn algunos de tantos convencimientos, como produce cada uno de los frutos, y generos, que es indispensable con-

conducir à Madrid, y transportar de unas Provincias à otras por los Rios.

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

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

A veinte y una leguas por tierra corresponden treinta por agua. La Barca mas perezosa camina diez leguas al dia, y considerandola uno para la carga, y otro para descargarse, son ocho dias precisos, y dos mas de descan-

canso voluntario, ò parada. Necesita dos hombres que la goviernen, y una mula para que la tire à sirga; será excesivo un jornal de cinco reales à los Barqueros, y otros cinco para el de la mula, y su pienso; hacen assi quince reales diarios, y todos componen ciento y cinquenta; reducidos à maravedis, son cinco mil, y estos entre dos mil compañeros, ò arrobas, toca à dos maravedises y medio por cada una. Aumentese aora la conduccion desde la Carbonera hasta la Barca, que no todas las cortas se podràn hacer à la margen de los Rios, y pongase una con otra à dos leguas de distancia, (que en los quarenta años primeros es imposible) y à tres maravedis por legua, y arroba, son seis maravedis, que aumentados à los dos y medio, suman ocho maravedis y medio. Serà uno este porte, que el de dos reales y medio? por ventura no hay dos reales y quartillo de diferencia de porte à porte? Y si costando al Abastecedor veinte y un quartos de porte cada arroba, la dà à treinta, què utilidades producirà à la Navegacion solo este genero, costandole un quartillo, y dandole à dos reales, aun quando se consideren treinta reales por viage à la fabrica de la Barca?

Si esto es assi à veinte y una leguas de distancia, què serà à treinta, ò quarenta, como sucederà indispensablemente antes de tres años, si no viene por agua?

El consumo de Madrid se acerca à tres millones de arrobas de Carbon de Encina, y un millon de Brezo en cada año. El de Toledo, y su Tierra, Aranjuèz, Ocaña,

y otros Pueblos, no dexa de ser considerable. Vea, pues, el Público, si le trahe utilidad el pensamiento, y consideren los Accionistas, si sus Capitales asseguran fondo cierto en solo un genero para unos Intereses porporcionados.

La madera de Sierra, en que entran medias varas desde treinta à cinquenta pies; pies quartos de las mismas medidas; tercias, viguetas; maderos de à seis, ocho, y diez; tablones, tablas de nueve, y siete, y tablas ripias, sale de porte el pie en quadro à dos reales, hecha la quenta con toda exactitud por examen de Maestros, y Abastecedores de Almacenes por mayor. Y en este mismo capitulo se darà una idèa al Público del numero, y cantidad de consumos, para que se entere mas bien de las utilidades, que dexaràn los portes por agua. La madera de Cuenca es de mas calidad, y mayor coste; y sin embargo, traida por los Rios en largo, ò arreglada ya à medidas para cada obra, ò cada Maestro de Carpintería, (que les serìa mas util) no passarà de dos reales de compra, y porte, y ganarà diez quartos por pie quien la conduzca.

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

Lo mismo sucede en la madera de Coches, Galeras, y Carros, en que entra el Fresno, Encina, Alamo blanco, y negro, Haya, y Pino, de que abundan los mon-

tes

tes de Toledo, y toda la Rivera de Tajo, y Guadiela, desde Bolarque hasta Peralejos, y Beteta. Y aun por conducirse algunas de estas classes à mayor distancia, sale à dos reales y medio la arroba.

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

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

La Leña gruessa, y delgada, que consume Madrid, y estos Paises para Cocinas, Hornos, Tintes, y Fabricas, es immensa, y sería mucho mas, si no hicieran intratable su compra los portes, pues en Madrid cuesta cada arroba à real y medio una con otra, cuyo precio se debe casi todo aplicar à la conduccion, porque la materia de suyo es despreciable. Fondo es este, que trahi-

da la Leña con Barcas, dexará mucho producto, dandola por una mitad menos de lo que hoi cuesta, y escusaria mucho Carbon, con no poco alivio de los Pobres.

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

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

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

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

El ingreſſo de Piedra en Madrid, y demás Paiſes, es tal, y el que ſe aumentará con la baxa de portes, ſubirá à tanto, que paſſará de tres millones de pies cubicos, y en ellos intereſſará la Navegacion mucho mas que en las maderas. Quien havrá entonces, que en lugar de Cal, Ladrillo, y Piedra ſuelta, no fabrique ſus caſas de Piedra de Silleria? qual ſerá el adorno de los edificios, y quan otra ſu conſiſtencia?

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

Cada millar de Ladrillo de la Rivera, pueſto en la Fabrica, cueſta doſcientos y treinta y cinco reales, y diez maravedis; ochenta reales cueſta de porte el de Galapagar. El de Mocejon, que diſta nueve leguas, y eſtá caſi à la orilla de Tajo, cueſta à doſcientos, y quarenta reales el porte de cada millar: el de Porcal à quatro leguas, à ciento y cinquenta; y la Baldoſa, à ciento y ochenta: el de Mejorada, à tres leguas, ciento y veinte reales el porte, y la Baldoſa ciento y ſetenta: y el de los Tejares de Santa Barbara à ciento y cinquenta reales el millar. Conſidereſe aora, que de eſtas claſſes de Ladrillo hai, y ſe harán à la orilla de los Rios, quantas convengan; y que aun trahido á veinte leguas de diſtancia, coſtarán los portes menos de una mitad, y en las Fabricas habrà en la compra la

misma ventaja. Los consumos passan en Madrid, y su tierra de ocho millones de arrobas: segun el computo, y las utilidades de la Navegacion, serán mas de tres millones de reales; y si se empeña en traherlos, y fabricarlos de su cuenta en parages donde haya leña que quemar á menos coste, que en tierra de Madrid, excederá la utilidad à la de los portes, y tendrá la misma el particular que se dedique á ello, vendiendose aqui por un tercio casi de lo que hoi cuesta cada millar, con la ventaja del genero, pues son preciosas las fabricas, y tierras de las margenes del Tajo, desde Trillo hasta Talavera, para semejantes fabricas.

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

Sucederá lo mismo en el Pedernal, costando aqui el de Ballecas à diez reales el cargo de quarenta arrobas, trahido de las Canteras de Ballecas; la Cal, que vale hoi à seis reales la fanega, y assi de las demas classes; porque sin embargo de que sea pequeña la utilidad en cada fanega, ò arroba, como se trata de millones de peso, aumenta las utilidades en gran manera.

Se

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

Què se dira, pues, de los Granos necessarios para el consumo de la Corte, que entra por un millon de fanegas de Trigo, y dos millones de fanegas de Cebada?

Vienen estos de las dos Castillas, de veinte à treinta leguas de distancia: reduzcase una fanega con otra, incluyendo la Sagra, y Campiña, à doce leguas de distancia, paga diez y siete maravedis por legua, y fanega. Hecha la exequacion de lo mas que cuesta el Trigo por su mayor peso, y lo menos de la Cebada, sale à seis reales por fanega. Supongase, que del todo de estas dos especies venga la mitad solamente por agua, que con el tiempo vendrán lo menos, de quatro partes tres. Conduce la Navegacion millon y medio de fanegas, que à dos reales

y medio, hacen tres millones, ſetecientos cinquenta mil reales. Habrá quien dude, que intereſſará la Navegacion lo menos dos millones de reales utiles, pagados gaſtos, porteandola por menos de la mitad, que hoi cueſta en Madrid? Suponganſe aora años eſteriles, que hacen ſubir los portes; aunque la Compañia, y Accioniſtas no intereſſen mas, no es mucho mayor el beneficio del Público? Y ſi ſe conſidera la facilidad de proveher à la Corte de veinte, treinta, ò mas leguas de diſtancia, con una pequeña alteracion de precios, qué bienes ſerán los de eſte Pueblo, y quales los de las Provincias diſtantes, que por falta de ſalida, que impide la dificultad de porteallos, no ſacan fruto de la abundancia; y ſi le ſacan, es à coſta de que Madrid pague unos precios intoleraables.

Los conſumos de Garbanzo, Lenteja, Judias, y otras ſemillas, ſon crecidos. Entran los portes por arrobas, y aſsi ſon mucho mas conſiderables. De Campiña, y Sagra no ſe conducen eſtos frutos menos de dos reales una arroba con otra. Aunque la Compañia los traiga à veinte maravedis, dexan una utilidad extraordinaria. Y como las mayores coſechas eſtán vecinas à los Rios, y quando diſten tres, ò quatro leguas, el Labrador los conduce à los Puertos, y Almacenes con ſus miſmos Ganados, y Carros, nunca le ſale al Comercio de Madrid otra cuenta, que la de los Portes del Barcage. Eſto toca à las cuentas ſubalternas del Labrador, y el que ſe acer-

que

que à ellas, no dexará de percibir las utilidades recíprocas que embuelve, y la particular de aſſegurar la venta de una coſecha entera en un dia, con tomar de ſu cuenta el fletamento de una, ò dos Barcas, tranſportando el ſobrante de frutos de ſu coſecha al parage, que mas le acomode para ſus intereſſes, y ganancias. En eſto todos ſe benefician. El Coſechero por el tanto menos que gaſta: el comprador, porque haſta de la utilidad del Coſechero ſaca fruto; y el Publico, porque le coge de entrambos con la abundancia, y el tanto menos à que ſe ſurte.

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

De Aceyte de Alcarria, Mancha, y Sagra, ſe traherán quatrocientas mil arrobas, que ſufre algo mas de porte,

te, por ser genero mas noble, y dará un millon de reales al año.

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

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

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

Cada carga de Vidrio hueco pesa diez y seis arrobas, incluso la Paja, y Angarillas; y catorce arrobas la de Vidrieras. Una carga con otra sale por ciento y veinte reales de porte, en veinte leguas que hai por camino. Tiene

lir precisamente desde Madrid à Aranjuez à horas determinadas de mañana, y tarde, y otras dos, que à el encuentro saldrán de Aranjuez con Cavallos de Posta, que tiren las Barcas por el Canal; esto sin perjuicio de los demás Barcos de gusto, y transporte, que estarán siempre prontos en los dos Puertos para quien quiera fletarlos.

Si se detiene la consideracion en este punto, se hallarán tantas ventajas hácia el particular, y hácia el Comun, que ellas solas asseguren producto bastante, y estimulos mui eficaces para empeñar la mano à la execucion de esta Obra; y se podrá dudar quien interessa mas en que se verifique.

Sucederá lo mismo con Toledo, Talavera, y los Baños de Trillo, y Sacedon, cuyo uso es frequente, y necessario para la salud de tantos enfermos, que dexan de curarse, ò por no estár en estado de ponerse en camino, y sufrir la incomodidad de un viage penoso, ò por no tener con que hacerlo à la precisa costa, que hoi tiene.

Qué se dirá, pues, del producto de Barcos de recreacion en Madrid, Aranjuéz, Toledo, y Talavera? Qué de cien Baños de fabrica para la salud publica? Y qué de la comodidad, y decencia, que ofrecé este pensamiento, à vista del desorden, y trabajos, que en el estado actual se experimentan en los que se ha-

hacen de eſtera en Manzanares ; que ſirven mas de daño , que de provecho , y muchos ſe privan del alivio que neceſsitan , ſujetandoſe à tomarlos en ſus caſas à mucha coſta , y con poco ſuceſſo?

Quanto dexarán à la Compañia quatro mil Labaderos , que ſe fabriquen à la orilla del Canal , ò en otro ſubalterno ? Y quanto contribuye à la ſalud publica eſta idéa , evitando la infeccion , que trahen las aguas de unas ropas à otras por la eſtrechéz del Canal , que forman las Labanderas , y las aguas eſtancadas , de que ſe ſirven , viciadas ya con la inmundicia qne reciben de las vertientes de Madrid. Aſſunto es eſte , que pide tanta detencion para conſiderarlo , como reſolucion para precaverlo.

La verdura es otro renglon de eſpecial nota , por dos motivos igualmente principales. Uno , el de los precios intolerables que tiene , que baxarian à una quarta parte , ſi ſe formaſſen las Huertas en las immediaciones del Canal ; y otro la putrefaccion del eſtiercol con que ſe crian , todo nitro , y todo corruption para la ſalud. O! y quanto han clamado los Medicos ſobre eſto en todos tiempos. Y à la verdad ſe ha de mirar como una de las cauſas mas immediatas de las muertes repentinas , y muchas enfermedades , que en Madrid ſe experimentan , à diferencia de las de otros Paiſes. Mucho remediaria la Navega-

cion,

cion, por la facilidad de traherlas de mayores distancias, en que la abundancia, y bondad de las aguas hiciesse los oficios, que hoi se deben casi à el estiercol con que se benefician.

Las Barcas en diligencia para todos los transitos de la Navegacion, es otro de sus productos considerables, y aumenta la prueba de esta conclusion, en que por mas que se estienda la idéa, y se ponderen sus utilidades, ha de quedar siempre mui corta la pluma.

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

Quan-

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

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

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

Sobre todo, assi lo ha considerado su Magestad, y assi lo explica su resolucion, despues de un informe, y examen tan detenido cometido al Excelentissimo Señor Conde de Aranda, que con varios Ingenieros, no solo ha considerado la facilidad, y possibilidad de la Obra, sino las grandes utilidades, que

trahe-

traherá su execucion à el comun de estas Provincias, y à los particulares, que la faliciten con sus fondos.

QUARTO.

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

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

Menos sirve, que en Castilla la Vieja tengan los Granos el mismo precio, si le hacen subir los portes à cinquenta y seis, ò sesenta reales; y assi de los demàs generos.

Y sobre todo, dexaràn de emplearse en la conduccion millares de Carretas, Bestias de carga, y Carruages, consumiendo en los transitos la Cebada, Paja, y Trigo, que dificulta mas la subsistencia del Vassallo, y à veces con la pena de traher los Carreteros, y Arrieros ocupada una tercera parte del carguío para su alimento, por no

perecer en los tranſitos? No huvo preciſion de eſtablecer por regla, que para el ſurtimiento de eſtos, acudieſſe el pobre Labrador con lo que reſervò para ſu manutencion, y la de ſus labores, indiſponiendoles ſus ſementeras, con abſoluta ruína de muchas labranzas por entero?

Pues en eſto ſe funda la neceſsidad que hai del eſtablecimiento que ſe propone.

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

El exemplo de las Naciones Eſtrangeras, que han aſſegurado ſu reſtablecimiento, y gozan de ſu felicidad con el comercio interior por canales, à viſta del univerſal deſtrozo de la nueſtra, publíca la neceſsidad de eſta providencia, ſin la qual recreceràn los daños de manera, que llegarà tarde el remedio, ſi no ſe executa eſta obra, que ſervirà, como de eſtimulo, y modelo à las demàs Provincias de Eſpaña, para que disfruten las abun-

dan-

dancias, y seguridad, que estas se prometen. Con la Navegacion, no solo se facilita à poca costa el transporte, sino que se aumentaràn los plantíos, regadíos, y ingenios de Fabricas; y el Pais, que es hoy mas desgraciado en España, serà el mas bien poblado, y socorrido de Europa, en veinte años.

QUINTO.

COnsiste este fundamento en ser politica la idéa. Que sea la Politica el reforte mas estable para la conservacion, y aumento de las Monarquías, lo dice el estado de las que hoy florecen, y han florecido en todos tiempos.

No podrà ser politico el mando, que no mantenga en igualdad, y equilibrio las conveniencias reciprocas del Estado. Las de Madrid con las Provincias vecinas, y las de estas con Madrid, deben ser tan unas, que vivan dependientes de las mismas reglas. Politica es mantener, y aumentar la Poblacion, dar fomento à la Agricultura, Fabricas, Comercio, y crianza de Ganados. Todo lo trahe la Navegacion en lo interior, y exterior del Reyno.

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

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

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

Quanto mejoraria la salud pública con un canal de agua corriente para Lavaderos, y los Baños de fabrica, que se proponen? Quantas Casas de Campo se fabricarian, que hiciessen la Campaña hermosa, fertil, y amena? Y que ventajas se asseguraban con las frutas, legumbres, y aves, que en ellas se criarian à las immediaciones de la Corte?

Qual sería la baxa de todo el comestible? Y quan grande el desahogo de este Pueblo, con los Molinos, y y demas Fabricas, y ingenios, à que convida la sujecion de las aguas?

Finalmente, si se lograsse la idéa de regadíos, plantíos, y comunicacion con el Mediterraneo por Jucar: con quanto menor recelo se esperarian años de igual, ò mayor calamidad, que los antecedentes? Sobre todo,

para los transportes à Aranjuèz, Toledo, Talavera, y Aragon, què conveniencias se facilitaban?

Consideraciones son estas, en verdad, que quando fuera contingente la obra, y no estuviera vestida de tantas seguridades, como la de la aprobacion Real, pueden deponer qualquier recelo, à trueque de assegurar un bien tan grande, para poner à la Nacion en un estado de conveniencia, y decoro.

SEXTO.

LA economía que trahe este pensamiento, es otro de los motivos de la resolucion de su Magestad. Ciencia es la Economía, y ciencia tan singular, que merece estudio mui detenido en el precioso Libro de la Naturaleza, para admirar las grandes obras de su Criador, y sacar de ellas el fruto mas estimable.

El Reyno Vegetable es el que mas influye à la formacion, y aumento de las Monarquias. El Animastico las robustece, y el Metalico las sobstiene. Todo lo alienta la tierra con su substancia.

Apenas havrà en España terreno de disposicion igual por naturaleza, que el que bañan estos Rios, para crianza, labranza, metales, y piedras. Desde Bolarque al nacimiento de los Rios, se mantendrian infinitos Ganados, si los Pinares, y montes se entresacassen, y se regassen los Prados, y Sotos. Con igual cuidado, hasta Ta-

la-

lavera, sobrarian yervas de Invernadero; y la calidad de las carnes es tan excelente, que no hai otras en España con que compararlas, por su gusto, y delicadeza.

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

Crecerian las cosechas de Granos con los regadíos de tantas Vegas, que ellas solas mantuviessen en igualdad los precios de estos frutos; y finalmente, todo compondria un Reyno aun mas verdaderamente vegetable.

El Metalico se ha de mirar mas distante, como que no es tan necessario, por ser menor el consumo, y tenerle con comodidad de otras Provincias. Pero si esta se examina con la detencion, que las urgencias aconsejen, encierra en sus entrañas la Sierra de Cuenca, y Molina, mas allà de lo que la imaginacion puede lisongearse en Minerales de Plata, Hierro, y Azero.

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

Tie-

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

Los Peritos la estimaron con prudente acuerdo en setenta y dos millones, doscientos treinta y un mil reales; pero en el examen posterior, que se ha hecho de orden de S. M. se ha creido, con razon, que no llegarà à tanto, ya porque al tiempo de la tassa no se tuvo consideracion à los auxilios, que S. M. ofrece; y ya porque en realidad huvo el objeto de tirar la quenta por lo sumo, para que se hiciesse la Obra con solidèz, y no exponerse à lo que sucede en muchas, quando se busca mas aùn, que la salida, el empeño.

El Público debe assegurarse, que es assunto mirado con solidèz, aun antes de proponerse, todo para el comun de la Corte, y las Provincias; y quando se imprima la Obra, encontrarà, que no hai respiracion en ella, que desdiga de la piedad de S. M. todo benignidad, todo clemencia; porque se ha instruido la Obra tan à medida de su corazon, y deseos de beneficiar al Reyno, que solo assi deberia esperarse la aprobacion, que facilita el alivio, que pone à arbitrio del Público, desnudandose casi, para su bien, del caractèr de Soberano. Que à tanto le obliga el amor à sus Vassallos, y al Reyno.

La

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

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

La Obra se empezarà à un tiempo mismo en los dos primeros Departamentos desde el Pardo à Aranjuèz, y desde este Real Sitio hasta Bolarque; y si lo permite el fondo de la Compañia, se trabaxarà tambien desde Aranjuèz hasta Talavera, contentandose por aora, con dar una limpia general à Tajo, y Guadiela, hasta Bolarque, para que las maderas de la Sierra baxen sin los estorvos de peñas, que hoy tienen, y hacen su viage mui detenido, y costoso.

El objeto de esta eleccion, mira à unir la comodidad del canal de comunicacion de Manzanares con Tajo, con las utilidades prontas, que assegura la Navegacion hasta Bolarque; porque desde alli puede ya conducirse todo el Carbon, Piedra, Madera, y Leña, que

Ma-

Madrid, Aranjuèz, y Toledo neceſsitan; y al miſmo tiempo traher Vinos, Aceyte, Miel, Granos, y otros Frutos, que dexaràn mucho producto en ſus portes, tanto para pagar los intereſſes del dinero anticipado de los Accioniſtas, y demàs que quieran intereſſarſe, quanto para que el ſobrante ayude à la Obra miſma, y ſea menos el fondo que en ella ſe emplee, y aſsi ſeràn mayores los intereſſes de los Accioniſtas. De manera, que aunque en realidad toda la Obra conſuma los quatro millones de peſos, con dos ſe aſſegura ſu concluſion, aunque nunca ſerà tan pronta, como ſi todo el caudal eſtuviera efectivo en el dia.

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

Eſta conſideracion, y la experiencia de que ſi han decaído otras Compañias en Eſpaña, es por haverlas diſfrutado ſobradamente en ſus principios, quando neceſſitaban mas fomento; y por vivir dependientes de las contingencias del Comercio maritimo, y giro de le-

tras, en que se han mezclado contra su instituto, empeña à mirar con mucha detencion este punto. Que importa, que por seis años dexen los Capitales un interès reducido, si en los succesivos se asseguran, y aun tiran à la perpetuidad, unas ganancias extraordinarias? Y sobre todo, quando faltaran las reglas que las prometen, quanto mejor serà lo menos con seguridad, que lo mas con contingencias, y riesgos?

Tanto mayor serà la utilidad del Accionista, quanto menor sea el fondo anticipado para la conclusion de la Obra; y quanto mas esta se ayude à sì misma, embebiendo en sì las utilidades, que la Navegacion corriente produxesse.

La intencion de S. M. es invariable, de no exponer al Vassallo, à que el alivio que le facilita con estas gracias, se trueque en un daño irreparable. Por esto le ha merecido tanto desvelo el examen de esta Obra; y esto es lo que obliga à estas insinuaciones, todas de la mas prudente economía, politica, y govierno.

Para los dos Departamentos se ha creído, que basta millon y medio de pesos, ayudados de los auxilios, que de la benignidad de S. M. pueden esperarse. Empezarà la Obra à dàr fruto tan desde luego, que puesto el canal corriente hasta Vacia-Madrid, se traerá el Yesso de las Canteras de Ballecas, y Pedernal, Teja, y Ladrillo de otras partes. En Aranjuèz será ya mucho mayor, por los transportes de la Jornada, y acogida de los frutos de

la

la Mancha, y assi succesivamente en los demàs Paises, segun lo que se adelantasse.

Esta verdad practica debe assegurar al Accionista, que al fin del segundo año de la anticipacion de su caudal, havrà con que pagarle su redito correspondiente al primero; al tercero, mucho mas para el segundo, y lo mismo con mayor razon en los que se succedan, hasta que el sexto, en que podrà verse concluída la Obra, entre à disfrutar la alhaja por entero, segun las reglas, y condiciones de su contrata.

Tres medios havrà para imponer Capitales en este fondo. Uno de Acciones, à lo que arrojasse la Navegacion, por el tiempo, y forma que se capitule. Otro à intereses por ocho años, ò menos, à estilo de Comercio. Y otro à Censos redimibles, con arreglo à las Pragmaticas del Reyno, declarando à la Navegacion, y Compañia por finca competente, para tomar sobre sì los Censos necessarios para la Obra, hipotecando la misma alhaja, sus enseres, y existencias, y las Acciones puestas, y que se pusiessen en ella.

Parece que està dotada de todos los seguros, que en lo humano pueden desearse, porque la facilidad en la execucion està prevista; y sobre todo, hai aguas, que corren, y nada se resiste yà al ingenio, y al arte. La utilidad que darà de sì, es notoria, y esta tiene por fiadora à la necessidad de los consumos de una Corte como Madrid, en frutos, que ni los producen otros Paises, ni de

otros pueden venir con una mitad de diferencia en los precios. En verdad, que quando falte un producto, que le dà la neceſsidad, tendràn mayor contingencia los del guſto.

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

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

Para las preſas, y eſtacadas hai todo lo neceſſario en las immediaciones á ſus fabricas reſpectivas.

La abundancia de coſechas de eſte año, y el antecedente convida, para que aſſegurando los abaſtos á los infimos precios, que hoy tienen los frutos, ſe logre una quarta parte, lo menos, de ventaja en la Obra. El País haſta Bolarque, abunda de vinos, cuyo coſte no paſſa de ſeis á quatro reales la arroba; Aceyte, de quince á diez y ocho; Trigo, de diez á doce por lo ſumo; Cebada, de quatro á cinco reales, y aſsi de las demás eſpecies del comeſtible. Los jornales ſe pagan por una mitad, que deſde Aranjuèz á Talavera. Madrid, Toledo, y ſus tierras lo-

gran hoy la comodidad, que en muchos años no se ha visto. Obras de este tamaño son propias para estos tiempos: todos interessan en ellas. El País, porque assegura los consumos; el jornalero, porque aprovecha con mayor fruto un jornal, aunque sea limitado; y el que lo gasta, porque gasta menos, y adelanta la obra incomparablemente. Considere aora el Público esta economía, y quanto le convendrá no malograr una coyuntura tan acomodada.

SEPTIMO.

EL septimo fundamento de la resolucion de S. M. està en ser Accesible la Navegacion de estos Rios. Creeràn muchos, que es nuevo el pensamiento, y la novedad misma se lo representarà invencible. Assunto es este, que se trata ya desde el Reynado glorioso de los Señores Reyes Catholicos, por lo respectivo à Tajo desde Toledo hasta Lisboa. Murieron con este deseo; pero el Señor Phelipe Segundo lo verificò en tanto grado, que viò corriente la Navegacion desde Toledo à Lisboa, à cuya Obra, junto el Reyno en Cortes, ofreciò contribuir con cien mil ducados, de que existen Recibos en muchos Pueblos, que pagaron su contingente, y veinte Barcas cada Capital de las de Voto en Cortes, à disposicion del Ingeniero Juan Bautista Antoneli, que mandò la Obra.

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

Serenadas aquellas turbaciones en la menor edad del Señor Carlos Segundo, intentaron los Ingenieros Flammencos, Don Fernando, y Don Carlos Grunemberg, hacer un canal desde el Pardo hasta Toledo, sin duda con el objeto de dar Navegacion al Tajo. Y el canal de comunicacion à Madrid, se les representò tan facil, como demuestra su Plano, y los Defensorios, que entonces escribieron, que corren impressos. El Señor Phelipe Quinto pensò en lo mismo; y S. M. Reynante, el año de mil setecientos quarenta y ocho hizo, que el Theniente Coronél Don Carlos Devit, Ingeniero destinado à las Obras de Aranjuèz, y Caz de Jarama, levantasse otro Plano desde las Canteras, encima del Pardo, hasta Vacia-Madrid, que convence la disposicion del terreno, para assegurar esta importancia.

Ayudados de los antecedentes referidos, y con la detencion que pide el empeño, hicieron su reconocimiento el año proximo passado de mil setecientos cinquen-

quenta y cinco, Don Joseph Briz, y Don Pedro Simò y Gil, levantando su Plano, que conforma con el de los Ingenieros Flammencos. Y la variacion de unos, y otros, està solo en el curso, que puede llevar el canal, segun lo que se ha mudado la corriente de Manzanares, desde que se trabajò el primer Plano; pero en lo substancial convienen, y asseguran, que se harà el canal, y havrà en èl la Navegacion que se propone hasta Vacia-Madrid.

La verdad de estos hechos bastaria para disipar los recelos, que el Publico haya concebido de la execucion, y exito de la Obra. Sobre todo, haviendo merecido el Sello de la aprobacion Real, que supone la mas perfecta instruccion; y que lo ha sido tanto por ojos muy autorizados, y linces, con experiencias practicas en las aguas; parece que sin incurrir en la nota de delinquente politico, con dificultad podrà ninguno impugnar los efectos de un examen tan detenido, y de una resolucion tan premeditada.

Cierto es, que desde Toledo al nacimiento de Tajo, y Guadiela, nadie havia pensado hasta aora; pero quien sepa, que desde Bolarque trahe Tajo el mismo caudal de aguas, que en Aranjuez, que hace su curso por tierra llana, y que no hai mas obstaculos, que los ordinarios de presas, y baxos de Rio, se persuadirà à que son vencibles con el trabajo, y dispendios.

Se ha dicho, que desde Bolarque hasta el nacimiento de Tajo, y Guadiela vienen las aguas sujetas entre

montañas, con un cauce inalterable, y que ſon tan ſencillas las Obras, como que conſiſten principalmente en deſembarazarle de las muchas piedras caidas de las montañas, que no ſe ha penſado en mudar la madre de eſtos Rios, y que ſi fuera neceſſario, pudiera aumentarſeles una tercera parte de agua.

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

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

En la de Tajo, aun no puede fundarſe eſte recelo, porque las maderadas que baxan haſta Aranjuèz, y Toledo, hacen ſu viage en el Verano, y es uno de los moti-

vos,

vos, que han hecho incontextable el penſamiento. Es de hecho, que navegan Pinos de ſeſenta à ſetenta pies de largo, y media vara en quadro, cuyo peſo es muy grande en una viga en redondo, acabada de cortar, y echada al Rio; de que ſe infiere quanta mayor facilidad havrá en que naveguen Barcas chatas, hechas con arte, aunque ſean de quinientos quintales de buque.

Sobre todo, ſi no permitieſſe cada una tanto peſo, ſe reparte en dos, ò quatro, hacen ſu viage atadas unas à otras con el miſmo gaſto, y aun ſale bien la quenta con almerías, ſin mas arte, que el ligamento de ſeis, ò doce maderos, ſobrecargados de los frutos, ò generos, que hayan de traherſe, que no ſon ropas delicadas, y entonces, deſecha la almería en Madrid, ſe intereſſará tanto, ò mas en la madera de que ſe compone, que en el genero que conduce.

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

Para no haverſe penſado haſta aora, que ſuele ſer otra de las preocupaciones del Vulgo, hai muchos motivos. El primero, porque quando ſe eſtableciò la Corte

en Madrid, no tenia una quarta parte de los consumos, que aora necesista, y sobraban los montes, y Pinares, à quince leguas de distancia, para su surtimiento. En el dia se ve una Poblacion opulenta en edificios, y consumos, que serán mayores, à medida de lo que crezca el Vecindario. Los montes se han apurado de manera, que para el Carbon es preciso acudir à los de treinta leguas, ò mas, à mucha costa, y las maderas se han hecho peregrinas, y de un precio intolerable. Será, pues, razon, que porque otros no lo han pensado, dure la infelicidad de este systéma?

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

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

CONsiste este fundamento en ser poco costosa la Obra, y se prueba con una sola consideracion de hecho. Setenta y dos millones, doscientos y treinta y un mil reales es el computo prudencial en que està regulada por los Peritos; bien entendido, que previeron, no solo lo que efectivamente se gastaria, segun lo que observaron, sino lo que podria costar mas, atendiendo à lo que engañan las Obras de agua.

En el examen, que de orden de S. M. se ha hecho de este todo, se ha creido, que sobran sesenta millones de reales, por las reglas de economía, que el Autor de la Representacion ha manifestado; y porque de buena fe, en una de las conferencias, expuso el especial encargo, que hizo à los Peritos, para que se estendiessen en el computo, à fin de que el Público no se engañasse, lisongeandose con cuentas, que tuviessen falencia en lo succesivo.

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

Considere aora el Público, qué capital corresponde à estos reditos, y verá, que si se verificassen los dos extremos de coste, y producto en cada un año, falta poco para un ciento por ciento.

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

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

Esto es ponerse de parte del fin mas desgraciado

del

del negocio. Por el contrario, que dirá el Accioniſta, y que el Publico, ſi ſe verificaſſe el primer extremo, que tiene tantos apoyos, y la Obra, no ſolo coſtaſſe los quatro millones de peſos, ſino dos, ò tres, ayudandoſe de ſus miſmos productos? Y que, ſi abierto eſte camino, la miſma Obra dieſſe materia à continuarla haſta el Mediterraneo por Jucar, ò ſeguirla haſta el Oceano por las corrientes del Tajo? A la verdad hai mas probabilidad para eſte ſuceſſo afortunado, que para el funeſto.

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

CON-

CONCLUSION.

DE la serie de hechos, y consideraciones veridicas expuestas, comprehenderá el Público, que la resolucion de S. M. de hacer navegables los Rios Tajo, Guadiela, Manzanares, y Xarama, es natural, justa, util, necessaria, politica, economica, accesible, y poco costosa.

Que para executarla, ha preferido S. M. entre todos los medios, de que pudiera haverse valido, el de la formacion de esta Compañia, para que alcance de todos modos à sus Vassallos el beneficio, ya por lo mucho que interessarán con sus Capitales, y ya porque considerando la gran dificultad que hai de que se impongan en finca tan segura, y de tanto cuerpo, circule la plata extravenada à beneficio del Vassallo, y del Reyno.

Que cede al Público el aprovechamiento de esta alhaja, y en ella las aguas, montes, y terrenos, para su mejor uso, y aprovechamiento, y cederá igualmente todo lo que conduzca à un fin tan grande, sin otro objeto, que el de dexar à la posteridad esta memoria de su Real piedad, y dar con mano liberal à sus Vassallos uno de los thesoros mas preciosos de su Corona, para que se difunda à beneficio comun de sus Reynos.

Que no se contenta con esta accion de Heroe el mas sublime, sino que para fomentar la Obra, y dar exem-

exemplo, contribuye con muchos caudales, y auxilios de un valor, que raya en el extremo; y finalmente, que dexa puerta franca à los poderosos, y mendigos; à unos, para que impongan sus caudales; y à otros, para que los disfruten con su trabajo, è industria.

Que enseña à los Jueces el camino, para que en cumplimiento de su obligacion saquen del riesgo à que estan expuestos muchos Capitales detenidos, por falta de imposiciones. Que alienta, y da nuevo ser à los Mayorazgos, y Fundaciones à quienes pertenecen; y que à los menores, y viudas las socorre con un destino, como el que ofrece à sus fondos, que hoi no les producen, particularmente en la ocasion de estarse redimiendo los juros de la Corona.

Que en esta Obra no se trata de Navegacion de canales, como el de Castilla, y otros, que se han proyectado en varios tiempos, en que se representa alguna dificultad de su exito, sino de Navegacion por los mismos Rios, à excepcion de un distrito tan corto, como desde Vacia-Madrid al Pardo, en que hai quatro leguas, y un Rio, que enseña el camino; y sería mucha desgracia de Ingenieros errar el golpe de su nivelacion, quando aunque el terreno no fuesse à proposito en partes, hai los auxilios ordinarios de mejorarle con tierra de calidad; y aunque se hiciesse de fabrica, lo sufre el fondo, y lo merece el pensamiento, especialmente al frente de Madrid, por mayor seguridad, y adorno.

Que

Que de las utilidades, y productos no puede dudarse en hechos tan notorios, como los que se han expuesto; y va à interessar cada vecino de Madrid no solo su seguridad de mantenimientos, sino la baxa universal de una tercera parte lo menos en los de lo mas generos.

Que si hasta aqui se han consumido las cantidades que refiere el fundamento tercero, en lo succesivo los hará mayores la facilidad, y baxa de transportes, en particular en generos para Fabricas; y por consiguiente serán mayores las utilidades, y el interés de los Accionistas.

Que la desgracia de otras Compañias no hace consequencia à esta; para cuya formacion, y huir de los riesgos que las han debilitado, servirá su ruina de aviso, no solo por lo que se expuso en el fundamento sexto, sino por otros motivos, singularmente el de no empeñarse en fabricas de edificios, ni darse la mano con comercio alguno mas que el terrestre, para los precisos abastos, y consumos, procurando en los primeros años, que los Directores, y principales empleados, sirvan por honor, y quando mas à medio sueldo, para no sacar del fondo, siendo la Navegacion el unico objeto, dexando al tiempo, y à sus productos el formal, y entero establecimiento, para que no suceda lo que se llora en otras Compañias.

Que

Que el manejo del fondo, desde luego, y mientras haya Compañia, se pondrá en mano de los mayores interessados en ella, à cuyo fin los empleos de Directores, Contador, Thesorero, y otros, se darán á los que quieran emplearse, y en los quatro primeros meses hayan puesto mayor numero de Acciones, ò caudales à premio, ò censo en la Compañia.

Y finalmente, que estando tan declarada à su favor la Real proteccion de S. M. y tan à la vista los soberanos respetos de su autoridad Real, y la Obra tan immediata à la Corte, se deben esperar muchas providencias que la asseguren, y no pocos auxilios que la fomenten, ya por el interés publico, que govierna esta providencia, y mira à la perpetuidad de los bienes, que trahe à la Corte, y sus Provincias mas cercanas; y ya por el particular de no exponer tantos intereses, como la Real piedad facilita; ni los del vassallo, que tanta atencion le merecen: con lo que se ocurre à los recelos, que de la distancia del manejo, y govierno pudieran ocasionarse.

Si la verdad, y sinceridad de los hechos, y reflexiones expuestas, lograsse persuadir, y convencer el entendimiento de los Accionistas, para que concurran à Obra tan necessaria, quedará satisfecho, y premiado el zelo que las promueve; pero si no bastassen à desterrar las preocupaciones comunes, tendrá la satisfaccion de que no ha elegido el camino de sorprender à la volun-

tad. Negocios de esta naturaleza, y entidad, en que se trata de conquistar para un Reyno, otro Reyno de utilidades, y de aumentar las de los Vassallos, que se interessen con Capitales, todo ha de ser entendimiento, todo razon, y todo convencimiento; nada voluntad; nada artificio, y nada simulacion; poco ingenio basta, quando la verdad, y la razon salen por fiadoras de un empeño tan justo, y desinteressado. Madrid, y Agosto 1. de 1756.

Don Carlos de Simon Pontero.

Las Acciones serán de à quinientos pesos.

COPIA
DE LA RESOLUCION
DE SU MAGESTAD.

EL Rey ha hecho examinar las diferentes Repreſentaciones de V. S. ſobre hacer navegables los Rios Manzanares, Xarama, Tajo, Guadiela, y otros que entran en eſtos, y los medios, que en las miſmas ha propueſto, para facilitar el caudal neceſſario

rio para la execucion de una Obra tan util, y neceſſaria para la ſubſiſtencia, y comodidad de la Corte, y los reconocimientos executados por Peritos de las aguas que tienen, lo que puede dificultar la execucion de eſta grande idéa, y modo de vencer los eſtorvos, que ſe encuentren en ſu practica, con los Planos levantados por dichos Peritos. Y ha merecido el agrado de S. M. el penſamiento, y el zelo, y acti-

vi-

vidad con que V. S. ha empleado ſus deſvelos, y coſteado las diligencias, y reconocimientos practicados para facilitar la execucion de Obra tan importante, y de ſugerir los medios para aprontar el caudal preciſſo para ella.

Entre todos los propueſtos por V. S. ha aprobado el Rey el de la formacion de una Compañia, en que por Suertes, ò Acciones, ſe ponga el caudal competente para la execucion del Proyecto de ſu cuen-

cuenta , quedando à beneficio ſuyo los derechos , y utilidades, que dará de sì la Navegacion, por el tiempo que parezca proporcionado , para reembolſarſe el Capital , y los intereſſes correſpondientes al dinero anticipado , con conſideracion à los rieſgos , y contingencias de una empreſſa tan baſta à las mayores dificultades , que pueden ocurrir , à mas de las previſtas , y à el coſte que aſsimiſmo puede ex-

ce-

ceder al que ſe regule. Y ha venido S. M. en declarar, que ſe intereſſará en eſta Compañia en cinquenta mil, ò mas peſos, para que ſigan eſte exemplo los que tengan dinero, y que protegerà eſta Obra, y contribuirà à ſu execucion, con las providencias, y auxilios que pendan de ſu ſoberanía, y ſe le propongan; y finalmente, que manifeſtará ſu Real gratitud à los que empleen ſus deſvelos en facilitar ſu logro,

gro, dispensandoles aquellos honores, y premios que se contemplen proporcionados al merito, que contraxeren. Lo que de orden de S. M. participo à V. S. para su satisfaccion, inteligencia, y govierno. Dios guarde à V. S. muchos años, como deseo. Aranjuez 4. de Julio de 1756. *Don Ricardo Wall. Señor Don Carlos de Simon Pontero.*

1069905

60984 81800