✠

PAPEL INSTRUCTIVO,

QUE ESCRIBE

DON CARLOS

DE SIMON PONTERO,

DEL CONSEJO DE SU MAGESTAD,

ALCALDE DE CASA, Y CORTE.

PARA QUE LOS QUE QUIERAN INTERESSARSE en la Compañia de la Navegacion de los Rios Tajo, Guadiela, Manzanares, y Xarama, que se ha de formar baxo la Real proteccion de su Magestad, se enteren de la importancia, y utilidad pública de esta Obra, y de las ventajas, y interesses, que les producirá el caudal que pongan en ella.

EN MADRID:

En la Oficina de ANTONIO PEREZ DE SOTO, Calle de la Abada.

AÑO M. DCC. LVI.

CON PERMISSO SUPERIOR.

L estado, à que llegó Madrid los años de mil setecientos cinquenta y tres, y cinquenta y quatro, por la escasez de Carbon, Leña, y toda suerte de Maderas, y la costosa conduccion de Granos, y Frutos; la desgracia de las Provincias de treinta leguas, con la precision de 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, será mayor cada dia, y obligará à sacar la Corte de su centro; dio 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, mereció piadosa acogida en el constante deseo de su Magestad, de facilitar los mayores alivios à sus Vassallos; y permitio, que se examinasse con el cuidado, y detencion, que de justicia merece un assunto, en que tanto interessa esta Monarquía.

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

Don Pedro Simò y Gil, Associados de Don Miguél Fernandez Olmo, Practico del País, à cuyo fin se les dio 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 quedó que apetecer mas examen, para formar idéa cierta, y segura en los progressos de esta Obra.

Para completarla, tiraron sobre la tabla, y margenes de los Rios doscientas varas de dibuxo, en que están señalados, con entera propiedad, los movimientos de las aguas, las vueltas, y escollos de los Rios, y hasta la piedra, ò Isla mas despreciable, con noticia de los Lugares, Molinos, y Presas, y aun señalados los Montes, y Plantíos; de modo, que es una Obra historico-hidrografica, 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 á 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; otro de Xarama, y Manzanares, à nueve leguas, desde el Real Sitio del Pardo, hasta Aranjuez; otro de este Real Sitio; otros de los Baños de Trillo, y Sacedon; otro de los que deben hacerse de fabrica en Manzanares, al frente de

Ma-

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

Con toda eſta inſtruccion, y adorno, y un modelo de los Barcos, que podrán navegar en la mas baxa corriente de eſtos Rios, que es de treſcientos quintales, ſe formó una Repreſentacion para S. M. tan humilde, como verdadera, llena de convencimientos practicos de la 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 admitio con benignidad; y deſpues de un maduro, ſerio, y detenido examen, cometido al Excelentiſsimo Señor Conde de Aranda con varios Ingenieros, ſe dignó expedir la Real orden, que dice aſsi:

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

y

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 actividad con que V. S. ha empleado sus desvelos, y costeado las diligencias, y reconocimientos practicados para facilitar la execucion de Obra tan importante, y de sugerir los medios para aprontar el caudal 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 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 exceder 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 protegerá esta Obra, y contribuirá 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, dispensandoles aquellos honores, y premios que se contemplen propor-

cio-

cionados 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.

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

ORIGEN, Y CURSO DE TAJO, *y Guadiela.*

NACE el Rio Tajo en el Reyno de Aragon, al Oriente, entre Albarracin, y Orihuela de Aragon, 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 Aranjuez: luego por la de Toledo, hasta Talavera; y despues

por

por Extremadura, hasta Lisboa, formando aquella gran Ria, que le hace navegable.

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 montañas, y los estorvos ordinarios son, peñas caídas 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 á Tajo, quando se le junta en Bolarque; baña sì tierras de mas calidad, hace su curso entre montes, y uno, y otro están dispuestos por naturaleza à recibir, y conducir las mejores, y mas abundante maderas de España, y todos los frutos de Aragon, Cuenca, y Alcarrias, de que penden las principales utilidades de esta idéa.

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

Guadamajud cruza de Sur à Norte. Nace immedia-

to

to á Jucar, y ſe eſtrecha tanto con èl, que ſu comunicacion conſiſte en romper un pequeño montecillo de doſcientos 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 neceſsita 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 idéa 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 eſtan diſpueſtas à una Navegacion inalterable.

La perpetuidad de las aguas, porque no hai exem-

plar de haverse agotado sus manantiales; y la cantidad porque en los meses de la mayor baxa de Rios, navegan vigas de un peso immenso por estos; y será mas consistente, aumentadoles una tercera parte mas de agua, por los medios practicos, que los Ingenieros refieren en sus observaciones, aunque no necessitan mas aguas.

Y finalmente, porque no tratandose de variar el curso que trahen, sino de mejorarle con obras sencillas de limpias, y 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 ruína 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 vio 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, parecio indispensable gravar à los vecinos de treinta leguas, à que tra-

traxessen estos frutos, y generos en lo riguroso del Hibierno, con los bagages, y acarretos de sus labores, y traficos. 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 están 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 vendrá la Leña, Carbon, y Maderas à menos costa, y de mayores distancias, es de justicia la providencia pedida, y mui propio mantener en equilibrio la de Madrid, y Provincias vecinas, acudiendo con mano igualmente piadosa à los Labradores, y Mendígos, que à los vecinos de la Corte en sus urgencias.

Este es el principal motivo, que debe empeñar à fomentar esta Obra, 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.

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 impoſsibles que ſe vencieron, en los millones que ſe gaſtaron, y en las utilidades que produce, y hallará ſi es util la Navegacion de Tajo, quando de ella pende la conſervacion de tantas Provincias, y la de la Corte, y ſe repreſenta tan facil, y de un coſte tan limitado, como el de 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 apuntarán algunos de tantos convencimientos, como produce cada uno de los frutos, y generos, que es indiſpenſable 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, hacia 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 golpeo en los acarretos.

Eſte miſmo Carbon, traido 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 exceſſo de real y medio en arroba. La dificultad ſolo eſtará en unir las utilidades del Público con las 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 descanso voluntario, ò parada. Necessita dos hombres que la goviernen, y una mula para que la tire á sirga; será excessivo 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 podrán hacer à la margen de los Rios, y pongase una con otra à dos leguas de distancia, (que en los quarenta años primeros es impossible) y á 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 producirá à la Navegacion solo este genero, costandoles 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, que será à treinta, ó quarenta, como sucederá indis-

dispensablemente 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, Aranjuez, 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 Interesses proporcionados.

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. La madera de Cuenca es de mas calidad, y mayor coste; y sin embargo, trahida por los Rios en largo, ò arreglada ya à medidas para cada obra, ò cada Maestro de Carpintería, (que les sería mas util) no passará de dos reales de compra, y porte, y ganará diez quartos por pie quien la conduzca.

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

Lo mismo sucede en la madera de Coches, Gale-

ras

ras, y Carros, en que entra el Fresno, Encina, Alamo blanco, y negro, Haya, y Pino, de que abundan los montes de Toledo, y toda la Rivera de Tajo, y Guadiela, desde Bolarque hasta Peralejos, y Beteta. Y aun por conducirse algunas de estas classes á mayor distancia, sale 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 excesso 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 increíble, 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 Países 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

casi todo aplicar à la conduccion, porque la materia de suyo es despreciable. Fondo es este, que trahída 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, trahída 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 Alabastros de Cuenca, y otras partes mas cercanas, cuesta à quatro reales la arroba, y el pie cubi co 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 Países, 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 Sillería? 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 de sus utilidades?

Cada millar de Ladrillo de la Rivera, puesto en la Fabrica, cuesta doscientos y treinta y cinco reales, y diez maravedis; ochenta reales cuesta de porte el de Galapagar. El de 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 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

à

à veinte leguas de diſtancia, coſtarán los portes menos de una mitad, y en las Fabricas havrá en la compra la miſma ventaja. Los conſumos paſſan en Madrid, y ſu tierra de ocho milllones 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 quenta en parages donde haya leña que quemar à menos coſte, que en tierra de Madrid, excederá la utilidad à la de los portes, y tendrá la miſma el particular que ſe dedique à 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 à beneficio del Público, y de los Accioniſtas. Con decir, que trahida de Villaverde á una legua de Madrid, que cueſta el millar ciento y cinquenta reales, ſi ſe conduce de veinte leguas, y de mejor calidad, ſaldrá por una tercera parte menos de coſte la compra, fabrica, y porte, ſe dice todo. 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 fa-

nega, ò arroba, como ſe trata de millones de peſo, aumenta las utilidades en gran manera.

Se ha de conſiderar para eſto quanto conſumen los Tratantes, que pagan derechos, quanto los dueños particulares de caſas para ſus continuos, y neceſſarios reparos, quanto las caſas que ſe fabrican, y mejoran de nuevo, y quanto S. M. para ſu Palacio, y demàs 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 aſuſta 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 dirá, 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, incluſa 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

ven-

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. Havrá 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 porteárlos, no ſacan fruto de la abundancia, y ſi le ſacan, es à coſta de que Madrid pague unos precios intoleraibles.

Los conſumos de Garbanzo, Lenteja, Judias, y otras ſemellas, 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

otra cuenta, que la de los Portes del Barcage. Esto toca à las cuentas subalternas del Labrador, y el que se acerque à ellas, no dexará de percibir las utilidades reciprocas 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 Público, 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 á quatro. Passa de un millon de arrobas de Vino, y vinagre lo que vendrá de estos Países, sin incluir la grande acogida que dará la Navegacion 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

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

La Miel de la Alcarria, que cuesta la arroba una con otra 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, que 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 à una legua de los Rios, Tajo, y Guadiela, y aun llega hasta Portugal.

Cada carga de Vidrio hueco pesa diez y seis arrobas, inclusa 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 regularmente quarenta reales de quebrado, y muchas veces todo; y otras se aprovechan cinquenta reales de lo que llega en una carga. Hai el desperdicio de Paja, y Angarillas, que cuesta quatro reales; hace en todo cien-

to

to y ochenta reales una carga con otra, que es quince reales de porte la arroba de Vidrio, paſſan de mil cargas las que conſume Madrid todos los años, ſuben à ciento y ochenta mil reales.

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

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

Las frutas, es otro de los ingreſſos mas fuertes de Madrid, Toledo, y todos los Pueblos de la Rivera indiſtintamente, en eſpecial de la Mancha, paſſa de millon y medio de cargas el conſumo, entrando la Uba, el Melon, la Sandía, y las frutas ſecas de Hibierno, componen doce millones de arrobas. La de Aragon cueſta ocho reales, de cinco à ſeis la de la Vera, tres la de Toledo, dos y medio la de Olias, y de tres à quatro la de las Alcarrias. Llega ſin ſazon toda, porque ſe corta immatura, ofende à la ſalud mucho, y embarcada, podria cortarſe en ſazon, y no coſtaria mas de real y medio la arroba

una

una con otra: consideresse si hai diferencia, y quanto hace subir à las utilidades de la Compañia este Ramo, que passará tal vez de dos millones de reales.

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

Sobre todo, paren los Accionistas su atencion en una jornada de Aranjuéz de tres meses, y un conjunto de familias de tan alta esphera, como el que sigue la Corte. Vean el producto solo, que dexarán las Barcas de recreacion en los Puertos de Madrid, Aranjuez, Toledo, y Talavera: el de los Baños, y Lavaderos: el de las Barcas de diligencia para Aranjuez, y demas transitos, y

hallarán la prueba de esta conclusion; y que por mas que se estienda la idéa à ponderar utilidades, siempre es preciso que se quede corta la pluma para explicarlas.

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 necessitaba 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.

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 uti-

li-

ſidad 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.

QUARTO.

EL fundamento quatro conſiſte en la neceſsidad 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 mui 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 Pro-

vincias, por ser las mas distantes del Mar, de treinta à quarenta reales.

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 demás generos.

Y sobre todo, dexarán de emplearse en la conduccion millares de Carretas, Bestias de carga, y Carruages, consumiendo en los transitos la Cebada, Paja, y Trigo, que dificulta mas la subsistencia del Vassallo, y 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 reservó para su manutencion, y la de sus labores, indisponiendoles sus sementeras, con absoluta ruína de muchas labranzas por entero?

Passan de doscientos mil Bueyes los que se ocupan en acarretos para la Corte, y estas Provincias. Quando verá Castilla el precio de la Baca 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 Arriería. Como no ha de minorarse la Poblacion, y

como

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, á viſta del univerſal deſtrozo de la nueſtra, publíca la neceſsidad de eſta providencia, ſin la qual recrecerán los daños de manera, que llegará tarde el remedio, ſi no ſe executa eſta obra, que ſervirá, como de eſtimulo, y modelo á las demás Provincias de Eſpaña, para que disfruten las abundancias, y ſeguridad, que eſtas ſe prometen. Con la Navegacion, no ſolo ſe facilita à poca coſta el tranſporte, ſino que ſe aumentarán los plantíos, regadíos, y ingenios de Fabricas; y el País, que es hoi mas deſgraciado en Eſpaña, ſerá 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 reſorte mas eſtable para la conſervacion, y aumento de las Monarquías, lo dice el eſtado de las que hoi florecen, y han florecido en todos tiempos.

No podrá 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

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 ſerá el adorno de Madrid con un precioſo canal, que ſirva como de alfombra à ſus muros? Que Fabricas podrán hacerſe, coſtando los materiales una mitad, ò dos tercios menos de los Precios que hoi tienen, y retrahen, à los que por guſto, ò neceſsidad 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?

na? 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 demás 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 Aranjuez, Toledo, Talavera, y Aragon, qué conveniencias ſe facilitaban?

Conſideraciones ſon eſtas, en verdad, que quando fuera contingente la Obra, y no eſtuviera veſtida de tantas ſeguridades, como la da la aprobacion Real, harian deponer qualquier recelo, atrueque 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 ſu utilidad en la execucion de la Obra.

Ciencia es la Economía, y ciencia tan ſingular, que merece eſtudio mui detenido en el precioſo Libro de la

Na-

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 Monarquías. El Animastico las robustece, y el Metalico las sobstiene. Todo lo alienta la tierra con su substancia.

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

A poco trabajo en plantíos de Avellana, y Castaña en las Sieras de Cuenca, podrian inundar á 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 necessitasse Madrid la 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 propriamente vegetable.

El

El Metalico se ha de mirar mas distante, como que no es tan necessario, por ser menos 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.

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 necessita lo menos quatro millones de pesos, hasta verse en el estado de perfeccion que corresponde.

Los Peritos la estimaron con prudente acuerdo en setenta y dos millones, doscientos treinta y un mil reales; pero no llegará à tanto, ya porque al tiempo de la tassa no se tuvo consideracion à los auxilios, que S. M. ofrece, y yà porque en realidad huvo el objeto de tirar la quenta por lo sumo, para que se hiciesse la Obra con seguridad, 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 mira-

do con ſolidèz, aun antes de proponerſe, todo para el comun de la Cotte, 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 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 abitrio del Público.

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

El primer Departamento ſerá deſde el Real Sitio del Pardo, en que han de traherſe por canal las aguas limpias de Manzanares, haſta Vacia-Madrid, y por Xarama à Aranjuèz. Segundo, haſta Bolarque, por el miſmo Rio Tajo, que corre ya unido con Guadiela. Tercero, deſde Aranjuez 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 á un tiempo miſmo en los dos primeros Departamentos deſde el Pardo à Aranjuez, y deſde eſte Real Sitio haſta Bolarque; y ſi lo permite el fondo de la Compañia, ſe trabajarà tambien deſde Aranjuez haſta Talavera, contentandoſe por aora con

dar

dar una limpia general à Tajo, y Guadiela, hasta Bolarque, para que las maderas de la Sierra baxen sin los estorvos de peñas, que hoi 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 promptas, que assegura la Navegacion hasta Bolarque; porque desde alli puede yà conducirse todo el Carbon, Piedra, Madera, y Leña, que Madrid, Aranjuez, y Toledo necessitan; y al mismo tiempo traher Vinos, Aceyte, Miel, Granos, y otros Frutos, que dexarán 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 asi serán 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 será 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 verá

concluido el todo de los cinco Departamentos, y aplicando para la Obra misma el sobrante de su producto, cogerian despues frutos mas colmados, debidos justamente 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 letras, 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 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 será 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.

Para los dos Departamentos se ha creído, que bastará millon y medio de pesos, ayudados de los auxilios, que la benignidad de S. M. facilite à la Compañia. Empezará la Obra à dár 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

otras partes. En Aranjuez ſerá ya mucho mayor, por los tranſportes de la jornada, y acogida de los frutos de la Mancha, y aſsi ſucceſsivamente en los demàs Paìſes, ſegun lo que ſe adelantaſſe.

Eſta verdad practica debe aſſegurar al Accioniſta, que al fin del ſegundo año de la anticipacion de ſu caudal, havrá 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 podra verſe concluída la Obra, entre à disfrutar la alhaja por entero, ſegun las reglas, y condiciones à que S. M. accedieſſe.

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, à eſtilo de Comercio. Y otro à Cenſos redimibles, con arreglo à las Pragmaticas del Reyno, por ſer regular ſe declare 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 eſtá dotada de todos los ſeguros, que en lo humano pueden deſearſe, porque la facilidad en la execucion eſtá previſta; y ſobre todo, hai aguas, que corren, y nada ſe reſiſte ya al ingenio, y al arte. La utilidad que dará de sì, es notoria, y eſta tiene por fiadora

à la necesidad de los consumos de una Corte como Madrid, en frutos, que ni los producen otros Países, ni de otros pueden venir con una mitad de diferencia en los precios. En verdad, que quando falte un producto, que le da la necesidad, 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 està pudriendo, y la que ha de cortarse, y rozarse en los Sotos, para facilitar los caminos à las margenes del Rio, echada à la agua, y trahida à tan pequeña costa, como guiarse (de que hai un exemplar visto de muchos en Pamplona) es fondo, que arroja lo que puede gastarse en la construccion de los Caminos.

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

La abundancia de cosechas de este año, y el antecedente convida, para que assegurando los abastos à los infimos precios, que hoi 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 à quatro reales la arroba; Aceyte, de quince á diez y ocho; Trigo, de diez à doce por lo sumo; Cebada, de quatro à cinco reales, y asi de las demás especies del co-

mes-

meſtible. Los jornales ſe pagan por una mitad, que deſde Aranjuez á Talavera. Madrid, Toledo, y ſus tierras logran hoy la comodidad, que en muchos años no ſe ha viſto. Obras de eſte tamaño ſon propias para eſtos tiempos: todos 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 proporcionada.

SEPTIMO.

EL ſeptimo fundamento conſiſte en ſer Acceſsible la Navegacion de eſtos Rios.

Creerán muchos, que es nuevo el penſamiento, y la novedad miſma ſe lo repreſentará 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 verificó 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 ſe repartieron veinte Barcas à cada Capital de las

de

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, que ſe ha hecho preſente, concluyendo en ſu informe, que ſeria coſtoſa la Obra, pero acceſsible.

Serenadas aquellas turbaciones, en la menor edad del Señor Carlos Segundo, intentaron los Ingenieros Flamencos, Don Fernando, y Don Carlos Grunemberg, hacer un canal deſde el Pardo haſta Toledo, ſin duda con el objeto de dar Navegacion al Tajo. 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 el año de mil ſetecientos quarenta, y ſe recogieron varios Documentos del Archivo de la Ciudad de Toledo; y S. M. Reynante, el año de mil ſetecientos quarenta y ocho mandò, que el Theniente Coronél Don Carlos Devit, Ingeniero deſtinado à las Obras de Aranjuez, y Caz de Xarama, levantaſſe otro Plano deſde las Canteras, encima del Pardo, haſta

Ba-

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 cinquenta 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 trabajó el primer Plano, pero en lo substancial convienen, y asseguran, que se hará el canal, y havrá en èl la Navegacion que se propone hasta Vacia-Madrid.

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

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 presuadirá 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 entte montañas, con un cauce inalterable, y que son tan sencillas las Obras, como que consisten principalmente en desembarazarle de las muchas piedras caídas 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 havrá 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 vendrán desde Bolarque á Madrid, y á 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. Dexarán por esso de ser utiles? Unos estan 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,

por-

porque las maderas que baxan hasta Aranjuez, y Toledo, hacen su viage en el Verano, y es uno de los motivos, que han hecho incontextable el pensamiento. Es de hecho, que navegan Pinos de sesenta á setenta pies de largo, y media vara en 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 á otras con el mismo gasto, y aun sale bien la cuenta 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 ocuriessen 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 estableció la Corte en Madrid, no tenia una quarta parte de los consumos, que aora necessita, y sobraban los montes, y Pinares, á 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 á 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.

OCTA-

OCTAVO.

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

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

Considere aora el Público, què 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 hypothesi, de que los gastos asciendan 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, redu-

cien-

ciendoles à treinta millones de reales, dexando para cargas, y Fabrica de la Navegacion dotacion bastante, se acerca à una mitad, y es buena baxa; con todo saldrá à un veinte y siete por ciento. Será 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 à Aranjuez; y el segundo, y tercero hasta Bolarque, y 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 utiles, que rendirian solo las especies de Carbon, Leña, Madera, Piedra, Cal, Yesso, Ladrillo, Teja, Frutas, Granos, Vinos, y Aceytes, en partidas conocidas, y de consumo indispensable. Por ventura no sale à un treinta y tres, y tres quartos por ciento?

Esto es ponerse de parte del fin mas desgraciado del negocio. Por el contrario, que dirá el Accionista, y qué el Público, 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 mis-

mifma Obra dieffe materia à continuarla hafta el Mediterraneo por Jucar, ò feguirla hafta el Oceano por las corrientes del Tajo? A la verdad hai mas probabilidad para efte fucefso afortunado, que para el funefto.

La autoridad de un Principe, declarado Protector de efta Obra, por lo que en ella intereffa la Monarquía; los foberanos auxilios que prometen, y el zelo conftante de fus Miniftros fuperiores, porque media la confervacion del Eftado; fon muchos Athlantes, y Atalayas muy refpetables para que fe defconfie del conjunto de eftas feguridades; y la utilidad parcial que tendrá cada Vecino de Madrid, y de las Provincias en la execucion de la Obra, es columna mui robufta, para que no decaiga el efpiritu, que govierna, y anima à cofas grandes. Efta lo es tanto, que no folo merece la atencion del Pùblico, fino que pide de jufticia el esfuerzo de cada uno de los miembros del Eftado, para que concurra con fu todo à completarla; y pues bafta menos para confeguirlo, fea efte menos el mas, en que fe afianze fu logro.

CONCLUSION.

DE la ferie de hechos, y confideraciones veridicas expueftas, comprehenderán los Accioniftas, que la idéa pública prefentada à S.M. para hacer navegables los Rios Tajo, Guadiela, Manzanares, y Jarama, es natural, juf-

justa, util, necessaria, politica, economica, accessible, y poco costosa.

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

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

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

Y finalmente, que estando tan declarada à su favor la Real proteccion de S. M. y tan à la vista los soberanos respectos 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 á la perpetuidad de los bienes que trahe à la Corte, y sus Provincias mas cercanas; y ya por el particular de no exponer tantos interesses, como la Real piedad facilita: con lo que se

ocur-

ocurre à los recelos, que la diſtancia del manejo, y govierno ocaſiona de ordinario en los de Particulares.

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

Las Acciones ſerán de à quinientos peſos.

Don Carlos de Simon Pontero.