

acostumbrada franqueza y buen juicio lo que necesite correccion, ó lo que pueda realzar mas el pensamiento; que sobre la fineza, á que quedaré obligado, es justo que V. R. coma en esta mesa del público, de que su buen corazon se verá pocas veces satisfecho. Nuestro Señor guarde á V. R. muchos años. Madrid y Septiembre 2 de 1755. = B. L. M. de V. R. su mayor servidor y amigo Carlos de Simon Pontero. = R. P. M. Andres Marcos Burriel.

R E S P U E S T A.

Muy señor mio: He leído con la mayor atencion el proyecto que V. S. se sirve enviarme con su carta, y con igual cuidado he visto el Mapa de la corriente del Tajo desde su nacimiento á Talavera; y ya que V. S. quiere saber mi inútil voto, no puedo dexar de alabar en primer lugar su zelo por el bien público, el qual inspira á V. S. estas ideas, y le compele con tanta fuerza á promover su execucion.

En segundo lugar, para decir brevemente mi sentir, no me detendré en ponderar las utilidades que se sacan de hacer navegables los rios, y de aprovechar las aguas, formando canales para el tráfico ó para el riego. ¿Qué hombre de medianas luces puede dudar esto? Vocea estas utilidades la naturaleza; cuyo soberano autor cruzó los rios y arroyos, y pobló de fuentes y manantiales la superficie de la tierra, para que los hombres con su industria hagan servir sus dones á las necesidades de la vida; y esto mismo clama la experiencia en todos los pueblos y naciones del mundo. Sería menester un grueso tomo para juntar lo que sobre esto nos ofrecen los tiempos pasados y presentes. Desde los Egipcios, que no contentos con la navegacion y riego de su rio Nilo, abrie-

ron enormes fosas y canales para juntar el comercio del mar Rojo y Mediterraneo, mas de mil años antes de nuestro Señor Jesu-Christo. Hasta nuestros tiempos, no ha habido nacion de mediana política, que no haga de los rios el mismo uso, y que no haya formado canales para la navegacion, y para riego. Esto ha sido antes, y esto vemos hoy en todos los reynos de Europa fuera de España. La China no es menos abundante en canales costosísimos, que los Países Baxos. Los Ingas del Perú, los Mexicanos, y los Indios de 600. leguas al norte de Mexico, tenian canales grandes para el riego de sus tierras; cuyos rastros duran aún sin uso alguno; pero entre millares de canales antiguos y existentes, que los libros nos ponen ante los ojos, basta acordar solos dos: El de Bolonia, y el de Langüedoc. El Arzobispo de Toledo Don Gil Alvarez de Albornoz, Cardenal de España, quatrocientos años ha ideó y executó el canal de Bolonia, y á este canal debe aquella Ciudad toda su felicidad y riquezas, compiriendo por causa de él (no obstante su corto terreno) así en vecindario, como en abundancia de frutos, fábricas, maniobras y comercio, con las Ciudades del primer orden de Italia. El de Langüedoc, fue obra de Luis XIV.º el Grande, bisabuelo del Rey nuestro Señor, ideado por Mr. Riquet, y puesto en execucion por el gran Ministro Mr. Colbert, baxo las órdenes del Rey. V. S. debe hacer leer á todas las personas á quienes hable de su proyecto, la descripcion que hace de este canal de Langüedoc Mr. Pluch en el tomo 5. del *Espectaculo de la Naturaleza*, traducido por el Padre Terreros, *conversacion segunda de los rios*; donde dice con razon, que á excepcion de los caminos reales del Imperio Romano, nada se halla en la antigüedad que exceda, ni aún iguale á esta obra.

Esta conversacion basta para dar idéa conveniénte de las utilidades de los rios y canales en general. En España es mas necesario el uso de unos y otros para el riego y tráfico, que en otras regiones; porque la nuestra está mas cortada de montañas, y tierras quebradas; y es mas irregular en las lluvias, que otras Provincias. De tiempos antiguos sabemos quanto abanzaban los Romanos con sus baxeles, galeras, y barcas por el Ebro, Guadalquivir, Jucar, Tajo y otros rios. En tiempos mas cercanos, la buena razon, y el conocimiento de la utilidad pública, han estado siempre inspirando las mismas idéas de navegacion de rios, y formacion de canales. Pero por desgracia de España casi todos los buenos pensamientos se han malogrado. Los vecinos de Colmenar de Oreja formaron el caz de su vega por los años 1528., como se ve de la oposicion que hizo á esta obra la Ciudad de Toledo año 1532., y dicho caz no se ha perfeccionado hasta el reynado presente. Por el mismo tiempo se pensaba en hacer de nuevo el Guadalquivir navegable hasta Cordoba, como se lee en la excelente oracion que hizo al Ayuntamiento de aquella Ciudad el Maestro Fernan Perez de Oliva, Colegial fundador del Mayor del Arzobispo de Salamanca, y tio de Ambrosio de Morales, que imprimió sus obras. Años despues, se pensó juntar el Guadalquivir con el rio Guadalete, por medio de un canal, que hubiera sido de inmensas utilidades para la Andalucía, y comercio de Indias. La obra estuvo tasada en quatrocientos mil ducados; mas despues se abandonó, á pesar de los clamores de Don Francisco Gaytan de Torres en sus obras impresas. No fueron mas fructuosos los avisos de muchos políticos para aprovecharse de los rios de España, y en-

entre ellos de Doña Oliva del Sauco, quando al fin del reynado de Felipe III.^o se hizo visible la ruina de España, que pasó en pocos años de sumo poder y riqueza á su pobreza, y abatimiento en caudales públicos y particulares. Se escribieron muchos discursos políticos, y en muchos de ellos se propuso, como uno de los remedios mas precisos, el uso de los rios y canales para riego y tráfico. Acaso el tratado mas sólido y fundado entre todos, fue el del Doctor Sancho de Moncada, impreso año de 1619. con título: *Restauracion política de España*, reimpresso año de 1746., y este autor en el discurso septimo, capítulo primero trata de sacar acequias de los rios, como se pretendia entonces hacer del rio Henarés, y en el campo de Lorca: mas nada de esto se hizo; todo quedó en buenos deseos.

Pero dexando otras muchas idéas malogradas de riego y navegacion, los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel, al mismo tiempo que dieron nueva forma á su Alcazar de Toledo, y mandaron empedrar toda la Ciudad, pensaron tambien en dos obras magnificas: la primera, subir el agua del rio Tajo á Toledo: la segundo, hacer el mismo Tajo navegable. Por la importuna muerte de la Reyna, ni una ni otra idéa se logró entonces; pero ambas se pusieron en execucion en el reynado de Don Felipe II.^o El famoso Janelo Turriano, subió el agua del Tajo á lo alto del Alcazar, desde donde se proveyó algunos años toda la Ciudad. Esta, gravada de censos para gastos extraordinarios, hizo concuiso de sus propios y rentas á principios del siglo pasado; y faltando fondos para reparar el artificio de Janelo, faltó éste, y poco á poco cayeron casi todos los arcos, y obras que le servian. A los principios de este siglo, una compañía de Ingleses hizo

trato para poner corriente otro semejante artificio, con que se habia de subir el agua á Toledo. Traxose á dicha Ciudad una gran porcion de cañones de yerro y bronce, que habia de servir de arcaduces. Murió el gefe de la compañía; los cañones quedaron, y aún duran arrimados á las murallas, y nada se perfeccionó.

La navegacion del Tajo se abrió desde Lisboa hasta Alcantara luego que se unió á Castilla el reyno de Portugal en 1580. Los Procuradores de las Ciudades en las Cortes de Madrid de 1583. por acuerdo del reyno aprobaron el proyecto del Ingeniero Juan Bautista Antoneli en 23. de Febrero de 1584., y pidieron al Rey que se continuase la navegacion hasta Toledo, y para ello sirvieron con cien mil ducados. Aprobólo S. M., y envió el proyecto á Toledo con carta del 27. del mismo mes y año. En el año siguiente de 1585. ya estaba abierta la navegacion hasta *Talavera la vieja*, y se trataba con calor continuase hasta Toledo, repartiendo á esta Ciudad, y otros lugares sobre los cien mil ducados ya citados barcos para proseguir la obra. Consta esto de la copia que remitió á V. S. de la Provision de Don Felipe II.º fecha en Madrid á 12. de Diciembre de 1585., que se guarda original en el archivo de la Ciudad de Toledo. En el año de 1588. ya estaba del todo corriente la navegacion desde Lisboa á Toledo, como consta de varios documentos, y entre otros de un privilegio de Juro de quatrocientos cinquenta mil maravedises al quitar por seis cuentos, y trescientos mil maravedises de principal impuestos sobre dicha navegacion en 19. de Mayo de 1558., que se halla original en dicho archivo. Todavía hay en la vega y huertas de Toledo un sitio, que llaman *la plaza de las barcas*, y este nombre se le impuso porque allí

allí era el *embarcadero* de la navegacion del rio. Esto he oido á muchos viejos de Toledo que decian haber conocido á otros que alcanzaron existente la navegacion. Pero todo se acabó en el reynado de Don Felipe III.º, y del todo cesó la navegacion entablada de Toledo á Lisboa.

La guerra que se encendió en Portugal en el año 1640., y los costos insoportables para llevar á lomo á las fronteras de Portugal todas, ó casi todas las municiones de guerra y boca, obligó á volver á pensar en la navegacion del Tajo, á lo menos desde Toledo á Alcantara. Tomóse con tanto calor este negocio, que se mandó á Luis Carduchi, y Julio Marteli ingenieros, que registrasen toda la corriente del Tajo á Alcantara desde Toledo, formando mapa individual de toda ella. Hizose así: formóse un grueso volumen en que está dibuxado por parte al vivo todo el curso del rio, con quantas particularidades se hallan en él relativas á la navegacion; á la manera que con mucha mayor curiosidad, imprimió en grandes volumenes, y estampas el Conde *Marselli* el curso del Danuvio. Mas de todos estos preparativos, nada salió ni se entabló navegacion alguna.

En el reynado de Don Carlos II.º se habló de nuevo no solo de la antigua, sino de abrir canales de Madrid á Aranjuez, de Aranjuez á Alcalá, y otros: y los Ingenieros Flamencos Don Carlos, y Don Fernando Grunembergh, reconocieron los terrenos, y formaron su proyecto, que imprimieron en folio, con un bello mapa, en que se demuestran las bellas formas ú obras que se habian de hacer. He leído este proyecto; pero no le tengo á mano. Mas estas tentativas quedaron tambien inútiles.

En

En reynado pasado año de 1740. se volvió á hablar de esta especie con mucho calor, por las noticias que dió cierto curioso con buen zelo. Escribióse de orden del Señor Rey Don Felipe V.º por el Marques de Villadarias, su Secretario de Estado, al Ayuntamiento y Cabildo de Toledo, pidiendo los proyectos de Antoneli y Marteli, y Carduchi. Nada se halló en el Cabildo. La Ciudad remitió á S. M. el prospecto de Carduchi y Marteli dexando copia en su archivo: y tambien remitió la provision de Don Felipe II.º con carta de 31. de Mayo de 1740., de la qual, como la del Marques de Villadarias, y acuerdo particular, remito á V. S. copia. Pero despues de hablarse mucho sobre la materia, el libro del proyecto quedó en poder del Marques de Scoti, y nada se hizo.

Despues en el felicísimo tiempo del Rey nuestro Señor, el difunto Excelentísimo Señor Don Joseph de Carvajal descó muy de veras, que se formase el canal de Manzanares, y se abriese la navegacion de Tajo, aguas abaxo desde Aranjuez. Su Excelencia no solo se dignó significarme estos sus deseos, sino tambien tuvo la bondad de mostrarme en su librería un modelo del canal de Manzanares hecho de madera y vidrios, y el proyecto ó libro de dibujos de Carduchi y Marteli, que me dixo habia logrado del Marques de Scoti. Tambien en otra ocasion me llevó su Excelencia á ver en Aranjuez un molino sobre una barca, que se estaba labrando de su orden, semejante al que se dibuja y describe en el tomo 10. pag. 164. del citado *Expeñtáculo de la naturaleza*. El fin principal de S. E. en esta fábrica fue conven- cer prácticamente, que los molinos de Barcas nadantes podrian suplir en España la falta de molinos de presas, como la suplen en muchos paises extrangeros, deshacien- do

do de esta manera el inconveniente que se objeta comun- mente contra la navegacion de los rios, y es que para ella es forzoso alzar y quitar las presas, y por consi- guiente abandonar una cosa tan necesaria como los mo- linos arineros, que son las mejores fincas y posesiones de muchos vasallos. Pero la muerte cortó tan saludables idéas.

Ahora V. S. en su proyecto propone primero hacer canal desde Madrid á Aranjuez. Esto no es nuevo. Segundo, hacer navegable el Tajo desde Aranjuez rio abaxo hasta Toledo. Tampoco es proposicion nueva. Tercero, hacer el mismo Tajo navegable de Toledo á Talavera. Esta navegacion no solo ha estado corriente hasta Talavera, sino hasta Lisboa como dexo probado. Quarto, hacer navegable el Tajo rio arriba hácia su origen hasta Armallones. Esta especie es nueva, pues aunque á muchas personas he oido que creen posible la union del Tajo y de Jucar por diferentes parajes, haciendo navegables á ambos para union de los dos mares: esto es hablar especulativamente con aquella libertad con que en conversacion familiar manifiesta cada uno sus buenas ó malas idéas, sin temor de ré- plica; así como otros dicen que podrian juntarse el Ebro con la ria de Bilbao, el de Guadalquivir con Segura, y así de otras juntas de rios, y aventuras de ca- nales de riego, que reconocidos matematicamente los terrenos, y elevaciones de las aguas, montañas, y va- lles intermedios, serían ó no practicables. Pero especie de navegacion de Tajo desde Aranjuez á Armillones, fundada en reconocimientos, y con idéa formada de ha- cerle navegable en este parage, no la he leído, ni oído hasta ahora.

Sin embargo, me consuena infinitamente; lo pri- mero, porque he cruzado y visto el Tajo por diferen-

tes partes desde Aranjuez hasta cerca de su nacimiento, y en todas he visto, que lleva bastante agua para formar en él á no mucha costa caz ó cauce bastante para navegacion. Dificultades habrá de rodeos, estrechuras y peñascos así para las barcas como para abrir caminos para la sirga; pero no veo que haya precipicios, y montañas espantosas, que hagan las dificultades invencibles. Lo segundo, porque me hace gran fuerza el exemplar que V. S. alega de las maderadas de pinos robustos, y de gran largura que han venido y vienen por el Tajo hasta Aranjuez y Toledo. El Doctor Pedro Salazar de Mendoza escribe, que la primera maderada que vino desde la sierra de Cuenca por el Tajo á Toledo, fue para la fábrica del hospital de niños expositos, mandado labrar por el gran Cardenal de España Don Pedro Gonzalez de Mendoza, que murió mas há de dos siglos y medio. Desde entonces fue tan comun venir á Toledo las maderas por el Tajo, que aún conserva el nombre de *Aserradero* el sitio en que se sacaban y aserraban. Olvidóse esta útil práctica muchos años; pero ya han venido no solo muchas maderadas á Aranjuez, como V. S. afirma; sino tambien vimos el año pasado llevar por el Tajo una gran porcion de maderas de todos tamaños de Aranjuez á Toledo. Y si el rio en su estado natural sufre las maderas, ayudado y dirigido con conveniente industria, ¿por qué no dará lugar á barcos proporcionados? La tercero, porque viendo las sierras del nacimiento del Tajo tan fecundas de aguas, como muestran los nacimientos de tantos y tan caudalosos rios, parece imposible que si se reconocen, abren, limpian y dirigen muchas fuentes, que ahora se pierden, dexé de haber proporcion para aumentar considerablemente el caudal de aguas del rio casi desde su origen. Pero pues V. S. me dice en su carta que los prácticos á

su

su costa han reconocido el Guadiela y Tajo desde su origen hasta Toledo, y no han hallado estorbo á la navegacion que no se pueda vencer, están de mas las conjeturas, habiendo noticias experimentables. Por lo demás V. S. expresa muy bien en su papel las ventajas particulares, que la proyectada navegacion á uno y otro lado de Aranjuez traerá á Madrid, y á las Provincias, si se lograra. Pero perdoneme V. S. que le diga, que en esta parte se queda muy corto. En todas las naciones de Europa la ciencia política con justísima razon se ha reducido en gran parte á ciencia de cálculo; porque sin éste, no menos que en el comercio y abances de él, es imposible dar una sola providencia económica á golpe seguro de su utilidad. Sin embargo, soy de parecer que ni el caballero *Petey*, autor del célebre libro *Aritmetica politica*, ni otro alguno de tantos célebres políticos computistas como hoy viven en Europa, es capaz de ajustar las cuentas de las utilidades que traería á Madrid, á las Provincias, al Rey y reyno, todo el Tajo navegable, y un Canal desde Madrid á Aranjuez. Yo me guardaré bien de querer desmenuzar todos los hilos de esta madeja casi infinita. Basta saber, que á la constitucion y abastos de un pueblo tan grande, como es Madrid, lejos del mar, sin rio, cuya poblacion, y consumos crece cada dia mas, agotadas y secas ya todas sus cercanías, sobre añadido el azote de los malos años y cosechas, en que ha perecido casi la mitad de las bestias de transporte en todo el reyno, no solo es conveniente, sino *necesaria y esencial* una tal providencia. No es menos esencial al reyno, porque el enlace indisoluble de las Provincias cercanas y lejanas, ya mas, ya menos con la Corte, hacen que todas sientan de mil maneras el bien ó el mal de ella. Lo es asimismo al Rey, y su Real Hacienda, porque ésta siente mayor daño en los consumos

Tom. XVI.

Oo

pro-

propios, y en los de quantos comen de ella. De donde nace, que despues de tantas alzas y subidas en todos los sueldos del Rey, si creemos á las quejas comunes, apenas alcanza nadie á una regular y moderada decencia respectiva á su empleo con su sueldo; porque los comestibles mas precisos y comunes, y consumos mas útiles, por su escaséz y costes de sus portes á lomo, se llevan tras sí todo el caudal. Lo mismo sucede á proporcion de las casas ilustres establecidas en Madrid. No hay rentas que alcancen al gasto respectivo á la clase de cada uno, por mas que se evite todo desorden. La navegacion y canal surtirá á la Corte de todos consumos á precios incomparablemente mas baxos; á cuyo precio se podrá entonces reglar, y tasar lo que es imposible el día de hoy. Enriquecerá las provincias, y desahogará en gran parte á todo el reyno, oprimido por los consumos, embargos, y acarreos forzados para Madrid. No lo remediará todo sola la navegacion, porque hay otros males que nacen de otros principios; pero remediará la mayor parte, aliviando á las provincias, é introduciendo la abundancia y varatura, en lugar de la escaséz y carestía presente.

Siendo, pues, cierta la posibilidad, y notorias las utilidades, y aún la necesidad, solo resta tratar los dos puntos substanciales en que estriva todo. El primero la *práctica execucion de la navegacion*, que envuelve los reconocimientos, y proyectos de Matematicos habiles en semejantes obras: las seguridades de fondos y caudales para obras que son muy costosas, aunque sea mucho mayor el fruto que el costo: la administracion de estos caudales sin malversaciones, y dispendios inútiles: la economía en aprovechar los materiales de ladrillo, cal y piedra, maderas, y utensilios para la obra, y que todo sea sin nuevas extorsiones y vejaciones de los pueblos. El

se-

segundo punto es *asegurar la perpetuidad de la obra, y buen uso de ella*, en lo que se encierran los reglamentos de cortos derechos sobre los barcos, ó sobre lo transportado por ellos, los cuales sirvan en parte para rembalsar los costos (si la obra se hace de cuenta de los vasallos) y en parte para proveer en adelante á los reparos que habrá menester: de modo, que el dinero que se gastase en la obra, no venga á ser un censo irremediable, como suele suceder, impuesto contra Madrid y contra las provincias, convirtiéndolo en mayor daño. Otros reglamentos sobre formacion y servicio de los barcos, caballos y peones que los conduzcan: derechos de fletes: lugares de los desembarcaderos: composturas de caminos que vayan á ellos: almacenes, ventas, hosterías, y mesones bien provistos, comodios y arreglados á precios invariables: otros para los Sobrestantes, Veedores y Maestros de obras, que han de cuidar de los reparos del canal, tesoro de él, sueldos &c. de modo, que todo esté arreglado sin pleytos ni contextaciones: y guardándose exáctamente la policia, gozen todos al mismo tiempo de entera seguridad, libertad y comodidad.

Por las faltas cometidas en estos dos puntos prácticos de *execucion y de perpetuidad, y mal uso*, ó no se han hecho, ó se han deshecho todos los proyectos arriba mencionados, y otros muchos de igual naturaleza. V. S. nada dice en particular acerca de estos dos puntos en su papel; acaso porque con prudente acuerdo ha querido demostrar antes la posibilidad y utilidad. En esta parte me contento con decir, que pues tenemos en innumerables libros extrangeros los medios y métodos con que se executan en sus países semejantes obras, y los reglamentos con que las perpetuan y conservan; y pues es tan fácil tener quantas noticias individuales hubieremos de menester sobre estos asuntos, por mano de nuestros Minis-

tros

tros en las Cortes extrangeras , acomodando los métodos y ordenanzas de aquellos países á la constitucion actual del nuestro ; si se errase en la *execucion* , ó en los reglamentos para el *buen uso* y *perpetuidad* , será error voluntario , caprichoso , y poco digno de perdon en materia de tan imponderable interés , é importancia pública.

Esto es todo lo que me ocurre decir á V. S. á quien repito muchas gracias por su zelo y amor al público. Y con esto vuelvo á tomar el partido que me toca , y es el rogar á Dios guarde la persona de V. S. , y colme de bendiciones sus buenas ideas. De este Colegio Imperial Septiembre 13 de 1755. B. L. M. de V. S. su mas afecto servidor y Capellan = Andres Burriel = Señor Don Carlos de Simon Pontero , del Consejo de S. M. Muy señor mio.

