

5.
Breve noticia Sobre los canales y navegacion
de los principales rios de España.





Canal de Aragón

En 1529 mandó formar el Emperador Carlos 5.º el proyecto de la Acequia imperial en Aragón, a unos ingenieros flamencos y comisionó p.^a su ejecución a Alonso Pedro Zapata, y Prior del Sepulcro de Calatayud, y muerto este en 1534 fue nombrado en su lug.^o d.^o Gaspar de Banuelos.

Ph.^e 2.º en el año de 1566 trajo a Italia con igual destino al ingeniero d.^o Juan Sisoni.

Ph.^e 4.º en el año de 1654 comisionó al mismo efecto a d.^o Don. Vrenda.

El Sr. Ph.^e 5.º mandó en 1739 q.^e los Ingenieros d.^o Bern.^o Lara y d.^o Sebastian Probolte hiciesen un gral reconocim.^o de este Canal.

En todas estas épocas se tomó esta obra con tibieza, no tubo fondos suficientes p.^a hacer progreso, y su direccion no fue activa ni acertada. En tpo del Sr. Carlos 3.º



empeño a tomar actividad y mesor arroyo
concedió al Comisario de S. M. d. N. Agustín
Badein la formación de una comp.^a q.^e toma-
se a su cargo esta empresa, cediéndole entre
otras gracias el producto en el antiguo canal.
Resultaron luego las discordias y desordenes
regulares en estos cuerpos, y conociendo S. M.
q.^e p.^o este medio la obra no tendría nunca
efecto, se quitó el gov.^{no} a la comp.^a reser-
vándole su d.ño, y estableciendo en Madrid
en 1775
una Junta p.^a negociacion de caudales e in-
formar el estado de las obras, las quales que-
daron al cuidado de d.ño Ramon Pinateli con
el título de Protector. Este sujeto lleno de
actividad y celo patriótico venció gravísi-
mas dificultades, y condujo el canal hasta
muy cerca de su caída en el Ebro desde donde
no es difícil conducirle al Mediterraneo.
Hizo mas este hombre en menos de 20 años
de lo q.^e habian hecho todos sus Predecesores
en la direccion de esta empresa en el espacio



N. 240.

Este canal corre desde Fomellas hasta
Sastago extendiendose en linea de direccion
a $79^{\circ}10'$. Azclas o lo q.^e es lo mismo a $26^{\circ}10'$.
con poca diferencia en a 60 varas cada una.
Desde Sastago es navegable el Ebro hasta
entrar en el Mediterraneo, y por consigu.^{te}
por medio de este canal se facilita la nave-
gacion desde los ultimos terminos de Aragón
hasta el mar. et un puede promoverse la
navegacion superior del Ebro no solo a Cas-
tilla sino a Camplona, dirigiendo un canal
q.^e cruce el Reino de Navarra por los rios
Arqa y Orta unidos por varios manantiales
q.^e bajan en la altura de Leumberri. Por
este medio se comunicarian el Oceano con
el Mediterraneo, y se facilitaria el comer.
de las Prov.^{as} mas internas del Reino y mas
necesitadas de este auxilio.

Dicho Este Canal executado en toda su
extension es mucho mas util q.^e el de
Languedoc por q.^e este es solo de navegaj.ⁿ



y aquel lo sería de navegación y de comercio.
Además las obras ya hechas en el canal de
Aragon son mas magnificas y solidas q. las
de Languedoc. La longitud de este desde
el Estangue de Tau hasta Tolosa es de 122446
toesas o 84 leg. francesas de 25 al grado.



Canal de Castilla

Este canal se proyectó en 1752 siendo otro el Marq. de la Ensenada con el fin de q. fuese de navegacion y de riego. Debía empezar en Segovia y por medio de un ramal en las cercanías del Espinar corriendo 46 $\frac{1}{2}$ leguas hasta el pueblo de Olea distante legua y media de Peñonay y $\frac{1}{2}$ de ser donde la ría de Suamei es navegable.

Empezó a poner en practica este proyecto en 1753, y se sigue hasta el dia aunq. con muy lento progreso, por q. la dotacion consignada p.ª él, lejos de suministrar lo preciso p.ª continuarlo, no basta ni aun p.ª reparar los desmejores en lo que hay ya hecho en él. Se costea la Ob. Mar. q. se señaló a los principios 150 d. y la dotacion mensual, y despues se ha ido rebajando seg.ª las vicisitudes del Erario.



Este Canal seria utilissimo si Negase
a' executarse en todas sus partes. Prim.^o
Debia tener muchos ramales q.^e circularan
por el interior de Castilla y Leon diere
salida a' sus frutos y regadio a' sus terrenos.
2.^o Llegando hasta Reinosa pueblo de Co-
mercio prod.^{mo} a' Santander, y ~~de~~ ~~un~~ ~~mi~~ ~~di~~
~~ante~~ ~~de~~ ~~un~~ ~~mi~~ ~~pro~~ ~~du~~ ~~cto ~~al~~ ~~Ebro~~ ~~tendiente~~
Canal prod.^{ma} salida al Oceano y aun podria
darsele comunicacion por el mismo Ebro con
el Canal de Aragon q.^e tiene su salida al
Mediterraneo. 3.^o Llegando hasta Segovia
y el Espinar no seria imposible se comuni-
case con el de Guadarrama q.^e tan facilm.
puede Nevarse hasta Taso, y q.^e por otro lado
puede extenderse a' Guadalquivir segun
el proyecto de Lemoir, y Nevare por estas
dos direcciones ~~de~~ al Oceano en sus dos puntos
mas importantes de Lisboa y Cadix. 4.^o Tam-
bien podria extenderse la misma navegac.ⁿ~~



haciéndose comunicable a Guadiela o Basso
con Jucar hasta el Mediterraneo por Cullera.





Rio Guadalquivir

En el año de 1524 se trató de hacer navegable el Guadalquivir desde Cordova a Sevilla; pero no tuvo por entonces efecto.

De resultas de haber propuesto Juan Bautista Antonelli a Ph.^o 2.^o el proyecto de hacer navegables todos los rios de España, se envió a g.^o reconociera y dispusiera lo necesario p.^a la navegacion del Rio Guadalquivir, y con este objeto expidió una Al. Cedula en 15 de Diciembre de 1784 siendo Presid.^{te} de Castilla el conde de Barajas. Pero no se sabe tuviere resultas alg.^{as} este proyecto. Habla de el Ambrosio de Torreses en las obras del Nro Fermán Perez de Oliva.

En 1768 se volvió a remutar este proyecto de hacer navegable el Guadalquivir desde Cordova a Sevilla; se hubo reconocimiento de Ingenieros pero no produjo ningunas resultas.

Casi por el mismo tpo formó proyecto



el Ingeniero D^{no} Carlos Lemaur p.^a hacer un
Canal de navegacion q.^o desde Madrid llegase
a Sev.^a y desde alli entrase en la Bahía de
Cádiz, pero no pudo conseguir entonces su
aprobacion.

Quando en el año de 1782 quando
se originó el Banco de S.^{no} Carlos resucitó este
proyecto, dandole principio por el Canal de
Squadarrama donde en efecto se comenzó bajo
la direccion del Banco y los Planos de Lemaur
q.^o por su muerte ~~se~~ executaron sus hijos,
hasta el estado q.^o en el día se halla.



Navegacion ~~el Tago~~ en
Manzanares unido a Tarama
y Tago, desde el Pardo hasta Tol,^{do}
y aun hasta Alcantara y Lisboa

En el tpo de d. Juan el 2.^o se pensó ya unir
a Tarama con Manzanares en las cerea-
nias de Madrid: asi lo dice el Capitan Gon-
xalo Fern.^{de} Oviedo Cronista de las Indias
en el libro de las Quinquenas.

En el año de 1581 en resultas de la
Conquista de Portugal quiso el S.^{mo} d.^{no} Ph.^{2.^o}
habilitar la navegacion del Tago desde
Abrantes a Alcantara y aun desde Lisboa
a Madrid p.^a lo qual comisionó al famoso
Ingeniero Juan Bau.^{ta} Antonelli. Este en
menos de un año habilitó la navegacion
desde Lisboa a Alcantara, y aun llegó en
una Chalupa desde Lisboa a Toledo en 19
de Enero de 1582 con la qual subió hasta
Aranpez y entrando despues en Tarama



y despues en Mananares pasó por Madrid
y llegó hasta el Pardo. En

En 1786 se contruyeron 6. barcas
en Toledo baxo la direccion de Antoneli, y
a principios del año de 1788 navegaron desde
alli a Lisboa con alg.^a cant.^a de trigo siendo
su Capitan Cristoval de Boda sobrino de An-
toneli, y llegaron felicim.^{te} a su destino en 15.
dias. Se comenzó 2.^a navegacion en 28 de
Oct.^{bre} del mismo año con seis barcas que
conducian 500 f.^{tes} de trigo, y no se sabe si se
continua esta navegacion.

Prefiere estos pasages Estevan de Garibai
q.^e fue testigo ocular de ellos.

En 1584 el Rey y las Infantas se em-
barcaron en Sta Yacia-Madrid y llegaron
a Aranjuez por Jarama, y despues fueron
en diversas ocasiones por agua a Aceca
todo por la Direccion de Antoneli.

En 1658 los Coronetes d.^{no} Carlos y d.^{no}
Fern.^{do} de Brunenbergh hicieron proposicion



a la Reina Gov. ^{ra} 2.^a Ana de Austria p.^a hacer
navegable a Mammavari desde mas arriba
del Pardo hasta Toledo, demostrando la utili-
dad y facilidad del proyecto. No se sabe los
efectos q.^e tubo esta proposicion. Pero es cosa
notable q.^e en el largo ^{injuer}mem.^o q.^e ^{se} ^{hizo} ^{en} ^{este} ^{asunto} no hagan la mas ligera
mencion de haberse hecho la misma navega-
cion en ¹⁷⁵⁰ ^{de} ^{Ph.^o 2.^o}, prueba de q.^e ya p.^a en
tonces ^{estaba} ^{borrada} se habria perdido la mem.^a de este
hecho.

En 1750 se formo una Comp.^a con el
Titulo de Para la Navegacion del Tago bajo
la direccion de D.ⁿ Carlos de Simon Pontero.
El proyecto de esta Comp.^a era costear un canal
q.^e empezase desde el Puente del Pardo en el
Rio Mammavari hasta su entrada en Tarama,
continuarse desde alli hasta Valdominguete
donde debia comenzar la navegacion del
tago hasta Falavera o Puente de Almaraz,
y aun hasta la raya de Portugal. Tam-
bien se ofrecia esta Compania a hacer
navegable el Rio Guadiela hasta Bolargui.



y aun pidió y otruo facultad p^a dar comunicacion a Guadiela o a Tajo con el Rio Tucar estableciendo navegacion hasta el Mediterraneo por Cullera en el Reyno de Valencia. Por este medio pudiera tambien conseguirse la comunicacion del Oceano con el Mediterraneo por el centro de la Peninsula. Este proyecto no tubo efecto, sin duda por que no se pudieron juntar los fondos necesarios p^a executar en ninguna de sus partes.

En 1769 hizo proposicion q^e fue admitida Dⁿ Pedro Martirringo y Comp^a p^a hacer un Canal navegable en el Rio Mamanares desde el Puente de Toledo hasta el Rio Tarama, y conducir la navegacion por las riveras del mismo Tarama, de Enares, o a Tajo a donde mejor conviniese. De resultas de esta proposicion se hizo el Canal de Mamanares que existe en el dia.



Es cierto que durante
el sistema de gobierno que
prevaleció en Europa en la
edad media, la autoridad
publica, desparramada entre
muchos



mia-
an
ema-
Por
es
dite.
Este
ues
rios
el.
vizada
ms
Deser
y
ell
dond
ropo-
que

