

Discurso sobre el Proyecto del Marques de la Romana en
la Construcion de un Puerto en Cullera, y Canal de Navega-
cion desde este hasta la Ciudad de Valencia.

Preambulo El principio sentado entre los Politicos, y lo confirma la ex-
periencia, que los Puertos son la base fundamental del comer-
cio por cuyo medio, se enriquecen los Reynos, y adquiriendo
fuerzas, se conservan los Dominios de las Invasiones enemigas

Pueden testificar esta Verdad los dos Primeros Puertos
del Mediterraneo ambos con el nombre de los fundados por
los Phenicios 1242 años antes de la Venida de Jesuchristo;
las Riqueras, que su comercio produxeron les concedió; al
Primer el Xenitia un sitio por espacio de 13 años del Rey
Habuchodonosor con todas sus fuerzas; al 2.º el de ^{se.}fondida
3 años del poder de Alexandro, ya Cartago fundada por
una Colonia de los Avantes de estos Puertos dispuesta
sus fuerzas 10 años con Romanos.

Si los Puertos establecidos
con el debido orden con dignos de la maior gloria, no es
menor la que merecen los Canales de navegacion, cuya
Ymportancia conociendo las Naciones extranjeras

han empleado los maiores caudales en su construccion, experimentando ya los progresos en el Comercio.

El Canal mas antiguo que se reconoce en las Indias, fue el que unia el Mediterraneo con el Golfo arabigo, o mar Bermejo, y asi paso Salomon al Mediterraneo con su flota, como lo sabe Monsieur Buet Obispo de Avranches trascribiendo de su Navegacion; la construccion de esta celebre, e importante obra, se atribuye a Sarsis Rey de Egipto, su conduccion a Sesostris, pero el cuidado de conservarle es de los siglos posteriores.

Plinio lib.
36. Cap. 12

Si las soberbias Piramides de Egipto se cuentan como maravillas del mundo, lo sea igualmente en Canas y los muchos, que los Egipcios practicaron con las aguas del Rio Nilo, p.^o diferentes efectos q^{ue} harian feliz la vida humana.

Los Romanos, aunque su ob.^o principal era el arte de la Guerra no satisfechos de los caminos memorables, q^{ue} formaron p.^o la comunicacio.ⁿ de su vasto imperio, hicieron navegables la mayor parte de los Rios formando varios Canales con que florecieron en el Comercio.

Pero sin Rarrazas a siglos pasados son bien viables las grandes ventajas que oy producen los Rios navegables, y Canales de Europa, por lo q^{ue} son podendose las razones q^{ue} aseguran las conveniencias de estas obras practicadas con el debido acierto, y conocimiento.

Propuesta
al pape
del mar
ques de
la Romana

El papel que se me presenta del Marques de la Romana con el titulo de Proyecto de un Puerto en Cullera, y Canal de Navegacion hasta La aduana de Valencia, ¹⁰⁶ es una leve insinuacion del todo insuficiente p.^o venir en consim.^{to} de sus ideas que no explica.

El Plano, que acompaña su papel, es un bozon lleno de las maiores nulidades, su figura no corresponde con el terreno, la Relacion de diez de la escala del Plano, y quien ha visto Edificios antipodados en un mismo plano, como lo estan la Torre 18, y el lugar de Cullera.

2.^o

Lo que dice el Marques negando la posibilidad de un Puerto en el Grao de Valencia no es asunto tan decidido, siendo en el dia aun problemático, y considero que para su Resolucion vendria

q' tanto tiempo se solicita debe preceder levantar un Plano de la porcion principal de la Playa, formando el radio notable, y numerable en el plano, observar los movimientos de las aguas principalmente en los temporales, agregando á estas Circunstancias el Informe de los Practicos de esta Playa, y el todo conexas al dictamen de Sujeos inteligentes en obras Ydraulicas, podria decidirse sobre el verdadero efecto, qualquiera otro expediente, que se tome, sea ó no amonononon discursos, que careciendo del citado fundamento, nunca rendiran la seguridad, que se pretende.

Monseñor Belidor á quien cita el Marquis de Turathéal p.^a apoya sus razones en el Puerto de Cullera, le cito yo p.^a el del Grao, dice lo q' sigue: Il on ne peut disconvenir que la disposition qu'on a donné au Port de Civita Vecchia ne soit fort heureusement imaginé etant la seule qui paroit convenir lorsqu'il s'agit d'en établir un sur un plage battue de la mer.

La disposicion de este Puerto es la que me

parece conveniente á vencer los conocidos obstaculos q' padece una playa asistida de los Vientos; omito su construccion, y detalle por que no lo fuego del intento.

3.^o La construccion del Puerto en Cullera, pide anticipadas las operaciones q' he referido p.^a la Playa del Grao, y á mas deben manifestarse en el plano el Muelle, q' debe unir el Cabo 18 con la Isla 19, y en esta forma se podria hacer concepto de esta obra por mayor.

rehab
El Calculo de este muelle habra formando el correspondiente plano, y perfil, q' explicando las dimensiones del Cuerpo de la obra, se pueda hallar su solidez, y así su coste; Por lo q' mira á loscimientos, me he servido de seis puntos de mayor consideracion, y así se debe especificar la calidad del terreno, si es fango, ó arena p.^a proporcionable en la forma, que convenga

pag 57
Tom 1
de Ydrau
ica

de la limpia del banco, q' propone p.^a la entrada de
las embarcaciones, podria hacerse algun concepto si
hubiera por m.^a plano, y perfil, q' proximam.
puede practicarse por medio del sondeo.

Pero en este particular se debe saber si ejecutada
la limpia se renovaria el banco, y p.^a su seguridad,
se debia explicar como se ha producido este banco,
porque se debe destruir la causa p.^a evitar nueva-
mente el efecto, y asi me refiero a lo ya men-
cionado sobre las Respondidas observaciones, q' deben
practicarse en la direccion, y Reflecion de las aguas,
siendo puntos capitales q' deben examinarse con
el mayor cuidado en asuntos de esta naturaleza.

Aunque a la distancia de 11 brazas ^{del Pu.^o}
presa el C. Marques de la Romana, q' es de Escalla
el terreno, debo responder, q' es punto averiguado,
el q' en las tempestades la agitacion interior de las
aguas es muchas veces maior, q' la q' se observa
en la superficie, y asi si esta utilidad no se extiende
en el terreno circunvecino, es forzoso averiguar

por el efecto de las aguas el defecto, que se debe co-
rregir, y solo en este supuesto podria deliberarse
en las Obras q' se necesarian p.^a abilitar este Puerto.

Por lo q' respecta a las aguas q' facilitan el C.
Marques p.^a acercar a las embarcaciones en las
aguas me inclino al dictamen d.^o Thomas Sinagras
q' con tanto consim. se propone.

El Canal de navegacion, q' supone puede ase-
gurarse por 1500 pesos es un juicio imaginario fun-
dado en noticias de esta Clase. Yo me persuado, q'
no aura Mathematico, q' pueda dar su parecer en
este asunto sin mas consim. q' deca en el Pro-
yecto lo archs q' debe tener el Canal.

Que Planos ha levantado el Marques p.^a este
efecto. Que nivelaciones se han formado. Que Ob-
servaciones sobre las aguas, pues que probabilidad, pu-
eden tener sus calculos.

Para proceder con acierto en este importante
asunto, como en barca navegable el Rio Tucar hacia
Cuenca se necesita formar Planos de todo el terreno
con escala proporcionada p.^a que se individualize

todo lo concerniente al proyecto, como son Pisos, Requias, Maiores, y menores, Albuhas, vertientes, y barrancos, Puercos, y Calzadas debiendo constar con estas partes p.^a establecer el todo.

Se debe hacer una exacta Nivelacion del terreno por donde se intente dirigirse el Canal y en esta conformidad se podria formar un tanteo prudencial de las Excavaciones, se tendria noticia de la Cantidad de las aguas, q^e se pueden continuar, atendiendo p.^a esto a las estaciones de años, en q^e suelen variar.

Debe acompañar a todo esto una Relacion en q^e se manifieste las calidades del terreno, los Riegos, q^e deban practicarse, las vertientes q^e pueden hacerse por la inmediacion de las aguas comunicantes, los puentes, q^e necesitan aqueductos, las Posiciones de Canal que por la calidad del terreno deban vestirse de silleria, a fin q^e con estas precisas Circunstancias, q^{on} preceptos, de quien proyecta se venga en consi.^o del coste, de los gastos, imprevistos, de los daños q^e ocasionen los

Discurso sobre el proyecto del Marquex de la Namana en la construccion de un Puerto en Fullera, y Canal de navegación con de: este hasta la Ciudad de Salamanca.

Preambulo El primer tratado entre los Portugueses, y lo confirmo la capitulacion, que los Portugueses con la nave fundamental del comercio por este modo se enriquezcan los Reynos; y ademas se enriquezcan, se enriquezcan los dominios de las naciones enemigas.

Podria verificarse este verdad los dos primeros Puertos del Mediterraneo ambos con el nombre de Fir fundados por la Plinia en 1212 años antes de la venida de Jucurito; los rigurosos, que se comencio a producirse los comedios; al primero el recibir un tratado por espacio de 3 años del Rey Nabuchodonosor con todas sus fuerzas; al 2.^o al defenderse 3 años del poder de Alejandro; y el Centago fundada por una colonia de los habitantes de estos Puertos disputar sus fuerzas lo año con los Portugueses.

Si los puertos establecidos con el debido orden son dignos de la mayor gloria; no es menor la que merecen los canales de navegacion; cuya importancia concuriendo a las Naciones extranjeras, han empleado los mayores capitales en su construccion, experimentando ya los progresos en el Comercio.

El Canal mas antiguo que se conoce en las historias; fue el que unia el Mediterraneo con el Golfo Persico, o Mar mormijo, y asi paso Salaman al Mediterraneo con reflexion, como lo trae Monsieur Fleur Obispo de Faramoch; tratando de un navegacion; la construccion de esta celebre, e importante obra; se atribuye a Faraos Rey de Egipto en conduccion de

Secretos; pero el decuido de conservarle es de los siglos post-
erros.

Plinio lib.
36 cap 12.

De las sabanas Piramides de Egipto se cuentan como
maravillas del mundo lo seria hoy igualmente este canal y
los muchos que los Egipcios practicaron con las aguas del Nilo
y Nilo, por diferentes efectos que hanian feliz la vida huma-
na.

Los Romanos, aunque su objeto principal hera el con-
te de la guerra nos satisfacen de los caminos memorables que
formaron para la comunicacion de un vasto imperio hicieron
navigables la mayor parte de los Rios formando varias Ca-
nales con que florecieron en el comercio.

Pero sin tener á los siglos pasados tan bien visibles las
grandes ventajas que hoy producen los Rios navegables, y las
ventajas de Europa; por lo que son poderosos los deseos que ase-
guraran las conveniencias de estas obras practicadas con el de-
vido acierto, y conocimiento.

1.
Rapport
al por-
tuel de
Mar-
ques de
le Roma-
no.

El Papel que se me presenta del Marquis de la Per-
mana con el titulo de Proyecto de un Puerto en Fullera, y Ho-
nal de navegacion hasta la Aduana de Valencia solo es una
lebe inminucion del todo insuficiente para venir en conve-
niente de sus ideas que me explico.

El Plano, que acompaña en el papel, es un berron
como de los mayores nulidad; su figura no corresponde con el
terreno, la relacion de la escala del Plano; ni quien por
vicio edificia anticipa en un mismo Plano, como lo estan
la torre 18 y el lugar de Fullera.

2.
Lo quidice el Marquis negando la posibilidad de un

Puerto en el Grado de Valencia: no es un punto tan decidido, ni
tanto en el dia como problemático, y temiendo que para un
resolucion verdadera que tanto tiempo se tarda de ver por
citar lo cuenta un plano de la forma principal de la Pla-
za; formar el fondo de un muelle, y numerarlo en el pla-
no observar las inclinaciones de las aguas mayormente en
los temporales, agregando á estas circunstancias el informe
de los prácticos de esta Plaza y el de otros al dictamen
de un ingeniero inteligente en obras maritimas; podria decirse
sobre el verdadero efecto, qualquier otro expediente que se
tomare, para impedir el aumento de comercio que concierde del
alado fundamento, nunca tendra la seguridad que se pretende.

El Marquis Belidor, á quien cita el Marquis de la
Jura Real para apoyar sus razones en el Puerto de Full-
era, le cita y o para el del Grado; dice lo siguiente:

Página 35.
tomo 1.º de
yoran nos.

So me peut convenir que la disposition que
à l'ami en Port de Fullera-vecina ne soit fort bonne
un motif imaginaire d'en etablir, etant la seule qui pa-
roit convenir lorsqu'il s'agit d'en etablir un sur un pla-
ge battu de la Mer.

La disposition de este Puerto de la que me parece
conveniente á vencer los crudos vientos que padecen uno
Playa azolada de los vientos; omito su construccion, y detalle
por que no lo juzgo del intento.

3.

La construccion del Puerto en Fullera; por anticipa-
de las operaciones que he referido por la Playa del Gran

ya mas deben manifestarse en el plano el Muelle que
debe unir el cabo 18 con la Jota 19, y en esta forma se po-
dria hacer concepto de esta obra por mayor.

El canal de este Muelle se ha de hacer formando
el correspondiente plano y perfil, que explicado
los dimensiones de la obra, se pueda hallar en
sitios, y asi se cuenta; por lo que mira a los cimientos, en
el ser punto de mayor consideracion, y asi se debe especi-
ficar la calidad del terreno, si es franco, o mixto para
proporcionarle en la forma que convenga.

De la limpieza del banco q. se propone para la entra-
da de las embarcaciones, se podria hacer algun concepto
si hubiera por m. plano y perfil q. proximo a mente se pudiese
practicarse por medio del sondeo.

Por en esta particular se debe saber si executado
la limpieza se removeria el banco, y para su seguridad, se
debe explicar como se ha practicado este banco porque
se debe distinguir la causa q. evita mucho mas el efecto.
y asi en reflexo a lo que ya he mencionado sobre las rep-
tidas observaciones que deben practicarse en la direccion
y reflexion de las aguas siendo puntos capitales que deben
examinarse con el mayor cuidado en asuntos de esta na-
tura.

Aunque a la distancia de 11 brazas del punto ex-
presa el Marquij de la Romana que vda. sea el terre-
no; debe suponer que es punto averiguado, el q. en los
temporales la agitacion interior de las aguas es mucha

Veoz mas que la que se halla en la superficie, y en
si esta subida no se estende en el terreno circunvecino, es
forzoso averiguar por el efecto de las aguas el defecto que
se debe corregir, y esto se puede practicar delivramen-
te en los obras que se cuentan para averiguar este punto.

Por lo que respecta a las aguas que faulta el Sr.
Marquij para entrar a las embarcaciones en los aguas
me inclino al dictamen de Sr. Don Tomas Fernandez que con-
to conocimiento de las cosas.

60

El Canal de navegacion, que supone se de-
beria hacer por 1500 pesos es un juicio imaginario fundado
en noticias de esta clase; no me persuado que no haya
Matematico q. pueda dar un parecer en este asunto
sin mas conocimiento que decir en el proyecto lo andas que
debe tener el Canal.

Que plano se ha bautado el Marquij para este efec-
to? que nivelaciones se han formado? que observaciones
sobre las aguas? que probabilidad pueden tener sus
calculos?

Para poder con acierto en este importante asun-
to como se ha navegado el Rio Jucar hasta Cuenca se ne-
cesita formar Plano de todo el terreno con escala proponiendo
para que se individualize todo lo concerniente al proyecto, como
son Rio, Luzias mayores, y menores, al Marquij vertientes barran-
cos, puntos, y calidades debiendo contar con estos puntos para estable-
cer el todo.

Se debe hacer una exacta nivelacion del terreno por
donde se quiere dirigir el Canal, y en esta conformidad se

podria formar un tanto perjudicial de la excavacion, se tendria
noticia de la cantidad de las aguas que se pueden combinar, aten-
diendo para esto á los estuarios del lomo en que suelen variar.

Debe acompañarse á todo esto una relacion en que se mani-
fieste las calidades del terreno, las riberas que deben practicar las
vegetaciones que pueden sacar provecho de la inundacion de las aguas
comunicadas, los parajes que necesitan regadíos, los porojos
de canal que por la cantidad del terreno deber borrar de silleros
afin que con estos precisos circunstancias que son precepto de
quien proyecta se venga en conocimiento del coste de los gastos
preparados de los daños que ocasionen las aguas que se repre-
ven de los regados y examinados esto con la mayor rectitud y
sacra el beneficio que redundara del todo á favor del Páys.

El Canal de Languedoc, que une el Mediterraneo
con el Oceano, es una de las obras digna de los mayores elogios
y admiracion del Páys humano, y para confirmarme en esto
ya citado, debo decir que á esta celebre obra precedio el examen
y vasto proyecto del Ingeniero Monsieur Clairville que S. M.
destino para este efecto y por su orden se dio principio en 29
de Julio de 1666, y quedaron los dos Mares comunicados en
el mes de Mayo de 1680.

Este la-
nada-
nelo-
id-an-
no.

Por medio de este Canal de 50 leguas cubren las embar-
caciones á la altura de los Pies respecto del Puerto de donde
salen, basando con la misma facultad al otro Puerto. Ad-
mirable efecto y progreso del arte!

Luís XIV reparando la imposibilidad de esta obra
comendada por el cuenta general Monsieur Piquet con-
tribuyó con la mitad del gasto á la Provincia de Languedoc

Cuyo importe total son 14 millones: Este Monarca para
hacer se manifiesta, y se recompensa el Merito de
Monsieur Piquet le propuso á su voluntad las utilidades de
este Canal con sola la obligacion de conservarle. Esta últi-
ma dignacion aun que al parecer separada del intento, es
la parca conveniente expone para que sirva de norma
en los proyectos que tengan execucion.

Y es quanto se me ofrece en cumplimiento de mi
Obligacion.



aguas, q' se reparan de los regadíos, y examinada en
con la ma.^{ra} recibida, se saca el beneficio, q' redundar
rá del todo a favor del Reyno.

El Canal de Languedoc, q' une el mediterraneo
con el oceano, es una de las obras digna de los
maiores elogios, y admiracion del Ingenio humano,
y para confirmarme en lo ya citado, debo decir
q' a esta celebre obra precedió el examen, y vasto
proyecto del Ingeniero Monsieur Clairville, q'
S. M. destino p.^o este efecto, y por su direccion se
dio principio en 29 de Julio de 1666, y quedaron
los dos mares comunicados en el mes de Maio de
1680.

Por medio de este Canal de 50 leguas, suben las em
barcaciones a la altura de 600 Pies respecto del Puerto
de donde salen, bajando con la misma facilidad al
mismo Puerto. admirables efectos, y progresos del arte!

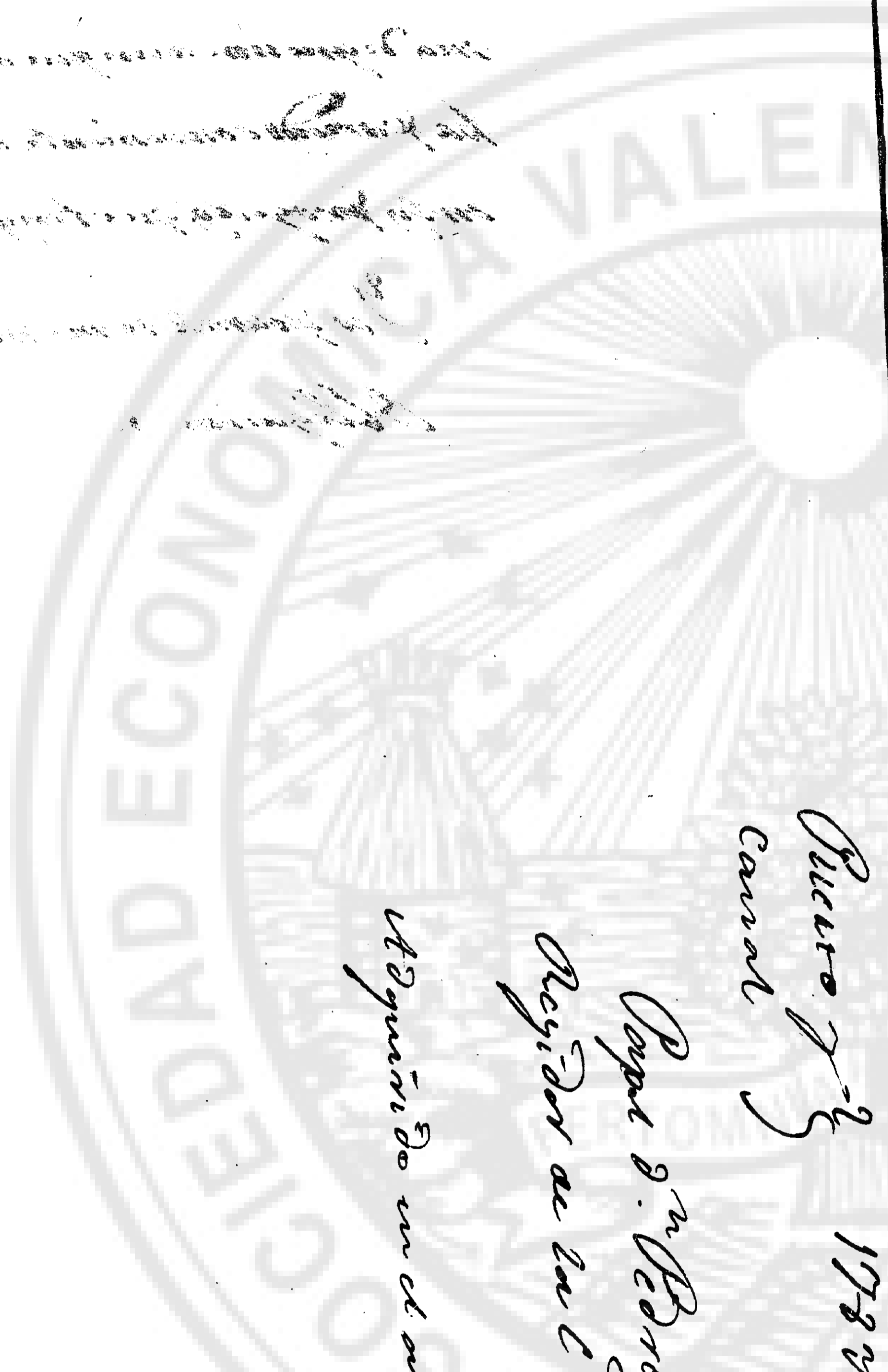
Luis XIV reparando la impobibilidad de esta obra
conducida por el Artista gen. Monsieur Riquet
contribuio con la meta del gasto a la Provincia de
Languedoc, cuyo importe total eson 41 millones
de libras francesas, E

Puerto y Canal 1783

Reydon de la C. de Bordeus

Requiere en el año de 1783

[Signature]



Este Monarca p.^a señala su magnificencia, y
recompensa del Merito de Monsienc Riquet
le perpetuó á su posteridad las utilidades de este
Canal con sola la obligacion de conservarle

Esta ultima disposicion aunque al parecer se pa-
rada del intento, me ha parecido conven.^{te} expo-
nerla, p.^a q.^{ta} sirva de norma en los Parientes
q.^{ta} sepan execucion.

Y es q.^{ta} se me ofrece en cumplimiento de mi
obligacion

D.^{no} Pedro Vicente Galabert natural, vecino y del Comercio
mayor de la Ciudad de Valencia ofrece al Sr. D.^{no} Lande de Jovara contra
por todas las fortalezas correspondientes, la obligacion de dar construyendo en el
termino de quatro años un Puerto mercantil con el fondo suficiente para
recibir y abrigar una fragata de guerra de veinte cañones, en el caso de falta
de un canal de navegacion que extienda á este Puerto, y le haga termino de
esta Ciudad de Valencia. Todo sin dependencia del Estado, pero bajo las condi-
ciones siguientes.

- 1.^a Que S. E. le conceda el Real despacho necesario para
entender en esta empresa sin que pueda motivarse tri-
bunal ni jurisdiccion alguna, mientras no incurra
en excoy ageny de su objeto.
- 2.^a Que S. E. le conceda el arrendamiento de todo el domi-
nio de Armara de aquella Ciudad por su liquido pro-
piedad actual
renta con rebaja de dos por ciento, durante el termino
de cincuenta años.
- 3.^a Que en mismo, con la misma rebaja, y por el mismo
termino de cincuenta años, obtenga el arrendamiento de
la Albufera y de losa que estan situadas á la orilla del
Mar entre la Ciudad de Valencia y el citado cabo de Fu-
llera.
- 4.^a Que S. E. le obtendrá en mismo la propiedad de las tierras
baldias que hay al pie del Monte de Fullera, y se halla
entre extension del Canal hasta Valencia de disposici-
on S. E. sin que le haya contribucion alguna durante los
precisados cincuenta años.
- 5.^a Que los derechos que S. E. tenga á bien se recauden por
razon de Canal y Puerto, se porten en delante el