

Junta Administrativa  
de la Compañía del Camino de Hierro  
de la Reina Cristina.

EN justa correspondencia á la confianza que esta Junta debió á sus comitentes, y atenta no menos á los intereses de estos que al bien y felicidad general de su patria, ha dedicado todos sus cuidados desde el momento de su instalacion á mejorar la Empresa para conseguir aquel doble objeto. Notorio es á los señores Accionistas, al Gobierno y al público que sus primeros trabajos se dirijieron á rectificar los planes del primitivo empresario, destruyendo el pensamiento de construir un muelle colgante en Rota, y otras obras designadas por aquel con error notable; obras ademas de agigantada magnitud, de enormes costos, y de inciertas ó mezquinas ventajas. Demostradas que fueron estas verdades varióse el plan; y por un nuevo reglamento se fijó la primera linea del camino en el tramo de Cádiz al Puerto de Santa Maria, del modo que entonces pareció mas conveniente, es decir, por barcos de vapor desde Cádiz al sitio llamado *Caleta del agua*, donde debía construirse un muelle, edificios para pasajeros, almacenes para los efectos, oficinas para empleados de Rentas &c.; y de allí formar un camino de hierro hasta el sitio de S. Sebastián, inmediato al Puerto de Santa Maria. Esta variacion es de una utilidad preferible á lo proyectado anteriormente; y al adoptarla se creyó la mejor. Mas el tiempo trascurrido, los inconvenientes que despues se han tocado; el adelantamiento de las luces, los descubrimientos progresivos de la industria, y el ejemplo de otras naciones, unido á la buena fé, y á los puros deseos del acierto, todo ha probado á la Junta que aun aquel reformado proyecto pudiera mejorarse, y hacerse mas ventajoso á la Compañía. La Junta consigna aquí esta ingenua confesion como un testimonio de su franqueza, y como un tributo debido á la verdad, que ha sido el norte de sus operaciones, y lo será de todas las de su proceder en lo sucesivo. Y si alguno estrañase que estas dificultades no se hayan tocado por la Junta hasta despues de haber acordado la general de Accionistas el dar principio á las obras, considere que esa misma es la razon que justifica su proceder; porque ocupada desde su creacion en una lucha continua para contrariar pretensiones ruinosas á la Compañía, y en clamar por su remedio, claro es que hasta ahora, que ha tratado de poner mano á la obra, no ha podido tocar de cerca los obstáculos que la dificultan. Al primer indicio pues que tuvo de que la expresada primera linea era susceptible de grandes mejoras trató de interiorizarse, y ponerse al corriente para obrar en consecuencia á lo que mas conviniese. Esenta de todo orgullo, y desconfiada de sus solos co-

nocimientos, consultó á los peritos, y despues de haber conferenciado detenidamente con persona respetable por su crédito, práctica, profundas nociones y acendrado amor á su país, se ha convencido de la necesidad de hacer una interesante modificacion en esta primera linea del camino, cuya administracion está á su cargo.

Tres medios se presentan para hacer el tránsito de Cádiz al Puerto de Santa Maria por mar, evitando los peligros de esa barra, perpetuo enemigo de los transeuntes, que tantas víctimas ha sacrificado, y cuya sola idea aterra al hombre mas impávido. El 1º es la destruccion de la barra; el 2º la navegacion á un punto de la costa, ó sea lo que esta Empresa tenia concebido; y el 3º un canal que conduzca hasta la misma poblacion del Puerto.

Al hablar de la barra y de sus funestos resultados, el primer medio que se presenta á la vista es la destruccion de esta misma barra, por la sencilla razon de que cesandó la causa cesan sus efectos: teoria brillante, pero que solo podrá alucinar á los que no consideren la diferencia que existe entre presentar una idea, por plausible que sea, y llevarla á cabo.

Todo proyecto para destruir la barra será en concepto de la Junta imperfecto é ineficaz: y así parece forzoso que suceda, porque á ningún hombre, sea cual fuere su ciencia y seductora persuasiva, le es dado alterar en lo mas mínimo las leyes eternas de la naturaleza. Podrá si se quiere deshacerse alguna parte de la barra á fuerza de grandes y dispendiosos trabajos; pero el Guadalete estará siempre sujeto á todos los inconvenientes y ventajas de los otros rios que se hallan en su misma posicion; las avenidas de las montañas continuarán como siempre arrasando las arenas, y los impulsos de las mareas del mar seguirán tambien oponiéndoles su enconrada fuerza y deteniéndolas; y allí donde la mano del hombre se haya afanado en disminuir su volumen, volverá á formar si le place, sin que sean poderosos á evitarlo todos los esfuerzos humanos. Si se quisiese obviar este preciso resultado empleando un trabajo no interrumpido para desbaratar por momentos la barra que por momentos tambien se forma y acrecienta, el remedio vendria á ser tan eterno como el mal: y ¿qué ventajas pudieran demostrarse en una empresa cuya primera obra nunca podria decirse concluida? Por otra parte, es bien sabido que los hombres mas ilustrados han declamado contra los peligros de la barra; el comercio ha conocido sus perjuicios; las autoridades mas celosas, y las corporaciones mas interesadas han levantado su voz sobre la conveniencia de hacer navegable el rio; los ingenieros mas aventajados han hecho escrupulosos reconocimientos, escrito científicas memorias, y formado planos y demostraciones: sin embargo, tales han sido las dificultades que deben haberse presentado, que años y años han transcurrido, y jamas nadie ha sido osado de acometer la empresa; lo cual ciertamente no hubiera sucedido si ofreciese ventajas probables, y estímulos al interes particular, resorte principal de las operaciones humanas. Este raciocinio conduce naturalmente á inferir que los bienes que puedan prometerse de la remocion de la barra serán, ó mal

entendidos ó muy falibles. Anádase á esto que una obra emprendida sin seguridad de terminarla es mas perjudicial que útil al comun; que sostenida con grandes costos, y exorbitantes imposiciones, grava y aniquila la industria; y que por medio de privilegios y esenciones irritantes solo puede labrar la fortuna de unos pocos, acrecentando la miseria de muchos. Ademas debe tenerse presente que la empresa que lograrse romper la barra, y poner en comunicacion el Guadalete, caso de lograrlo, es tan probable que pretenderia en él una esclusiva ó una imposicion de gravámenes que muchos de los infelices que navegan en aquel sitio no podrian sufrir, y serian arruinados. Un rio es un don de la naturaleza, que el cielo dió á unos pueblos con preferencia á otros, es una propiedad de sus habitantes; y el querer apoderarse exclusivamente de sus ventajas es un atentado, una usurpacion. La Junta cree que basta lo dicho para concluir que la remocion de la barra es un medio que adolece de considerables inconvenientes, ora se atiende á la justicia, ora á la conveniencia pública, ora á la posibilidad. Dejemos á la naturaleza que por una parte haya opuesto obstáculos poderosos que seria temeridad el combatir, mientras que por otra se presenta docil á los menores esfuerzos de la industria para satisfacer á nuestros deseos, y colmar nuestras esperanzas.

El segundo medio es el que la Junta habia adoptado en su reglamento, á saber, la navegacion por vapores hasta la *Caleta del agua*, y el carril de hierro desde allí hasta el sitio de S. Sebastian; y si bien es cierto que este pensamiento es realizable y no adolece de los vicios que el anterior, no por eso es perfecto en su totalidad. Lo costoso de los trabajos hidráulicos para la formacion de la dársena, y fondeadero de los barcos de la Compañia, la construccion de un muelle, la de los edificios, almacenes, oficinas y demas, la compra de los terrenos (totalmente de propiedad particular) por donde debia pasar el camino, los costos de escavacion, nivelacion y firme de este, la compra y conduccion á España de los carriles y demas útiles de hierro, el valor y transporte desde el extranjero de coches, omnibus, carros y locomotores, maquinistas y demas empleados para entretenimiento y conservacion de las máquinas, presenta todo una suma tal de desembolsos, que la Junta está persuadida seria difícil reunir, faltando una racional esperanza de cubrirlos, y de obtener ganancias, puesto que sus únicos productos debian ser los del solo pasage, sin ningun otro auxilio. No debe despreciarse la consideracion de que la afluencia de arenas voladeras en el sitio de que se trata amenaza cubrir é inutilizar el camino de hierro, peligro que lo pudiera evitarse dándole á este una considerable elevacion, obra que bien se deja conocer el excesivo gasto que exige. A estos inconvenientes, que perjudicarian directamente á la Compañia, deben agregarse los que habria de experimentar el Comercio y el público; pues es de saber que uno y otro pesan tanto en el concepto de la Junta como los intereses mismos de la Compañia. En efecto los pasajeros y traficantes tendrian que hacer un viage por mar, y otro por tierra para el corto tránsito

de dos leguas; habrían de satisfacer un doble pasaje y porte de sus mercancías; habrían de sufrir la incomodidad consiguiente en sus personas los viajeros, y en sus cargas los traficantes, por la remoción que tendrían que hacer en la mitad del camino para el desembarque de los vapores de mar y colocación en los carruages, sin contar la forzosa detención que estas operaciones debían producir.

Más pudiera decir la Junta sobre el particular; pero concluirá con una observación que servirá como de compendio de todos los inconvenientes que presenta la primera línea, del modo que estaba proyectada; y es la sencilla y natural reflexión de que en el momento mismo en que cualquiera otra empresa estableciese una comunicación entre Cádiz y el Puerto, más favorable, ventajosa y directa, quedaría de todo punto destruida y arruinada esta primera parte de la Empresa de Cristina.

Resta pues el tercero y último medio que se presenta, y consiste en un canal de navegación amplio, cómodo y seguro, por medio del cual se entable una comunicación enteramente marítima, sin obstáculo ni interrupción desde Cádiz hasta la misma población del Puerto de Santa María; plan grandioso, que sin participar de ninguno de los inconvenientes de los dos anteriores, reúne las ventajas de todos para el público y para la Empresa.

La Junta tiene la satisfacción de anunciar que se halla en posesión de un precioso plano para un canal de esta clase, que poder amalgamar con la Empresa, formando con él la primera línea del camino, en lugar de la que estaba trazada, y quedando en su fuerza y vigor el plan de las líneas segunda y tercera que según el reglamento deben construirse después desde el Puerto de Santa María, á Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda. La Junta ha examinado este pensamiento, así como los presupuestos y datos sobre que se ha apoyado; y lo encuentra todo utilísimo al público, sumamente beneficioso al Comercio, ventajosísimo á la Ciudad del Puerto de Santa María, y poblaciones inmediatas, productivo á la Empresa, libre de riesgos y peligros, esento de injusticia, y lo que es más que todo, propio para contribuir á la felicidad nacional, puesto que nadie ignora ya que los canales de riego en la Agricultura, y los de navegación en el Comercio, son los principales y preferibles agentes de la felicidad y riqueza de las naciones. Y en comprobación de esta preferencia no es de omitir aquí la respetable opinión del Excmo. Sr. Ministro de lo Interior, emitida en el Estamento de señores Procuradores el día 9 de enero último, tratándose de la navegación del Duero. «No debe olvidarse (dijo S. E.) que «la opinión general en las obras de canalización, y la que yo considero más fundada, es la de que siempre debe preferirse el sistema de canales laterales ó derivados de los ríos, como más seguro y menos incierto que el de empeñarse en hacer estos navegables, especialmente en nuestra Península, cuyos ríos en la mayor parte pueden reputarse como torrentes, espuestos á ver aumentar ó disminuir el caudal de sus aguas con una rapidez tan difícil de preverse, como de calcularse.»

Trátase pues de la apertura de un canal; con dirección N. á S. desde la enseada que forma la punta de la Cruz y puntilla de S. Antonio hasta el Campo de Guía, donde se formará una espaciosa dársena con muelles cómodos y hermosos, que sea como el centro de una gran plaza capaz para el tráfico en toda la extensión de que es susceptible por estas mejoras. Un ramal de comunicación suficientemente ancho y profundo entre la dársena y el Guadalete facilitará á los barcos de este río la entrada en ella y en el canal. Tendrá este ramal una compuerta que evite la entrada de las corrientes del río, y un puente levadizo mantendrá en comunicación el espacio de tierra contenido entre la orilla derecha del río, y la izquierda del canal.

Aunque las ventajas de este plan son tan de bulto que no habrá quien las desconozca, sin embargo para que se forme un juicio cabal y se calcule sobre datos claros y terminantes, la Junta cree lo más á propósito presentar los estados adjuntos formados sobre las noticias más exactas, y fundados en los hechos más notorios. El estado número 1 expresa los trabajos que la Compañía debe practicar para llevar á efecto estas grandes obras, y darles toda la belleza, juntamente con la solidez y perpetuidad que deben garantizar á los que á ellas dediquen sus fondos. El número 2 detalla los gastos que prudencialmente deben importar las expresadas obras, quedando al discernimiento y cuidado de la Junta el que estos minoren si es posible, para lo cual se ha formado este presupuesto con bastante latitud. El número 3 contiene los auxilios que se pedirán á S. M. al mismo tiempo que se le suplique el permiso para esta variación; auxilios que sin gravar á los pueblos, sin oprimir á los industrioses, ni arruinar á los infelices, han de refluir en considerables productos de la Empresa, dando al mismo tiempo valor, fertilidad y hermosura á terrenos inútiles hoy, si no perjudiciales. En fin, el número 4 es el presupuesto de los productos de esta línea, si S. M. accede á la propuesta; y de tal modo calculados que la Junta tiene motivos para creer que no se han exagerado las ganancias.

Tal es pues el plan que debe sustituir á la primera línea del Camino de Cristina; y transiten libremente por la barra en los días serenos los infelices á quienes un pequeño jornal alimenta con estrechez, y no alcanza á satisfacer indemnizaciones de obras costosísimas. Aprovechen los más acomodados en cuanto les sea posible las ventajas naturales del río, según las ocasiones, sus intereses ó su voluntad; que la Junta no aumentará trabas; respetará el derecho de propiedad; solo usará de la suya; solo el que disfrute de ella compensará los beneficios que reporte; y jamás labrará la suerte de sus comitentes sobre las ruinas de los pueblos.

Si como es de esperar S. M. accede á la concesión de unos auxilios tan sencillos, y en nada gravosos á ninguna clase de la sociedad, llegará á ser el *Canal de Cristina* el que reúna del modo más admirable los distintos intereses del público, del Comercio y de la Agricultura en general, por el mayor movimiento y actividad que siempre les proporciona toda empresa de utilidad pública; del Gobierno Supremo, por fun-

dar en esta obra un nuevo testimonio de su sabiduría y protección ilustrada; de la humanidad entera, por desterrar los peligros de una barra que tantas víctimas ha sacrificado; del Puerto de Santa María y de otros pueblos inmediatos, del viajero, del navegante, del cosechero, por las facilidades de cargar y descargar, de traer y llevar los productos de su industria á todas horas, en todas estaciones, con toda marea y en todo genero de buques á la bahía de Cádiz, centro del Comercio nacional, colonial y extranjero; y en fin de los Accionistas de la Compañía, por las honestas y legítimas ganancias que han de reportar, ó bien dejar á sus hijos consignadas en esta Empresa, como un patrimonio el mas seguro, y aun la Junta diria eterno, si algo eterno pudiese haber entre los hombres.

Y si á todo lo dicho se añadiese en lo sucesivo el construir, á mas de la gran dársena, los diques de que habla el estado número 3, y si contándose ya con la existencia de un hermoso fondeadero para grandes embarcaciones en el canal y dársena de la Compañía, la Ciudad del Puerto consiguiese del alto y protector Gobierno el ser declarado puerto habilitado para la internacion del extranjero; adonde llegaría el esplendor de aquella benemérita ciudad?

La Junta se lisonjea de que los señores Accionistas, que ya pertenecen á la Empresa, hallarán en este paso un testimonio de los deseos que la animan en favor de sus intereses: conocerán como la Junta la diferencia que hai entre la grandiosa obra que ahora se intenta, y la que antes estaba resuelta; pero también conocerán que en este nuevo proyecto hai una certeza moral de ganancias mucho mas considerables que las que eran de esperar del antiguo.

En atención á todo lo espuesto, y usando la Junta de las facultades que le concede el artículo 53 del reglamento *para adoptar cuantas medidas conduzcan al bien de esta Empresa*, tiene resuelto representar y pedir á S. M. se digne acceder á la indicada variacion ó nueva forma para la primera linea del camino. La Junta cree que S. M. dará esta prueba de su soberana protección á favor de una Empresa que se honra con su amado nombre, y se envanece con la gloria de contarla, así como á su escelsa hija la Reina nuestra Señora, por primeras Accionistas; pero ha acordado que no se pida esta gracia hasta poder decir á S. M. al mismo tiempo que la Junta se halla ya con la cantidad suficiente para emprender las obras, á fin de que entre la consecucion del permiso y el dar principio á ellas no haya la dilacion de un momento. Así que ha dispuesto la Junta formar el presente manifiesto y estados que le acompañan para que las personas que gusten interesarse en la Empresa pasen nota firmada de las acciones de á mil reales porque gusten suscribirse en Cádiz á D. Juan Bautista Albareda, en Sevilla á los señores D. José Quintanilla y D. José de Ramon y Carbonell, y en Madrid al Empresario D. Francisco Maria Fassio, en el concepto de que este compromiso se entiende únicamente válido en el caso de que S. M. acceda á la obra del canal en vez de la antes proyectada, y que

conceda los espresados auxilios que deben pedírsele simultaneamente; pudiendo acudir los que gusten ver los planos, en Cádiz al espresado señor Vocal de esta Junta D. Juan Bautista Albareda, en el Puerto de Santa María á D. Vicente Orue, y en Madrid al referido Empresario Don Francisco Maria Fassio. Cádiz 45 de marzo de 1835.

Juan Bautista Albareda

Julian Altuna

Luis de Igartuburu  
Secretario interino.

Pres. de la R. Sociedad Economica de

Valencia

Número 1.

Obligaciones á que se constituye la Compañía.

- 1.<sup>a</sup> Abrir un canal desde la ensenada que forma la punta de la Cruz y la puntilla de S. Anton hasta el Campo de Guia, de 40 varas de ancho y 17 pies de profundidad en las pleamares regulares, guareciendo los costados con muros de 6 pies de espesor en su cimientto, y 4 en la superficie, con dobles gruesos á la embocadura.
- 2.<sup>a</sup> Abrir una dársena en el Campo de Guia de 140 varas de largo de E. á O., y 100 de N. á S. con la misma profundidad y espesor en sus muros, formando en ellos diez escalas para la comodidad del embarcadero.
- 3.<sup>a</sup> Prolongar el canal las varas que sean necesarias hasta encontrar en dicha ensenada la profundidad de 17 pies, dando á esta parte exterior (por no llevar muros) 60 varas de ancho, y formando á los costados valizas que sirvan de guia á los navegantes.
- 4.<sup>a</sup> Abrir un canal de comunicacion entre la dársena y el Guadalete, de 6 varas de ancho, y 13 pies de profundidad en las pleamares regulares, guareciendo sus costados con muros de suficiente espesor.
- 5.<sup>a</sup> Construir en dicho canal de comunicacion una esclusa que evite la entrada en la dársena á las corrientes del rio; y un puente levadizo cómodo, y de anchura suficiente para el tráfico y comunicacion con el espacio que queda aislado entre el rio y el canal principal.
- 6.<sup>a</sup> Mantener en el citado puente y esclusa, los operarios necesarios para facilitar á los barcos la entrada y salida de la dársena, sin causarles demora alguna.
- 7.<sup>a</sup> Edificar en la gran plaza de la dársena una casilla elegante de piedra de 12 varas de frente y 10 de fondo, con destino á la Real Hacienda, y para si se juzga oportuno establecer en ella un cuerpo de guardia.
- 8.<sup>a</sup> Dejar para el uso público y distribuciones que se manifiestan en los planos el terreno necesario por cada lado del canal, entre él y los edificios que se construyan, con los espacios convenientes para calles públicas.
- 9.<sup>a</sup> Establecer y conservar en uso dos barcos de vapor, uno yente y otro viiente para que los pasajeros disfruten siempre la comodidad de ir ó venir á Cádiz en media hora.
- 10.<sup>a</sup> Conservar y reparar las espesadas obras, las de los muelles del rio, y mantener limpios y con la misma profundidad que se espresa los citados canales y dársena.

Número 2.

Presupuesto de gastos en la abertura de un canal con su dársena en el Campo de Guia, y otro canal de comunicacion con el Guadalete.

Por 403.614 pies cúbicos de piedra de la mar labrada para sus muros, á 3 rs. vn. . . . .	4.210.842.
Por 605.421 pies id. de mampostería para id., á 2. . . . .	4.210.842.
Por 7.772,940 pies id. á extraer con una draga de vapor y gastos de esta . . . . .	345.826.
Por el costo de edificar una casilla para el uso de la Real Hacienda, y de un cuerpo de guardia . . . . .	27.588.
Por el costo que se gradúa á la compuerta y puente levadizo. Idem, por el de picos, palas, soletas, carritos de mano, dos bombas, madera para andamios y acoderamientos y demas útiles necesarios . . . . .	20.000.
Costo de una draga de vapor con 6 ganguiles, teniendo aquella la fuerza de 14 caballos . . . . .	50.000.
Costo de una draga de vapor con 6 ganguiles, teniendo aquella la fuerza de 14 caballos . . . . .	4.200.000.
Dos barcos de vapor á 500.000 reales vellon . . . . .	600.000.
Se presupone para honorarios del ingeniero, gratificaciones, y gastos extraordinarios que puedan ocurrir, y es imposible calcular exactamente . . . . .	354.902.
<u>Gasto total rs. vn. . . . .</u>	
<u>5.000.000.</u>	

Auxilios que se pedirán á S. M.

1.º La cesion de los terrenos (la mayor parte hoi inútiles, y aun perjudiciales) que resulten entre el rio y una linea paralela tirada á 300 varas del canal por la parte del oeste, abonando la Empresa, si dispone de ellos, lo que aprecien los peritos, por los cultivos que haya en los baldíos que comprende esta demarcación.

2.º Doce reales de vellon en cada tonelada que se embarque ó desembarque en el canal ó dársena.

3.º Tres reales de vellon por las que disfrutando de la comodidad y seguridad del citado canal hagan su tránsito por él, sin cargar ó descargar.

4.º El tanto diario por tonelada que prudencial y convencionalmente se arregle cuando llegue el caso, á todo buque que ingrese en el canal ó dársena, ya sea para carenarse ó recorrerse, ya sea para aprovecharse de la seguridad y abrigo que debe proporcionarles aquel sitio.

5.º El privilegio esclusivo de los barcos de vapor que se crean necesarios para el pasage y tráfico entre el Puerto de Santa Maria y Cádiz, sin exigir mas estipendio que el de 5 rs. de vn. por cada persona ó mandado; igual próximamente al que en el dia cuesta.

6.º Resultando indispensablemente de la abertura del canal una disminucion considerable en el derecho de ¼ cuartos de mollage que se cobra en el rio y está destinado, dos cuartos para que el Ayuntamiento atienda á los reparos y composiciones de los muelles, y los dos restantes al Hospital de Providencia y Casa de Espósitos; se hará cargo la Empresa desde el dia en que empiece sus obras, del percibo de dicho arbitrio, cobrando sobre todo lo demas que se embarque y desembarque por cualquier punto que fuere en toda la estension comprendida desde la embocadura del rio hasta el puente de S. Alejandro, 6 reales por tonelada, y quedando á su cargo la conservacion de los muelles y el abonar á los establecimientos de beneficencia lo que por un quinquenio hayan percibido.

7.º La gracia de que sea la Empresa auxiliada por S. M. con los presidiarios necesarios desde el principio de la obra hasta su conclusion, en los mismos términos que está concedido á la Empresa del camino de Sanlucar.

8.º La exencion de toda clase de derechos reales, municipales ó de cualquier género y denominacion que sean, sobre la introduccion de barcos, pontones, ganguiles, máquinas y demas útiles y efectos que se necesiten para esta obra y demas sucesivas de la Empresa, no pidiendo igual gracia para el carbon de piedra que se consuma en las máquinas de vapor y fraguas, por haberse anticipado el Gobierno á hacer libre este artículo, que siempre deberá serlo para la Empresa, ya sea del reino, ó del extranjero.

9.º La facultad de poder construir cuando la Empresa lo tenga á bien uno ó mas diques para la fábrica y carena de sus barcos, y los del Comercio.

10.º La de estraer la piedra que necesite para las obras, no siendo de propiedad, y hallándose en baldío público ó á la costa del mar.

Presupuesto de ingresos.

OBSERVACIONES.

1.ª Por un término medio se remata el arbitrio del muelle en el Puerto de Santa Maria en 70.000 reales anuales, á los que hai que agregar 10.220 que paga el arrendatario por el sueldo de 3 hombres empleados en su cobranza; la que consiste en ¼ cuartos por cada persona ó mandado que pasen por él; cuya cantidad (sin incluir el beneficio que debe resultar al que toma la renta) equivale á 166.55¼ pasages yentes y vinientes, cuyo tránsito es de creer se haga por el canal por la mayor comodidad y seguridad que ofrecen los vapores sin aumentar el costo.

2.ª Se gradúa que ascienden los efectos que se embarcan y desembarcan por el muelle de las galeras y demas embarcaderos (sin incluir el de la Callejuela) á 40.000 toneladas, las que consistiendo por la mayor parte en efectos de poco valor, se debe presúmir continúen haciéndolo por el mismo punto por ahorrarse gastos, y en este concepto, se carga su producto al del rio.

3.ª Haciéndose en el dia la mayor parte del tráfico por el sitio nombrado la Callejuela, en razon á que por haber construido el Comercio en aquel punto un arrecife para facilitar la entrada de las carretas hasta el costado de los barcos, le concedió el Ayuntamiento la exencion de mollage sin tiempo limitado; se gradúa dicho tráfico en 30.000 toneladas de vinos, aguardientes, efectos extranjeros y ultramarinos que en lo sucesivo, hecha la obra del canal, quedarán reducidas á 40.000, las que se cargan al producto del rio, pasando por consiguiente las 20.000 restantes á los productos del canal.

PRODUCTO DEL RIO.

Por 8.000 toneladas de los efectos que se embarcan y desembarcan por el muelle de las galeras y otros embarcaderos sin incluir el de la Callejuela á 6 rs. . . . .	48.000.
Por 40.000 dichas de entrada y salida de los efectos que en el dia no pagan mollage por usar del embarcadero de la Callejuela, y que de resultas de la egecucion del proyecto quedan sugetas al de 6 reales vellon . . . . .	60.000.
	<u>Rs. vn. . . 108.000.</u>

	<i>De la vuelta,</i>	408.000.
DEDUCCION.	Honorarios de dos empleados en la recaudacion del mollage á 10 rs. cada uno al dia.	7.300.
	Por la indemnizacion á los establecimientos de beneficencia.	52.000.
	Por las composturas del muelle.	15.000.
		<u>54.300.</u>

*Producto líquido del río al año rs. vn.* . 53.700.

#### PRODUCTOS DEL CANAL.

Por 8.000 toneladas ó 16.000 botas de vino que se embarquen en él procedentes del Puerto y Jerez á 12 rs.	96.000.
Por 4.000 toneladas de otros efectos que se esporten del Puerto y del interior á 12 rs.	48.000.
Por 8.000 dichas en que al mínimum se debe graduar la importacion de todos los efectos que se introduzcan por él como aguardientes, vinos de Moguer, duelas, efectos coloniales, extranjeros &c. á 12 rs.	96.000.
Por 4.000 toneladas de todos los efectos que entren y salgan por él sin cargar ni descargar, á 3 rs.	12.000.
Por 166.554 entre personas y mandados que en cada año se gradúa de pasaje en los barcos de vapor, tomando por base el arriendo del arbitrio del muelle, la que no se juzga exagerada por ser con arreglo al tráfico del dia, el que se debe esperar aumente considerablemente de resultados de esta mejora, á 5 rs.	852.770.
	<u>4.084.770.</u>

#### DEDUCCION DE LOS VAPORES Y FRAGUAS.

Dos capitanes para los barcos de vapor á 24 rs. hacen al año rs. vn.	47.520.
Dos ayudantes para dichos á 15 rs. id.	40.950.
Dos patrones id. á 12 rs. id.	8.760.
Dos maquinistas id., á 20 rs. id.	44.600.
Cuatro tizoneros id., á 8 rs. id.	44.680.
Ocho marineros id., á 8 rs. id.	23.360.
Un maestro de fragua con 20 rs. id.	7.300.
Tres peones de id., á 8 rs. id.	8.760.
	<u>402.930.</u>
	4.084.770.

*Del frente.* . 402.930. 4.084.770.

Cuatro espendedores de boletines á 12 rs. hacen al año.	47.520.
Dos peones para abrir y cerrar la compuerta del canal de comunicacion á 8 rs. id.	5.840.
Por 200 arrobas diarias de gasto de carbon que hacen al año el total de 73.000, á 1 y medio real.	409.500.
	<u>235.790.</u>

848.980.

Se deducen igualmente del producto del canal para gastos de escritorio.	40.000.
Id. para reparos de las obras y vapores.	40.000.
	<u>80.000.</u>

*Producto líquido del canal al año rs. vn.* . 768.980.

#### RESUMEN A FAVOR DE LA EMPRESA.

Producto líquido del río.	53.700.
Id. de los vapores y mollage en el canal.	768.980.
	<u>822.680.</u>

#### NOTAS.

A mas de los ingresos ó productos que quedan demostrados debe tomarse en consideración lo siguiente.

- Los terrenos que se piden (sin incluir los de propiedad particular) componen 248.000 varas cuadradas, que gradúadas á 4 rs. vn. precio mui ínfimo en razon al mérito que adquirirán estos terrenos por la intermediacion al canal, y la deliciosa perspectiva que han de presentar, ascienden á rs. vn. . . . . 992.000.
- Quedan ademas á la Compañia proximamente otras 248.000 varas de terreno que se gradúan al mínimo precio de un real, por no estar tan inmediato ni tener el mérito de aquel, pero que con el aumento que deberá experimentar por aquella parte la poblacion, será en algun dia de mucho mas valor . . . . . 248.000.
- Queda tambien á beneficio de la Compañia el producto del tanto diario por tonelada que se convenga respecto á los buques que entren en la dársena y canal para carena ó para aprovecharse de su abrigo y seguridad, sobre lo cual no es posible hacer cálculo alguno.