

que hay de su clase dentro y fuera de España, y se ejecutó con bastante economía y progresos hasta el año de 1785; pero luego no hizo á proporcion los mismos: tendrá como unas 20 leguas abiertas, pero navegables pocas mas de 18, y sus utilidades son cortas por estar reducida su navegacion á tan limitado espacio.

El canal de Manzanares es de la mayor importancia para Madrid, y en sus cortos progresos no han influido poco las faltas que se han cometido y la diversidad de manos á que ha estado fiado.

Aunque hay otros varios canales en España no se puede decir que son de comunicacion, y para realizarla del modo mas ventajoso, no siendo la navegacion de nuestros rios tan fácil como se ha querido suponer, pues que su desnivel escede por punto general al que debe haber para una navegacion admirable, convendrá acaso mas bien abrir canales laterales, que serán menos costosos y mas seguros para el comercio.

La provincia que mas debe fijar la atencion para estas obras es la de Castilla la Vieja, por ser de las mas atrasadas y decadentes, al mismo tiempo que es de las mas productivas. Su natural navegacion es á Oporto, bien sea habilitando el Duero, bien por medio de un canal lateral; mas ya que esto no puede ser por correr parte de este rio y terminar en Portugal, es necesario buscar otra salida. El puerto mas próximo es Santander, y así con la idea de conducir á este punto los frutos de Castilla está trazado el canal actual que debe terminar en Segovia por un extremo, y por el otro en Olea, cerca de Reynosa.

La comunicacion mas importante, y la que proporcionará mayores ventajas, es la de que debe hacerse uniendo el canal de Castilla con el de Aragon, pasando por Burgos, y prolongándolos hasta Tortosa. Para esto se necesitaria construir unas 70 leguas de canal, y considerando lo que ha costado cada legua una con otra en Castilla y en otras obras, se regula el coste total en unos doscientos millones de reales.