

MADRID, 15 DE MAYO DE 1882.

TOMO XXX.

NÚM. 9.º

SUMARIO.

Fallecimiento del Excmo. é Ilmo. Sr. D. Eugenio Barron.—Rio Guadalquivir.—Memoria sobre el progreso de las obras del rio Guadalquivir y puerto de Sevilla durante el año de 1881.—Proyectos y expedientes.—Parte oficial.—Obras públicas de Ultramar.—Direccion de Hidrografia.—Subastas.—Noticias varias.—Personal.—Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Con honda pena cumplimos el triste deber de participar á nuestros lectores el fallecimiento ocurrido el dia 5 del presente mes de nuestro querido amigo el Excmo. é Ilmo. Sr. D. Eugenio Barron y Avignon, Inspector general de primera clase del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

La Redaccion de LA REVISTA, en nombre de todos nuestros compañeros, envia á su desconsolada familia el pésame por tan irreparable pérdida.

RIO GUADALQUIVIR.

La mayor parte de nuestro lectores tienen conocimiento del proyecto para mejorar la navegacion del rio Guadalquivir en su region marítima; formado por el difunto y distinguido Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos, D. Canuto Corroza y aprobado por la Real orden de 3 de Agosto de 1859, por cuya razon nos abstenemos de dar cuenta de dicho proyecto, que el mismo año fué publicado formando un tomo separado de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

Las obras del proyecto se emprendieron desde luégo empezando los trabajos de encauzamiento del rio y rectificacion de sus curvas y recodos más violentos, abriendo á la corriente los nuevos cauces que comprendía el proyecto, y la construccion de los extensos muelles de la margen izquierda del rio en la ciudad de Sevilla. Por desgracia para esta obra, como para

todas las demás que imperiosamente necesita el país, no se ha podido disponer de los fondos indispensables en proporcion á la importancia de las obras y á la cuantía de su presupuesto, por lo que se han llevado con una lentitud perjudicial, hasta el punto de paralizarse en varias ocasiones.

Sin embargo, las condiciones de la navegacion en el rio se han mejorado notablemente; la marea asciende con más facilidad y á mayor distancia de lo que ántes se verificaba; el cauce se ha profundizado y se han fortificado sus márgenes; han podido subir hasta Sevilla buques de un calado mucho mayor del que tenían los que frecuentaban el puerto de aquella ciudad, y la cuantía del comercio ha sido mucho mayor.

Por efecto de las mejoras en el cauce del rio, los buques de todos calados atracan de costado á los extensos muelles que se han construido en dicha margen desde el puente de hierro que une la ciudad de Sevilla con el arrabal de Triana: la carga y descarga se hace directamente con facilidad, y por consiguiente con rapidez y economía: de la estacion del ferro-carril de Madrid á Córdoba y Sevilla por medio de una vía de hierro se ha establecido la comunicacion con los muelles, que tienen otras vías para su servicio, así como tinglados cerrados y cubiertos para el depósito provisional de mercancías, y otros elementos indispensables para el tráfico, aunque no en la escala que lo exige ya la importancia del movimiento comercial de aquel puerto.

El ferro-carril de Sevilla á Huelva podrá enlazarse tambien con los muelles; y no debe tardar la época en que igual comunicacion disfruten la línea de Sevilla á Cádiz y las demás de aquella region.

Las mejoras alcanzadas para la navegacion del rio Guadalquivir y para el puerto de Sevilla son de gran consideracion, como lo atestigua el crecimiento de su comercio; pero es mucho lo que aún falta hacer para alcanzar los resultados de las obras y trabajos proyectados: las obras se continúan, y vamos á dar cuenta de las ejecutadas durante el año económico último extractan-

do lo principal de la Memoria que ha publicado la Junta de obras que las tiene á su cargo.

MEMORIA

SOBRE EL PROGRESO DE LAS OBRAS

DEL RIO GUADALQUIVIR Y PUERTO DE SEVILLA

DURANTE EL AÑO DE 1881.

Desde la constitucion de la Junta en el mes de Enero de 1871 ningun año han sufrido las obras del puerto y del rio tantas vicisitudes é incidencias como en el que acaba de terminar, y para cuyo ejercicio, contando sólo con los recursos ordinarios, se proponía en la Memoria correspondiente á 1880 un plan de trabajos limitado á la más precisa conservacion de las obras, ampliando las plantaciones y reforzando las márgenes donde conviniera; á terminar la ya empezada reparacion de la vía general en el ferro-carril del muelle; á sostener el material flotante en buen estado de servicio, y por último, á ensanchar la boca Sud del canal de la Córta de los Gerónimos por su margen derecha, en cuanto los fondos disponibles lo permitieran.

Este sencillo plan de trabajos fué contrariado al principiar el año por las importantes crecidas del rio, que, elevándose 8,75 metros sobre el nivel de las mareas, á la vez que extendía el luto y desolacion por las riberas y poblaciones, cubrían los muelles durante 29 dias en cuatro distintos periodos, en que desde mediados de Enero hasta fines de Abril se repitieron, obligando á suspender las faenas del puerto y, casi puede decirse, la navegacion por el rio. Los cortos intervalos en que se reproducían estas avenidas, apenas permitían apilar y extraer las masas de fango y arena depositadas sobre los muelles; pero era urgente, para facilitar las operaciones de carga y descarga, acudir á la limpieza del piso desde los primeros instantes en que éste se descubría; necesidad más apremiante cuanto más se dilataba la paralización de las faenas comerciales, y exigía grandes y repetidos trabajos, de cuya importancia puede formarse una

idea consignando que se han trasportado más de «siete mil metros cúbicos» de fango y arena, recogidos y apilados previamente. La rapidez que semejante servicio requiere, encuentra un obstáculo en la carencia de material suficiente y adecuado para tales operaciones, elementos que sólo pueden prepararse cuando un trabajo es normal ó en periodos fijos, cuya reproduccion demostrara las ventajas de adquirirlos y conservarlos, y á falta de dichos medios, hay que recurrir á los eventuales que se encuentran en la localidad, por lo general escasos y poco apropiado para el objeto.

Los efectos de estas continuadas crecidas se manifestaron inmediatamente; en el puerto con aterramiento del fondo en la proximidad del primer tramo del muelle y considerable descenso del terraplen contenido por el muelle del mismo; y en el cauce del rio con la disminucion de fondo en los bajos del torno de los Gerónimos, permaneciendo en buen estado lo demás; pues aun cuando la violencia de las corrientes atacó y destruyó algunas márgenes cóncavas y obras que las defendían, estos desperfectos, aunque importantes, fueron parciales y no alteraron el régimen del rio en grado suficiente para cambiar las condiciones del fondo.

Por otra parte, las mismas avenidas del Guadalquivir, arrasando campos, sumergiendo poblaciones y llenando de angustia á numerosas familias con sus desastrosos efectos, que en la extensa zona bañada por este rio volvían á afectar á grandes intereses, aún no repuestos de las inundaciones ocurridas el invierno de 1876 á 1877, y cuyas huellas no estaban tampoco borradas, requerían elevadas determinaciones que no podían pasar desapercibidas al Gobierno, solícito en atender á las necesidades de los pueblos; y efectivamente, se dictó un Real decreto con cuantas medidas generales competían al Estado por las leyes vigentes.

Es tan grande la importancia del Real decreto del 29 de Abril, en que se dictaron tales disposiciones, cuyo real y verdadero alcance apenas se comprende por quienes en momentos determinados se ocupan de las mismas, que creemos conveniente reproducirlas.

«Art. 1.º Se efectuarán inmediatamente con cargo al capítulo 30, artículo 1.º del presupuesto vigente del Ministerio de Fomento, las obras de encauzamiento del Guadalquivir superiores al