

JAIME B. EADS

El eminente Ingeniero, cuyo nombre encabeza estas líneas, acaba de bajar al sepulcro á una edad en que, dada la integridad de sus facultades intelectuales, aun eran de esperar grandes frutos de su privilegiada inteligencia, unida en raro consorcio á una voluntad de hierro y á otras cualidades que le colocaban en primera línea, no sólo como constructor, sino como financiero y organizador de las más vastas empresas industriales. No es posible en una breve noticia dar ni ligera idea de la vida del gran Ingeniero, que constituía una gloria nacional, y casi pudiera decirse universal, puesto que su prodigiosa actividad extendió su esfera de acción, no sólo á las dos Américas, sino también á Europa.

Nació Eads en el pequeño pueblo de Lawrenceburgh, en el Estado de Indiana, el 20 de Mayo de 1820, y, por consiguiente, no ha llegado á cumplir los 67 años. A los trece se trasladó con su familia á San Luis, donde debió empezar á conocer el Mississippi, que más tarde sería objeto de sus estudios y principal base de su gloria.

Nada en sus primeros años indicaba tan brillante porvenir; su primera ocupación fué la de dependiente de un comercio de paños, donde pasó cinco años midiendo telas, aprovechando los escasos momentos de que disponía para estudiar en los libros de la biblioteca de su principal. Después fué sobrecargo de uno de los buques que hacían la navegación del Mississippi, y de aquí datan sus primeros estudios sobre el régimen del río, en aquella fecha lleno de rápidos y bancos que hacían su navegación sumamente peligrosa. Impresionado por las dificultades que se experimentaban para poner á flote los buques que encallaban en alguno de los numerosos bajos del río, inventó un bote campana, que permitía trabajar debajo del agua, habiendo obtenido los más satisfactorios resultados. Á los 22 años dejó el servicio de á bordo y se estableció en San Luis como Ingeniero, presentando un proyecto de mejora del Mississippi, que por entonces no llegó á ejecutarse, y ocupándose en varias industrias, dando en todas notable muestra de sus excepcionales facultades.

Su fama se extendió pronto más allá del valle del Mississippi, y cuando en la guerra separatista se trató de organizar en breve tiempo una escuadra, su reputación era tal, que no pareció imposible que cumplierse el nunca visto contrato de construir siete vapores blindados en SESENTA Y CINCO DÍAS. El 7 de Agosto de 1861 la madera que había de formar los cascos se hallaba en el monte y el hierro del blindaje y de las máquinas no era más que lingote; á los 45 días estaba equipado y listo el primer buque, siguiendo los otros seis en rápida sucesión, y un octavo, de mayores dimensiones, todo en el

increíble plazo fijado. No hay para qué decir que toda la potencia productora de los Estados-Unidos se puso á contribución día y noche para realizar este verdadero prodigio, sin precedente en los anales de la construcción naval.

Terminada la guerra civil, volvieron la actividad y la vida de aquel gran pueblo, á todos los ramos que contribuyen al desarrollo y bienestar de una nación, y las obras públicas merecieron lugar preferente. Una de las más notables fué, sin duda, el puente sobre el Mississipi en San Luis, en el cual no se sabe qué admirar más, si lo atrevido de la concepción ó la maravillosa armonía de las líneas de tan hermosa obra. El río se salva por tres arcos de 159 metros de luz el central y de 153 metros los laterales; con las fundaciones de las pilas fué preciso descender á 41 metros por bajo del nivel de avenidas ordinarias. Su construcción duró diez años, y costó 33.637.751 pesetas. Si se tiene en cuenta que Eads proyectó este puente hace más de veinte años, que entonces el acero no había llegado al grado de perfección que hoy alcanza, y que no existían en el mundo arcos de tanta luz ni se habían hecho fundaciones tan profundas, no es de extrañar que al inaugurarse el puente la ciudad de San Luis tributara al constructor la mayor ovación que Ingeniero alguno ha recibido en América.

Durante este tiempo se ocupó de otras muchas obras, y realizó los estudios necesarios para el encauzamiento del Mississipi en uno de sus brazos. De esta obra ya tienen conocimiento los lectores de la REVISTA por artículos que publicamos en el núm. 20 del año de 1878 y en los números 10 y 11 del año de 1881; por lo tanto, ahora sólo recordaremos las circunstancias más notables de este trabajo, sin precedente en cuanto á la importancia, riesgo y obstáculos que fué preciso vencer para realizar el proyecto. Fué combatido con tal encarnizamiento, que nadie creía que llegara á ejecutarse; de un lado la oposición de los Ingenieros del Gobierno, que reclamaban la dirección de la obra según sus planos; de otro, los autores de otros proyectos, y todos al unisono para tratar de probar que lo propuesto por Eads era impracticable, y que cuantos arriesgasen su dinero en la empresa lo perderían irremisiblemente. Para formar idea de la fuerza de este argumento, bastará recordar que la proposición de Eads al Gobierno era ejecutar las obras por 50.000.000 de pesetas, no empezando á cobrar el primer plazo, de 5.000.000 de pesetas, hasta que hubiese en el canal un calado de 6^m,00, y no haciendo efectivo el último hasta que se mantuviese durante diez años el canal con sonda mínima de 8^m,50.

Los obstáculos y dificultades de todo género que fué preciso vencer, fueron inmensos; los accionistas no daban todo el dinero que era preciso y los trabajadores estaban sin pagar hacia meses, cuando la fiebre amarilla atacó á muchos, é hizo abandonar las obras á casi todos. De no haber te-

nido Eads tanto carácter como inteligencia, su reputación de Ingeniero y su proyecto hubiesen quedado enterrados en las fangosas orillas de la desembocadura del Mississippi, y se habría citado como un fracaso una de las obras mejor concebidas y más hábilmente ejecutadas.

Pero Eads no era hombre que retrocedía ante nada, y por fin consiguió que el Congreso adelantase el pago de algunos plazos, lo cual le permitió dar nuevo impulso al encauzamiento, demostrando con los hechos que todos sus cálculos eran exactos y que realizaba con exceso cuanto había estipulado. Hoy esta obra ha convertido á Nueva Orleans en el segundo puerto de los Estados-Unidos, cuando antes ocupaba el onceno lugar, y los mayores buques pueden atravesar la barra, que no tenía más de dos metros de calado antes de hacer el encauzamiento.

Últimamente redactó Eads el proyecto de ferrocarril para buques á través del istmo de Tehuantepec, según el cual los mayores barcos cargados serían levantados del agua, colocados en una plataforma especial y transportados al Pacífico, donde volverían á ponerse á flote. Este proyecto, que á primera vista parece impracticable, ha sido, no obstante, favorablemente informado por los más eminentes Ingenieros de Inglaterra y de los Estados-Unidos; mas á pesar de esto, es difícil que se lleve á la práctica, faltando el apoyo que le daban la grande y merecida reputación de Eads, su perseverancia y su arrojo para emprender colosales empresas, arriesgando su fortuna y la de los que en él tenían confianza. Sólo así pudo construirse la escuadra blindada del Mississippi, que alcanzó grandes victorias antes de estar pagada; sólo así se llevó á cabo el encauzamiento del brazo Sur del mismo río, y sólo él hubiera podido acometer la atrevida empresa del ferrocarril para buques á través del istmo de Tehuantepec.

No hace mucho fué llamado á Inglaterra para informar en el proyecto de canal marítimo de Manchester á Liverpool, y su dictamen ha hecho que se modifique el proyecto radicalmente en mucha parte del trazado. El Emperador del Brasil también le consultó sobre los proyectos de mejora de los principales puertos de aquel país, y aunque sus obras maestras las ejecutó en los Estados-Unidos, su fama es universal y su pérdida debe ser sentida por cuantos se ocupan ó se interesan por el desarrollo de las obras públicas.

FERNANDO GARCÍA ARENAL,
Ingeniero de Caminos.

MADRID: 1887.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.