

“Visita del señor Director de Obras Públicas
a los puertos de Andalucía”

Anónimo

Revista de Obras Públicas vol. 48, tomo I,
nº 1.324, febrero de 1901, pp. 43-44

vol. 48, tomo I, nº 1.325, febrero de 1901,
pp. 53-54

VISITA DEL SEÑOR DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS Á LOS PUERTOS DE ANDALUCÍA

La importancia de la excursión que acaba de verificar el señor Alzola á las ciudades de Cádiz, Sevilla y Huelva, reconocida también por la prensa diaria, y los agasajos que le han prodigado las Corporaciones más importantes de aquellas cultas poblaciones, nos han inducido á solicitar del Sr. Director de Obras públicas algunas breves noticias del juicio que ha formado acerca del estado de las obras en aquellos puertos y de las reformas que deban acometerse para su ulterior desarrollo, habiéndose prestado el Sr. Alzolasuma con amabilidad á complacernos en esta información.

I

Puerto de Cádiz.

Vamos á procurar condensar todo lo más sustancial que se ha tratado en la visita del puerto, en la que acompañaban al señor Director el Sr. Gómez Aramburu, Alcalde de Cádiz, y personas muy caracterizadas de la Cámara de Comercio, de las Empresas navieras, de los Astilleros, y los Sres. Merello, Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia y los demás Ingenieros al servicio del Estado. Algunas de estas ideas se vertieron en los discursos pronunciados en el banquete celebrado en el Círculo Mercantil, que resumió el Sr. Alzola, y otras proceden de la visita detenida realizada con vista de los planos y de los diversos proyectos estudiados en diferentes épocas para mejoras del puerto.

Pocas ciudades han atravesado como la antigua Gades por mayores vicisitudes en su fortuna, á veces próspera y otras adversa. Su hermosa bahía, la admirable situación para el comercio de todos los mares, le dió gran importancia desde su fundación por los fenicios; pero ésta se acrecentó considerablemente desde el descubrimiento de las Américas y del camino de las Indias Orientales y la caída de Bizancio en poder de los turcos, que determinaron la ruina del tráfico en los puertos del Mediterráneo, encontrándose Cádiz en situación incomparable para la navegación por el Nuevo Mundo.

Los Reyes Católicos concedieron á Sevilla la institución del Consulado y Casa de Contratación, con el privilegio exclusivo para el comercio con América; pero dadas las malas condiciones que ofrecía el Guadalquivir á la navegación de las flotas que sostenían nuestras relaciones con las Américas, ya en 1509 consiguió la ciudad de Cádiz servir de auxiliar á Sevilla en aquel importantísimo comercio, compartido entre ambas ciudades hasta el año 1718 en que venció totalmente Cádiz á su rival, logrando que se trasladase á su recinto el Tribunal de Contratación para ejercer el monopolio absoluto hasta el año 1765, en que Carlos III, con buen acuerdo, abrió al comercio de América los puertos más importantes de la Península.

Los errores económicos en que se inspiró la política de la Casa de Austria evitaron que el monopolio del inmenso tráfico con el Nuevo Mundo y la prohibición de ejercerlo á los extranjeros sólo sirvieran para fomentar en Cádiz el negocio de las casas de comisiones. Adquirían éstas la mayor parte de los productos de exportación en otras naciones, para reexportarlos mediante el pago de unos derechos de aduanas insignificantes.

Pudo formarse entonces, abriendo vías de comunicación en la región andaluza, un emporio industrial, utilizando los mismos medios de que se valían los comerciantes ingleses y de otros países para estimular la producción patria; pero aquí se creyó que basta para la prosperidad el tráfico mercantil, sin tener presente que, dependiendo del dominio del continente americano, pudiera llegar el día en que lo perdiésemos por hacerlo imposible el mantenimiento del monopolio comercial, ó por la independencia de aquellas provincias y virrelnatos.

Durante el siglo XVII fondeaban los buques en la rada de Puntales, y el primer muelle que se construyó en Cádiz fué de madera, costeándose con un arbitrio sobre el vino; y en los pri-

meros años de la centuria décimoctava se asentaron algunos de los muelles que hoy subsisten en la Capitania del puerto; y en 1742 se intentó la limpia parcial del puerto, que quedó en proyecto, no utilizándose, por tanto, el largo periodo de monopolio y prosperidad que disfrutó Cádiz, para construir obras de alguna importancia.

Organizado en España el servicio de obras públicas, se encargó el Estado en 1851 de las obras de puertos de interés general, y comenzó la era de una serie no interrumpida de proyectos, En 1853, el presentado por el Ingeniero D. Juan Manuel Muñoz, con 30 millones de presupuesto; en 1861, el del Ingeniero Jefe D. Juan Martínez Villa, con 53 millones; en 1863, el anteproyecto del Ingeniero Jefe D. Carlos Cortés. En 1865, se autorizó la construcción de la dársena Lacassaigne. Y en 1870, se concedió á Don Rafael Cerero la autorización para realizar grandes mejoras en el puerto; mas no se realizó ninguno de estos proyectos, fracasando también las concesiones otorgadas.

Al generoso legado del filántropo D. Diego Fernando Montañés se debieron las obras principales, construídas mediante una inteligencia con la Sociedad del puerto mercantil de Cádiz. La testamentaria construyó 300 metros lineales en el rompeolas de San Felipe, adquirió un tren de dragado, construyó almacenes y ejecutó el muelle de hierro de Puntales, de 700 metros de longitud.

Se formularon otros proyectos en 1881 y 1890 por dos Compañías inglesas, y en 1894 formuló un nuevo proyecto el Ingeniero Jefe Sr. D. Francisco Lafarga, que no alcanzó la aprobación de la superioridad; de modo que se han practicado multitud de estudios, sin que se haya llegado todavía á una solución concreta y definitiva para la mejora del puerto de Cádiz. No obstante, ha construído el Estado varias obras en el ensanche y prolongación del rompeolas y en otros muelles.

El estacionamiento en punto á reformas y construcciones en aquel puerto, mientras han sufrido tan insólita transformación los puertos vecinos de Sevilla y Málaga, debe atribuirse á dos causas: la primera, á que, considerándose los gaditanos en posesión de una bahía excelente, en donde fondean sin peligro los grandes trasatlánticos, no sentían sin duda el aguijón de las perentorias necesidades de otros fondeaderos; y la segunda, consiste en que el comercio de Cádiz se ha resistido al establecimiento de arbitrios, que habían de constituir la base de la organización de la Junta de obras del puerto, por temor de recargar el tráfico comercial.

La pérdida de las colonias ha constituido otro gran contratiempo para aquella ciudad; mas, no obstante, las grandes instalaciones de la Compañía Trasatlántica, y la reorganización de los astilleros con nuevos y valiosos elementos, que han dado muestras de competencia, dando feliz término á los trabajos del vapor *Udala*, que visitó con gran satisfacción el Sr. Director de Obras Públicas, por ser el primer buque mercante de alto bordo ejecutado en talleres españoles, revelan que no carece Cádiz de recursos para su desenvolvimiento y transformación. Es preciso, para ello, que haya la decisión necesaria para invertir los capitales en nuevas industrias, como único medio eficaz para vigorizar las corrientes del tráfico.

No obstante, dado el período de transición en que se encuentra, y teniendo también presente la tranquilidad de aquella bahía, no sería prudente acometer, por ahora, la cuestión del rompeolas, ni de otras obras de extraordinaria magnitud que exigiesen dispendios de consideración. Por el contrario, se debe obrar con sentido práctico, haciendo, desde luego, los trabajos indispensables para mejorar el puerto aumentar el calado y ofrecer á la navegación muelles donde se ejecuten las faenas de carga y descarga sin trasbordo de ninguna clase.

Hállase aprobado el proyecto de prolongación en 400 metros del muelle de San Felipe, trabajo que debe emprenderse lo antes posible, así como la adquisición de un tren de dragado para utilizarlo en aumentar el calado del fondeadero.

En cuanto al muelle de *cabecera*, con el que deben ganarse terrenos del mar, sustituyendo ventajosamente á los muelles ac-

tuales, debe meditar mucho su mejor emplazamiento y situación; y en cuanto al resto de las obras y á los proyectos del futuro desenvolvimiento del puerto, deben ser también objeto de un programa muy bien pensado, con objeto de evitar, como ha sucedido anteriormente, que, después de redactados estudios largos y costosos, hayan sido rechazados por la Superioridad.

Otra mejora de carácter municipal absolutamente precisa en aquel puerto, es la construcción de un colector que desvíe fuera del puerto todas las aguas sucias de la población.

En resumen: el Sr. Director ha excitado á las entidades importantes de la localidad á agruparse para pedir del Gobierno de S. M. la constitución de la Junta de obras del puerto, imponiendo al efecto á las mercancías arbitrios análogos á los que se cobran en otros puertos similares. El nuevo Reglamento de las Juntas es de carácter descentralizador: aumenta sus atribuciones, con el propósito de aunar en la dirección de los puertos los conocimientos facultativos y los mercantiles, sin los cuales no se puede proveer con el debido acierto á la expansión comercial. En cambio, el nuevo Reglamento es más severo en lo con-

cerniente á la custodia y manejo de los fondos destinados á las obras. Dada la benévola acogida alcanzada por los consejos del Director de Obras públicas, debe confiarse que en breve plazo se organicen convenientemente los trabajos indispensables para el primer grupo de obras requeridas, á fin de mejorar el puerto de aquella célebre ciudad.

Visitó también el Sr. Alzola las obras incipientes de la estación definitiva del ferrocarril, obras absolutamente precisas para que desaparezcan las vetustas y pobres instalaciones de la estación provisional. Al efecto, se dictó la Real orden de 25 de Agosto de 1900, obligando á la Compañía al cumplimiento de aquella obligación; y si no han tomado aún mayor vuelo los trabajos, ha consistido en que, hallándose situados en la zona polémica, ha sido preciso enviar al Ministerio de la Guerra, por Real orden dictada por el Ministerio de Obras públicas, en 17 de Enero último, á fin de someterlo á la aprobación competente, el proyecto de las obras para la defensa de la plaza; cumplido lo cual, abriga el Sr. Alzola la seguridad de que se ejecutarán las obras sin pérdida de tiempo.

(Se continuará.)

VISITA DEL SEÑOR DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS Á LOS PUERTOS DE ANDALUCÍA

I

Puerto de Cádiz.

(Conclusión.)

En resumen, para dar el conveniente impulso á las obras del puerto de Cádiz, se debe constituir la Junta correspondiente, que bajo la base de los arbitrios locales recabe la subvención del Estado, que no ha de privar á aquella hermosa ciudad de auxilios análogos á los concedidos á otras poblaciones similares.

El primer grupo de obras debe consistir en prolongar el rompeolas de San Felipe y en la organización de los trabajos de dragado, completando el material existente, para proceder después al estudio concienzudo del muelle de cabecera y demás necesidades inmediatas del puerto, sin perjuicio de pensar también en los planos de futura extensión y engrandecimiento, que sólo deberá acometerse en todo caso, más adelante y cuando el desarrollo del tráfico y la experiencia demuestren la precisión de realizar unas obras que necesariamente resultarían muy costosas.

II

Puerto de Sevilla.

Desde la más remota antigüedad, tuvo gran importancia comercial la ría del Guadalquivir. Cuando Fernando III *el Santo* conquistó la capital de Andalucía, concedió muchas franquicias á los mercaderes, y al poco tiempo se convirtió en ciudad opulenta, gracias al tráfico de granos y de caldos, de tejidos de la India, de telas de seda, plata y oro y de otros artículos de lujo. Alfonso *el Sabio* construyó las Atarazanas, y los Reyes Católicos fomentaron la marina mercante con la ley de primas [o] acostamentos concedidos á los navíos de más de 600 toneladas.

La importancia del puerto se acrecentó considerablemente desde el descubrimiento de América, fundándose al efecto la Casa de Contratación que ejerció hasta el año 1509 el monopolio exclusivo, como único puerto habilitado para el comercio con el Nuevo Mundo; privilegio que desde aquella fecha lo compartió con Cádiz hasta el año 1718.

Fueron muy importantes los trabajos geográficos realizados por la Casa de Contratación, pero en punto á obras para mejorar la navegación del río, si bien se dictaron numerosas Reales Cédulas encaminadas á remover los obstáculos que se ofrecían á la navegación, y aun hubo intentos de extenderla en tiempos de Felipe II hasta Córdoba. Según lo demuestra el *Razonamiento* de Fernán Pérez de Oliva, Rector de Salamanca, impreso en 1585, la verdad es, que no se utilizó gran cosa aquel período de auge y prosperidad de Sevilla, para ejecutar trabajos de cierta importancia en el cauce del Guadalquivir.

Durante el siglo XVIII menudearon los proyectos para abrir canales y extender la navegación por los ríos de la Península, según lo demuestran las obras de D. Bernardo Ulloa, del Ministro D. José Carvajal y del Consejero D. Bernardo Ward; pero fué preciso que Carlos III declarase libre el comercio con el Continente americano y se abriesen varios puertos españoles al tráfico con el Nuevo Mundo, para que Sevilla sacudiese su letargo, logrando de Carlos III la constitución del nuevo Consulado. Este emprendió en 1794 la primera obra de verdadera magnitud en el Guadalquivir, realizando la corta del torno de la Merlina, dirigida por el Ingeniero Perocini, trabajo que influyó ventajosamente en la mejora del cauce.

Después de la restauración de Fernando VII se constituyó la Compañía del Guadalquivir, que ejecutó en 1816 la corta del canal de Fernandina ó Borrego, habiendo disfrutado aquella empresa de grandes privilegios y exenciones.

Antes de que se realizasen las cortas de la Merlina y Fernandina, los buques de 200 toneladas de carga y 8 pies de calado tenían que alijar la mitad del peso en la Horcada para llegar con marea á Sevilla, venciendo no pocas dificultades en el trayecto; pero con aquellas rectificaciones se consiguió acortar 22 kilómetros el trayecto entre Sevilla y el mar, evitando, al propio tiempo, que los buques de 200 toneladas tuviesen que descargar parte de las mercancías antes de llegar á Sevilla.

Otra Sociedad, denominada «La Provincia Bética», solicitó en 1839 la autorización para acomete. la empresa que llamaba *colosal* de mantener siete pies de calado en la ría durante las bajamares, obra cuya construcción no llegó á autorizarse.

Reorganizado á mediados del siglo pasado el servicio de obras públicas del Estado, y atendiendo á la reclamación elevada por la Diputación provincial al Ministerio de Fomento solicitando se procediera al estudio de la mejora de la navegación, se hizo cargo el Estado de las obras en 1852.

Encomendados los estudios al ilustrado Ingeniero D. Canuto Corroza, formuló varios trabajos parciales, terminando en 1859 el proyecto general de mejora del Guadalquivir para el que adoptó la forma del cauce cónico como la más adecuada á la transmisión de las mareas.

Encargado en 1862 de la dirección de las obras D. Manuel Pastor y Landero, las dió gran impulso hasta el año 1868 en que cesó en aquel cargo. Construyó los muelles de Sevilla, hizo varias rectificaciones y empleó el sistema de estacas y copas de árboles para provocar los aterramientos en las partes cóncavas de las curvas; y logró mejorar notablemente el cauce del Guadalquivir, consiguiendo, mediante un gasto de cerca de 12 millones de pesetas, que subiesen á Sevilla buques de 17 pies de calado.

Aquellos trabajos se costearon por mitades entre el Estado y las Corporaciones locales, y en 1872 se constituyó la Junta de Obras del puerto, ejecutándose entre los años 1881 y 1890 la importantísima corta de los Jerónimos, que acortó en 12 kilómetros el cauce del río y costó cerca de 9 millones de pesetas.

Durante los últimos años, ó sea desde la época en que se hizo cargo de la dirección de las obras D. Luis Moliní, ha tomado un nuevo aspecto la navegación del Guadalquivir, porque al tráfico de mercancías generales se ha agregado la exportación de minerales en grande escala, que ha aumentado considerablemente el tonelaje de los buques que frecuentan el puerto y que exige aumento de calado para hacer frente á las crecientes necesidades del comercio. Se ha extendido la jurisdicción de las obras abarcando los trabajos de la embocadura del Guadalquivir, se han adquirido boyas luminosas para el valizamiento del cauce, y se está construyendo en Holanda un material muy potente y perfeccionado para proceder á la ejecución de dragados en vasta escala.

Al examinar el Director de Obras públicas los trabajos que se ejecutan actualmente en el Guadalquivir y los proyectos para sucesivas mejoras, ha excitado calurosamente á la Junta de Obras para acometerlos con valentía, puesto que habiendo aumentado el tonelaje en un quinquenio desde 200.000 á 700.000 toneladas y contando el Guadalquivir en su zona de atracción con grandes criaderos de minerales de hierro, cobre y de otras clases, así como con importantes cuencas carboníferas, á medida que el puerto tenga mayor fondo y ofrezca mayores seguridades á la navegación, se constituirán nuevas empresas que alimenten su tráfico, remunerando ventajosamente los sacrificios que se hacen en la mejora del puerto.

Hállanse actualmente paralizadas las obras de la corta de la isla Hernando, por haberse reformado su proyecto; deben reanudarse con toda la premura posible, acometiendo también sin vacilaciones la gran obra de la corta de Tablada, que ha de constituir el progreso más decisivo y más eficaz para rectificar las tortuosidades que aún ofrece el cauce de aquella ría.

Para llevar á cabo esta obra, que ha de realizarse por con-

trata y que se presupone en unos 8 millones de pesetas, es preciso estudiar detenidamente el problema económico de los recursos necesarios para ejecutarla, sin olvidar que cuando los ingresos eran mucho menores se ejecutaron trabajos tan considerables como la corta de Los Jerónimos.

Entiende el Sr. Alzola que es indispensable reforzar los arbotrios del puerto, especialmente en los minerales, que sólo pagan en Sevilla á la Junta de obras 20 céntimos por tonelada; cuando en Bilbao, á solicitud de los mismos mineros, satisfacen 50 céntimos, por entender que ese pequeño sacrificio queda remunerado con creces con la economía de los fletes, derivada de las mejoras que se introducen en la navegación de la ría.

El aumento de ingresos debido á este concepto y el que origine el visible desarrollo del tráfico por la mayor frecuentación, han de constituir dos partidas importantes para hacer frente al servicio del empréstito indispensable, á fin de acometer la gran empresa de Tablada. Pero no es esto suficiente, sino que será preciso que simultáneamente se introduzcan importantes reducciones en los gastos llamados de conservación del puerto, durante todo el período de duración de las grandes obras mencionadas ateniéndose á lo más indispensable, confiando el Sr. Alzola en que, dado el celo del Sr. Presidente y Vocales de aquella Junta y la actividad é ilustración del Sr. Molini, podrán plantearse las indicadas reformas con las debidas garantías de acierto.

III

Puerto de Huelva.

También visitó el Sr. Director de Obras Públicas, aunque muy rápidamente, las obras de este importantísimo puerto, en donde la exportación de minerales ha adquirido un desarrollo considerable.

Se aprobó en 1880 el proyecto general de mejora de la navegación, ejecutándose las obras en el muelle del dique de la Cavilla para el tráfico de las embarcaciones menores; el muelle de hierro y su zona de servicio con las ampliaciones sucesivas; los edificios y tinglados y material auxiliar; las grúas de vapor, locomotoras y vagones.

Se han ejecutado también trabajos importantes de dragado en la Corta del Olivillo; el valizamiento provisional de la Canal del Padre Santo, que ha dado tan excelentes resultados, y el establecimiento de boyas luminosas.

Se ha formulado por el distinguido Ingeniero D. Joaquín Rodríguez Leal el nuevo proyecto de ampliación del puerto de Huelva, que se tramita actualmente, opinando el Sr. Alzola que deben ejecutarse los nuevos trabajos con un criterio amplio, para atender al gran desenvolvimiento que ha de experimentar el tráfico de a quel puerto.

