"La catástrofe del puente de Borbolla (Crónica)"

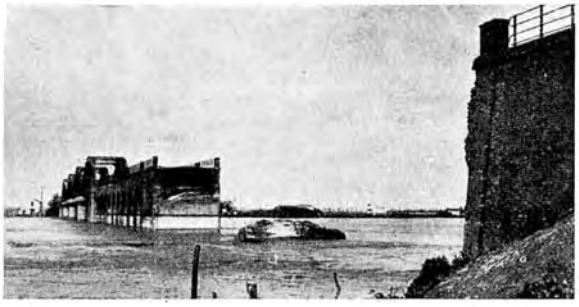
Revista de Obras Públicas vol.72, nº2.403, abril de 1924, pp. 150-151; vol.72, nº2.404, mayo de 1924, p. 175

Crónica

La catástrofe del puente de Borbolla

El día 29 del pasado mes de marzo, se hundió una parte de la avenida izquierda correspondiente al puente sobre el Guadalquivir en la carretera de Sevilla a la de Lora del Río a Santiponce, e inmediato al pueblo de La Algaba, conocido por puente de Borbolla.

La desgracia se ha producido por la crecida verdaderamente extraordinaria que ha experimentado el río Guadalquivir en los últimos temporales y ha causado la muerte de quince personas, incluído entre ellas, el caminero peón encargado del trozo de carretera en que está enclavado el puente, que ha muerto en el cumplimiento de su deber, como diremos después.



El proyecto del puente de Borbolla, frente a La Algaba, fué aprobado hace muchos años, y constaba de tres tramos metálicos de 41,80 metros y de un grupo de nueve pontones de 6 metros de luz del lado de Sevilla.

El régimen conocido en este tramo del río, desde tiempo inmemorial, era el de ataque y socavación de la margen derecha, lo que determinaba el verdadero cauce, que era del lado de dicha margen.

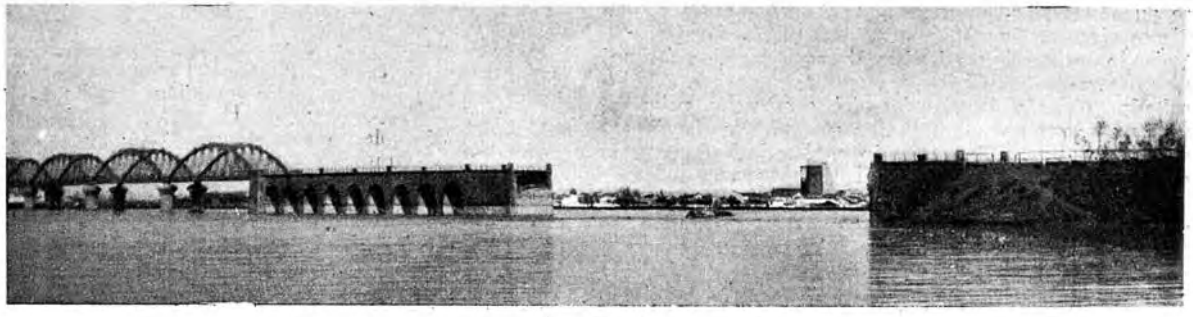
Consecuente con este régimen de máxima velocidad en la margen derecha, era el de aguas tranquilas, casi sin velocidad, en la margen izquierda, en la que sedimentaba el río constantemente, especialmente en las avenidas, después de las que se observaba un sensible aumento en la altura del terreno.

Era tan violento el ataque a la margen derecha y tan fija y constante la dirección de las aguas del río contra esta margen, que el estribo derecho del proyecto que estaba emplazado donde hoy se encuentra la primera pila, hubo necesidad de retranquearlo 42 metros, estableciendo un nuevo tramo, porque en poco tiempo había desaparecido ese pedazo de terreno de aquella margen del río. Además se proyectó otro grupo de nueve pontones en la margen izquierda.

El puente quedaba así constituído por cuatro tramos metálicos de 41,80 metros, descansando en pilas metálicas y estribos, cimentados todos con aire comprimido hasta la arcilla azul, que es el terreno firme que se encuentra allí entre 12 y 13 metros bajo el estiaje, y dos grupos de nueve pontones cada uno, de 6 metros de luz, sobre la margen izquierda, en donde no había cauce, y cimentados los más próximos al río sobre pilotaje hasta la arcilla azul, y los restantes con 4 y 3 metros de profundidad de cimiento.

Las pilas del último grupo estaban construídas desde antes del año 1916, y es tal la sedimentación durante las avenidas ocurridas, especialmente la que tuvo lugar el año 1917, una de las más altas conocidas, que se encontraban casi enterrados los zócalos de más de un metro de altura.

Se había, pues, aumentado el primitivo proyecto que sirvió de base a la subasta en un tramo de 41,80 metros del lado de La Algaba, que era hacia donde iba el cauce, y un grupo de nueve pontones del lado de Sevilla.



Vistas del puente de Borbolla, tomadas del lado de Sevilla, después de la catástrofe

Además se defendió de los ataques de la corriente la margen derecha por medio de espigones de gaviones "Bianchini", para evitar que el río cortase la margen por detrás del estribo, dejando aislado el puente.

La extensión de la zona inundada en esta ocasión, ha sido aproximadamente de cinco kilómetros de anchura en la dirección del puente, dos kilómetros hacia La Algaba y tres kilómetros hacia Sevilla, y si el pueblo de La Algaba se ha visto libre de los efectos de esta gran avenida, es gracias a los espigones de defensa que en sus inmediaciones hay construídos.

A pesar de la seguridad que esta defensa proporciona al pueblo, se apoderó de sus habitantes el pánico que naturalmente engendran semejantes circunstancias y parte de los mismos, creyó contribuir a su seguridad, trasladándose a la parte del puente que se ha hundido y de la que no podrían pasar por impedírselo la extensa inundación de que hemos hablado.

El personal de la Jefatura de Obras Públicas de Sevilla, estaba sometiendo a todas las obras a su cargo

afectadas por la inundación (como lo hace siempre en casos semejantes) a una escrupulosa observación y el día anterior al de la catástrofe, advirtió la aparición de unas pequeñas grietas en la obra de referencia.

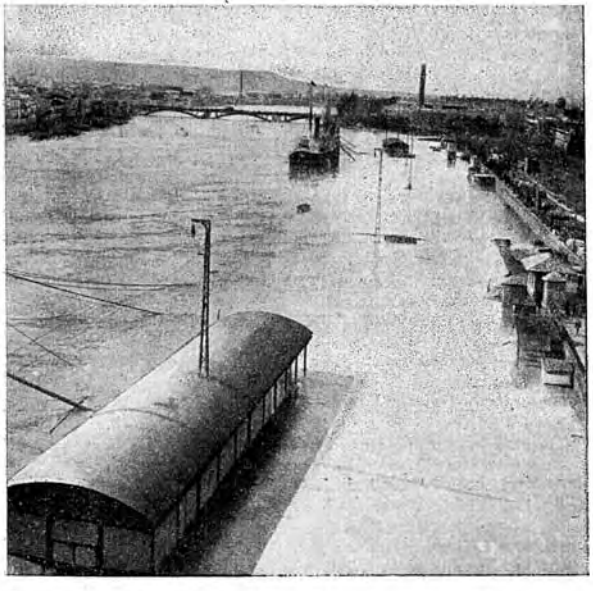
En virtud de esta observación, se previó el accidente, y el Ingeniero Sr. Ibarra encargado de la carretera,



Los muelles de Sevilla y la Torre del Oro, inundados en la última crecida del Guadalquivir

dió órdenes terminantes a su personal para que no se estacionara gente sobre el grupo de pontones agrietado y para que circularan sobre él los vehículos, a paso lento. Quedó encargado de hacer cumplir dicha orden, el desgraciado caminero Antonio Romero, que llevaba a cabo su cometido, en unión de un hijo de catorce años de edad, que siempre, como en esta ocasión, le ayudaba en sus faenas.

La consigna, se cumplió regularmente en las primeras horas de su ejecución, pero como decimos antes,



Muelles de Sevilla, inundados, con el puente de Triana al fondo

el pánico se apoderó en pocos minutos de los habitantes de La Algaba al presenciar la imponente crecida del río y temer por sus vidas, de permanecer en el pueblo, y fué imposible contener a las numerosas personas que por un fenómeno de sugestión extraño, pero corriente en estos casos, se empeñaron en buscar su seguridad en aquella parte del puente, siendo inútiles cuantos obstáculos trataron de oponer a estos propósitos el caminero y su hijo. Se agolpó la multitud que allí hubo de estacionarse y sobrevino el accidente, arrastrando con su fatalidad a los infelices Romero, padre e hijo, que han encontrado la muerte, velando por la vida de sus semejantes.

El día 31 visitaron el lugar de la catástrofe el Subsecretario de Fomento y el Director de Obras Públicas, quienes se enteraron minuciosamente de los detalles del accidente y de las circunstancias que lo han rodeado. Como resultado de esta visita, ha sido designado el Inspector del Cuerpo de Caminos, D. José Gaytán de Ayala, para que previa una inspección todo lo detenida que precise, depure las causas del hundimiento y haga la propuesta conveniente a la Superioridad; al mismo tiempo, como resultado de esta inspección, se proveerá a restablecer el paso del río, que si no es de necesidad imperiosa, se debe a estar comunicada La Algaba por intermedio de Santiponce, con la red general de carreteras.

La Revista de Obras Públicas lamenta el accidente que pudo evitarse gracias a la previsión del personal de Obras Públicas de Sevilla, previsión que hizo ineficaz la irreflexión de la multitud, y envía el pésame a los familiares de las desgraciadas víctimas de este accidente y muy en especial, a los del caminero Antonio Romero que con su conducta, les ha legado el derecho a esperar la debida recompensa del Estado, que según nuestros informes está ya en tramitación por iniciativa del director de Obras públicas.

La catástrofe del puente de Borbolla

Como adelantábamos en nuestro número anterior, ha girado una visita a Sevilla, para depurar las causas del hundimiento ocurrido el día 29 de marzo en el puente sobre el Guadalquivir, perteneciente a la carretera de Sevilla a la de Lora del Río a Santiponce, el inspector del Cuerpo de Caminos, D. José Gaytán de Ayala.

A su llegada al puente de la catástrofe había decrecido muy poco el nivel extraordinario alcanzado por las aguas en esta avenida; pero las observaciones llevadas a cabo, con los datos que le fueron suministrados por distintas personas testigos presenciales de la tragedia desarrollada, le hicieron sentar supuestos que el inteligente ingeniero comprobó con las operaciones realizadas, entre los que hay unos interesantes sondeos, y que se han visto plenamente confirmados al descender el nivel de las aguas y quedar en seco el emplazamiento del grupo de pontones derruído.

El terreno de esta vega, de arena y légamo, esencialmente movedizo, es dúctil a los mandatos caprichosos del río, y así se le ha visto variar de cauce en distintas ocasiones, tendiendo a socavar la orilla derecha, en que está enclavado el pueblo de La Algaba, y que tras varios ensayos realizados para defenderle consiguió hace muy pocos años ver ejecutada una obra definitiva para su seguridad con la construcción de los espigones "Bianchini", que evitan al mismo tiempo que el río corte el terraplén de avenida por detrás del estribo derecho del puente.

En esta crecida, la corriente del agua, al encontrarse con el obstáculo que le han puesto los espigones, ha abierto un nuevo cauce desde el comienzo de esta defensa, en dirección al grupo de pontones arruinado, y siendo muy profundo dicho cauce, dejó al aire los cimientos de dos de las pilas, viniendo abajo la obra en sentido vertical y sin desplazamiento lateral ninguno.

No había modo de prever esta catástrofe, desarrollada precisamente en la orilla convexa del cauce natural, donde en semejantes circunstancias se verifica el acrecimiento del terreno, como así puede comprobarse (si la ley natural no fuera bastante al convencimiento) por las observaciones hechas desde que esta obra se ha construído.

El Sr. Gaytán de Ayala ha comprobado asimismo la exquisita vigilancia que sobre ésta, como sobre el resto de las obras de fábrica afectadas por la inundación, venía realizando la Jefatura de Obras públicas de Sevilla, y descarta en las conclusiones toda responsabilidad del personal de la misma.

A juicio del referido inspector, debe acometerse como obra fundamental, para evitar la repetición de este caso, la defensa de la margen izquierda del río, con objeto de obligar a éste la marcha por un cauce determinado entre ciertos límites, y ejecutada esta obra en la longitud que más adecuada se estime, como consecuencia de un reposado estudio sobre el caso, pues opina el Sr. Gaytán que dada la naturaleza del terreno en esta parte del cauce, el río Guadalquivir responde a la más insignificante obra que aguas arriba se practique, y quizás a bastante distancia.