

TABLADA, GUADALCACÍN Y GUADALMELLATO

NOTAS DEL VIAJE MINISTERIAL

Sevilla 25.

Hoy se han inaugurado solemnemente por SS. MM. las importantes obras de la Corta de Tablada del río Guadalquivir.

Entre el camino de las Huertas y el del Batán se habían colocado cuatro excavadoras, engalanadas con profusión de banderas y follaje. Frente á ellas, sobre una terraza estilo modernista y adornada con colgaduras grana, se levantaba el pabellón real y á su lado el de la Junta de obras del puerto, y algo más apartadas, dos tribunas para los invitados.

Los alrededores estaban ocupados por millares de personas.

Á lo largo de las márgenes del río se veía gran profusión de banderolas.

Á las cuatro llegaron á Tablada los Reyes, el Ministro de Fomento, las Autoridades de Sevilla, Delegados de las más importantes Corporaciones, los Ingenieros de Caminos residentes en Sevilla, de uniforme, y centenares de invitados. Al Sr. Ministro acompaña desde Madrid en su viaje el Ingeniero Jefe del Servicio Central Hidráulico, D. Rodolfo Gelabert.

Acto seguido ordenó S. M. el Rey que comenzase el trabajo de las excavadoras, llenando cada una de éstas en un momento los 20 vagones del tren que tenía á su lado, para transportar los productos á los terraplenes.

Al silbar las locomotoras y empezar á marchar los trenes llevándose los primeros metros cúbicos de tierras de los 7 millones que deben excavarse, grandes vivas atronaron el espacio y se procedió á firmar el acta de la inauguración.

Por esa trinchera iniciada hoy, pasarán dentro de un lustro barcos de 25 pies de calado y de 10.000 toneladas de desplazamiento.

**

La Corta de Tablada pone en comunicación directa el fin del tramo de ría en que existen los muelles, y en que principia el torno de los Remedios, con la parte central del tramo en curva de Puerto Parra. Tiene una longitud total de 5.864,50 metros; una profundidad que varía de 13 á 16 metros y una anchura, á la altura de bajamar, comprendida entre 80 y 100 metros.

La margen izquierda arranca por tangencia de la orilla actual, frente á la máquina vieja de agua de las Delicias, y después de una alineación recta de 4.250 metros, se une tangencialmente al tercio central de la vuelta del Verde por medio de una curva parabólica, cuyo radio osculador es de 2.045 metros.

La margen derecha sigue un trazado paralelo al de la izquierda, arrancando del torno de los Remedios, á una distancia de 100 metros aguas arriba de los depósitos de petróleo de los Sres. Deustch y Compañía.

Así trazada la Corta, se encuentra con el río Guadaira, que será convenientemente desviado.

El volumen total de excavación medido en terraplenes emplazados en la margen izquierda, es de metros cúbicos 7.298.361,72.

De este volumen corresponde al trozo comprendido entre

Sevilla y el Guadaira 3.105.161,59 metros cúbicos, que se han de depositar en terraplenes no inundables de una altura ó cota máxima de 6 metros, una mínima de 2 metros; y de una extensión de 310 metros, con objeto de que puedan ser utilizados para emplazar en ellos, en todo tiempo, la zona de servicio y los edificios del tráfico mercantil de los muelles futuros.

El volumen comprendido entre el Guadaira y el final de la Corta, en la vuelta del Verde, es de 4.193.200,15, y se depositará en caballeros, emplazados también en la margen izquierda, que tienen una altura máxima de 9 metros, una mínima de 6 y una latitud de 170 metros.

Los precios unitarios de ejecución material de estas obras son como sigue:

Metro cúbico de excavación y depósito en terraplenes y caballeros, 0,482 pesetas.

Metro cúbico de dragado y vaciado, 0,25 pesetas.

Importa la ejecución material de las obras de excavación y depósito en terraplenes, 3.465.530,46 pesetas.

Importa la ejecución material de las obras accesorias, restablecimiento de servidumbres en cada orilla, desagües y saneamiento de los terrenos ocupados por los terraplenes y caballeros y desviación del Guadaira á su entrada en la Corta, 185.045,95 pesetas.

Asciende el presupuesto total de ejecución material de las obras de apertura de la Corta de Tablada á la cantidad de 3.650.576,71 pesetas; y el de contrata, aumentado con los gastos imprevistos, con la dirección y administración y con los de beneficio industrial, estimados con arreglo á lo oficialmente mandado para todas las obras públicas, á la cantidad de 4.261.174,75 pesetas.

La Corta de Tablada favorece á la navegación por acortar la longitud de la ría en unos 4 kilómetros, facilitando la transmisión de la marea, aumentando la altura de plea é incrementando la duración de la estoa de plea en el tramo que se encuentra el puerto; lo que equivale á un aumento de la profundidad disponible que se haya creado en virtud de dragados y de otras obras.

Por consiguiente, la apertura de la Corta de Tablada es la solución más práctica y ventajosa para hacer desaparecer los inconvenientes que encuentra la navegación en las tres vueltas violentas que se ha mencionado y en sus pasadas de inflexión, para facilitar la transmisión de la marea y para provocar el aumento de la estoa y de la altura de las pleas en el puerto.

La Corta de Tablada proporciona la única solución admisible para la creación de nuevos muelles de carácter moderno, exentos de los defectos y dotados de las cualidades que respectivamente tienen y le faltan á los muelles actuales.

Al considerar el problema de conjunto de manutención de los tráficos marítimos del puerto de Sevilla, del presente y del porvenir, ó sea el problema del conjunto de los medios al servicio de su movimiento mercantil, debe dividirse en dos partes como decía el Sr. Moliné en su proyecto. En la primera se deben estudiar las obras que sean necesarias para mejorar los muelles actuales, haciendo desaparecer,

cuanto sea posible, los defectos graves de que adolecen, consistentes en ser frecuentemente inundable la zona de servicio, en ser muy escasa la latitud de ésta, en ser inaceptable la distribución de su superficie, haciendo imposible toda maniobra de trenes, por estar superpuestos el paso y movimiento de éstos y el de los vehículos de carácter ordinario, y porque queda poco espacio para el depósito y movimiento de las mercancías.

Son también defectos graves del muelle de Sevilla la deficiencia del servicio de grúas, el emplazamiento y disposición de los tinglados de mercancías, la escasez de fondo en la zona de atraque de los barcos, que les obliga á quedar muy separados del muelle ó aceptar los riesgos de varar y escorar, y siendo estricta la estabilidad del muro y de los terraplenes, no se pueden efectuar dragados en los atraques ni en alguna parte de la canal, y menos levantar la rasante de la zona de servicio para sacarla fuera del alcance de las avenidas.

En la segunda parte del problema de manutención del tráfico marítimo, hay que considerar las obras que conducen á la creación y establecimiento de muelles y de zona de servicio con todos sus accesorios, que no solamente no deben presentar los inconvenientes del muelle actual, sino que deben reunir todas las condiciones que caracterizan á los puertos modernos.

Por consiguiente, en los nuevos muelles habrá de establecerse simultánea, fácil y rápida comunicación con las estaciones de ferrocarril, realizada por el paso y permanencia de trenes enteros, efectuado con la necesaria independencia en cada uno, desde los atraques, y sin perjudicar el tráfico que se efectúe por vehículos de carácter ordinario. La red de vías férreas debe permitir todas las maniobras que para conseguir este efecto sean necesarias.

También deberán crearse medios rápidos y económicos para poner en comunicación cada barco con todos los puntos de la zona de servicio fronteriza á él, ya estén dedicados al depósito de mercancías al aire libre, ya estén ocupados por vagones, ya pertenezcan á los tinglados del comercio de tránsito, ó correspondan á los almacenes del tráfico de depósito.

Habrà que instalar apropiadas y amplias edificaciones para el servicio separado de los tráficos de tránsito y de depósito. Las primeras se dotarán de medios rápidos y económicos para hacer el movimiento de las mercancías en su interior y para hacer la carga y descarga en carros y vagones; las segundas dispondrán, además de los medios que sean apropiados para efectuar la limpieza, envase, mezcla y, en general, para hacer aquellas preparaciones que necesitan las mercancías hasta dejarlas en las condiciones que exijan los mercados de su destino y su propia conservación.

De esta suerte se crean, además, en el puerto, lo que en términos comerciales se llaman almacenes generales de depósito, ó sean esos almacenes administrados comercialmente en los que las operaciones mercantiles de las mercancías que contienen se hacen con la expedición y brevedad que la Código de Comercio establece para el cambio de dominio, para el préstamo pignoraticio, entrega, recepción, etc.

Es importantísimo consignar que estos almacenes de depósito han de servir, no sólo para el tráfico que haya de efectuarse por el puerto, sino también para el tráfico que se haya de hacer sólo por las vías terrestres, sin pasar por la vía marítima.

En los nuevos muelles, y en su zona de servicio, han de recibir, desde luego, gran consideración las corrientes de tráficos especiales (carbónes, maderas, minerales, aceites, etcétera), debiéndose también tener en cuenta la posibilidad, aunque parezca lejana, de que sea conveniente el establecimiento de zonas francas; y ni que decir tiene que en estos muelles habrán de existir los edificios propios para los servicios anejos al puerto, Aduana, Comandancia de Marina, Sanidad, tráfico, etc.

En una palabra, el nuevo puerto de Sevilla cumplirá la misión que incumbe á los puertos modernos. Tal es la de contener ordenadamente en su zona de servicio todos los elementos necesarios para recibir, conservar y distribuir la mayor parte de las mercancías que se mueven en las regiones á que alcanza su influencia, tomándolas de los puntos productores y llevándolas á los puntos de consumo, indistintamente, por las vías terretres ó por la vía marítima, realizando las operaciones á este efecto necesarias rápida y económicamente, y sin ocasionar gastos parasitarios ni en su movimiento, ni en su preparación, ni en sus cambios de propiedad y de dominio.

Las obras de los nuevos muelles de carácter moderno, acondicionados como se acaba de expresar, no sólo están relacionadas con la apertura de la Corta, sino que la construcción de esta obra proporciona *el único* emplazamiento posible, práctico y económico, de estos nuevos muelles de carácter moderno, que tanto han de influir en el desenvolvimiento comercial de Sevilla y de la región en que influye su puerto.

Las obras de la Corta de Tablada forman parte de las de mejora del puerto de Sevilla y ría del Guadalquivir propuestas por el ilustrado Ingeniero Director de las obras de dicho puerto D. Luis Moliní, que constituyen un notable trabajo, en que ha demostrado una vez más su reconocida competencia. Reciba nuestro apreciable compañero la más entusiasta enhorabuena por el acto verificado hoy, que troca en realidades sus proyectos y aspiraciones en pro de Sevilla y de la riqueza patria y por la merecida y honrosa distinción de que ha sido objeto por este motivo, concediéndole la Gran Cruz de Isabel la Católica.

Largo tiempo nos dejará grata memoria esta simpática fiesta, en que se respiraba la grandiosidad del acto, con las cuatro excavadoras de frente atacando el terreno, los trenes transportadores de los productos, la organización tan acertada de los trabajos, que arrancó aplausos del público para el Sr. Moliní, y todo esto en medio de un paisaje agradableísimo, un gentío tan inmenso.....

Jerez 29.

Los alrededores del pantano y todos los cerros presentaban cuando llegamos un animado golpe de vista, por haber concurrido en masa los pueblos comarcanos de Arcos, San José, Valle y otros.

La presa tiene ya unos 18 metros de altura, de los 36 que ha de alcanzar.

El Ministro, después de recorrer á pie las obras, se embarcó en una lancha para atravesar el grandioso lago embalsado que ha de asegurar el riego de 10.000 hectáreas; 76 millones y medio de metros cúbicos será el volumen de agua retenida que inundará una zona de cerca de 800 hectáreas, Trescientos millones de metros cúbicos anuales de agua de lluvia caídos sobre una cuenca de 600 kilómetros cuadrados que abarca las cimas más elevadas de la provincia, consti-

tuyen una garantía del abastecimiento del pantano, pues aun en años de extraordinaria sequía, como el de 1907, más de 80 millones discurrieron por el río.

La presa se construye con espesores suficientes, para que en su día pueda crecerse en otros 2 metros, con lo que se elevaría el embalse á 90 millones.

Las aguas embalsadas deberán distribuirse por medio de varios canales sobre una superficie regable de poco más de 12.000 hectáreas, de las cuales se supone que pueda haber 10.000 de riego efectivo, incluyendo en el resto las tierras de mala calidad ó destinadas á otros usos. La zona se presenta ya á la salida misma de la Angostura en forma de estrecha faja que se desarrolla á uno y otro lado del río. Al llegar á la confluencia, la zona de la derecha, que ha adquirido ya cierta extensión en el Drago y la Pedrosa, se continúa por la orilla izquierda del Guadalete hasta las vegas de Coviches, quedando también bajo el plano del riego las que se encuentran en la confrontación de las mismas sobre la margen derecha. Pasada la junta de los ríos, las vegas toman ya importancia considerable sobre ambos márgenes, correspondiendo en la de la derecha el mayor ancho en las inmediaciones de la Florida y del Torno y en la de la izquierda á los llanos de Aina, situados al final de la zona y lindando con los terrenos de la Azucarera jerezana. Finalmente, separados del resto por una serie de cerros y mesetas, cuyos puntos culminantes se encuentran en Cuartillos, en Alcántara y en Vico, son, sin embargo, susceptibles también de ser regados los llanos de Caulina, que miden ellos solos cerca de 5.000 hectáreas.

Para el riego de esta zona, como explicó aquí en reciente conferencia el Ingeniero Director Sr. González Quijano, se proyectan dos canales principales. Parte el más importante de la Angostura misma, siguiendo la margen izquierda, y después de entregar al sifón que deberá conducirlo á la otra margen el caudal que haya de alimentar al secundario encargado del riego de la zona comprendida entre ambos ríos, llega á la confluencia, donde se bifurca en dos: el más caudaloso atraviesa el Guadalete mediante un sifón, y el otro continúa desarrollándose por las laderas de la izquierda, hasta los llanos de Aina y vertiendo los sobrantes en el arroyo de Bocanegra.

Á la salida del sifón el canal de la derecha se aproxima á la carretera de Gédula á la junta de los ríos, y al llegar al arroyo de los Charcos se divide de nuevo, marchando un ramal á regar las vegas del río y siguiendo otro en dirección á Gédula, remontando el arroyo de este nombre en trinchera cada vez más profunda, hasta internarse al fin en túnel por debajo de Gedulilla, para reaparecer de nuevo á cielo abierto en el arroyo de Montecorto, cuyo curso sigue hasta llegar á la vista de los llanos de Caulina, á los cuales rodea después de haber dejado derivar dos ramales más, uno de los cuales limita los llanos por el E., mientras el otro deberá regar la zona del centro separada del resto por los arroyos del Rano y Salado.

Las obras, que se están ejecutando muy bien, costarán, incluso las expropiaciones, un millón de pesetas y están muy adelantadas. Proyectadas y dirigidas por el Ingeniero D. Pedro M. González Quijano, tan competente en obras hidráulicas, fué éste felicitado por el Ministro y recibió plácemes de los concurrentes, que repetimos nosotros desde estas columnas con todo entusiasmo.

Se celebró el almuerzo sobre una planicie, en la margen

derecha, á una altura de 60 metros sobre el nivel de las aguas, dominándose desde allí un espléndido panorama. Reinó gran entusiasmo y se pronunciaron entusiastas brindis.

Al marcharnos, íbamos llenos de satisfacción; á nuestra espalda dejábamos vastísimas vegas en la seguridad de que pronto iba á terminar su período de escasez de riego. ¡Cuánta riqueza suponía aquella agua embalsada! ¡Cuántos miles de pesetas para la comarca cada metro que su nivel subía!

Córdoba 31.

Á las siete de la mañana verificóse la expedición al Guadalmellato.

En el pueblo de Villafranca se atravesó en barcas el Guadalquivir.

Ofrecían un espectáculo pintoresco los cerros coronados de inmensa muchedumbre, mientras en la orilla opuesta esparaban un centenar de cabalgaduras, sobre las cuales emprendióse el camino hacia el pantano, formando una comitiva de singular aspecto.

Se vadeó el río Guadalmellato con el agua hasta el estribo.

Llegaron hasta el pantano 140 excursionistas, examinando el lugar en que se emplazará la presa.

Al bendecirse las obras disparáronse barrenos entre atronadores vivas al Ministro, á Córdoba y al Guadalmellato; y desde este momento han principiado los trabajos.

Después se celebró un banquete, ofrecido por la Junta del pantano, en una tienda de campaña, emplazada en una loma próxima al sitio de la inauguración.

Brindaron entusiastamente el Diputado D. Pedro López, el General Sr. Obregón, el Canónigo Sr. López Criado y el Conde de los Andes.

Resumió los discursos el Ministro, ofreciendo venir á la inauguración de las obras que tanto interesan á Córdoba, su patria natal.

El Sr. Sánchez Guerra fué aplaudidísimo.

El pantano se proyectó primero en la cerrada de «La Tiesa», agua abajo de la confluencia de los ríos Guadalbarbo, Cuzna y Varas; pero tomados los oportunos datos se vió que ofrecía dificultades para la buena permeabilidad del vaso, y se eligió el emplazamiento actual, en la cerrada de la Tabla de Don Sancho del río Guadalmellato.

La presa es de forma circular y tendrá una altura de 52 metros. El volumen de agua embalsada será de 73 millones de metros cúbicos, que cubrirá una superficie de 525 hectáreas.

Este pantano se destina al riego de 9.500 hectáreas de terreno perteneciente á los términos municipales de Córdoba y Almodóvar y al abastecimiento de aguas de la capital.

Las obras están presupuestas en 3.471.761 pesetas, y las de 61 kilómetros de canal, que como complemento esencial se habrá de construir, en 3.280.246 pesetas.

Los proyectos de las dos soluciones del pantano y del canal han sido redactados por los ilustrados Ingenieros D. José Soriano, D. Antonio Rivas Matilla y el Director actual de las obras D. Ángel Gómez Díaz.

Á dichos distinguidos compañeros que han plantado los jalones de la prosperidad de esa comarca, enviamos nuestro saludo y nuestra sincera enhorabuena.

En pocos días se han inaugurado dos obras públicas de importancia y visitado otra de igual categoría. Reciba por ello nuestro aplauso el Sr. Ministro de Fomento que ha realizado viaje tan útil para el país.—C.