

N. E.





OBSERVACIONES

SOBRE LA POSIBILIDAD Y NECESIDAD

DE MEJORAR LA NAVEGACION

DEL RIO GUADALQUIVIR:

POR DON ALEXANDRO BRIARLT,

CAPITAN DE NAVIO DE LA REAL ARMADA.



SEVILLA:

EN LA IMPRENTA DE D. JOSEF HIDALGO.
Año de 1814.

OBSEEVACIONES

SOBRE LA POSIBILIDAD Y NECESIDAD

DE MEJORAR LA NAVEGACION

DEL RIO GUADALQUIVIR

POR DON ALEXANDRO BRUNET

CABALLER DE NAYO DE LA REAL ARMADA



SEVILLA:

EN LA IMPRENTA DE D. JOSEF HIDALGO.

Año de 1814.

Habiendo leído las observaciones hechas por D. Scipion Perosini, en 1.º de Noviembre de 1787 de orden del Rey á efecto de mejorar la navegacion del rio Guadalquivir para admitir buques de porte desde Sanlucar hasta Sevilla; no puedo ménos de hacer algunas reflexiones sobre las contradicciones de que esta lleno su plan.

Principia detallando los méritos de sus mas distinguidos predecesores (segun él los titula) llamados al mismo fin por el Gobierno, y son.

D. Alberto Mienson, D. Prospero Berbon, D. Carlos Coello, El Teniente General Marques de Pozoblanco, D. Ignacio de Soler, D. Antonio Ulloa, D. Manuel de Torres, y D. Julian Sanchez Bort, con D. Francisco Pizarro, maestro de Matemáticas de S. Telmo; diciendo que todos acordaban en la opinion de que los numerosos tornos del Rio eran la sola causa de los baxos formados en él, y de las grandes arriadas en tiempos de fuertes lluvias. Entra en su quarto capítulo para abatir el mérito de aquellos diciendo que á pesar de que sus ideas eran de ninguna utilidad, merecia sin embargo su alabanza el Maestro de Matemáticas que apoyaban sus planes para bien de su Patria.

En su artículo 5.º dice que sola la obra de D. Julian Sanchez Bort, eran digna de su atencion,

y en prueba de ello analiza sus observaciones á fin de ridiculizarlas, pidiéndole perdon por su diferente modo de pensar; pero funda sus datos sobre bases tan fuera de lugar que no se necesita poca paciencia para leer tamaños disparates. Confieso sin embargo que algunas de sus observaciones no dexan de ser acertadas, en quanto ataca la de Bort, en la parte que dice debe cerrar Sevilla con diques, á fin de evitar las grandes arriadas. Entre sus razones hallamos una que al leerla parece su autor mas digno de una casa de locos, que de la comision que lo trajo á Sevilla. Dice que no debian cortarse los tornos de este Rio, pues los crió el gran autor de la Naturaleza, considerándose que persistiendo en ello podrán sobrevenir mayores calamidades, y para probar que los tornos del Rio no causaban los baxos, añade que estando junto á S. Roque, Campo de Gibraltar, se vió precisado á pasar doce veces el arroyo del Guasin en el espacio de tres horas, y que la naturaleza forma así todos los Rios para preservarlos, y cortar sus corrientes, conserbando de esta suerte sus aguas, pues que si estubiesen en línea recta serian las corrientes tan rápidas que no habria buque capaz de navegarlos.

Quisiera preguntar ¿como es posible que haya habido Gobierno tan paciente para aguantar semejantes sandeces en un Profesor? Si este hubiera considerado que las aguas buscan siempre su nivel, y que para encontrarlo (á ménos de asistencia artificial) vagan de un lado á otro hasta que lo encuentran y habiendo tan diferente strata ó calidad de tierra en casi cada vara que tiene que pasar, sigue el que se inclinan al lado que ménos resistencia ofrece á



5
su fuerza. Si los Ingleses adoptaran la opinion de este gran Hidraulico, y dexasen que el Támesis siguiese su rumbo natural, veriamos á Lóndres, en ménos de veinte años sin un buque á su vista. Sus ideas sobre las mareas son tan infundadas, como las sobre tornos y baxos, y prueba que jamas tuvo conocimiento practico de su efecto; dice que aunque cortando los dos tornos de Copero y Borrego, reduzca la distancia de Sanlucar á Sevilla de 22000 á 24000 varas que calcula causaria pleamar en Sevilla una hora ántes, sin embargo insiste en que no tuviera una pulgada de agua mas, al contrario, algo ménos. Es tan extraña conclusion esta, que creo se halle únicamente fundada en su deseo de averiguar si todo el pueblo Español era tan ignorante como él. Concediendo que menor la distancia, venga á ser marea alta en Sevilla una hora ántes, resultará por precision que toda el agua que en aquella hora hubiese desembocado al Mar permanecerá en el Rio, y de consiguiente causará que suba en Sevilla en igual proporcion que baxa en Sanlucar digamos tres pies quando ménos.

Fundadas todas sus proposiciones (segun mi parecer) sobre falsa teoria sin conocimiento alguno practico, y sin traer exemplo alguno en su apoyo que en el menor grado pueda aplicarse á la localidad ó situacion natural del rio Guadalquivir, no me detengo en decir que si se pusiesen sus planes en practica, despues del gasto de muchos millones léjos de producir el efecto deseado empeoraria su estado.

Presentaré en pocas palabras mi opinion tocante la mejora en la navegacion del rio Guadalquivir, y

dexaré á personas que puedan y deben entender la decision de su mérito y utilidad, pues nadie que posea el sentido comun (no necesitandose talento Algebraicos Astronomicos ni Geometricos), dexa de saber que quando un torrente de agua es detenido por vueltas ó tornos, no solamente pierde parte de su rapidez particularmente á su paso por terreno llano, (tardando su llegada á la embocadura al Mar en grado doble, primero por falta de su corriente que está cortada, y segundo por su distancia dilatada;) sino que deposita la mayor parte de arena ó tierra que le acompaña; en primer lugar en el angulo primitivo de oposicion y en segunda en la punta que forma la vuelta. Esta es la causa que se concede ser la original de los baxos en los Rios, y nadie acostumbrado á navegarlos, aunque la primera vez, dexará de tener buen cuidado de guardarse de dichas puntas; siendo pues este el origen, es evidente que para ser navegable el de Sevilla debe de toda necesidad cortarse inmediatamente el torno de Borrego, cerrando el brazo del Este, por cuyo medio vendrán á parar sus aguas á un solo canal, y no solamente se aumentaria su corriente por la disminucion de tornos, sino por el cuerpo de agua que hasta ahora ha dispersado de la Madre, vagando donde la naturaleza silvestre lo guiaba.

El Tamesis nos ofrece un excelente exemplar, aunque es cierto que las mareas son mas rápidas y suben mas que las de este Rio, no obstante es tal la naturaleza de corrientes que se ven obligados á nuevas obras todos los años para evitar que se aparte de la Madre á que aspira con bastante frecuen-



cia; y para tener constantemente á la vista esta precisa obligacion, ha formado el Gobierno Británico una compañía titulada „Compañía Conservativa del Támesis.” Esta compañía se forma de personas inteligentes en la materia, y las obras que ocurren se ponen en subasta, consistiendo sus caudales en ciertos derechos impuestos sobre todo buque que entra ó sale, y sobre fincas como almacenes, muelles &c.

El método que yo propondria para cortar el toro no difiere en una parte á otros que han sido presentados al Gobierno y que manifesto en mi plano del Rio.

El gasto del corte del torno del Borrego podria sufragarse imponiendo un derecho de cinco por ciento sobre toda importacion ó exportacion, con otro de diez reales sobre cada tonelada de todo buque que entrase en el Rio añadiendo el derecho de Muelle, y para hacerlo mas llevadero al Gobierno en su principio podria valerse de un préstamo público reintegrando su importe é intereses con la hipoteca de dichos derechos.

No es mi intencion estenderme sobre la utilidad de semejante empresa, ni sobre el beneficio que resultaria á la Nacion por la facilidad de poder navegar hasta Sevilla todo buque que pase la Barra de Sanlucar, solo diré que proporcionaria el que barcas chatas de 10 á 100 toneladas no calando arriba de quatro pies de agua, navegasen hasta Córdoba, en el concepto de que quando menos habria quatro pies de agua mas á Pleamar en Sevilla que la que tenemos ahora. La rapidez de la corriente ayudada de Pontones y Rastras aniquilaria en pocos años los baxos, y no solamente ven-

drian á recibir su carga los busques en Sevilla, sino que una gran parte de los que van á Cádiz, vendrian á esta á recibir la que ahora hay que mandarles en buques menores pagando fletes exorbitantes con riesgos incalculables.

- Respecto las arriadas no encuentro medio, ni creo lo haya en el mundo para evitarlas enteramente considerada la situacion del Rio que transita por tantas llanuras, pero no dudo que puesto en un Canal por medio del corte expresado, profundizada la Madre por el aumento de la rapidez de la corriente, la distancia acortada á Sanlucar, las arriadas harán muy leve perjuicio y no obligarán á ningun vecino á abandonar su casa, puesto que será mas pronta su llegada al Mar y de consiguiente mayor el desahogo.





