“Memoria acerca de las carreteras provinciales de la provincia de Jaén”

Ricardo Herrera

Revista de Obras Públicas vol.32, nº2, enero de 1884, pp. 25-28; vol.32, nº3, febrero de 1884, pp. 40-45; vol.32, nº5, marzo de 1884, pp. 72-76

MEMORIA

ACERCA DE LAS CARRETERAS PROVINCIALES

DE LA PROVINCIA DE JAEN

Creacion de la Direccion de carreteras provinciales. Plantilla del personal.

En el año de 1865, la Excma. Diputacion provincial de Jaen acordó crear la Direccion facultativa de sus carreteras, fijando la plantilla del personal afecto á la misma en un Director, un Ayudante y un Capataz; posteriormente, en 1867, se notó la necesidad de aumentar dicha plantilla, quedando establecida en esta forma: un Director, dos Ayudantes, tres Sobrestantes, un Delineante, un Escribiente, un Pagador y un Ordenanza. Puede decirse que con ligeras modificaciones ha continuado la misma hasta Febrero del año 1881, en que se encargó el que suscribe de la Direccion, y propuso á la Excma. Diputacion la que rige en la actualidad, compuesta de un Director, tres Ayudantes, tres Sobrestantes, siendo uno Pagador, un Delineante, dos Escribientes y un Ordenanza. Se ve, pues, que el aumento con respecto á la anterior consiste únicamente en un Ayudante y un Escribiente.

Antiguo y moderno plan de carreteras provinciales.

El antiguo plan de carreteras provinciales, aprobado por Real órden de 24 de Junio de 1866, comprendía las siguientes:

1.ª De Jaen á Alcalá la Real pasando por los Villares.
2.ª De Mancha Real al Collado por Cruz de Requena.
3.ª De Martos á Valdepeñas por la Fuensanta.
4.ª De la Carolina á la Estacion de Vilches.
5.ª De Navas de San Juan al empalme con la de Albacete á Jaen.
6.ª De Porcuna á Villa del Rio pasando por Loperá.
7.ª De Porcuna al confin de esta provincia con la de Córdoba por Valenzuela.

Con arreglo al artículo 29 del Reglamento para la ejecucion de la Ley de Carreteras promulgada en 4 de Mayo de 1877, la Excma. Diputacion acordó reformar el plan anterior, encargando al entónces Director facultativo D. Juan García Parra, la redaccion de un proyecto de uno nuevo que se subordinó en todo lo posible al existente. Tramitado el expediente que previene la Ley, se aprobó por Real Decreto de 9 de Enero de 1880 el siguiente:

1.° Del puente de Mengibar, en la carretera de Bailen á Málaga, á la Estacion de Mengibar, en el ferro-carril de Manzanares á Córdoba.
2.° De Jaen á Alcalá la Real por los Villares y Valdepeñas.
3.° De Mancha Real á la Cruz de Requena por Jimena y Bedmar.
4.° De la Carolina á la Estacion de Vilches.
5.° De Navas de San Juan á la carretera de Albacete á Jaen.
6.° Del puente de Jénave, en la carretera de Albacete, al confin de la provincia de Albacete por La Puerta, Orcera, Benatae y Siles.
7.° De la carretera de Torredongimeno al Carpio á la de Madrid á Cádiz, cerca de Villa del Río por Lopera.
8.° De la Estacion de Marmolejo á las aguas medicinales del mismo pueblo.

9.° De Jaen á la carretera de Pilar de Moya á Andújar por Fuerte del Rey é Higuera de Arjona.

10. Del puente de Guadalimar, en la carretera de Arquillos á Villacarrillos, al Castellar de Santisteban.

11. De Martos á Valdepeñas por Fuensanta.

12. Del límite de la provincia de Córdoba por Porcuna, Arjona, Escañuela y Cazalilla á Mengibar.

13. De Villacarrillo á Peal de Becerro por Mogon y Santo Tomé.

14. De Orcera al confin de la provincia de Granada por Segura de la Sierra, Ornos, Pontones y Santiago de la Espada.

15 De Ubeda, en la carretera de Albacete á Jaen por Rus y Canena, á la de Bailen á Baeza, ántes del puente sobre el Guadalimar.

Variaciones introducidas en el plan aprobado.

Por Real decreto de 16 de Diciembre de 1882, se dispuso que la carretera de Martos á Valdepeñas por Fuensanta, señalada con el número 11, ocupe el número 8.

Existen además en tramitacion los expedientes siguientes, que podrán alterar en su dia el referido plan:

Acuerdo de la Excma. Diputacion para que la carretera de Jaen á Alcalá la Real por los Villares y Valdepeñas pase tambien por el Castillo de Locubin.—El que suscribe, en vista de este acuerdo, creyó conveniente hacer presente respetuosamente á la Superioridad que debia alterarse en consecuencia el itinerario y denominacion de dicha carretera, pues hallándose situado el Castillo de Locubin á unos dos kilómetros de la general de segundo órden de Alcaudete á Granada por Alcalá la Real y siguiendo esta misma direccion, era completamente inútil construir la seccion de aquélla, comprendida entre el Castillo y Frailes, pues la de Frailes á Alcalá se halla en conservacion. La carretera de Jaen á Alcalá deberia sustituirse por otra denominada de Jaen al empalme con la de segundo órden de Alcaudete á Granada por los Villares y Valdepeñas y Castillo de Locubin. Esta proposicion la aceptó la Excma. Diputacion, ordenando al que suscribe se tuviera en cuenta al hacer el estudio de la línea.

Acuerdo de la Excma. Diputacion para instruir el expediente que previene la Ley á fin de incluir en el plan una denominada de Torredongimeno á Escañuela por Villardompardo. El anteproyecto que sirve de base al expediente, se ha remitido á la Superioridad en el año próximo pasado.

Expediente para incluir en el plan una carretera que, partiendo de Porcuna y terminando en Martos, pase por Santiago é Higuera de Calatrava. En la actualidad se está redactando el anteproyecto de esta línea.

Expediente para que la carretera de Villacarrillo á Peal de Becerro, por Mogon y Santo Tomé, se sustituya por otra llamada de Villacarrillo á Cazorla por Santo Tomé sin tocar en Mogon. Se ha remitido á la Superioridad el presupuesto de gastos para redactar el anteproyecto y se espera la aprobacion del mismo para dar principio á los trabajos.

Expediente para segregar del plan de carreteras la de Mengibar á la estacion del mismo nombre. Se ha remitido á la Superioridad la memoria y planos que sirven de base á dicho expediente.

Expediente para segregar del plan la carretera de Marmolejo á las aguas medicinales del mismo pueblo.

Desde luégo esta línea puede considerarse eliminada del mismo, porque formará una de las secciones de la carretera general. De la de Pilar de Mo-

ya á Andújar á la de Andújar á Villanueva del Duque por Arjonilla y Marmolejo.

Recientemente, en las sesiones celebradas por la Excma. Diputacion en el mes de Abril próximo pasado, se han tomado los siguientes acuerdos: instruir expedientes para incluir en el plan de carreteras provinciales: primera, de Valdepeñas, pasando por el Castillo de Locubin á la carretera de segundo órden de Alcaudete á Granada; segunda, de Baeza á enlazar con la provincial de Mancha-Real á la Cruz de Requena, utilizando el Puente de Mazueco sobre el Guadalquivir; tercera, de la general de tercer órden de Peal de Becerro á Cazorla, sitio denominado los Peralejos, á la de Torreperogil á Huescar, en el puente sobre el rio de Quesada; cuarta, de Navas de San Juan, en la carretera general de Arquillos á Villacarrillo, al puente nuevo en la de primer órden de la estacion de Vilches á Almería, quinta, de Arquillos, en la carretera de la estacion de Vilches á Almería á Guarroman por Linares, utilizando los antiguos puentes que existen en los ríos Guadalen y Guadarrizar.

Nótase en vista de lo expuesto que en esta provincia se llega ya á la exageracion en el ramo de Obras públicas, y cuenta que el Estado tiene hoy en conservacion 651 kilómetros 694 metros, y la provincia 104 kilómetros 431 metros, resultando en junto 756 kilómetros 125 metros, sin contar algunos caminos vecinales, que reunen las mismas condiciones en su trazado y ejecucion de las obras que las carreteras provinciales.

(Se continuará.)

MEMORIA

ACERCA DE LAS CARRETERAS PROVINCIALES

DE LA PROVINCIA DE JAEN

(Continuacion.)

LIGERA IDEA ACERCA DEL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS CARRETERAS PROVINCIALES QUE COMPRENDE EL PLAN APROBADO POR LA SUPERIORIDAD.

Del puente de Mengíbar en la carretera de primer órden de Bailen á Málaga á la estacion de Mengíbar, en el ferro-carril de Manzanares á Córdoba.

Este pequeño trozo de carretera, cuyo trayecto es de un kilómetro 555 metros, se encuentra construido, y en regular estado de conservacion. En realidad, forma parte integrante de la carretera de primer órden de Bailen á Málaga, cuya denominacion debió cambiarse al abrir á la explotacion el ferro-carril de Manzanares á Córdoba, que la cruza cerca de la estacion de Mengíbar, sustituyéndola por otra, llamada de la estacion de Mengíbar á Málaga. La Excma. Diputacion, fundándose en esta consideracion, ha instruido expediente para que el Estado se encargue de dicho trozo.

De Jaen á Alcalá la Real por los Villares y Valdepeñas.

La longitud aproximada de esta carretera es 63 kilómetros 700 metros, de los cuales están construidos, y en buen estado de conservacion, los que corresponden á las secciones comprendidas entre Jaen y los Villares, y Alcalá la Real y Frailes, que suman 27 kilómetros; en proyecto aprobado 6 kilómetros 256 metros; en estudio 15 kilómetros 654 metros, y sin estudiar 14 kilómetros 790 metros.

Lo accidentado del terreno en casi toda la línea, y muy especialmente en la parte que resta por construir, comprendida entre los Villares y Frailes, hacen sumamente costosa ésta carretera, y quizá por esta consideracion la Excma. Diputacion no ordena la continuacion de las obras, á pesar de ocupar el número 2 en el plan aprobado.

De Mancha Real á la Cruz de Requena por Gimena y Bedmar.

Es tal la importancia de esta carretera, que puede y debe considerarse como la comunicacion más directa entre Jaen y Almería.

Su longitud total es de 33 kilómetros 435 metros, de los cuales se hallan terminados y en buen estado de conservacion 19 kilómetros 270 metros, comprendidos entre Mancha Real y Gimena; en construccion 6 kilómetros 308 metros, comprendidos entre este último punto y Bedmar, y en estudio el resto de la línea.

De La Carolina á la estacion de Vilches.

El gran desarrollo que de poco tiempo á esta parte ha tomado el distrito minero de La Carolina, justifica la inclusion en el plan de esta carretera, que sirve principalmente para exportar los minerales del mismo, conduciéndolos á la estacion de Vilches en el ferro-carril de Manzanares á Córdoba. La longitud total es de 13 kilómetros 228 metros, de los cuales se encuentran terminados y en buen estado de conservacion 12 kilómetros 729 metros, y en construccion 498 metros, que corresponden á las avenidas y puente de hierro sobre el río Guadarrizar.

De Navas de San Juan á la carretera de Albacete á Jaen.

Esta carretera sirve para unir entre sí los pueblos de la fértil zona de esta provincia, conocida por el Condado, dando fácil salida á sus productos, que se exportan por ella, y las del Estado de tercer órden de Arquillos á Villacarrillo, y de primero de la estacion de Vilches á Almería.

Se aumenta su importancia, teniendo presente que toda la parte oriental de esta provincia y pueblos limítrofes de las de Albacete y Múrcia, que se dirijan al ferro carril de Manzanares á Córdoba, acortan en unos 23 kilómetros el recorrido de la línea que hoy se ven obligados á seguir para llegar á la estacion de Vilches.

Su longitud total es de 51 kilómetros 755 metros, de los cuales se hallan en buen estado de conservacion 20 kilómetros 950 metros, comprendidos entre las Navas de San Juan y Santisteban; en construccion muy adelantada 8 kilómetros 724 metros, comprendidos entre el Castellar y Sorihuela, y sin estudiar el resto de la línea.

Del puente de Génave, en la carretera de Albacete, al confin de la provincia de Albacete, por la Puerta, Orcera, Benatae y Siles.

Esta carretera puede considerarse como continuacion de la anterior, pues terminando aquélla en la de segundo órden de Albacete á Jaen, y principiando ésta en el pueblo de Génave de la misma carretera, ambas forman una sola, interrumpida por la seccion de la de Albacete, que es comun á los dos trazados.

La longitud total es de 36 kilómetros 436 metros, de los cuales se hallan en construccion 15 kilómetros 617 metros, comprendidos entre el puente de Génave y Orcera. El resto de la línea está sin estudiar.

De la carretera de Torredongimeno al Carpio, á la de Madrid á Cádiz, cerca de Villa del Río, por Sopera.

Esta línea se encuentra concluida. y en la actualidad se ejecuta una reparacion en los kilómetros 13, 14, 15 y 16.

Su importancia está probada, porque proporciona fácil comunicacion con la estacion de Villa del Río á los pueblos de Lopera, Porcuna, Higuera y Santiago de Calatrava, cuyos términos forman una de las zonas más ricas de la provincia.

De la estacion de Marmolejo á las aguas medicinales del mismo pueblo.

Sin negar la suma utilidad de esta vía, cuyo laudable objeto es proporcionar fácil llegada al establecimiento de las acreditadas aguas de Marmolejo, adonde en progresion creciente acuden enfermos de todos los puntos de España para experimentar los beneficiosos efectos de las mismas, creemos no obstante, que corresponde más bien al Estado la ejecucion de esta obra por ser de utilidad general, ó al municipio de Marmolejo por los pingües resultados que el pueblo está obteniendo á medida que se van conociendo las virtudes de dichas aguas; pero la provincia es la ménos interesada en que se haga la carretera, y quizá partiendo de esta base se instruya expediente para segregarla del plan.

La longitud de esta línea es de dos kilómetros 264 metros, que se hallan sin estudiar.

De Jaen á la carretera de Pilar de Moya á Andújar, por Fuerte del Rey é Higuera de Arjona.

Esta vía enlaza los pueblos de Fuerte del Rey, Higuera y Andújar, con su cabeza de partido judicial y la capital de la provincia, acortando el trayecto entre Andújar y la capital, poblaciones que por su importancia tienen grandes relaciones de comercio y oficiales.

Además, la riqueza principal de Jaen la tiene en su campiña, que es cruzada por esta carretera en una extensa zona.

El terreno donde se desarrolla el trazado es llano en su mayor parte, y la longitud total es de unos 36 kilómetros, de los cuales hay en estudio 8 kilómetros 56 metros, y sin estudiar lo restante.

Del puente de Guadalimar en la carretera de Arquillos á Villacarrillo, al Castellar de Santisteban

Este pequeño ramal de carretera tiene por objeto principal enlazar los pueblos de Sorihuela, Castellar y Santisteban con Villacarrillo, cabeza de distrito judicial, por medio de la de tercer órden de Arquillos á Villacarrillo, y la provincial de Navas de San Juan al empalme con la de Albacete á Jaen, las cuales están en comunicacion con el citado ramal.

El trayecto que comprende es próximamente unos 10 kllómetros, los cuales se estudian en la actualidad.

De Martos á Valdepeñas por Fuensanta.

Atraviesa esta línea una de las zonas más ricas de la provincia en caldos, cereales, semillas, leñas y carbones, cuyos productos tendrán que exportarse en su día, utilizando la estacion de Martos, en el ferro-carril de Linares á Puente Genil, ó de Mengíbar á Granada.

La longitud aproximada de esta vía es de 28 kilómetros 859 metros, de los cuales están en proyecto aprobado 8 kilómetros 613 metros, y el resto sin estudiar.

Del confin de esta provincia con la de Córdoba á Mengíbar.

Esta carretera es continuacion de otra que la Diputacion provincial de Córdoba ha incluido en su plan, pasando por Valenzuela y partiendo, no recordamos bien, si de Castro ó de Baena. Formará, pues, esta vía una línea trasversal, que en su orígen se enlazará con la red general de la provincia de Córdoba, y viene á terminar junto á la estacion de Mengíbar en el ferro-carril de Manzanares á Córdoba, proporcionando así fácil y económica salida á los puntos de la riquísima zona que atraviesa hácia el centro de la Península y hácia el puerto de Málaga, punto natural de exportacion de los aceites que en abundancia se producen en aquélla; por otra parte, el terreno que ha de cruzar el trazado es bastante llano, todo él de campiña, y se hace intransitable en las épocas húmedas del año.

La longitud será aproximadamente unos 48 kilómetros, que están sin estudiar.

De Villacarrillo á Peal de Becerro por Mogon y Santo Tomé.

Esta carretera, cuyos extremos tocan en la red general de las del Estado, tienen un doble objeto: 1.°, ligar á Villacarrillo con los baños llamados del Saladillo y con Mogon, pago de bastante caserío, con varios molinos harineros y muchas y ricas huertas, cuyos productos abastecen á Villacarrillo, y 2.°, de enlazar por medio de la carretera de tercer órden de Peal de Becerro á Cazorla, á Santo Tomé, pueblo de unos 2.500 habitantes, con Cazorla, cabeza del partido judicial.

La longitud de la línea es de unos 29 kilómetros, que se hallan sin estudiar, y el trazado es fácil por lo poco accidentado del terreno; pero habrá que construir una obra importante y costosa, como lo será el puente sobre el río Guadalquivir.

De Orcera al confin de esta provincia con la de Granada, por Segura de la Sierra, Hornos, Pontones y Santiago de la Espada.

El objeto de esta vía es poner en comunicacion con Siles, cabeza del partido judicial de la Sierra de Segura, á los pueblos de Segura de la Sierra, Hornos, Pontones y Santiago de la Espada, que hoy no tienen otra comunicacion que sendas apenas transitables. Lleva además esta carretera otra mira importante, cual es el facilitar extraordinariamente la extraccion de maderas de los ricos pinares de la Sierra de Segura.

Difícil será el trazado de esta vía, que comprende unos 51 kilómetros, por lo accidentado del terreno; pero el conocimiento que se tiene de la localidad hace presumir con fundamento que no es racionalmente impracticable.

De Ubeda en la carretera de Albacete á Jaen, por Rus y Canena á la de Bailen á Baeza, ántes del puente sobre el río Guadalimar.

Esta, que es la última de las líneas que figuran en el plano, la consideramos de bastante importancia, no bajo el punto de vista de que enlace dos pueblos de escaso vecindario, como son Rus y Canena, sino porque comunica con el ferro-carril de Manzanares á Córdoba, en la estacion de Baeza á los pueblos de la Loma de Ubeda, evitando el gran rodeo y fuertes pendientes de la carretera de Bailen á Baeza por Linares, que es la que sigue en la actualidad el tráfico en aquella zona.

La longitud de la vía es de unos 18 kilómetros próximamente, de los cuales hay construidos unos 7 kilómetros por los Ayuntamientos de Ubeda y Rus, y 503 metros por la Diputacion provincial, habiéndose encargado ésta de la conservacion de toda la línea construida.

El terreno donde se desarrolla el trazado es tan poco accidentado, que permite fijar la línea con grandes alineaciones, rectas, curvas de gran rádio y rasantes muy suaves.

Hemos terminado la descripcion somera de las carreteras que figuran en el plan, y ahora únicamente tocaremos una cuestion que, en nuestro sentir, ha de influir notablemente para alterar el mismo. Nos referimos á los ferro-carriles que hay en proyecto y cruzan esta provincia.

Si cuando se redactó éste plan se veía en lontananza la ejecucion de estas líneas, hoy ya es un hecho la construccion de la de Puente Genil á Linares, en la seccion comprendida entre Jaen y Espeluy. Mucho se trabaja por las Diputaciones de las tres provincias de Jaen, Granada y Almería para atraer capitales á la construccion del ferro-carril que une estas provincias, y debemos, por consiguiente, ir pensando ya en lo que ha de suceder mañana. Parece, pues, en vista de lo expuesto, que por la Superioridad debía disponerse el estudio de las modificaciones que deben introducirse en el plan aprobado, sirviendo de base las tres importantes líneas férreas que han de cruzar la provincia, además de las ya en explotacion del ferro-carril de Andalucía.

(Se continuará.)

MEMORIA
ACERCA DE LAS CARRETERAS PROVINCIALES
DE LA PROVINCIA DE JAEN
(Continuacion.)

LIGERA IDEA ACERCA DEL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS CARRETERAS PROVINCIALES QUE COMPRENDE EL PLAN APROBADO POR LA SUPERIORIDAD.

Resúmen estadístico.

Estado núm. 1.—En este estado se relacionan los proyectos de carreteras ultimados y aprobados por la Superioridad.

Resultan estudiados 143 kilómetros 392,18 metros, y siendo el total importe presupuesto 2.817.141,97 pesetas, corresponde término medio al kilómetro 19.646,64 pesetas.

Examinado ahora el desarrollo de estos trabajos en el período que abraza esta Memoria desde el año 1867 al 1883, se obtienen los resultados que arroja el cuadro siguiente:

AÑOS.	CARRETERAS DONDE SE HAN HECHO ESTUDIOS DE PROYECTOS.	KILÓMETROS.	METS.
1867	Carretera núm. 2 del plan aprobado. . .	20.666	34
1868	» núms. 2 y 15 del » » . .	4.663	95
1869	Carreteras núms. 1, 5 y 7 del » » . .	23.601	90
1870	Carrerera núm. 7 del » » . .	7 779	92
1871	Carreteras núms. 4 y 5 del » » . .	28.537	30
1872	Carretera núm. 3 del » » . .	19.270	08
1873	» » » » . .	»	»
1874	» » » » . .	»	»
1875	» » » » . .	»	»
1876	» núm. 2 del » » .	6 720	73
1877	» » » » . .	»	»
1878	» núm. 2 del » » . .	0.228	»
1879	» » » » . .	»	»
1880	» » » » . .	»	»
1881	Carreteras núms. 4 y 6 del » » . .	7.529	66
1882	» núms. 3, 4 y 6 del » » . .	15 780	32
1883	Carretera núm. 8 del » » . .	8.613	98
	TOTAL.	143.392	18

Nótase en este cuadro que en los seis primeros años se impulsaron notablemente los trabajos de estudios, y en los siguientes hasta el 1880 apenas aparece trabajo alguno ultimado. Se explica este resultado teniendo en cuenta que el personal afecto á la Direccion de carreteras ha tenido que dedicarse preferentemente á la inspeccion y vigilancia de las obras en construccion, las cuales en su mayor parte se han ejecutado en el período en que ménos trabajos de proyectos aparecen. En Febrero del año 1881 se encargó el que suscribe de la Direccion de carreteras, y haciendo un esfuerzo supremo ha conseguido presentar los proyectos ultimados que figuran en esta época, de los cuales el más importante es el puente de hierro sobre el río Guadarrizar, en la carretera de la Carolina á la estacion de Vilches, habiéndose liquidado en la misma cuatro contratas que comprendían 32 kilómetros 9 metros 92 centímetros y replanteado 22 kilómetros 811 metros 98 centímetros, á más de atender á la inspeccion y vigilancia de las obras en curso de ejecucion y á la conservacion y reparacion de las carreteras entregadas al servicio público. Debo, sin embargo, dejar consignado, que para la redaccion de los proyectos presentados he aprovechado muchos de los datos tomados por mi antecesor Sr. García Parra.

Estado núm. 2.—Este estado dá idea completa del total de obras construidas y en construccion, período de ejecucion é importe de las mismas. Ocupándonos exclusivamente de las obras ya terminadas para poder apreciar el resultado de la liquidacion y su comparacion con el presupuesto primitivo, se obtiene el cuadro siguiente:

CARRETERAS.	Importe del presupuesto primitivo.		Importe de la liquidacion.		Relacion del 2.º importe al 1.º	
	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pts.	Cts.
Del Puente de Mengíbar en la carretera de Bailen á Málaga, á la Estacion de Mengibar, en el ferro carril de Manzanares á Córdoba. Trozo único.	27.643	50	36.959	88	1	34
DE JAEN Á ALCALA LA REAL.						
Trozo comprendido entre Jaen y los baños de Jabaluiz.	123.758	86	155.887	24	1	26
Trozo comprendido entre los baños de Jabaluiz y los Villares.	226.989	68	344 813	77	1	51
SECCION DE ALCALÁ Á FRAILES.						
Trozo comprendido entre el pueblo de Frailes y las inmediaciones de los baños del mismo nombre..	16 651	54	24.219	09	1	45
Trozo comprendido entre los baños minerales de Frailes y el Cortijo de Villarreal.	122 352	07	173.514	65	1	42
Trozos 2.º y 3.º hasta Alcalá la Real. . . .	169.107	50	228.696	74	1	35
DE MANCHA REAL Á LA CRUZ DE REQUENA.						
Trozos 1.º.	72.659	28	107 178	77	1	47
» 2.º.	80 347	52	109.750	15	1	36
» 3.º	97.574	09	143.736	90	1	47
DE LA CAROLINA Á LA ESTACION DE VILCHES.						
Trozo 1.º y 2.º.	203.321	92	267.480	04	1	31
DE NAVAS DE SAN JUAN AL EMPALME CON LA DE ALBACETE Á JAEN						
Trozo 1.º y 2.º.	226.540	12	243.191	51	1	07
» 3.º	174.227	80	106.214	68	1	43
DEL EMPALME CON LA DE TORREDONJIMENO AL CARPIO Á LA DE MADRID Á CADIZ POR LOPERA.						
Trozo 1.º..	140.663	31	178 323	53	1	27
» 2.º..	121.025	42	182.049	43	1	56
DE ÚBEDA EN LA DE ALBACETE Á JAEN POR RUS Y CANENA Á LA DE BAILEN Á BAEZA ANTES DEL PUENTE SOBRE EL GUADALIMAR.						
Trozo entre el Santuario de la Yedra y las inmediaciones del mismo.	5 038	93	4.972	50	0	99

Dignos de estudio son estos resultados, que demuestran las notables diferencias que existen en la mayor parte de las obras entre lo presupuesto y lo líquido. Indagando las causas figura en primer lugar la costumbre generalizada en casi todas las obras de esta provincia de introducir en los proyectos una clasificacion baja respecto á la dureza de los terrenos, que luégo resulta muy distante de la verdadera al ejecutar las obras, ocasionando un aumento notable en el presupuesto. Tambien deben tenerse presentes las múltiples reclamaciones que de contínuo elevan los contratistas á la Superioridad, fundándose en cualquier error ú omision del presupuesto, en la fijacion de precio contradictorio, en los trasportes, etc., etc., cuyas reclamaciones producen en muchos casos aumentos de importancia en el presupuesto primitivo.

Resulta, pues, que el contratista representante del interés individual está de contínuo estudiando la obra, viendo la manera de obtener el mayor lucro posible, y en cambio á los agentes de la Administracion, mal retribuidos, y encargados á la vez de diferentes servicios, no les es posible atender

cual debieran y cual indudablemente son sus deseos al estudio detenido de cada obra para obtener en la ejecucion la mayor economía compatible con las buenas condiciones de construccion de la misma. ¿Es posible que en esta provincia, donde en la actualidad hay 104 kilómetros 431 metros en conservacion, se ejecutan á la vez cuatro trozos de carretera y tres puentes de importancia en zonas de la misma que se hallan á grandes distancias unas de otras, se practica el estudio de un ante-proyecto de 40 kilómetros de longitud y proyectos por más de 31 kilómetros, pueda desempeñarse el servicio cual es debido, cuando al personal se le adeudan tres pagas y los Ayudantes cobran 1.500 pesetas de sueldo y 750 de indemnizacion por todos conceptos y los Sobre-tantes 1.250 y 125 de indemnizacion? No debe, pues, extrañar á la Administracion que las obras le cuesten caras; es indudable que si el personal estuviera suficientemente retribuido y se le pagara con más puntualidad, tendría más apego al servicio y aumentaría su interés por el mismo. No obstante, su conducta es digna de aplauso, pues algunas veces para cumplir con los deberes de su cargo tienen que pasar por grandes privaciones y en algunos casos recurrir al préstamo para salir de las atenciones del momento.

Estado núm. 3.—Se relacionan en este estado los puentes construidos, en construccion, en proyecto ó sin estudiar.

Nótase que sólo hay uno construido sobre el río Villares en la carretera de Jaen á Alcalá. En construccion se hallan tres, dos de ellos de fábrica en la carretera del puente de Génave al límite de la provincia de Albacete por La Puerta, Orcera, Benatae y Siles, sobre los ríos Guadalimar y Trujala; y el 3.°, de hierro, formando un solo tramo de 34 metros de luz, sobre apoyos de fábrica, en la carretera de La Carolina á la Estacion de Vilches.

Los demás puentes que figuran en el estado se hallan en proyecto ó sin estudiar.

Estado núm. 4.—Este estado es el resúmen general de la situacion de las carreteras provinciales en 31 de Diciembre de 1882. Resultan concluidos 104 kilómetros 431 metros 42 centímetros; en construccion 31 kilómetros 159 metros 60 centímetros; en proyecto aprobado 14 kilómetros 870 metros 97 centímetros; en estudio, 31 kilómetros 566 metros 64 centímetros; sin estudiar, 257 kilómetros 175 metros 77 centímetros, siendo la longitud total aproximada de las carreteras comprendidas en el plan 439 kilómetros 194 metros 40 centímetros.

Con lo dicho damos por terminado nuestro trabajo, en el que desde luégo se nota la falta de datos relativos á los servicios de reparacion y conservacion de carreteras, pero esta falta nos proponemos subsanarla en otra Memoria cuando pueda apreciarse la reciente organizacion dada al servicio de conservacion, pues en la actualidad se han impulsado de tal modo las obras provinciales que figurando 57 kilómetros 624 metros en conservacion en el ejercicio de 1881-82, aparecen para el actual 104 kilómetros 431 metros 42 centímetros, no es por consiguiente fácil deducir ahora con probabilidades de acierto el importe que corresponde al kilómetro de conservacion de cada carretera segun su frecuentacion.

Deseamos que estos ligeros apuntes merezcan la aprobacion de la Superioridad.

Jaen 11 de Julio de 1883.

El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos,

RICARDO HERRERA.