

ficarse tratándose de la construcción de instrumento tan delicado, como lo es el círculo meridiano; sin embargo, es de esperar que prontose halle colocado en el Observatorio de Madrid siendo, como creemos, una de las obras maestras que honrarán al célebre artista alemán.

Madrid 7 de setiembre de 1853.

JOSÉ MARIA AGUILAR, *arquitecto*.

MEMORIA

SOBRE LA MARCHA QUE HAN SEGUIDO LAS OBRAS DE LA CARRETERA DE GRANADA Á MOTRIL.

Una de nuestras construcciones notables y que merece ocupar un lugar en la *Revista* es, á no dudarlo, la carretera con cuyo nombre va encabezado este artículo.

Catorce años ha que se procedió á su apertura; y aunque se acerca, no puede todavía fijarse el día de su terminación, sin embargo de no contar mas que con unas trece leguas de longitud.

Las consideraciones y contrarias versiones que ha sugerido al público tanta lentitud, y el interés del distrito porque se conozcan en su esencia, y no como hasta aquí, las vicisitudes porque ha pasado asunto tan vital, nos ha movido á dar esta reseña, que procuraremos limitar lo posible, porque para escribir la historia completa sería necesario extenderse demasiado.

Granada que es una de las ciudades de renombre en nuestra Península, ya por su situación topográfica, por su benigno clima, por su ameno y productivo suelo, como por los recuerdos tradicionales que encierra, objeto de la concurrencia de los extranjeros, lamentaba su decadencia originada en gran parte por falta de comunicaciones con las provincias limítrofes y particularmente con los cercanos puertos del litoral.

Tal aislamiento no era de actualidad, se remontaba á mas lejanos tiempos; y aun cuando al principio del presente siglo se notó algun movimiento en las adormecidas poblaciones, estudiándose los medios de propagar la riqueza de nuestro territorio, alentados con el ejemplo de las naciones vecinas, nada bastó para que Granada saliese de su postración, producida por el espíritu estacionario que seguía la rutina de nuestros ascendientes, sin consultar los cambios que se verifican con el transcurso de los siglos.

Así Granada por los años de 1850, empezó á ver algunos trabajos en la carretera de Motril, debidos al celo del Excmo. señor conde de Montijo que, si bien no tenían mas mira que facilitar el tránsito á las caballerías y peatones, sirvieron para advertir que Granada, puesta en relaciones directas con la costa del Mediterráneo, podría aumentar su tráfico, dando salida á sus frutos y recibiendo los objetos de importación á que estuviera llamado el puerto de Motril. Acogida la idea, se practicó hácia el año de 1851 un reconocimiento por el Sr. D. Elias Aquino, hoy inspector de distrito del cuerpo de caminos, canales y puertos, presupuestando el costo de una carretera que enlazase esta capital con Motril, pasando por varios pueblos de alguna importancia.

Seguidamente se dispuso la contrata de sus obras, lo que tuvo efecto en 10 de diciembre de 1851, quedando adjudicadas á D. José Casals y Remisa que tenía á la vez las de la corte y las de Málaga. Se le auxiliaba con un fuerte presidio y con las sumas que producian los arbitrios impuestos á las provincias de Jaen, Granada, Málaga y Córdoba, comprometiéndose dicho empresario á dar concluido el camino de Bailen á Granada en veinte meses, y en los treinta y cuatro siguientes los de Motril y Málaga.

Nos abstenemos de descender á pormenores agenos de nuestro propósito, contentándonos con apuntar que multitud de circunstancias vinieron á entorpecer el pensamiento, que si bien limitado entonces, se hubiera ido ensanchando de día en día hasta dar los resultados apetecidos. Baste decir que las citadas contratas se anularon sin que nada se hiciese en la carretera de Motril.

Tan repentina cuanto inesperada rescisión, causó gran disgusto en los pueblos interesados y contribuyó á que se promovieran por las autoridades provinciales solicitudes para que el gobierno de S. M. acordase la construcción de la línea, consiguiéndolo por último en 1859. Para la dirección facultativa de todas las obras fue nombrado el referido ingeniero, las que se emprendieron con un presidio de 1060 confinados, contando además con los rendimientos de los arbitrios sobre los vinos y aguardientes que entrasen para el consumo de esta ciudad, y con el recargo de un cuarto en el porte de cada carta.

Así se empezaron los trabajos el 5 de abril de 1859 en el cerro conocido por el Suspiro del Moro, desde donde, segun se refiere, dió un tierno adiós á su bella Granada el desgraciado Boabdil, último rey de los moros que por espacio de siete siglos dominaron la España.

No era á la sazón, por cierto, ocasión la mas á propósito para obtener grandes adelantos en los trabajos. La guerra civil absorbía los productos íntegros de los arbitrios, siendo causa de que la tropa escasease hasta el punto de haber sido necesario movilizar 200 nacionales para que sirviesen de escolta á las trece brigadas que debían pasar á la carretera. Por todas partes surgían embarazos y atrasos considerables que los pueblos no podían satisfacer. Bajo tales auspicios se inauguró una carretera de que se esperaba el porvenir de esta provincia.

No tardó en realizarse el triste pronóstico; y en julio siguiente, sin recursos para atender á la escolta, sin haberse hecho efectivos los créditos del presidio contra la tesorería de provincia, ni los descubiertos que tenía el ayuntamiento de esta ciudad, la diputación vióse obligada á echar mano de otros fondos para cubrir las atenciones devengadas, y á que el señor jefe político acompañado de un diputado provincial visitase los trabajos.

Nada, sin embargo, fue bastante para contener la fuerza de las circunstancias, y en 5 de setiembre del mismo año se ordenó la suspensión de las obras, retirándose á Granada las brigadas supuesta la imposibilidad de pagar sus pluses, de abonar las

dietas á los movilizados, ni poderlos sustituir con tropa en los destacamentos.

Se reclamó el reintegro á caminos de las sumas distraídas, y se previno terminantemente que las recaudadas para obras públicas, ni se comprendiesen en la centralización acordada, ni se aplicasen á otros usos, cuidando sí de reducir los trabajos en términos de que alcanzasen á su pago los arbitrios establecidos.

En 50 de setiembre S. M. se dignó conceder escolta del ejército. Se hizo un arqueo de las cantidades que producian dichos arbitrios en esta provincia y la de Jaen, dando por resultado que Granada pagaba anualmente 291.000 rs. 2 mrs., y Jaen 94.705 rs. 26 mrs. La primera provincia habia empleado en sus carreteras 218.265 rs., y la de Jaen 142.722.

En vista de tales datos, la diputacion de la provincia solicitó del gobierno que las cantidades que se recaudasen en su distrito se invirtiesen todas en la carretera de Motril. Una real orden en 8 de octubre vino á declarar que las obras debian continuar costeándose de los arbitrios generales; y los pluses de los penados y herramientas, de los especiales que se sacaban para la carretera.

Por este tiempo ya aflojaban los trabajos, á causa de las bajas del presidio que le tenian reducido á una mitad, y por la continua y aflictiva carencia de fondos. Entonces fue cuando la diputacion dispuso el repartimiento de 500.000 rs. sobre los pósitos de la provincia, ofreciendo destinar á la carretera 40.000 rs. mensuales y cuanto produjesen los impuestos.

Semejante resolucion era una garantia segura para la activa marcha de los trabajos; pero fatalmente no tuvo efecto, dando lugar á que el ingeniero representase sobre su diversa aplicacion. Las aclaraciones que obtuvo, consistieron en que una parte se habia consumido en la subsistencia diaria de los confinados de Granada y Motril, á pesar de corresponder estos gastos al ministerio de la Gobernacion, otra en los establecimientos de beneficencia, y que el resto se habia invertido en equipar el batallon de Lorca. Resultado: que tanto los fondos mencionados como los de los billetes del tesoro, no se habian empleado en su peculiar objeto.

Como se deduce naturalmente, las obras iban á menos sin ser suficientes todos los esfuerzos imaginables del celoso y activo ingeniero para proporcionarse recursos, ni aun para lograr se entregasen los recaudados, segun estaba prevenido. El presidio disminuia y todo era contrario al progreso de los trabajos. Llegó en tal estado el año de 1840, y en setiembre del mismo se separó de una carretera que tanto le debia. En estos dos años se esplanaron 9559 varas que costaron 295.358 rs. 24 mrs.

Corria ya el año de 1841 cuando el ingeniero D. Nicolás de Contreras tomó posesion de su nuevo cargo, en el que continúa actualmente.

Bajo precedentes poco lisongeros entró á ejercer su cometido y á estudiar la construccion de una carretera erizada de dificultades, ya facultativas, ya económico-administrativas. Desde luego procuró el aumento del presidio, único elemento de vida

con que contaba dicha carretera. Dedicóse tambien, segun se le preceptuó, al exámen de sus principales necesidades y al de la manera de ejecutar el proyecto, satisfaciendo las miras que se propusiera el gobierno al intentarlo.

Los deseos del ingeniero al presentarse por primera vez al frente de tan importantes obras eran vehementes por alcanzar su progreso; pero pronto se convenció de las infructuosas luchas que tendria que sostener. Todas las comunicaciones dirigidas á los señores jefes políticos pidiendo auxilios de dinero, brigadas y que se regularizase el sistema de las consignaciones, eran ineficaces.

En abril de 1841 una comision especial de la diputacion, revistó los antecedentes relativos á esta carretera, resultando de su informe que los fondos afectos esclusivamente á ella y que ingresaron en la depositaria del gobierno político, se habian aplicado á atenciones estrañas, por lo que reclamaban la formacion de unas cuentas en que se acreditase la inversion dada á 541.177 rs. 25 mrs. recaudados á cuenta de los 500.000 rs. sobre pósitos, y de cuya cantidad en nada absolutamente habian participado los trabajos.

De lo relacionado se desprende una evidencia bien triste: la de que bajo el nombre de *carretera de Motril* se hacian repartimientos á los pueblos, que no se invertian en sus obras. Desde el 22 de octubre en que volvieron las brigadas á Granada, hasta el 14 de noviembre en que salieron á la carretera, solo veinte hombres libres se ocuparon de los trabajos.

Las repetidas escitaciones del ingeniero reclamando recursos hicieron que en 1842 se exigiese á la depositaria de caminos de Granada una relacion del importe de los arbitrios provinciales que se recaudaban con destino á obras públicas. En esta nota se hacen figurar todos los ramos y frutos correspondientes, ascendiendo su total anual á 588.967 rs., aunque despues se observa que muchos no se cobraban, quedando por esta razon reducida la suma anterior á unos 470.000 rs.

Notándose que las obras no adelantaban proporcionalmente á las exacciones que bajo el titulo de esta carretera se hacian á los pueblos, las quejas se multiplicaban y el público que no juzga de las cosas, generalmente hablando, mas que por la apariencia, inculpaba del atraso al ingeniero director.

No obstante, las corporaciones provincial y municipales se apercibieron del verdadero motivo, y así que en dicho año el ayuntamiento de Motril acordó nombrar un encargado representante para que se avistase con la comision de la diputacion, ofreciendo en nombre de la ciudad 88.500 reales anuales que produciria el impuesto sobre todos los frutos que se esportasen ó importasen por el referido puerto, cálculo al parecer muy bajo, si se comparaba con el movimiento que se notaba en su embarcadero.

No llevó otro fin tan patriótico ofrecimiento, que el de activar los trabajos de la carretera, disminuidos ya considerablemente, y á punto de experimentar una suspension indefinida.

En los dos años de 1841 y 1842 se abonaron por las provincias 191.869 rs. 15 mrs.

Pero las ocurrencias políticas de 1845 vinieron á desconcertar todos los planes. Al momento se paralizaron los trabajos con la retirada de los confinados, y como de costumbre, los fondos de las obras sirvieron para salir de los apuros que en tan críticos momentos estrechaban á Granada, sitiada por las tropas del ejército.

El mas leve desconcierto, la mas pequeña alteracion en el curso ordinario de los negocios públicos, la indicacion de mejorar un camino vecinal y cualesquiera de los mil accidentes que sobrevenian á cada paso, recaian siempre sobre la malhadada carretera de Motril que imposible veia desaparecer los recursos que le estaban destinados. Ya el presidio no pasaba de 200 penados, y solo en fuerza de instar y á duras penas, se sacaban seis á ocho mil reales mensuales. En 27 de julio de 1845 se autorizó al ingeniero para la construccion de un cuartel de confinados que no pudo hacerse por falta de dinero.

En dicho año se invirtieron 125.016 rs. 52 mrs.

A pesar de tan insignificantes gastos, en febrero de 1844 espuso la diputacion provincial al señor director general de caminos, que no pudiendo proseguir las obras, por no abonarse por la intendencia una gruesa suma que la tenia adelantada para cubrir ciertas urgentes atenciones, era de su obligacion manifestárselo, á fin de que no quedase absolutamente abandonada tan interesante linea. La direccion contestó que lo inmediato seria la paralización de los trabajos si la diputacion escogitando medios no satisfacía los pluses y demas desembolsos que originaban los presidiarios.

El señor jefe político acudió al gobierno, llamando la atencion sobre las consecuencias de tan fatal medida, y en su vista resolvió continuasen los trabajos con cuatro brigadas, y se estimulase á la provincia para que hiciese efectivos los recursos locales, procurando darles la debida aplicacion, única manera de que las obras recibiesen el impulso conveniente.

Con todo, tan apremiantes eran los ahogos, que en 5 de abril siguiente dispuso el señor jefe superior político que se redujesen las gratificaciones y pluses que correspondian á la provincia, tomando razon de lo que dejaba de abonarse para verificarlo cuando hubiese medios.

Por este tiempo se anunciaba que una empresa particular pretendia quedarse con la carretera, noticia que reanimó á los pueblos interesados, y tanto fue así, que en 20 del mismo abril la direccion general de caminos ordenó al señor jefe del distrito tuviese preparados los planos, presupuestos y demas datos y los facilitase á la persona que acreditada, pasase á inspeccionarlos. Así sucedió; el sugeto se presentó, se enteró de los antecedentes, conoció el estado de las obras, lo que restaba por ejecutar, y los elementos disponibles para concluir las; pero sus proposiciones no fueron aceptadas y las esperanzas concebidas se frustraron igualmente esta vez.

Conviene dejar sentado un precedente antes de proseguir la sucinta relacion que nos ocupa.

La carretera de Motril pertenecia de hecho á la clase de generales, como las de Jaen y Málaga con quienes se subastó y con las que debia participar de mancomun de los fondos del Estado. Rescindida la contrata, y sin haber disfrutado de los beneficios que las otras, quedó naturalmente postergada. Por ello la diputacion, corporaciones y personas de arraigo, consiguieron se le adjudicasen fondos de los que se sacaban entonces para caminos, y de los locales ó provinciales que se suministraban por separado. Por esta circunstancia vino á entrar en la clasificacion de transversal de gran comunicacion. Pues bien, por real orden de 13 de mayo y en atencion á las escitaciones de la diputacion provincial, que consideraba las obras mas realizables, si dependian únicamente de la provincia, se declaró *provincial*, determinando:

1.º Que se las aplicase los rendimientos de los arbitrios creados, limitándose á la provincia de Granada en los relativos al sobre-porte de un cuarto en carta, derecho sobre el vino y aguardiente, y otras de menor entidad cuyo cobro estaba autorizado.

2.º Que se destinasen el mayor número posible de brigadas de confinados, socorridos por su propio presupuesto, escepto en los gastos que marca la parte adicional de la ordenanza que corren á cargo de las obras.

3.º Que estas se continuasen por administracion y bajo el régimen que se prefija en la espresada parte adicional y demas leyes y órdenes vigentes.

4.º Que se redactasen pliegos de condiciones facultativas y económicas para someter á una pública subasta las obras de fábrica y demas segun se creyese conducente, hipotecando el producto de los arbitrios ó una suma fija procedente de los mismos.

5.º Que ante todo se reintegrase al fondo de la carretera de las cantidades que se invirtieron en otras atenciones, con inclusion de las tomadas de los pósitos con real autorizacion.

Y 6.º Que garantida la cantidad anual que pueda destinarse á las contratas, se propusiesen medios á la real aprobacion para la mas rápida ejecucion de las obras.

Vemos por un lado que, si bien la carretera se rebajaba, por decirlo así, en categoría, el gobierno la auxiliaba con toda la proteccion que estaba en su mano dispensar, dejando al cuidado de la provincia el hacer lo demas. Pero los pueblos no se prestaban al pago de las derramas, en tanto grado, que el señor jefe político manifestó en 10 de mayo al ministerio de la Gobernacion las dificultades que ofrecia el cobro del recargo en el vino y aguardiente, pretestando algunos ayuntamientos que su esacion no estaba legalmente autorizada. La resolucion superior fue decisiva, mandando compeler á los pueblos al pago de lo corriente, y que respecto de lo devengado lo fuesen satisfaciendo poco á poco y del modo que les fuese menos gravoso.

Durante el año de 1844 se invirtieron en las obras 145.676 rs. 25 mrs. En 11 de junio se retiró á Granada parte de la escolta que custodiaba los

penados, teniendo que encerrarlos en sus cuarteles para la seguridad, no habiendo quedado mas que la tercera brigada en disposicion de salir al campo, y así trascurrió todo el citado año 44.

Llegó el de 1845 y los confinados ascendian al total de 657, resultando 501 útiles para el trabajo.

El corto número de empleados facultativos, pues que no se contaba mas que con un aparejador y un sobrestante, obligó en 17 de febrero á solicitar el nombramiento de otro inteligente en el arte de albañilería que pudiera dedicársele á la construcción de alcantarillas y pontones; lo que no se realizó, siguiendo la carretera con los subalternos antiguos.

Frecuentes contrariedades venian á ocupar la atención del ingeniero. Ya se le exigian los arrendamientos de los cuarteles de la tropa, ya se paralizaba la construcción de pabellones ó se presentaban obstáculos en la ocupación de edificios particulares para alojar los confinados en los puntos convenientes, ya se le entorpecía la corta de la leña para carbon, ya en fin, se le ataban las manos para obrar en todos sentidos, supuesto se le escaseaban los fondos.

Constantemente se recurría á la superioridad, interesando un remedio en situación tan angustiada. La dirección por su parte no desatendía las quejas del distrito, y en 12 de marzo previno al depositario de caminos diese una nota de la recaudación afecta á estas obras, acordando que despues de conocerla periódicamente se ajustasen los trabajos á lo que permitiese el estado de fondos.

Aprobóse el proyecto de un ponton sobre el barranco de los Tejones presupuestado en 26.824 reales que era la obra mas notable que se construía hasta entonces, y la que tuvo que hacerse en tres periodos por falta de fondos. Se proseguía con tesón al estudio del trazado definitivo, arreglándose á las condiciones del presente distintas á las de las épocas en que se formaron los dos proyectos anteriores.

La anualidad que reunía la provincia ascendía á 160.000 rs.; cantidad que se necesitaba mensualmente para tocar el progreso en obras de tanta magnitud.

Cada mes se suscitaban cuestiones acerca de las existencias, consiguiendo un triunfo cuando se pagaban las gratificaciones de las siete brigadas de presidiarios y los sueldos de los empleados; para materiales, jornales de hombres libres y otros gastos indispensables, nada habia disponible.

En 25 de junio se presentó un empresario resuelto á ejecutar bajo las bases que acompañaba todas las obras de la carretera de Motril. La dirección dispuso se examinase el asunto en plena diputación, con presencia de cuantos datos se reuniesen para ilustrarle, habiendo sido desechada la propuesta por onerosa. Entre tanto el aprieto seguía, de modo que en 9 de setiembre dijo el jefe del distrito al señor jefe político, que de no realizarse los 158.990 rs. que en la liquidación de junio resultarían á favor de las obras y los demas fondos destinados á la carretera, se veía en la precisión de paralizar los trabajos.

El obrero, el confinado, el empleado y los que surtian de materiales, todos clamaban contra un sistema tan pernicioso. Las faenas se hacían sin afición, con desaliento y el público censuraba.

El ingeniero, á pesar, estudiaba la economía, gestionaba cerca de los señores jefes políticos, luchaba con las immoderadas pretensiones del presidente, y proseguía el proyecto de la carretera con el disgusto de estar oyendo lamentos é inculpaciones que le afectaban demasiado, que no podía acallar, ni de que le era dado sincerarse, sino observando una conducta ejemplar, porque su justificación hubiera venido á desplomarse sobre las principales rémoras que también tenían estas obras.

Los adelantos de este año fueron bien cortos, é insignificantes las sumas invertidas, que no pasaron de 152.465 rs. 12 mrs.

El mal crecía y el año 46 aparecía de peor semblante que los anteriores. No cubriéndose los pequeños gastos á que se concretaron los trabajos, hubo que suspenderlos por dos veces en 9 de febrero y en 15 de setiembre, trascurriendo cerca de un mes sin que los confinados saliesen de sus acuartelamientos. Otro golpe sobrevino este año. Las consignaciones sobre correos por el cuarto en carta cesaron desde 1.º de enero, reduciéndose por consiguiente las de la carretera á solo los arbitrios de vino y aguardiente.

Amaneció el 6 de junio y un movimiento de agradable sorpresa se apoderó de la provincia de Granada al saber que S. M. se habia dignado asignar 2.500.000 rs. al camino de Motril de los 200 millones concedidos para atender á la construcción y mejora de las comunicaciones generales de la península. El distrito daba noticias, relaciones y detalles del estado de las obras y del sistema mas conveniente para su progreso. La diputación igualmente se afanaba por acrecentar los recursos; todo, pues, hacia presagiar que habia llegado la hora á la carretera de Motril. ¡Vana ilusión perdida en el laberinto de tantas otras!

Así las cosas, ninguna escitacion bastaba ya, y en 15 de setiembre se reprodujo la suspensión de las obras que duró hasta el 8 de octubre siguiente, en que el señor jefe político repitió la oferta, y acordó no se satisficiesen por pluses á los confinados mas que 16 mrs. por plaza, dejando para mejor ocasión el abono de lo que prevenia la parte adicional de la ordenanza.

Por diferente concepto aparecían además entorpecimientos. Los propietarios se quejaban amargamente de que no se les pagasen los terrenos espropiados, negándose muchos á que se ocupasen, mientras no se procediese á la indemnización.

Las sumas empleadas en este año suben á 122.600 rs. 19 mrs.

Si desconfianza abrigaba la provincia al empezar el año 1847, mayor era la del distrito, ingeniero-director y empleados en las obras, que tocaban los efectos de una administración tan perjudicial.

Los rendimientos de los arbitrios iban á menos, porque no se procuraba poner en juego todos los resortes oportunos, aplicándose á objetos improce-

cedentes, y llegando á la carretera únicamente los sobrantes, escasos y tardíos.

No trascurrían quince días sin reclamar fondos, y que siquiera se reemplazasen las bajas que experimentaban las brigadas por cumplidos, enfermos y trasladados, ya que el número útil de penados se limitaba á 552. En 5 de marzo se mandó venir á la capital parte de la escolta, por lo que seis brigadas estuvieron paradas veinte días.

Visto que las obras se eternizaban; que á los confinados se adeudaban los pluses y al presidio 208.271 cuarterones de pan correspondientes á la sopa matutina; que tanta irregularidad ocasionaba interrupciones como la ocurrida en todo el mes de junio, en que de las siete brigadas solo una trabajó, utilizando 88 días durante los seis primeros meses, y en atencion á los informes del distrito, el señor jefe político, accediendo á los deseos de los mas de la provincia, se dirigió al gobierno de S. M. en 5 de abril y 17 de mayo, alcanzando que por real orden de 10 de junio se mandase extender el pliego de condiciones, bajo las que habian de sacarse á pública licitacion las obras restantes de la carretera. El importe de las que para habilitarla se consideraron por aquel entonces suficientes, era de 7.887.074,98 reales; presupuesto que calculado sin mas datos que el conocimiento del terreno y la indole de las construcciones mas precisas para abrir el tránsito á los carruages, va sufriendo las alteraciones que requiere el proyecto formal de una comunicacion general.

Esta resolucion buena en su fondo y que prometia resultados favorables, no llegó tampoco á sazón y la carretera no salió de su lenta marcha con la ayuda de sus propias fuerzas, y circunscrita su accion á la de 455 presidiarios en total, reducido á 552 disponibles para los trabajos, despues de rebajar los enfermos, enfermeros, rancheros, aguadores, volantes, ordenanzas y mayoría.

Decia el ingeniero con este motivo al señor jefe político en 11 de diciembre: «*con tan escaso fuerza y con la mezquina consignacion mensual que se señala, durarán las obras ochenta y dos años.*»

Todo en valde: no por eso se variaba de rumbo, ni se proponian mayores arbitrios, ni se facilitaban íntegros á la carretera los que se recaudaban, convenciendo cada vez mas el ingeniero de que asi era imposible llegar al término de los trabajos.

Ya se habia presentado un proyecto, formado bajo la impresion de una estricta economia, hija de las circunstancias, el que examinado por la junta consultiva de caminos, opinó porque el pensamiento llenase mas aun los deseos de la provincia, estudiándose con toda detencion el trazado y las grandes obras que se necesitaban para el paso de barrancos, rios y escabrosas cordilleras. Dedicóse á ello con afan el ingeniero al mismo tiempo que dirigia las obras que se ejecutaban.

Concluyó el año presentando un gasto de 119.857 reales, satisfechos por los fondos provinciales.

Nada de particular aconteció en el año de 1848; el presidio constaba de 185 plazas útiles, y si se exceptúa el que no salió á los trabajos en 4 de setiembre por haber aparecido en la inmediacion de la

carretera una partida de latro-facciosos, todo lo demas se sujetó á la marcha habitual é invariable.

La diputacion llevada de un escesivo celo, requirió al ingeniero formulase el proyecto del puente sobre el rio Guadalfeo, y el de la linea de camino desde él hasta el punto donde se hallaban los trabajos, prohibiéndole que invirtiese cantidad alguna de la consignada, á menos que no fuese en los acopios de materiales para los cimientos de dicho puente ó en sus inmediaciones.

Si inoportuna parecia semejante exigencia, puesto que en el proyecto de toda la linea y en su lugar respectivo entraria el puente y sus avenidas, imprecendente era á todas luces el emplear las pequeñas cantidades que se facilitaban, en materiales para tan vasta obra, por lo cual el ingeniero, ateniéndose á las instrucciones de la direccion general y del distrito se limitó á seguir el plan adoptado.

Los gastos de este año importaron 151.980 reales 25 mrs.

No de otra manera habian trascurrido diez años, hasta 1849 en que ya se presentia un cambio favorable. — El diputado por la provincia y despues digno ministro de Obras públicas, penetrado de la importancia y magnitud de los trabajos que ofrecia esta carretera, persistia en su constante propósito de impulsarlos, no perdonando medio para que concurriese á su desarrollo la subvencion mas análoga y realizable. La diputacion le ayudaba en su tarea para llevar adelante un proyecto, contrariado por tan diferentes causas.

Los fondos escaseaban en tales términos que, tanto las atenciones de las obras como las gratificaciones y pluses del presidio, se pagaban con cuatro ó cinco meses de atraso.

Una faccion se presentó á las puertas de Motril en 22 de marzo, é inmediatamente se dispuso la reconcentracion de la fuerza presidial y sus escoltas en Talará. Terminada la crisis prosiguieron las obras, resultando que desde dicha fecha al 30 de abril, únicamente ocho dias perdieron salir al campo las brigadas. Tambien con la venida de SS. AA. RR. los señores duques de Montpensier á Lanjaron se habilitó el tránsito desde Granada, y sobre todo en la última legua fuera de la carretera de Motril, entreteniéndose algunos dias al presidio que rivalizó á porfia en sus faenas. El ingeniero tuvo el honor de que el ilustre viajero le felicitase por la inteligente direccion de un trazado que calificó de atrevido y muy costoso.

Llegó al cabo el momento en que la diputacion se convenciese de que la empresa era superior á los sacrificios de que son capaces los pueblos, decidiéndose en 5 de setiembre á solicitar de la superioridad comprendiese tan interesante comunicacion en el número de aquellas cuya administracion y servicio corria á cargo del Estado. S. M. por real orden de 30 de dicho mes se dignó acceder á los votos de la provincia, declarando *carretera general* la que une á Granada con el Mediterráneo en Motril, sin perjuicio de que se fuesen aplicando los arbitrios creados ú otros que se aprobasen y en cantidad suficiente, hasta que el gobierno pudiese des-

tinaron fondos para la conclusion de las obras comenzadas.

Creemos deber reasumir aqui lo gastado en la década ya descrita, para separarlo de lo correspondiente á la época en que la carretera recibió su nueva denominacion. Los apuros del tesoro no permitieron aun remesar cantidad alguna; así que solo se emplearon 90.952 rs. 5 mrs. que abonó la provincia.

Dedúcese, pues, que al concluir el año 1849 se habian entregado por la depositaria del gobierno político 406.417 rs. 51 mrs., y por correos, que tenia á su cargo la de caminos, 945.519 rs. 15 maravedis, provenientes de los arbitrios generales que satisficieron las cuatro provincias mencionadas.

Vino el año de 1850 que empezó bajo mejores auspicios.

Entre las acertadas disposiciones que contenia la real orden de 30 de setiembre halagaban el espíritu público: 1.ª la de que se fijase por el tesoro una consignacion mensual tan crecida como lo consintiesen las obligaciones del ministerio de Obras públicas; 2.ª que se aumentase el presidio, ocupándole precisamente en los trabajos mas reproductivos; 3.ª que se organizaran los expedientes para la pública subasta de las obras de fábrica y trozos que se prestasen con ventaja á este método; 4.ª que se conminase á los pueblos al pago de sus descubiertos; y por último, que se procediese á una liquidacion en que constase lo cobrado por todos conceptos, lo empleado en las obras, lo que se habia distraído y con qué motivo, y cuanto satisfizo el Estado para socorros de los confinados.

El distrito y el ingeniero director ansiaban por salir á una posicion despejada que, sin trabas ni reservas, acogiese las mejoras que concebian y que jamás pudieron plantearse.

Se finalizó el proyecto del primer trozo de la carretera entre Granada y el puente de Tablate, dividido en cuatro tramos. El detenido reconocimiento del terreno, las detalladas descripciones, la entendida apreciacion de los presupuestos y lo acabado del dibujo en sus 27 planos, fueron objeto de la atencion de la junta consultiva que, si bien acordó algunas ligeras modificaciones, no pudo menos de considerar el esmero, exactitud y prolijidad con que se habia desempeñado el estudio de este trabajo, que mereció ser mirado con agrado por S. M., disponiendo que así se le hiciera saber al ingeniero para su satisfaccion.

Mucho habia que hacer para montar los trabajos en la escala que indicaba el gobierno, y aunque no eran conocidos desde luego los recursos con que se podia contar, sin embargo se procuraba acumular medios de accion para la mayor actividad y económica inversion.

Una circunstancia aflictiva fue causa tal vez de que se emprendieran las obras mas en grande y con anticipacion. Las escasas cosechas, el rigor del invierno, la falta de ocupacion para los braceros conmovieron el ánimo siempre compasivo de S. M. En su vista se destinaron fondos á las provincias de Murcia, Almería y Granada para socorrer miseria tan lastimosa que, especialmente por Levante, obli-

gó á que los naturales abandonasen sus hogares, buscando el sustento donde quiera, hasta emigrando á tierras estrañas.

En febrero se habian librado 100.000 rs. á esta provincia, que se emplearon en proporcionar trabajo á la clase menesterosa en la carretera de Motril; pues aunque todavia no estaba regularizado el sistema de ejecucion, como eran tantas las necesidades de la linea, pronto se dió aplicacion á estos y otros fondos que sucesivamente remesaba el gobierno.

Establecieronse las cuadrillas en tres puntos, dejando para los 500 confinados que debian llegar, segun la real orden de 17 de julio, los grandes trabajos de desmontes y terraplenes.

Por aquel tiempo y para acometer la imponente esplanacion de la solana ya se hallaba situada una brigada en el puente de Izbol, donde se habia construido un cuartel, y tambien preparado otros en Durcal y Motril.

Tanta era la impaciencia del público, que amenuado se deja arrastrar de las primeras impresiones, que por real orden de 20 de julio se nombró al diputado provincial por Motril para remover obstáculos en la parte puramente administrativa.

Evacuado el encargo por el señor comisionado y no conduciendo ya al objeto su asistencia á las obras, S. M. se sirvió mandarle cesar por real orden de 15 de marzo de 1851, tan pronto como hubo llegado á la linea divisoria entre el ejercicio de sus funciones y el del servicio que corresponde y exclusivamente debe desempeñar el ingeniero director.

La fatalidad presidia en esta carretera, conjurándose tambien las tempestades en contra del progreso de sus obras. La tormenta ocurrida en el año de que se trata, terror de los pueblos comprendidos en una zona de mas de siete leguas de largo, estropeó el primer trozo de tal modo, que para ponerle transitable se estrajeron miles de varas cúbicas desgajadas de las montañas. Algunos cerros se grietaron; los pequeños arroyos se trasformaron en barrancos, y las aguas que bajaban de las faldas y vertientes se llevaron parte del firme. Suceso fue que originó perjuicios y gastos considerables.

Segun llegaban las brigadas, se iban situando en la inmediacion de los trabajos ó donde designaba la autoridad gubernativa, como sucedió con las procedentes del presidio de Sevilla que pasaron á Motril ó Izbol, quedando desocupado el cuartel de Durcal. Tan repentina resolucion no dejó de causar entorpecimientos mientras se dió trazado á la salida de Motril y en la Solana.

Completado ya el número concedido de 1000 confinados, veíase un total de 1500 á 1700 operarios.

Pero tan respetable fuerza era demasiado gravosa para la provincia; así que en 25 de octubre acordó el señor gobernador que solo pagase las gratificaciones y pluses del presidio, abonando el Estado los demas gastos que produjesen las obras.

En diez puntos se trabajaba á la vez, y el ingeniero, con un aparejador y dos sobrestantes, diri-

gia y vigilaba las cuadrillas diseminadas á la vez por el segundo trozo, ó bien desde el puente de Tablate á Motril, circunstancia que obligó á suspender la continuacion del proyecto y á reclamar mayor número de empleados. Por entonces hubieron de concretarse al nombramiento de un sobrestante.

En noviembre principiaron á escasear los fondos y á reducirse los trabajos, despidiendo una mitad de jornaleros y destajistas.

Aun cuando la real órden de 30 de octubre manifiesta bastante que al gobierno no le era estraña la indevida distribucion de los espresados fondos, quisiéramos verla estampada en la liquidacion pedida, y que dudamos se haya practicado, porque no es de nuestra incumbencia ni la indole de este extracto requiere el desempolvar legajos para aclarar actos administrativos completamente ignorados que rectificarian opiniones extraviadas y que harian resaltar el buen nombre, inteligencia y perseverante decision de los ingenieros que han dirigido las obras y el trazado de Granada á Motril.

Prosiguiendo nuestra tarea con el fin de indicar las mejoras que se plantearon desde que la carretera tomó el carácter de general, haremos mencion de la propuesta que el distrito elevó á la direccion general en 30 de noviembre para dar consistencia á la accion del ingeniero y obtener en el mas breve espacio resultados ventajosos.

Teniendo presente lo ordenado por S. M.; la mente del gobierno, y con especialidad la de su ministro del ramo de Obras públicas; las terminantes instrucciones de la direccion, y oido el dictamen del ingeniero director, el distrito giró una visita de inspeccion estraordinaria en la que reconoció el terreno y se enteró detenidamente del estado de los trabajos. En consecuencia formuló un plan de operaciones que presentó á la aprobacion superior. Estaba basado principalmente en considerar la capital como el depósito ó mercado adonde concurriesen los productos de la provincia que debian tener salida por el puerto de Motril; y de aqui el pretender partiese de Granada la esplanacion, utilizándola sucesivamente los pueblos del tránsito.

Dividiéronse las obras en dos clases, y se denominaron de primera y segunda urgencia en razon á la mayor ó menor necesidad de proceder á su ejecucion. Casi toda la linea se ponía en movimiento. Las brigadas de confinados se estacionaban en Tablate, Izbol, Velez y Motril, avanzando hácia un punto céntrico con la mira de que viniesen á formar dos grupos que acometiesen los fuertes trabajos de las laderas de la Solana. Pero un método en que simultáneamente se emprendiesen á jornal trabajos de reparacion, habilitacion y nueva construccion, requeria abundantes recursos. El tesoro no podia aprontarlos, la provincia tampoco, el presidio aislado era ineficaz. Habia, pues, que crear indispensablemente un pensamiento mas hacedero, y esto fue lo que consiguió el distrito, proponiendo tres sistemas: el de la administracion con penados; el de contratas, y el de ajustes ó pequeños destajos.

Por el primero, el presidio debia ocuparse con 1500 plazas de la esplanacion y afirmado de los tramos 5.º 6.º y 7.º

Al segundo correspondian las obras de fábrica mas importantes de toda la linea con sus ramales accesorios.

Para el tercero se reservaban la conclusion de varios trechos, ya sin afirmar, ya medio esplanados y las pequeñas obras de fábrica. Las que se ejecutaban á jornal habian de ser costeadas por la provincia y el Estado; la primera continuando el abono de pluses á los penados y plana mayor del presidio, y el segundo fijando una mensualidad de 74.000 rs. vn.

Las obras por contrata se pagarian, bien en acciones de caminos ó en créditos que estableciese el gobierno, y los ajustes ó adjudicaciones particulares por medio de distribuciones, dependientes de la alternativa que espermentase el estado de fondos del Erario.

El pensamiento fue acogido con satisfaccion por la provincia, y el gobierno lo recibió con agrado, aprobándolo S. M. por real órden de 16 de abril de 1851.

Finalizó el año de 1850 sin incidente alguno notable, escepto los tropiezos que á cada paso presenta el presidio y de que hablaremos á su tiempo, habiéndose invertido en total 658.958 rs. 12 maravedis vellon, de los cuales 150.459 rs. 4 maravedis suministró la provincia.

Tan cuantiosa suma ya revela que la mano protectora del gobierno se estendía hácia los retrasados trabajos de esta carretera.

Empezamos el año 51. En él se formalizaron los planos, memorias, presupuestos y condiciones facultativas de los tramos 1.º, 2.º, 5.º y 4.º, y se dedujeron precios medios que pudieran servir de tip. para subastar las obras de fábrica de los tramos 5.º, 6.º y 7.º, completándose de este modo lo consultado el año anterior. Adoptada la idea por el gobierno, dispuso que la direccion, de acuerdo con el gobernador civil y sabiendo los fondos con que contribuyera la provincia durante dicho año y el siguiente, propusiese el mejor sistema de pagos para llevar á ejecucion lo indicado por el distrito.

No nos es conocida la contestacion del señor gobernador, ni tampoco la cantidad que ofreciera la diputacion; pero á juzgar por los resultados debió ser sumamente corta.

Los trabajos de la carretera continuaban auxiliados de las mayores sumas que al gobierno le era dado consignar.

En conformidad con lo resuelto, y para no demorar la pública licitacion, basada segun se ha dicho en el conocimiento tan solo de los precios elementales, tuvo efecto el remate de las obras de fábrica del segundo trozo entre Tablate y Motril, quedando á favor del mejor postor, quien al poco tiempo y con superior permiso, verificó el traspaso al actual contratista que se ocupa hoy de su construccion.

Los pagos debian hacerse: una tercera parte en metálico, y dos en acciones de caminos.

Las obras se ejecutarían con arreglo á los dise-

ños y presupuestos que sucesivamente se fuesen formando, despues de aceptados por el gobierno. El plazo para la conclusion se estipularia en las respectivas condiciones facultativas.

El ingeniero, sin desatender la inspeccion de los trabajos que se practicaban, esparcidos por unos ú otros puntos de la linea, emprendió los proyectos de estas obras, presentando en dos distintas fechas los de cinco pontones, dos alcantarillas, un muro de sostenimiento y dos modelos para 40 tajeas, que sometidos al exámen de la junta consultiva, fueron aprobados posteriormente con ligeras alteraciones por real órden de 18 de junio de 1852.

El número de forzados consistia en 894; para el trabajo 703; y distribuidos: cinco brigadas en Motril, dos en Izbol, y tres en Tablate.

Los operarios libres ascendian á 500, situados en Durcal, la cuesta del Torrente, laderas de Izbol, y entre Velez y la Gorgoracha. Los adelantos eran cual nunca, y el trazado seguia atravesando por entre escarpadas estribaciones que parecian inaccesibles para un camino de carruajes.

El gobierno asistia con fondos y la provincia abonaba los pluses y gratificaciones del presidio.

Organizados el sistema de construccion y el servicio, en cuanto tiene relacion con las obras, debia naturalmente esperarse que los trabajos marchasen con regularidad, obteniendo los resultados de una bien entendida administracion. Pues no aconteció así. El presidio, las escollas, los espropiados, los propietarios de quienes se solicitaban casas para cuarteles y demas, creaban diferencias tales que nada podia intentarse sin tropezar con un estorbo á cada paso.

Para ir salvando tantos inconvenientes que sin duda son inuatos en esta carretera, y que mas de una vez obligaron á variar de propósito en el órden establecido, era necesario la constancia del ingeniero, el apoyo del distrito y señores gobernadores, y hasta la intervencion directa del gobierno superior.

Al contratista se le previno reconociese cantarras, acopiase materiales y estuviese preparado para cuando se le facilitasen autorizados los proyectos correspondientes. El año 1851, sin embargo, trascurió sin principiarse las obras de fábrica.

El gobierno suministró 440.528 rs. 25 mrs., y la provincia entregó 190.545 rs. 22 mrs.

Estas partidas reunidas componen un total de 610.872 rs. 15 mrs. que, si bien menor que la del año 50, á causa de las urgentes atenciones del Tesoro, es todavia cuádruplo de lo que se aplicaba en los diez años anteriores.

Si señales de vida dieron los dos años últimos, movimiento se notó en el año 52, poniéndose en práctica el plan de trabajos en sus principales partes, con la inauguracion de las obras de fábrica suabastadas.

Al entregar el contratista, en quien no se veia mucha actividad, proyectos aprobados por valor de 50.000 duros, se le preñijaron ocho meses para dar construidas las obras que comprendian, y cuatro años para concluir todas las de su cargo; período que se calculaba tambien preciso para ter-

minar la esplanacion y afirmado del segundo trozo, no faltando el presidio y personal ni la mensualidad con que se contaba.

La fuerza de confinados ascendia en primeros de año á 750 en conjunto y á 595 utilizables. El presidio ocupaba dos cantones: el uno en Motril, con 577 hombres, y el otro en Tablate é Izbol que reunia 514.

Los penosos trabajos se hallaban en las empinadas laderas de Izbol y entre Velez y Motril. Para acometer el fuerte desmonte de la elevada loma del Tato, fue indispensable pensar en el establecimiento de un cuartel á sus inmediaciones y sitio denominado la Gorgoracha.

El ingeniero al efecto, y siempre en casos semejantes, procuraba hacer compatible la comodidad del confinado con el progreso de las obras; no olvidaba las circunstancias todas de salubridad, robusteciendo su opinion con la de los médicos y con la de los jefes del presidio, y despues de tener un pleno convencimiento que la eleccion de la localidad reunia las mejores condiciones posibles, procedió á construir los edificios.

Esto mismo pasó con los pabellones de la Gorgoracha; nada dejó de proveerse. Pero no á todos convenia que las brigadas saliesen de Motril, y ya que no encontraban fundamento razonable para contrariar la disposicion, se apeló al trillado recurso de la resistencia pasiva, hasta que se dirigieron por último á la autoridad gubernativa, denunciando el cuartel de la Gorgoracha como insano y no-civo para alojar los confinados.

Apercibido el distrito sostuvo con teson una medida por la que se aprovechaban mas de cuatro horas diarias perdidas por las brigadas que saliendo de Motril tenian que andar cerca de dos leguas entre la ida al punto de los trabajos y su regreso á dicha ciudad.

Tampoco al señor gobernador se ocultó la tendencia de tan ridicula pretension, y en vista de lo informado por el distrito y del resultado de un reconocimiento pericial y facultativo del edificio, determinó que sin dilacion se trasladasen á la Gorgoracha las dos brigadas 1.^a y 6.^a, permaneciendo las otras dos en Motril para dedicarse al afirmado desde la salida de la poblacion.

Las bajas eran en número considerable. Para su reemplazo se acudió al señor gobernador, quien manifestó que en el peninsular solo habia disponibles seis penados. En su consecuencia y habiendo reclamado á la superioridad de 800 á 1.000 plazas para que la labor del presidio no saliese mas cara que si se hiciera con operarios libres, así lo concedió por real órden de 28 de abril, ingresando en julio siguiente 102 confinados en el cuartel de Izbol y 105 en Tablate, procedentes los 205 de Granada.

Tambien medió la coincidencia de que la índole misma de la especulacion tenia arredrado é indeciso al contratista de las obras de fábrica. En su vista la direccion general le recordó, apoyando las gestiones del distrito, la responsabilidad en que incurria sino daba á los trabajos el impulso correspondiente. Aun así, á duras penas, se consiguió pre-

sentase en el año otra por valor de 156.532 rs. 18 mrs.

Un accidente que por desgracia se repite con demasiada frecuencia, y que durante algun tiempo ha de hacer costoso el entretenimiento de la carretera vino á causar perjuicios de mucha entidad. Cuatro barrancos quedaron cortados con las lluvias hasta para la gente de á pie. Los desprendimientos fueron imponentes, con especialidad frente á Izbol, en la solana y cuesta de la Escalera. Si se quiere apreciarlos bastará indicar que, para restablecer la esplanacion á su estado primitivo, se calcularon como precisos 120.000 rs.

Ciertamente que los trabajos avanzaban; pero en proporciones muy lejos de satisfacer la ansiedad pública. El distrito que conocia á fondo las circunstancias del trayecto y que no veia probable se suministrasen por el tesoro las grandes cantidades que requería la pronta terminacion de tan difíciles y dispendiosas obras, de conformidad con el ingeniero hizo una nueva propuesta en 17 de diciembre. En ella el primer trozo entre Granada y Tablate del proyecto aprobado, se subdividió para mayor facilidad en otros cuatro, clasificando de primera necesidad las obras del 3.º y 4.º que importan 2.180.566 rs. 5 mrs. Hacian subir este presupuesto dos construcciones notables: el puente sobre el rio de Durcal y el del barranco de Tablate, valoradas en 1.095.550 rs.

Ademas debian ejecutar-se 5 pontones y 17 taigas, apreciadas en 569.772 rs. 16 mrs.; el resto, ó sean 515.465 rs. 25 mrs., quedaban para las esplanaciones, afirmados y otros gastos.

En la segunda urgencia se incluian los trozos 1.º y 2.º desde Granada al Padul; que no presentando entorpecimientos en la circulacion, podrán dejarse para mas adelante. Su costo se habia graduado en 799.832 rs. El de las obras de 1.º y 2.º urgencia asciende á 2.980.443 rs. 5 mrs. Para hacerse por administracion en el mismo tiempo, eran necesarios 72.000 duros anuales.

Respecto á la parte comprendida entre el puente de Tablate y Motril y que conserva la denominacion de 2.º trozo, compuesto de tres tramos, se espuso la conveniencia de aumentar el número de confinados y las sumas con que concurren el Estado y la provincia, á fin de alcanzar en mas breve plazo el término de esta carretera.

El presidio constaba de 614 plazas y solo 550 en trabajos.

Diferimos manifestar el estado en que se halla la resolucion del gobierno; y para concluir la relacion del año que nos ocupa, diremos que tambien alcanzó á esta linea el establecimiento de viveros y plantacion de árboles á lo largo de las cunetas, mejora que el ingeniero habia ya intentado en los tramos recibidos y en uso donde abundaba el agua: 40.560 son los árboles que hay en las márgenes del camino, y el número de pies con que se ha aumentado el plantel, asciende á 60.000.

En los trabajos por administracion se emplearon 875.439 rs. 23 mrs., de los que 155.535 rs. 17 maravedis entregó la provincia.

Las partidas que en todos conceptos se invirtie-

ron por obras nuevas, suman la cantidad de 1.010.072 rs. y 12 mrs.

Entramos ya en el año 55 con deseo de dar fin á un escrito que se va haciendo sobradamente pesado, no obstante habernos coñido á enunciar los hechos mas capitales. Comprenderemos las obras ejecutadas y gastos causados hasta últimos de junio; y respecto á la marcha establecida, hasta 1.º de octubre próximo, fecha de esta reseña.

El mencionado plan que presentó el distrito en diciembre de 1852, fue aprobado por real orden de 2 de febrero, mandando se procediese á dos subastas distintas en las obras de los trozos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º, fijando para llevarlas á cabo el tiempo máximo en que debieran verificarlo todas las de la linea entre Tablate y Motril.

Con objeto de activar estas últimas se escitaba el celo de la diputacion provincial para que adicionase suficientemente el presupuesto, mediante á que rebajó el del año corriente á la cantidad de 100.000 reales vellon.

El distrito pidió instrucciones para complementar los documentos que habian de regir en la pública licitacion, contestándosele en 5 de abril: que el pliego de condiciones económicas se redactaría por la direccion general; que se consultase si la fuerza de 1.000 presidiarios pedida, seria conveniente para el Estado, teniendo que abonar pluses á los confinados y á las escoltas tambien, segun real orden de 25 de febrero, y que se propusiese minorar la retribucion por el Estado para que la consignacion se hiciese compatible con la escasez de fondos del Erario.

Ambas prevenciones se cumplieron, esponiendo que con 300 á 1.000 penados, y 4 á 5.000 duros mensuales podria habilitarse la carretera en cuatro años, señalando igual plazo á todas las obras por contrata.

Ignoramos si la diputacion aumentó ó no el presupuesto: lo único que podemos asegurar es que en la actualidad no están cubiertas sus atenciones.

El proyecto del puente sobre el rio Guadalfeo, obra especial y que reclamaba imperiosamente un vado tan frecuentado, como espuesto á contingencias, se sometió al exámen de la superioridad en 14 de marzo. Sin embargo del favorable emplazamiento elegido y el cuidado con que se ha valuado su costo, asiende el presupuesto á rs. vn. 1.694.635, sin contar 24.720 rs. para reforzar las cimbras, el ahorro de 8 á 10.000 duros en el estribo que se apoya en un peñon saliente de la orilla izquierda, ni los dos nutridos rellenos de entrada y salida que se reservan para la administracion.

Satisfechas por el distrito algunas observaciones de la junta consultiva, fue aprobado en definitiva el proyecto en 15 de agosto último. En consecuencia se comunicaron al contratista órdenes terminantes para que empezara las obras.

La buena distribucion de las brigadas constituian la base de todas las operaciones. Los trabajos se iban reconcentrando, y los confinados de Motril y Tablate, demasiadamente alejados de los trabajos, no ofrecian los resultados que de otro modo podian esperarse. En este sentido se hacian gestiones,

cuando la direccion general pidió informe acerca de agregar tres brigadas al presidio actual.

Aqui se presentó ocasion al distrito de formular su plan, aceptando desde luego el aumento de fuerza indicado, como indispensable para reemplazar las muchas bajas y dar mas actividad á las obras.

Acto continuo consultó que tanto las brigadas existentes como las nuevas, debian situarse en la forma siguiente:

Una en Motril para ocuparse del afirmado en las inmediaciones á dicha ciudad.

Dos en el cuartel de la Gorgoracha para seguir el gran corte de la loma del Tato.

Cinco en Velez de Benaudallar, destinadas á abrir la costosa esplanacion en roca de la entrada y salida del pueblo.

Dos en los pabellones de Izbol, empleadas en los tramos hasta el puente del mismo nombre.

El hospital, hoy en Velez, se pasaria á Tablate, punto el mas á propósito, consideradas las condiciones de salubridad y las demas apremiantes necesidades del servicio.

Aprobada por la direccion general esta distribucion que, á las claras, se presenta como única para el desarrollo de los trabajos, y al intentar plantearla el ingeniero, se ha visto contrariada por toda clase de entorpecimientos. En primer lugar se encontró con las inusitadas exigencias de los empleados del presidio, y con su actitud de oposicion, sistemática ya, para cuanto emanase de las obras; y en segundo lugar el pueblo de Velez que no proporcionaba edificios capaces para alojar el presidio y las escoltas, y mucho menos despues de recibido el refuerzo de las tres brigadas espresadas. En su consecuencia el distrito recurrió á la superioridad, espidiéndose una real orden en 8 de setiembre próximo pasado, para que sin demora se lleven á cabo las traslaciones propuestas.

Los planos y demas documentos para el remate de las obras que faltan desde Granada á Tablate, arreglados ya á las prevenciones de la junta consultiva, se remitieron á la direccion general.

En los trabajos por administracion se gastaron 450.691 rs. 19 mrs., que suministró el Estado, y 47.099 rs. la provincia. Al contratista de las obras de fábrica entre Tablate y Motril se le acreditaron 564.425 rs. 12 mrs. Por otro lado la provincia adeuda seis meses de gratificaciones al presidio, importantes 42.625 rs. 17 mrs., y dos meses de pluses á las escoltas, ó sea 9.499 rs.

De suerte que en los seis meses del año corriente de 1855, se invirtió en obras de la carretera un total de 894.248 rs. 14 mrs.; y en los años de 1850, 51 y 52 y hasta fines de junio del 55, dió el Estado 2.598.311 rs. 29 mrs., y la provincia 575.519 rs. 26 mrs., cuya suma es de 3.174.151 reales 21 mrs., habiéndose ademas construido por contrata seis casillas para peones camineros.

Resulta que desde el 5 de abril de 1859 en que se inauguraron los trabajos, Granada por sí ha satisfecho 931.757 rs.; en union con Jaen, Málaga y Córdoba 945.519 rs., y el Estado 2.598.311 reales 29 mrs.; de modo que se han gastado en

cada anualidad unos 16.000 duros, cuando para no eternizarse la construccion debieron dedicarse 50.000.

Como solo se sabe en globo lo que recibieron las obras por cuenta de los fondos generales, supondremos que esta provincia acudiese con la cuarta parte; en tal caso suministró 1.217.707 rs., ó bien 35.455 rs. cada año, de los 14 y $\frac{1}{4}$ trascurridos, correspondiendo á cada mensualidad poco mas de 7.000 rs. vn. El total gastado en la apertura de la carretera de Motril, asciende á 4.525.868 rs. vn.

Las obras por ejecutar de Granada á Tablate se presuponen en números redondos en 5.000.000 de reales.

Las de fábrica entre Tablate y Motril, descontando el medio millon acreditado al contratista, y por un cálculo aproximado, pues que no se tienen aun todos los proyectos, se graduan en 2.500.000 reales.

Y para concluir la esplanacion y el afirmado que falta en toda la linea 1.500.000 rs. Recopilando lo dicho se deduce: 1.º, que la apertura del camino para enlazar á Granada con Motril se ha seguido con perseverancia, á pesar de las duras alternativas porque ha pasado la ejecucion de tan útil pensamiento: 2.º, que los arbitrios destinados á la carretera llegaban á las obras escatimados y rara vez á tiempo: 3.º, que el presidio por su fatal organizacion en lo relativo á las obras, por no haberlo podido situar comunmente al pie de los trabajos, y por los miles de penados que han inutilizado las causas naturales y las debidas á los azares de nuestras disensiones políticas, ha venido á ser poco provechoso, gravando siempre los fondos con los gastos constantes que ocasionaba, ya funcionase, ya permaneciera retirado en sus cuarteles: 4.º, que las obras son de prueba y costosísimas, en razon á lo quebrado del terreno, y por su propension á correrse sobre la caja del camino, particularmente entre Tablate y Motril; y 5.º, que para tocar el fin de tan interesante linea, se necesitan 300 confinados útiles durante cuatro años y una suma de 7.000.000 de reales.

Otro dia presentaremos la relacion detallada de todas las obras de esta carretera.

Tambien indicaremos de paso, apoyados en la esperiencia, la urgente necesidad de que recaiga la debida resolucion en beneficio del progreso de las obras al cargo del cuerpo de caminos sobre los puntos siguientes, á saber: para reformar la nueva tramitacion á que por el último reglamento se sujetan los expedientes de tasacion de terrenos espropiados; para disminuir el abono de los pluses que marca la real orden de 25 de febrero á los destacamentos de tropa que custodian penados en trabajos; y para modificar la parte adicional de la ordenanza, haciendo desde luego extensivo á los jefes y demas empleados del presidio lo que terminantemente se espresa en el art. 5.º respecto á los confinados con aplicacion al servicio de las obras públicas.

Hé aqui el resumen de este desaliñado artículo, escrito con solo el objeto de que el público pueda juzgar con algunos antecedentes acerca de la historia de tan trascendental asunto.

Concluiremos con asegurar que si bien queda mucho por hacer todavía antes de dar á la circulación una carretera que contiene trabajos dignos de ser consultados cuando se trate de construcciones semejantes, los 7.000.000 que faltan, pueden distribuirse en cuatro años; pues además que es de esperar un esfuerzo de la provincia, la superioridad se muestra altamente interesada en ausiliarla, no solo con la asignación mensual, sino con el crédito del gobierno que facilitará la subasta de todas las obras comprendidas entre Granada y Tablate.

JOSE MARIA AGUIRRE.

Presentamos á nuestros lectores á continuación un estado del personal del cuerpo de ingenieros de caminos, que hemos formado, en vista de los documentos oficiales publicados en los números del *Boletín de Comercio, Instrucción y Obras públicas*, y del de *Fomento*.

ESTADO del personal del cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos, á consecuencia del real decreto de 28 de setiembre.

INSPECTORES GENERALES.

Ilmo. Sr. D. Juan Subercase.
Ilmo. Sr. D. José García Otero.
Sr. D. Baltasar Hernandez.

INSPECTORES DE DISTRITO.

Sr. D. Agustín de Marcoartu.
Sr. D. José de Azas.
Sr. D. Pedro Cortijo.
Sr. D. Pelayo Correa.
Sr. D. Elías Aquino.
Sr. D. Antonio Arriete.
Sr. D. Gerónimo del Campo.
Sr. D. Francisco de Echanove y Guinea.
Sr. D. Francisco Antonio de Echanove y Echanove.
Sr. D. Pedro Severo Robles.
Sr. D. José Julian Calleja.
Sr. D. Ramon del Pino.

INGENIEROS JEFES DE PRIMERA CLASE.

D. Manuel de los Villares Amor.
D. Francisco Barra, supernumerario.
D. Valentin Maria del Rio.
D. Julian Noguera.
D. Juan Mariátegui.
D. Toribio de Areitio, supernumerario.
D. Carlos Maria de Castro.
D. Juan Merlo.
D. José Maria Perez.
D. José Maria de Aguirre.
D. Fernando Gutierrez.
D. Calisto Santa Cruz.
D. Lucio del Valle.
D. Ramon de Echevarria, supernumerario.
D. Secundino Fernandez de la Pelilla.
D. Cipriano Martinez de Velasco.
D. Juan Ribera.
D. José Rafo.
D. Agustín de Elcoro y Berecibar.
D. Jacobo Gonzalez Arnao.
D. Constantino German.

D. Antonio Lopez.
D. José Gomez Ortega.

INGENIEROS JEFES DE SEGUNDA CLASE.

D. José Soler de Mena.
D. José Subercase.
D. Pedro Andrés y Puigdollers.
D. Joaquin Nuñez de Prado.
D. Canuto Corroza.
D. Martin Recarte.
D. Eugenio Barron.
D. Nicolás de Contreras y Lopez.
D. Andres Mendizabal.
D. Alejandro de Olabarría.
D. Marcelo Sanchez Movellán.
D. Victor Martí y Font.
D. Luis Torres Vildósola.
D. Antonio de Ibarrán.
D. Pedro Celestino Espinosa.
D. Juan Moreno.
D. Pedro Sierra.
D. Francisco La-Gasca.
D. Joaquin Ortega.
D. Manuel Peironcely.
D. Manuel Caravantes.
D. Angel Camon.
D. Francisco Garcia San Pedro, supernumerario.
D. Carlos Cortés.
D. Carlos Campuzano.
D. José Morer.
D. Lorenzo Cardenal.
D. José Barco.
D. José Elduayen.
D. Máximo de Perea.
D. Constantino Ardanaz.

INGENIEROS PRIMEROS.

D. José Almazan.
D. Joaquin Tellez.
D. Felix Uhagon.
D. Santiago Bausá.
D. Manuel Madrid Dávila.
D. Domingo Cardenal.
D. José Gimenez.
D. Máximo Rojo.
D. Carlos Aguado.
D. Miguel Alcolado.
D. Alejandro Millan.
D. José Echeverria.
D. Antonio Revenga.
D. Francisco Javier Boguerin.
D. Rafael Lopez.
D. Angel Clavijo.
D. Francisco Clavijo.
D. Juan Lopez del Rivero.
D. Juan de Mata Garcia.
D. Celedonio Uribe.
D. José Bellon.
D. Mariano Cervigon.
D. Pedro Mesa.
D. Juan Orense.
D. Miguel Herrero.
D. Francisco Carvajal.
D. Práxedes Sagasta.
D. José María Faquineto.
D. Angel Retortillo.
D. Rafael Zabala.
D. Francisco Milla.
D. José Alvarez.
D. Eusebio Page.
D. Angel Mayo.
D. Pedro Perez de La Sala.
D. Antonio Maria Vazquez.
D. Mariano Royo.
D. Eduardo Saavedra.
D. Antonio Ruiz Castañeda.