

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 Excm. 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 Excm. 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 orden 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 émpalme con la de Albacete á Jaen.
- 6.^a De Porcuna á Villa del Río 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 Excm. Diputacion acordó reformar el plan anterior, encargando al entonces 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.º 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.º De Jaen á Alcalá la Real por los Villares y Valdepeñas.
- 3.º De Mancha Real á la Cruz de Requena por Jimena y Bedmar.
- 4.º De la Carolina á la Estacion de Vilches.
- 5.º De Navas de San Juan á la carretera de Albacete á Jaen.
- 6.º Del puente de Jénave, en la carretera de Albacete, al confin de la provincia de Albacete por La Puerta, Orcera, Benatae y Siles.
- 7.º De la carretera de Torredongimeno al Carpio á la de Madrid á Cádiz, cerca de Villa del Río por Lopera.
- 8.º De la Estacion de Marmolejo á las aguas medicinales del mismo pueblo.
- 9.º 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 limite de la provincia de Córdoba por Porcuna, Arjona, Escanuela 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 día el referido plan:

Acuerdo de la Excm. 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 debía 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 orden 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 debería sustituirse por otra denominada de Jaen al empalme con la de segundo orden de Alcaudete á Granada por los Villares y Valdepeñas y Castillo de Locubin. Esta proposicion la aceptó la Excm. Diputacion, ordenando al que suscribe se tuviera en cuenta al hacer el estudio de la línea.

Acuerdo de la Excm. Diputacion para instruir el expediente que previene la Ley á fin de incluir en el plan una denominada de Torredonjimeno 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 Moya á Andújar á la de Andújar á Villanueva del Duque por Arjonilla y Marmolejo.

Recientemente, en las sesiones celebradas por la Excm. 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 orden 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 orden de Peal de Becerro á Cazorla, sitio denominado los Peralejos, á la de Torreperogil á Huescar, en el puente sobre el río de Quesada; cuarta, de Navas de San Juan, en la carretera general de Arquillos á Villacarrillo, al puente nuevo en la de primer orden de la estacion de Vilches á Almería, quinta, de Arquillos, en la carretera de la estacion de Vilches á Almería á Guarro-

man por Linares, utilizando los antiguos puentes que existen en los ríos Guadalén 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 reúnen las mismas condiciones en su trazado y ejecucion de las obras que las carreteras provinciales.

(Se continuará.)

MEMORIA

SOBRE LA

APLICACION DE LA ELECTRICIDAD

Á LA EXPLOTACION DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

(Continuacion.)

PRIMERA PARTE.

Historia.

Esta idea de Weber es la misma que, reproducida en 1880, ha sido aplicada en América con todos los desarrollos que la práctica exige, en el *Block system*, electro-automotor denominado *Union electrical signal*, de que nos ocuparemos más adelante.

Mr. Gauss, rectificando los errores de Weber, intentó dar á su pensamiento una forma más práctica, pero con poco éxito. Durante algun tiempo, en 1836, un hilo eléctrico, aislado por una envolvente de cáñamo colocado sobre el terreno, sirvió para transmitir avisos á los guardavías entre Leipzig y Athen; pero el precio excesivo (próximamente 1.200 francos por kilómetro) de dicha instalacion, cuya utilidad era muy limitada y fué muy controvertida, produjo su abandono en 1837. Por esta razon no consiguió Inglaterra el honor de haber realizado en 1840 la primera aplicacion verdaderamente práctica de la electricidad á la explotacion de las vías férreas. Roberto Stephenson, para evitar á la ciudad de Lóndres los inconvenientes de la vecindad de las ruidosas, incómodas y peligrosas locomotoras (textual), resolvió explotar la línea de Lóndres á Blackwall, empleando un cable sin fin arrollado sobre tambores movidos por una máquina de vapor fija. Dicha línea, próximamente de trece kilómetros, servía á seis estaciones intermedias. El sistema consistía en enganchar los coches,