

FIGURA VI-1

I.3.- CARRETERA DE 2º ORDEN DE GRANADA A MOTRIL.-

La construcción de la carretera de Granada a Motril tenía un alcance superior al simple enlace de los núcleos de población que pudiera conectar entre ambas poblaciones. Los puertos más cercanos para exportar e importar mercancías eran el de Málaga (a 24 leguas) y el de Almería (a 27 leguas de camino casi intransitable)⁴¹⁷ que quedaban muy alejados para las comunicaciones de la época. En contraposición, las ensenadas de Calahonda, Almuñecar y el Varadero de Motril no podían desarrollar su actividad, a pesar de la proximidad, por la ausencia de un camino de ruedas.

La carretera de Motril aparece ya recogida en las guías de caminos del s.XVIII que centralizan la red en Madrid. Así, Sarmiento recomendaba 32 caminos que seguirían "los 32 vientos o rumbos de marear" entre los que se encuentra el de Motril (s).⁴¹⁸

En el desarrollo de esta carretera debemos establecer tres periodos:

Primer período: 1.830 - 1.849.- Alrededor de 1.830, se comenzaron algunos trabajos en la carretera de Motril que, si bien no tenían más miras que facilitar el paso a las caballerías y peatones⁴¹⁹, sirvieron para advertir que Granada, puesta en relación con la costa del Mediterráneo, podía aumentar su tráfico dando salida a sus frutos y recibiendo los objetos de importación a que estuviera llamado el puerto de Motril.⁴²⁰

La carretera prosiguió su lenta marcha -"con tan escasa fuerza y con la mezquina

⁴¹⁷ La distancia a Málaga y Almería representan: 133,7 y 150,4 Km, respectivamente.

⁴¹⁸ S. Madrazo. Tomo I. Pág. 153.

⁴¹⁹ R.O.P. Tomo I. Año 1.853. Pág. 165 y s.s.

⁴²⁰ Desde 1.800 se había habilitado la ensenada de Calahonda como puerto para el tráfico y comercio con el extranjero y las posesiones de ultramar. De todas formas, este arreglo provisional no solucionaba el problema de la inexistencia de un puerto que era uno de los inconvenientes más grandes para el desarrollo de la provincia.

consignación mensual que se señala, durarán las obras ochenta y dos años"- hasta el año 1.849.⁴²¹

Segundo período: 1.849-1.860.- Por R.O. de 30 de Septiembre de 1.849 fue declarada carretera general la que "une a Granada con el Mediterráneo en Motril" y, por tanto, con cargo a los presupuestos generales del Estado, sin perjuicio de que se fuesen aplicando los arbitrios creados u otros que se aprobasen, y en cantidad suficiente, hasta que el Gobierno pudiese destinar fondos para la conclusión de las obras comenzadas.⁴²²

En 1.850, entre lo construido desde 1.839 y los trozos del camino antiguo que podían utilizarse se transitaba por bastantes tramos en carruaje pero algunos obstáculos importantes impedían que se pudiese efectuar un tránsito regular entre Granada y el puente de Tablate: travesías de Alhendín, Padul, Dúrcal, Talará y Beznar, puentes de Dúrcal y Tablate, arroyos del Torrente, del Pleito y de la Parra y algunas rampas de excesiva pendiente y suelo arcilloso.

En Abril de 1.850, el Ingeniero D. Nicolás Contreras realiza el "Presupuesto de los cuatro primeros trozos" que tiene la importancia de definir por vez primera la traza general de la carretera de Motril.⁴²³ De las tres alternativas posibles: por Restábal, por Lanjarón o por la Solana de Vélez, elige ésta última, que atraviesa el municipio de Izbor, por ser la menos mala de todas.

La alternativa por Restábal y Pinos del Rey era la que seguían el antiguo camino de arriería y tenía el gran problema del descenso al río Guadalfeo por la cuesta de la Cebada

⁴²¹ R.O.P. Tomo I. Pág. 169.

⁴²² Idem. Pág. 169.

⁴²³ Legajo 380-1º. Presupuesto de los cuatro primeros tramos de la carretera de Granada a Motril. Ingeniero D. Nicolás Contreras. Año 1.850.

"especie de despeñadero de cerca de 2 leguas de longitud"

La alternativa por Lanjarón era la de mayor longitud y atravesaba terrenos inestables surcados por profundos barrancos y tajos elevadísimos.

La alternativa por La Solana, falda de la Sierra de Izbor, atraviesa terrenos de lajas descompuestas y con hundimientos de consideración.

El Presupuesto del Ingeniero Contreras⁴²⁴ divide la carretera en dos trozos y cada uno de estos en varios tramos:

Trozo 1º: Desde Granada al puente de Tablate.

Tramo 1º: Desde el puente del Genil en Granada hasta la salida del pueblo de Alhendín.

Tramo 2º: Desde la salida del pueblo de Alhendín hasta la entrada de Padul.

Tramo 3º: Desde la entrada de Padul hasta el principio de la cuesta nueva del Torrente.

Tramo 4º: desde el principio de la cuesta nueva del Torrente hasta el puente de Tablate.

Trozo 2º: Desde el puente de Tablate hasta Motril.

Tramo 5º: Desde el puente de Tablate hasta el de Izbor.

Tramo 6º: Desde el puente de Izbor hasta Vélez de Benaudalla.

Tramo 7º: Desde Vélez de Benaudalla hasta Motril.

Además de definir el trazado general de la carretera, el Ingeniero Contreras desarrolla los cuatro primeros tramos entre Granada y el puente viejo de Tablate.

El **Tramo 1º**, con una longitud de 1 legua y 3.688 2/3 varas (8.656,39 m), comienza

⁴²⁴ Legajo 380-1º. Presupuesto de los cuatro primeros tramos de la carretera de Granada a Motril. Ingeniero D. Nicolás Contreras. Año 1.850.

"un poco más arriba del puente en que el río Darro pierde su nombre para unir sus aguas con el Genil", cruza el río Dílar sin puente y acaba en la travesía de Alhendín donde hay que derribar varias casas.

El **tramo 2º**, con una longitud de 1 legua y 5.208 1/2 varas (9.926,78 m), solo tiene un paso difícil: el puerto del Suspiro del Moro, donde el Ingeniero Elías Aquino había realizado ya algunas importantes obras.

El **Tramo 3º**, con una longitud de 2 leguas y 2.632 1/2 pies (11.883,1 m), tiene como principales obstáculos la travesía de Padul, que "siendo su planta tan irregular y estrecha que para dejarla en un perfecto estado sería preciso derribar la mitad del pueblo", y el puente sobre el río Durcal.

Puente sobre el río Durcal. Existe un puente de mampostería antiguo "cuya fábrica y situación, tanto para el paso de las aguas cuanto para las avenidas del camino, es de lo peor que se puede imaginar"; se decide construir un puente nuevo en otra situación que mejora el acceso y salida del cauce del río Durcal. Para ello se proyecta un puente de fábrica de 7 arcos de 1/2 punto de 30 pies de luz cada uno (8,4 m) los arcos son de ladrillo con embocaduras de sillería.

El **tramo 4º**, con una longitud de 1/2 legua y 889,5 pies (3.049,06 m), tiene como obra más importante el puente de Tablate.

Puente de Tablate. El barranco de Tablate se pasa por un puente que tiene solo 10 pies (2,8 m) entre pretiles y su fábrica se halla en bastante mal estado. Se proyecta un arco de 1/2 punto de sillería con un espesor de 4 pies (1,12 m) cuyos estribos apoyan en dos puntas salientes de roca que estrechan el cauce.

Entre Agosto de 1.851 y Octubre de 1.854 se adjudican diversas obras en ambos trozos: entre Tablate y Motril se adjudican las obras de fábrica, ya que la explanaciones se

**CARRETERA GENERAL DE GRANADA A MOTRIL: TROZO: GRANADA AL PUENTE
DE TABLATE. TRAMOS 1º AL 4º. AÑO 1.850**

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE TIERRAS

| | TRAMO 1º | TRAMO 2º | TRAMO 3º | TRAMO 4º |
|---|----------|----------|----------|----------|
| EXCAVACIÓN | 16.040 | 40.713 | 50.678 | 6.608 |
| TERRAPLÉN | | | | |
| - Procedente del desmonte | -- | 17.566,- | 18.124,- | 5.004,- |
| - Procedente de préstamos (excavación fuera de la línea) | 16.040,- | 23.147,- | -- | -- |
| TOTAL TERRAPLÉN | 16.040,- | 40.713,- | 18.124,- | 5.004,- |
| TRANSPORTE: | | | | |
| Del desmonte | | | | |
| sin precio (a media ladera) | | | | |
| con precio | | | | |
| S U M A | -- | 17.566,- | 18.124,- | 5.004,- |
| De Préstamo | 16.040,- | 23.147,- | -- | -- |
| A Caballeros | -- | -- | 32.554,- | 1.603,- |
| TOTAL TRANSPORTE | 16.040,- | 40.713,- | 50.678,- | 6.608,- |

CARRETERA GENERAL DE GRANADA A MOTRIL. TROZO : GRANADA AL PUENTE
DE TABLATE. TRAMOS 1º Y 2º. AÑO : 1.850

R E S U M E N

| TRAMO Nº | LONGITUD M | TAJEAS Y SIFONES ALCANTA- RILLAS Ud | PONTONES Ud | PUENTES Ud | PRESUPUESTO DE CONTRATA Ptas | EXPLANACIÓN POR Ml DE CARRETERA M³/ml | PTO. DE CONTRATA POR Km DE CARRETERA |
|-------------|---------------|---|----------------|---------------|---|---|--|
| 1º | 5.833,50 | Tajeas : 4 | - | - | Expla.: 20.707 Ob.de fab. 2.028 Afirm.: 54.280 Ob.acces: 4.288 Cons.y acp. -- | Desmorte en la línea -- Terraplén 16.040m³ (2,8 m³/ml) Explan. 16.040,-m³ | Explan. 3.350 Ob.de fáb. 348 Afirmado 9.306 Ob.acces. 735 Cons.y acp. -- |
| | | ----- 4 | ----- - | ----- - | ----- 81.303 | ----- 2,8 m³/ml | ----- 13.938 Ptas/Km |
| 2º | 8.797,- | Tajeas 13 Alcant. 2 | 1 | - | Expla.: 33.019 Ob. fáb 22.578 Afirm.: 109.828 Ob.acces. 8.871 Cons. -- | Desmorte en la línea 17.566m³ (1,99 m³/ml) Terraplén 40.713 m³ (4,62 M³/ml) Explan. 58.279 | Explan. 3.753 Ob.de fáb. 2.567 Afirmado 12.485 Ob.acces. 1.008 Cons. -- |
| | | ----- 15 | ----- 1 | ----- - | ----- 174.296 Ptas | ----- 6,62 m³/ml | ----- 19.813 Ptas/Km |

¹ Trabajos por Administración.

RESUMEN

| TRAMO Nº | LONGITUD M | TAJEAS Y SIFONES ALCANTA- RILLAS Ud | PONTONES Ud | PUENTES Ud | PRESUPUESTO DE CONTRATA Ptas | EXPLANACIÓN POR Ml DE CARRETERA M³/ml | PTO. DE CONTRATA POR Km DE CARRETERA |
|-------------|---------------|---|----------------|---------------|--|--|---|
| 3º | 4.207,- | Tajeas : 15 Alcant. 1 | - - | - 1 | Expla.: 45.926 Ob.de fa.170.140 Afirm.: 28.940 Ob.acces: 14.000 Cons.y acp. -- | Desmote en la línea 50.678m³ (12,04 m³/ml) Terraplén 18.124m³ (4,30 m³/ml) Explan. 68.802,- | Explan. 10.917 Ob.de fáb.40.442 Afirmado 6.879 Ob.acces. 3.328 Cons.y acp. -- |
| | | ----- 16 | ----- - | ----- 1 | ----- 259.006 | ----- 16,35 m³/ml | ----- 61.565 Ptas/Km |
| 4º | 3.033,- | Tajeas 7 Alcant. 1 | 3 - | 1 - | Expla.: 14.153 Ob. fáb 213.409 Afirm.: 25.403 Ob.acces.13.584 Cons. -- | Desmote en la línea 6.608m³ (2,17 m³/ml) Terraplén 5.004 m³ (1,64 M³/ml) Explan. 11.612m³ | Explan. 4.666 Ob.de fáb.70.362 Afirmado 8.376 Ob.acces. 4.479 Cons. -- |
| | | ----- 8 | ----- 3 | ----- 1 | ----- 266.549 Ptas | ----- 3,82 m³/ml | ----- 87.883 Ptas/Km |

hacen con los presidiarios, y el afirmado; entre Granada y Tablate se adjudican las explanaciones, afirmado y obras de fábrica.

Las dificultades de la ejecución de las explanaciones comprendidas entre Tablate y Motril debido a la naturaleza del terreno -"(...) más aún que a lo extraordinariamente quebrado del terreno, a su naturaleza desmoronable por lo descompuesto de su formación(...)"-, a la escasez e irregularidad en el suministro de los fondos y al escaso número de presidiarios, dio lugar a importantes retrasos.

El escaso rendimiento obtenido a las importantes inversiones efectuadas en la carretera motiva su paralización y la retirada del presidio por R.O. de 30 de Julio de 1.856.

Tercero y último período.-

En Julio de 1.860 se realiza el "Proyecto de carretera de 2º orden comprendida entre Tablate y Motril."⁴²⁵ Este proyecto, como reconoce su autor "(...)se reduce a una rectificación del primitivo, o sea, del concebido por el Ingeniero Contreras, después de hallarse ejecutados bastantes trabajos de explanación y gran parte de pontones, alcantarillas y tajeas que habrán de utilizarse". Este proyecto contempla exclusivamente explanaciones y muros de sostenimiento, ya que las obras de fábrica estaban adjudicadas y con proyectos aprobados.

Los muros de sostenimiento solo se proyectan en el trozo 4º que comienza a la salida del puente sobre el río Guadalfeo. La razón de no emplearlos en los trozos anteriores a pesar de la altura de los terraplenes, se debe a que "(...) no hay muro posible donde falta seguridad en el cimiento (...). Ahora bien, el terreno de que se trata es de tal naturaleza que por sí solo resbala en masas considerables. La falta de la necesaria solidez para cimentar una línea de

⁴²⁵ Legajo 375-1º. Proyecto de los trozos 1º, 2º, 3º y 4º en la carretera de 2º orden de Granada a Motril. Ingeniero D. Juan de la Cruz Fuentes. Año 1.860.

muros y su estado de descomposición y movimiento haría muy pasajera la permanencia de estos, que se correrían con el mismo terreno.⁴²⁶

Las obras de explanación del proyecto anterior se adjudicaron por R.O. de 12 de Julio de 1.861 y con ella se encontraban adjudicadas todas las obras comprendidas entre Tablate y Motril.

La construcción de la carretera de Granada a Motril es muy compleja por la forma de adjudicación de las diversas contratas. Estas fueron:

- a) Año 1.851: adjudicación de todas las obras de fábrica entre Tablate y Motril.
- b) Año 1.854: adjudicación de varios tramos de carretera entre Granada y Tablate, incluido el puente de este nombre, y el afirmado de toda la parte de Tablate a Motril.
- c) Año 1.858: adjudicación del túnel de la Gorgoracha.
- d) Año 1.858: adjudicación de la explanación y afirmado de varios tramos comprendidos en los trozos 1º, 2º y 4º (antiguos).
- e) Año 1.861: adjudicación de las obras del túnel de Izbor.
- f) Año 1.861: adjudicación de la explanación de varios tramos comprendidos entre Tablate y Vélez de Benaudalla.

Las obras más importantes que se realizan son:

Puente de Izbor. - En Junio de 1.859, se redacta un "Proyecto de puente de piedra que debe construirse sobre el río Izbor".⁴²⁷

Existe, antes de la construcción de este puente, un puente antiguo en el

⁴²⁶ Legajo 375-1º.

⁴²⁷ Legajo 377. Proyecto de un puente de piedra que debe construirse sobre el río Izbor en la carretera de 1º orden de Granada a Motril. Ingeniero D. Juan de la Cruz Fuentes. Año 1.859.

emplazamiento elegido, que parece haber sido construido a finales del s.XVIII y que solo sirve para el paso de la arriería, sin que pueda servir para otra cosa, atendiendo su baja situación y mala fábrica. La nueva construcción, más que un puente, es un gran viaducto, toda vez que la luz que necesita es enorme aún con las mayores avenidas. Se trata de construir un arco de 1/2 punto de 23 m de luz y 3 arcos, también de 1/2 punto, de 7,17 m de luz cada uno.

El puente fue recibido provisionalmente el 30 de Agosto de 1.862.

Túnel de Izbor. - En el año 1.854, se segregó del proyecto general el del túnel de Izbor para que se pudieran estudiar las soluciones de faldeo del Puntal de Izbor y del túnel. No se estudió nueva solución para el túnel y en Enero de 1.861 se adjudicó el proyecto incluido en el general redactado por el Ingeniero Contreras. La liquidación se aprobó en Marzo de 1.865.

Puente sobre el río Guadalfeo. - El proyecto de este puente fue aprobado por R.O. de 15 de Agosto de 1.853. Las obras se comenzaron en 1.859. En Agosto de este año hubo una crecida excepcional que produjo importantes daños en la cimentación. El Acta de recepción provisional se firmó el 30 de Agosto de 1.862.

Túnel de la Gorgoracha. - Por R.O. de 12 de Agosto de 1.858 se mandó reformar el paso de la Gorgoracha y se proyectó un túnel que se adjudicó en Diciembre de 1.858. La liquidación se aprobó el 22 de Agosto de 1.861.

Puente de Durcal. - Al practicar las excavaciones para los cimientos se vio la necesidad de profundizar las zanjas y practicar agotamientos. Los excesos de la cimentación se aprobaron en 1.856. En 1.858 se aumentó la altura del puente para suavizar las rampas. El 11 de Octubre de 1.858 se recepcionó el puente junto con sus avenidas.

Puente de Tablate. - Cuando se efectuó el replanteo del puente se incrementó la luz del arco de 60 a 70 pies. Se recepcionó provisionalmente el 20 de Agosto de 1.859.

El Informe del Inspector D. Francisco Lagasca⁴²⁸ nos permite conocer la situación de la carretera en Noviembre de 1.867. Esta situación es:

- Completamente construida: 54,813 Km
- Explanada sin afirmar: 4,119 Km
- Sin explanar: 10,126 Km

De los 10,126 Km sin explanar, 4,1 Km corresponden a la parte comprendida entre Armilla y Alhama que se recorre con un camino habilitado; el resto corresponde a los accesos al puente del Guadalfeo.

Están aún sin definir las obras de los barrancos de Torrente y del Pleito. La gran cantidad de acarreo que arrastran en las avenidas aconsejan construir puentes con pocos apoyos.

⁴²⁸ Legajo 380-2º. Carretera de Granada a Motril. "Informe sobre el estado actual de las obras de dicha carretera" por el Inspector de 2ª clase D. Francisco Lagasca. Año 1.867.

CUADRO V - 1.3.-

FECHAS DE TERMINACIÓN DE LA CARRETERA DE GRANADA A MOTRIL

| SECCIÓN / TROZOS | FECHA DEL PROYECTO | FECHA DE COMIENZO / TERMINACIÓN |
|-----------------------------|--------------------|------------------------------------|
| Trabajos por Administración | | 1.830/1.849 |
| Proyecto general | 1.850 | |
| Trozo 1º: Granada-Tablate | 1.850 | 1.850/1.857 |
| Tramo: Armilla-Alhendín | 1.867 | -- |
| Trozo Tablate-Motril | 1.860 | 1.851-1.862 |
| Puente de Ízbor | 1.859 | 1.861/1.862 |
| Túnel de Ízbor | 1.850 | 1.861/1.863 |
| Túnel de la Gorgoracha | 1.858 | 1.858/1.859 |
| Puente de Dúrcal | 1.850 | 1.856/1.858 |
| Puente de Tablate | 1.850 | 1.856/1.859 |

CUADRO VI - 7

SITUACIÓN DE LAS CARRETERAS DEL VALLE DE LECRÍN-ALPUJARRA-LA COSTA.-

CARRETERAS DEL ESTADO.-

Carreteras de 2º orden.-

- **Málaga a Almería, por Torrox, Nerja, Almuñecar, Motril, Albuñol y Adra.**

| | |
|---|--|
| Límite de Almería a Castell de Ferro. | 8,327 Km (Construidos) 7,766 Km (En construcción) |
| De Castell de Ferro a Calahonda | 9,582 Km (Construidos) |
| Travesía de Calahonda. | 0,200 Km (En construcción) |
| Calahonda al faro de Sacratif. | 5,627 Km (Construidos) |
| Del faro de Sacratif a Salobreña. | 12,979 Km (En construcción) |
| Salobreña al barranco de Cantarriján, límite de Málaga. | 36,000 Km (Construidos) |

Carreteras de 3º orden.-

- **Laujar a Órgiva, por Ugijar.**

7,900 Km (Construidos)
12,919 Km (En construcción)
17,292 Km (En estudio)
22,789 Km (Sin estudiar)

- **Ugijar a Adra, por Berja.**

7,764 Km (Construidos)

- **Tablate a Albuñol, por Órgiva, a la de Málaga a Almería.**

| | |
|--|--|
| Venta de las Angustias (Granada a Motril) a Lanjarón. | 7,000 Km (Construido) |
| Travesía de Lanjarón. | 1,130 Km (En construcción) |
| Lanjarón a los cortijos bajos de Albuñol. | 56,378 Km (Construidos) |
| Del punto anterior a la carretera de Málaga a Almería. | 5,000 Km (Sin estudiar) |
| - Albuñol a Ugijar. | |
| Albuñol a la venta del Tarugo. | 17,514 Km (En construcción) |
| Venta del Tarugo a Ugijar. | 20,000 Km (Sin estudiar) |
| - Ugijar a la estación de la Calahorra (ff.cc. de Linares a Almería). | |
| De Mecina Alfahor (empalme con la de Laujar a Órgiva) a Aldeire. | 6,000 Km (En construcción) 30,000 Km (En proy. aprobado) |
| Aldeire a la estación de La Calahorra | 3,515 Km (Construidos) 1,000 Km (En construcción) 5,500 Km (En proy. aprobado) |
| - Turón a Berja, por Beninar | |
| Límite de Almería a Turón. | 25,000 Km (Sin estudiar) |
| - Turón a la de Laujar a Órgiva, por Murtas y los términos de Jorairatar y Cadiar. | 50,000 (Sin estudiar) |
| - De la de Turón a la de Laujar a Órgiva a la de Tablate a Albuñol.⁷⁰¹ | 15,431 Km (En proy. aprobado) 15,000 Km (Sin estudiar) |
| - De la de Turón a la de Laujar a Órgiva (término de Cadiar) a la de Tablate a Albuñol, cuesta de los Tablones, pasando por Torvizcón, término de Alcázar, y por el puerto de Jubiley, siguiendo la margen izquierda del río Guadalfeo. | 7,319 Km (En construcción) 8,111 Km (En proy. aprobado) 19,570 Km (En estudio) |

⁷⁰¹ Esta carretera no aparece en 1.917.

| | |
|---|--|
| - Júbar (Ugijar a la estación de la Calahorra) a Laroles. ⁷⁰² | 8,000 Km (Sin estudiar). |
| - Haza Larga (término de Fregenite) a Castell de Ferro , por Lujar y Gualchos. | 20,000 Km (Sin estudiar). |
| - Nigüelas a la de Granada a Motril. | 1,432 Km (Construidos) |
| - Talará a Almuñecar , por Melegís, Restábal, Pinos y los Guájares. | |
| De la de Granada a Motril a Pinos del Valle. | 9,728 Km (Construidos) |
| Pinos del Valle a la venta de la Cebada. | 7,691 Km (En proy. aprobado) |
| Venta de la Cebada a Guajar Faragüit. | 8,800 Km (En proy. aprobado) |
| De Guajar a Almuñecar. | 33,065 Km (Sin estudiar) |
| - Del puente sobre el río Guadalfeo (en Órgiva) a Vélez-Benaudalla (Granada a Motril) por la falda de la sierra de Lújar | 5,562 Km (Construido) 6,988 Km (En construcción) |
| Caminos vecinales.- | |
| - Motril a Garnatilla | 3,636 Km (Construido) 4,694 Km (En construcción) ⁷⁰³ |
| - Polopos a Haza del Lino ⁷⁰⁴ | 4,684 Km (Construido) |
| - Vélez de Benaudalla a Guájar | 3,725 Km (Construido) ⁷⁰⁵ |

⁷⁰² No aparece en 1.917.

⁷⁰³ No aparece en 1.917.

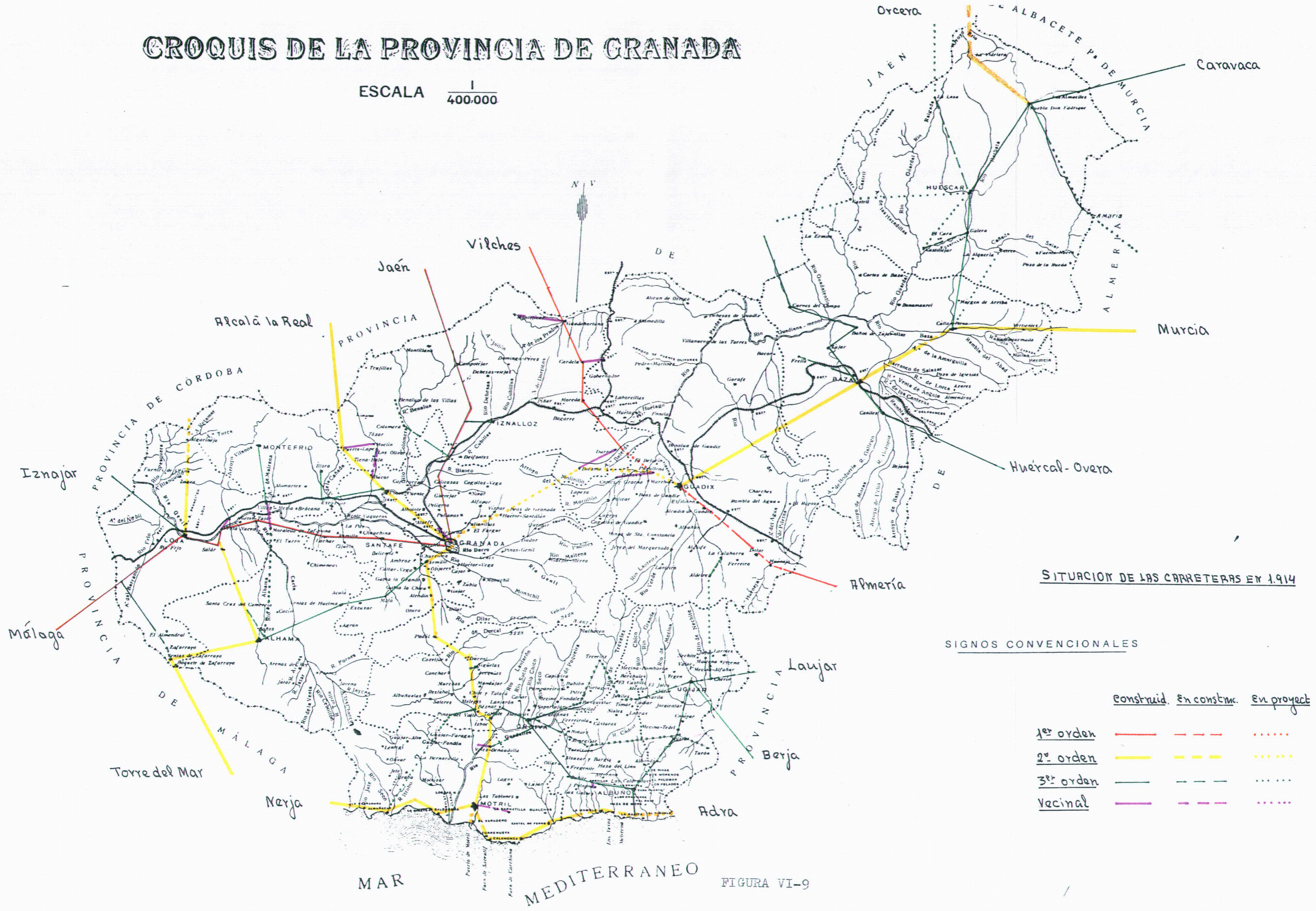
⁷⁰⁴ Haza del Trigo en realidad.

⁷⁰⁵ Trozo entre Vélez y La Bernadilla.

La Figura VI-8 es el Mapa de la provincia de Granada en 1.907, que coincide prácticamente con el estado de las carreteras construidas en 1.914. En la Figura VI-9 se recogen las carreteras de los cuadros VI-1 a VI-7.

CROQUIS DE LA PROVINCIA DE GRANADA

ESCALA $\frac{1}{400.000}$



SITUACION DE LAS CARRETERAS EN 1.914

SIGNOS CONVENCIONALES

| | construid. | En constm. | En proyect |
|-----------------------|------------|------------|------------|
| 1 ^{er} orden | — | - - - | |
| 2 ^o orden | — | - - - | |
| 3 ^o orden | — | - - - | |
| Vicinal | — | - - - | |

FIGURA VI-9

PUENTE SOBRE EL RÍO ALHAMA (1.933)

SITUACIÓN : Carretera de Moraleda de Zafayona a Cómpea (Alhama). Gr-141.

AUTOR : D. José Fernández Castanys.

ÉPOCA : Carretera de 3ª orden de Moraleda de Zafayona a Cómpea. Trozo 5º. Año 1.933. (Legajo 715).

TIPOLOGÍA.-

Se trata de un **puente de hormigón armado** de 3 tramos rectos de 12,35 m de luz cada uno. Las pilas tiene un espesor de 2 m y tajamares circulares aguas arriba y abajo. Los estribos tienen muros en ala.

PUENTE SOBRE EL RÍO GENIL.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril (Granada). N-323.

AUTOR: Desconocido.

ÉPOCA: Árabe (s. XII).

ANTECEDENTES.-

Sus proporciones romanas unidas a la situación vecina de la ciudad de Iliberris y la necesidad de atravesar el río Genil desde antiguo, hacen verosímil la hipótesis de que anteriormente existiera un puente romano en el mismo lugar, sobre cuyos restos se habría construido el actual.

TIPOLOGÍA.-

El puente consta de cinco bóvedas de 7 m de luz con potentes tajamares. Sufrió varias reparaciones, siendo la más importante la llevada a cabo en 1.685 de la que probablemente provengan los actuales tajamares, triangulares, aguas arriba y cilíndricos aguas abajo, coronados con pináculos piramidales y cónicos, respectivamente. Las aceras voladas sobre ménsulas de hormigón, probablemente, sean de principios de siglo XX.

PUENTE SOBRE EL RÍO MONACHIL.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril. N-323.

AUTOR : Desconocido.

ÉPOCA : Camino primitivo de Granada a Motril (Legajo 380 - 1º).

ANTECEDENTES.-

Llamado el **punto del Arzobispo** por haberse construido en 1.792 a expensas del Ilmo. Sr. D. Manuel Moscoso y Peralta, Arzobispo de Granada.

NOTA: Cuando se construyó la carretera general de Granada a Motril, según el proyecto del Ingeniero D. Nicolás Contreras de 1.850, este puente se respetó por encontrarse en buen estado.

PUENTE SOBRE EL RÍO DÚRCAL.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril. N-323.

AUTOR : D. Nicolás Contreras.

ÉPOCA : Carretera general de Granada a Motril. Año 1.850. (Legajo 380-1º).

ANTECEDENTES.-

Existía en el camino de arriería de Granada a la Alpujarra un puente de mampostería de 30 pies de luz, 18 de altura y 57 1/2 de longitud "cuya fábrica y situación tanto para el paso de las aguas cuanto para las avenidas del camino es de lo peor que se puede imaginar". Debido a la pendiente de acceso, a la rampa de salida y al propio puente, el paso era inaccesible hasta para un carruaje con mediana carga".

TIPOLOGÍA.-

El ancho del río Durcal en el punto elegido para la construcción del puente de fábrica es de 371 1/2 pies y este debe ser el ancho del puente. Se elige un puente de fábrica de mampostería, ladrillos y sillería. El puente tiene 7 arcos de 1/2 punto de 30 pies de luz cada uno y la altura hasta la parte inferior del pretil es de 69,75 pies. El puente consta de 9 pilas, 2 estribos y muros de acompañamiento. Todas las pilas y estribos se elevan a un mismo nivel, llevando en su terminación una cornisa. Los arcos tienen 2 pies de espesor y su fábrica es de ladrillo con aristones de sillería. los muros son de mampostería sujeta con pilares y encintados de ladrillos.

PUENTE SOBRE EL BARRANCO DE TABLATE (1.850).-

SITUACIÓN.- Carretera antigua de Granada a Motril. Año 1.850.

AUTOR: D. Nicolás Contreras.

ÉPOCA : Carretera general de Granada a Motril. Año 1.850. (Legajo 380-1º).

ANTECEDENTES.-

El puente que salvaba el barranco de Tablate antes de la construcción del nuevo es muy estrecho con solo 10 pies entre pretilos. Su bóveda es de mampostería con un enchapado de sillería en sus aristones, hallándose toda su fábrica en bastante mal estado y, en particular, los muros que se elevaron después de concluido el puente, a consecuencia de resultar bajo, con objeto de alzar de nuevo el pavimento. Este puente se encuentra situado muy cerca del nuevo.

TIPOLOGÍA.-

El puente es de fábrica con un arco de 1/2 punto de sillería y 4 pies de espesor. Los estribos arrancan de dos salientes de roca que estrechan el cauce, lo que permite que su altura sea solo de 17 y 27 pies, respectivamente. El cauce del arroyo de Tablate se encuentra a 144 pies bajo la rasante. A continuación de los estribos, se establecen muros rectos para sostener los terraplenes. Las caras del puente forman un resalto de 3 pulgadas sobre los paramentos de los muros. Coronan los frentes un cordón de sillería sobre el que descansa el antepecho. Los paramentos de los estribos son de sillería y los frentes sobre los estribos y arcos son de mampostería sujetos en la parte inferior con machones de sillería y en la parte superior con machones de ladrillo.

PUENTE SOBRE EL RÍO ÍZBOR.-

SITUACIÓN.- Carretera de Granada a Motril (término de Ízbor). N-323.

AUTOR : D. Juan de la Cruz Fuentes.

ÉPOCA : Carretera de 1^{er} orden de Granada a Motril. Trozo: Tablate a Motril. Tramo 1^o.
Año 1.860.

ANTECEDENTES.-

En el mismo lugar elegido para la construcción del puente, existe un puente antiguo construido a finales del s.XVIII. La bóveda de 1/2 punto tenía una luz de 16,40 m y su intradós se encontraba a 30,50 m sobre el lecho del río. El puente solo servía para el paso de la arriería. Sirvió como andamio para la construcción del puente nuevo y después se destruyó.

TIPOLOGÍA.-

Puente de fábrica. La obra debería llamarse, más que puente, gran viaducto, toda vez que la luz que necesita es enorme aún con las mayores aguas del río. El puente consta de un arco de 1/2 punto de 23 m de luz y 3 arcos de 1/2 punto de 7,17 m de luz cada uno. Para separar el ámbito del arco grande y de los pequeños, se construyen 3 pilastras de 1,72 m de frente y 0,20 de resalte sobre el paramento. Los espesores de la clave y estribos en el arco grande son: $c = 1,105$ m y $e = 4,313$ m y en los arcos pequeños: $c = 0,68$ m y $e = 2,57$ m. Las pilas de los arcos pequeños tienen un espesor de 1,62 m. El ancho total del puente es de 6,80 m, lo que deja un ancho de 6,00 m para el firme. Los materiales empleados son:

APÉNDICE 2.- INGENIEROS Y SUS OBRAS.-

D. SANTIAGO BAGLIETTO.- (AYUDANTE)

- Anteproyecto de carretera de 2º orden de Loja al Puerto de Torre del Mar. Año 1.858 (Legajo 561).
- Proyecto de carretera provincial de Armilla a Vélez-Málaga por Sedella. Trozo único. Año 1.864 (Legajo 152-2º).

D. ENRIQUE DE CALDAS.-

- Proyecto de carretera de 3ª orden de Puebla de D. Fabrique al límite de la provincia en dirección a Vélez-Blanco. Año 1.866 (Legajo 848).

D. NICOLÁS CONTRERAS.-

- Presupuesto de los cuatro primeros tramos de la carretera de Granada a Motril. Año 1.850. (Legajo 380-1º).

D. FRANCISCO CONTRERAS.-

- Proyecto reformado del trozo 17 de la carretera de 2º orden de Murcia a Granada. Año 1.881. (Legajo 750).

D. FRANCISCO CRISTÓBAL Y PORTAS

- Carretera de 3ª orden de Loja a Alcaucín por Alhama. Trozos, 3º, 4º y 5º. Año 1.864. (Legajo 566).
- Travesía de Loja. Proyecto de una vía que partiendo del puente de S. Francisco en Loja termine en la C/Real. Año 1.866. (Legajo 534).
- Proyecto del camino que conduce desde el puente de la ciudad de Loja a la estación de ferrocarril. Año 1.867. (Legajo 541).
- Carretera de 3ª orden de Loja a Lucena. Año 1.864. (Legajo 871).
- Proyecto de modificación del aprobado para el puente de río Frío en la carretera de 3ª orden de Loja a Lucena. Año 1.867. (Legajo 874).
- Proyecto de emplazamiento antiguo recorrido para el puente de río Frío en la carretera de 3ª orden de Loja a Lucena. Año 1.867. (Legajo 874).
- Carretera de 3ª orden de Rute a Loja por Iznajar. Puente de río Frío. Proyecto de las avenidas. Año 1.867 (Legajo 874).
- Proyecto de un puente de madera para el servicio de la obra y de los andamios para el sondeo. Año 1.876. (Legajo 747).