(21)

DIPUTACION PROVINCIAL DE OVIEDO.

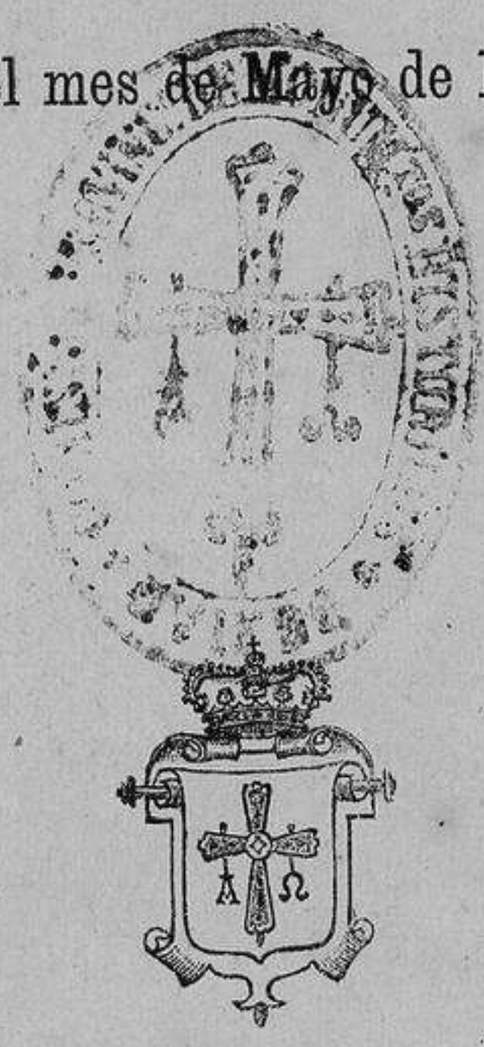
MEMORIA

presentada por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia,

D. FRANCISCO P. CASARIEGO,

despues de la visita de inspeccion girada á las carreteras provinciales

en el mes de Mayo de 1882.



OVIEDO:
IMPRENTA DEL HOSPICIO PROVINCIAL.
1883.

D. Ignacio España y Vilaseca, Abogado de los Ilustres Colegios de Barcelona y Oviedo, Licenciado en Administracion y Secretario de la Excma. Diputacion provincial;

Certifico: Que en la sesion celebrada por la Diputacion en 15 *de Abril de* 1882, *se acordó excitar el celo del Sr. Gobernador para que, por el Ingeniero Jefe de la provincia, se haga la visita de inspeccion á las carreteras provinciales, con arreglo á lo prevenido en el art.* 42 *del Reglamento para la ejecucion de la ley de Carreteras.*

Así resulta de las actas de las citadas sesiones, con referencia á las cuales expido la presente en Oviedo á 20 *de Enero de* 1883.—*Ignacio España.—V.° B.°—El Vicepresidente, Castañon.*

Certifico: Que dada cuenta á la Diputacion de la Memoria redactada por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, por virtud de la visita de inspeccion que giró á las carreteras provinciales en construccion, en sesion de 7 *de Noviembre último acordó, entre otras cosas, ordenar su publicacion en el* Boletin oficial *de la provincia, publicándose además por separado, remitiéndola principalmente á los señores Diputados á Córtes.*

Así resulta del acta con referencia á la cual expido la presente en Oviedo á 20 *de Enero de* 1883.—*Ignacio España.—V.° B.°—El Vicepresidente, Castañon.*

Vis

en e
me
Pre
les,
que
ello
Jefa
le h

truc
cons

Séc
bra
con

OBRAS PÚBLICAS.

CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

PROVINCIA DE OVIEDO.

Visita de inspeccion á las carreteras provinciales en construccion en los dias 13, 15 y 23 de Mayo de 1882.

Para poder cumplir debidamente la mision que con arreglo á lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento para la ejecucion de la Ley de carreteras se me encomendó en 1.º de Mayo por los señores Gobernador de la provincia y Presidente de la Excma. Diputacion de inspeccionar las carreteras provinciales, me he visto obligado á consultar asíduamente al Jefe de aquellas obras que con una amabilidad que de todas veras agradezco, me há prestado para ello toda clase de auxilios proveyéndome de los datos y documentos que esta Jefatura no tiene, como debía tener, y ejecutando cuanta clase de trabajos le he encomendado para el mejor logro de mi deseo.

Por sus indicaciones he sabido que la Excma. Diputacion tenía en construccion algunas obras de que no tenía noticia, enterándome de las que hay construidas en algunas carreteras.

Voy á ocuparme desde luego con todo detenimiento de cada una de las tres Secciones de carretera que se hallan en construccion y diré solo breves palabras acerca de las que tienen obras paralizadas ó se hallen en estado de conservacion.

P

de la
dar
vinc
lla p
sien
ento
por
cons
la e
ordi
en 2
Losa
pese
de
pues
puta
hecl
del
obra
de
trab
proy
otra
pue
de

CARRETERA DE SANTULLANO,

POR CABAÑAQUINTA Y COLLANZO.

AL PUERTO DE SAN ISIDRO.

SECCION DE SANTULLANO Á SANTA CRUZ.

Esta carretera se halla designada con el número 1 de la zona central en el plan de las provinciales, aprobado por Real decreto de 14 de Febrero de 1879, debiendo dar la preferencia en su construccion á la parte de Santullano á Collanzo.

En 20 de Octubre de 1879 se redactó por el entonces Jefe de Obras públicas provinciales el proyecto de la Seccion de Santullano á Santa Cruz, comprendido en aquella parte, que fué aprobado, prévio informe de esta Jefatura, en 30 de Enero de 1880, siendo este el único detalle que posee respecto á esta Seccion de carretera, pues desde entonces no ha mediado acerca de ella ninguna comunicacion oficial, y no la consta por consiguiente ni la fecha de su subasta, ni la del principio de su construccion.

La longitud de esta Seccion de carretera se calculó en 3.658,31 metros y debía construirse con un ancho de seis metros, mediante un costo de 109.723,25 pesetas, la ejecucion material y de 126.181,73 con el aumento del 15 por 100 que se agrega ordinariamente para verificar las contratas.

De los datos que actualmente he recogido resulta que esta Seccion fué subastada en 29 de Marzo de 1880 y adjudicada en 20 de Mayo siguiente á D. Juan Antonio Losa, vecino de Mieres, que se comprometió á construirla por la cantidad de 100.945 pesetas, obteniéndose por consiguiente en el remate una baja del 20 por 100.

El plazo de ejecucion de las obras de esta carretera es indeterminado, pues depende de las consignaciones que la Excma. Diputacion provincial haga figurar en sus presupuestos; pero puede rescindirse por el contratista el contrato si la anualidad que la Diputacion determine es menor de 15.000 pesetas.

Las obras dieron principio en 14 de Junio de 1880 sin que me conste que se hubiese hecho ni aprobado el replanteo prevenido especialmente en las condiciones particulares del contrato, si bien tengo á la vista datos fehacientes de aquel acto.

En el dia que hice mi visita puede decirse se hallaban totalmente terminadas las obras de la parte desde el perfil 1 al 69, incluso el puente de Figaredo, en una longitud de 1.364,52 metros, siendo esta la única extension en que se han desarrollado los trabajos.

Examinado el trazado ejecutado se vé que difiere muy poco del consignado en el proyecto. Se ha suprimido la curva 3: se han sustituido las alineaciones 30 y 31 por otras algo más ceñidas á la ladera y se ha elevado un metro la altura de la rasante del puente de Figaredo, dejando al 3 por 100 la rasante de acceso al puente en vez de la de 0,028 del proyecto.

Estas modificaciones son aceptables pues la primera mejora la travesía de Santullano

y la segunda disminuye los movimientos de tierras, que aumenta la tercera por la conveniencia de dar más desagüe al puente de Figaredo.

Las obras hechas exceden en conjunto de las proyectadas y con objeto de compararlas se ha hecho de ellas una valoracion extractando del proyecto las que se refieren á la misma longitud de carretera.

El volúmen de las excavaciones efectuadas es de 5.756,21 metros cúbicos y el del proyecto 8.428,53, por cuya causa disminuye notablemente la valoracion de ellas aun cuando algunos desmontes tienen clasificacion superior á la del presupuesto.

Los terraplenes en cambio han aumentado algun tanto en volúmen y valoracion á causa de la mayor elevacion dada al puente de Figaredo.

En el importe de apertura de caja y cunetas no puede haber diferencia sensible entre el proyecto y la obra ejecutada y por eso suponemos á aquel igual el de esta sin necesidad de deducir otro punto de comparacion.

El proyecto comprendía en este trayecto tres tramos de muro entre los perfiles 1 y 16, 17 y 19, y 23 al 32, con más los cuatro correspondientes á las avenidas del puente de Figaredo. Los perfiles del replanteo indicaron desde luego la necesidad de que no hubiese interrupcion ninguna entre dichos tramos y de que se prolongase el tercero hasta el perfil 36 y que se agregase otro entre los perfiles 39 y 43.

Aun con estas adiciones no hubiera sido posible llegar á los volúmenes que han resultado para estos muros si las hipótesis del proyecto se hubieran realizado; pero ha habido que darles mucha más altura que la proyectada y una mayor profundidad de excavacion para cimentarlos en terreno firme.

Los volúmenes del proyecto y de la obra ejecutada son:

	PROYECTO. — *Metros cúbicos.*	OBRA EJECUTADA. — *Metros cúbicos.*
Excavaciones.	425,203	3.337,494
Macizos.	735,708	3.746,893

De estos volúmenes pertenecen á las avenidas del puente de Figaredo 153,614 y 598,068 respectivamente al proyecto y á la obra ejecutada, resultando en definitiva para los muros un aumento de mampostería de 2.566,731 metros cúbicos que se esplica por la causa ántes dicha y algo por un pequeño aumento de espesores que se dió á la Seccion de los muros por un incidente acaecido al principio de la construccion.

En Enero de 1881 ocurrió la caida de una línea de muro de 16 metros de longitud, entre los perfiles 13 y 14, resintiéndose al mismo tiempo 18 metros por uno y otro lado. El Jefe de obras públicas provinciales dió conocimiento del hecho á la Diputacion, manifestando que lo atribuia á que el muro no habia sido construido con los espesores suficientes y agregaba que «en su primera visita á las obras de la citada Seccion, en 4 de Setiembre de 1880, habia observado que entre los perfiles 10 y 15 no se habian dado al muro los espesores con arreglo á condiciones reconociendo por causa una mala interpretacion de parte del contratista, toda vez que la disminucion de espesores, segun la Seccion que había adoptado era contraida á sus intereses.»

En vista de lo acaecido reiteró el cumplimiento del pliego de condiciones y remitió al contratista, en 7 del mismo Setiembre, una Seccion trasversal con arreglo á la cual debian continuar los muros que no difería esencialmente de la consignada en el proyecto.

El Jefe de obras provinciales que reemplazó al que reconoció el muro en cuestion y que ordenó su reconstruccion lo hizo fijando una Seccion de algo mayores espesores pensando que la del proyecto era insuficiente para resistir la presion á que estaban sujetos y con arreglo á ella se reconstruyó la extension de 34 metros del muro citado, los 205,36 metros lineales entre los perfiles 33 y 43 y la parte comprendida entre los 1 y 8, componiendo en total una longitud de 320,80 metros.

A la verdad yo creo que hubiera podido pasarse sin este aumento de espesor, pues considero que la Seccion del proyecto es suficiente para conseguir la resistencia que los muros deben tener; pero puede aceptarse por que el gasto originado es muy pequeño, pues solo produce 0,379 de aumento de volúmen por metro lineal y aumenta las garantías de seguridad. En mi juicio y por el reconocimiento que del terreno he hecho, la caida del muro fué debida á una muy somera cimentacion y quizá á algun defecto de construccion.

La diferencia entre la valoracion de los muros, que habrá, sin embargo, que rectificar en su dia, y el importe del presupuesto asciende á 33.126,71 pesetas.

Las obras de caños y tajeas que eran 8 en el proyecto se han convertido en 18 en la construccion. Muchas de ellas, más que desagües necesarios son precisas para dar paso á las aguas de riego y respetar servicios establecidos, que son muchos por la importancia del terreno que se atraviesa. La valoracion de estas obras ha aumentado por consiguiente.

Tambien ha duplicado el valor de la alcantarilla sobre el cauce del molino de Figaredo porque su importancia y accesorios han crecido á causa de la mayor altura que se le ha dado por su proximidad al puente.

El puente tambien ha aumentado aunque poco, por la mayor elevacion que se le ha dado.

El afirmado no ha procedido todo del lecho del rio como se proponia y ha tenido que acudirse á canteras para su extraccion.

Tambien han aumentado algun tanto las obras accesorias exigidas por las necesidades de la riqueza de la localidad que se atraviesa y por la proximidad de la carretera al pueblo de Figaredo.

En resúmen, las obras ejecutadas comparadas con el proyecto dan los resultados siguientes:

		OBRAS EJECUTADAS. — *Pesetas cts*	PROYECTO. — *Pesetas cts.*
EXPLANACION....	Excavaciones....	5.752,28	8.215,07
	Terraplenes.....	5.814,54	4.634,67
	Caja y cunetas....	1.301,39	1.301,39
OBRAS DE FÁBRICA.	Muros.....	41.513,56	8.385,85
	Pretiles.....	1.887,17	1.990,92
	Caños y tajeas....	3.273,95	2.180,47
	Alcantarillas.....	1.783,37	977,32
	Puente.....	14.628,52	12,271,17
	Afirmado.....	6.715,37	5.293,56
	Obras accesorias..	5.487,21	4.340,00
	TOTAL.....	88.216,21	49.590,42

Hay pues un aumento de gasto, sin perjuicio, como ántes hemos dicho, de rectificaciones posteriores, que asciende á 38.625,79 pesetas, que como hemos visto depende

principalmente de los muros construidos justificados por la naturaleza del terreno en que se han tenido que fundar.

Este aumento constituiría un presupuesto adicional sino hubiese probalidades de disminuir su importe en la parte de obra que falta por ejecutar que es de una construccion sumamente fácil y cuyo replanteo debemos recomendar se haga con esmero en la mira de compensar el gasto hasta hoy efectuado.

Se ha abonado al contratista hasta la fecha la cantidad de 70.729,57 pesetas y debe debérsele aproximadamente la cantidad de 12.429,35 pesetas, segun el resultado de la medicion que hemos consultado y á la que nos hemos referido.

Las obras ejecutadas, excepto el puente de Figaredo, cuya construccion es muy esmerada y digna de encomio, dejan algo que desear en los afirmados, cuyos espesores he encontrado escasos y gruesos los machaqueos: supongo que estos defectos se habrán corregido despues de mi visita.

El aspecto de algunos muros acusa en algunos tramos una construccion que si bien no puede rechazarse tampoco puede considerarse como esmerada.

CARRETERA

DE

LA PLAZA DE TEVERGA Á CARANGA.

SECCION DE CARANGA Á PEÑA DE OLIZ.

Esta carretera se halla designada con el número 2, de la Zona Central, en el plan de las provinciales aprobado por Real Decreto de 14 de Febrero de 1879.

Segun la primera prescripcion de dicho Real decreto no podía intentarse la construccion de esta carretera hasta que se hubiese terminado la de Santullano al puerto de S. Isidro, clasificada con el número 1.º en aquel plan; pero la Direccion general de Obras públicas la autorizó en 25 de Noviembre de 1879, á fin de contribuir con ella al alivio de la miseria que existía en el concejo que debía atravesar.

Con esta autorizacion se formuló en 28 de Abril de 1880 el proyecto correspondiente á la Seccion de Caranga á Peña de Oliz aprovechando para su direccion y traza un antiguo proyecto de camino vecinal que existía en los archivos de la Excma. Diputacion provincial.

El nuevo proyecto se redactó con arreglo á los formularios vigentes y se rehizo su presupuesto dando á las explanaciones un ancho de 5 metros que realmente debe considerarse como el mínimo que deben tener esta clase de comunicaciones.

Prévio informe de esta Jefatura, el proyecto fué aprobado por la Excma. Diputacion provincial en 5 de Julio de 1880, autorizando al Jefe de Obras públicas provinciales para que redactase el pliego de condiciones particulares para anunciar en su dia la correspondiente subasta.

Este pliego de condiciones que con motivo de este informe me ha sido conocido establece ciertas cláusulas que conviene mencionar:

«4.ª Se dará principio á la ejecucion de las obras desde el momento en que se halle hecho y *aprobado* el replanteo de un kilómetro cuando menos y expropiado los terrenos necesarios.

Las obras que se ejecuten anualmente serán en la cantidad necesaria á consumir el crédito votado y aprobado para cada año económico en el presupuesto de la provincia deducidos los gastos de expropiacion.

7.ª El contratista podrá desarrollar los trabajos en mayor escala que la necesaria para consumir los créditos indicados, entendiéndose que este exceso no será pagado en modo alguno hasta que la Diputacion provincial haya votado los recursos necesarios en sus presupuestos y se halle en estos aprobados.

8.ª No debiendo invertirse anualmente en las obras mayor cantidad que la consignada en el presupuesto de la Diputacion para la carretera de que se trata, con las deducciones dichas, el plazo de ejecucion de las mismas queda indeterminado.

9.ª Si la Diputacion provincial no consignase en alguno de los años que pueda durar la construccion de la carretera, cantidad alguna para este servicio, ó si esta fuera menor de 15.000 pesetas, el contratista tendrá derecho á rescision de contrato.....»

La longitud de esta Seccion de carretera se calculó en 3.449,40 metros y se supuso que había de costar 205.842,87 pesetas en su ejecucion material y 236.719,28 con el aumento del 15 por 100 con que debía sacarse á la subasta que se celebró en 30 de Setiembre de 1880.

Esta fué adjudicada en 5 de Noviembre del mismo año á D. Ramon Diaz Blanco, que se comprometió á ejecutar las obras por la cantidad de 179.906,00 pesetas habiéndose obtenido una baja total de 56.813,28 pesetas que representa una parcial del 24 por 100.

Segun los datos que actualmente me ha suministrado el Jefe de Obras públicas provinciales el replanteo de las obras dió principio en 27 de Febrero de 1881, y se extendió su acta en 25 de Abril del mismo año; pero las obras empezaron á ejecutarse en 7 de Marzo sin que al parecer, exisiiese la prévia aprobacion de dicho replanteo.

En efecto, en 4 de Julio me remitió el Sr. Vice-presidente de la Excma. Diputacion unos documentos que constituian un *replanteo provisional*, manifestándome que teniendo en cuenta, segun comunicacion del Jefe de Obras públicas provinciales, que habia diferencias entre el replanteo y traza del proyecto informase si procedia la aprobacion de aquel tal como había sido realizado.

En respetuosa comunicacion hice observar á aquella alta Corporacion que en la forma en que se presentaban aquellos documentos era imposible informar si dicho replanteo era aprobable. «Parece, decía además, que los documentos presentados se hallan bien redactados y es de presumir que el Jefe de Obras públicas provinciales que los suscribe haya tenido poderosas razones para variar el proyecto en los sitios en que la traza actual no coincide con la primitiva; pero yo no puedo juzgar estas razones por que no se explican en ninguna parte y ni se dá sobre ningun documento el más pequeño detalle. Insisto, sin embargo, en suponer que el replanteo se habrá hecho con leal saber y entender; pero esto no obsta para cumplir el pliego de condiciones generales de 10 de Julio de 1861 (ya he dicho antes que no conocía entonces las condiciones particulares de esta contrata) y para que el Jefe de Obras públicas provinciales hubiera dado las explicaciones necesarias, al tenor de lo dispuesto en el artículo 50 de dicho Real Decreto, para que esa Excma. Corporacion ó el contratista, que parece que existe, aunque de ello no tengo conocimiento, pudieran resolver lo que fuese más conveniente.

Voy á terminar haciendo un ruego á esa Excma. Diputacion. Si se ha de cumplir lo dispueslo en las leyes de Obras públicas y carreteras, y esta Jefactura ha tener en las obras provinciales la intervencion que las disposiciones vigentes la asignan, es preciso que se cumplan con todo rigor los preceptos mandados observar, pues que no de otra manera podrá tener el conocimiento debido de los diversos asuntos é informar en tiempo oportuno como corresponda.

Muéveme á expresarme así algunos hechos que seguramente no habrán pasado desapercibidos á esa Excma. Corporacion; y en lo que á este asunto atañe, la consideracion de que ni se me ha indicado como y cuando se haya verificado la contrata de la carretera, y lo que es mas grave aún la de que se haya prescindido de la aprobacion del replanteo para empezar las obras, contraviniendo á lo terminantemente dispuesto en las órdenes del servicio de Obras públicas.»

Hago gracia á los que esto hayan de leer de la contestacion que la Comision provincial dió á mi comunicacion y de la réplica con que yo respondí; basta indicar que

manifesté de nuevo que carecía de los datos necesarios para llenar debidamente cerca de las obras provinciales la mision que las leyes del particular me conferían y sobre ello no insisto por que es suficiente para convencerse tomar nota de lo que ya llevo apuntado y apuntaré aun en este escrito.

Las obras, sin embargo de lo dicho, continuaron hasta el punto de que hoy pueden considerarse como terminadas todas las explanaciones y muros de sostenimiento, faltando solo dar la última mano de refinos y limpieza de desprendimientos.

No me consta que para ello se haya dado cuenta del *replanteo definitivo*, para el que indudablemente debía servir de base el provisional.

Realmente el replanteo fué definitivo excepto para pasos determinados comprendidos entre los perfiles 54 y 55, 73 y 74, 89 y 96, y 108 al 118 en que el terreno presentaba dificultades para ser recorrido por el punto en que debiera pasar la traza del eje de la carretera y en donde era difícil tomar su relieve natural; pero el seguimiento que entre los citados puntos se hizo fué suficiente para que al tiempo de la ejecucion pudiera establecerse definitivamente la carretera adaptando al terreno las alineaciones más convenientes á su configuracion.

En la visita que he hecho á las obras he tenido el gusto de ver confirmadas las apreciaciones que sobre el replanteo había hecho en mi comunicacion antes citada y téngolo hoy al manifestar que he visto llevados con escrupulosidad los datos de ejecucion de las obras en aquellos puntos en que el replanteo no había podido hacerse y que por consiguiente hay seguridad hasta donde puede tenerse en esta clase de asuntos, de que se ha abonado con exactitud la obra verdaderamente ejecutada.

Ocupándome del replanteo verificado debo decir que con él se ha aumentado la bondad del camino proyectado, lo cual ha de producir necesariamente los consiguientes excesos de obra. La longitud del proyecto se ha reducido á 3.385,90 metros, disminuyéndole en 103,50 metros. El número de alineaciones se ha disminuido de 79 á 69 y á la pendiente general del trazado se le ha dado mucha más uniformidad.

Es de sentir, en cierto modo, que las indicaciones del proyecto, cuya exactitud es atendible, no se haya seguido con alguna mayor sujecion. De este modo y aprovechando tambien las circunstancias se hubiera podido evitar el muro y gran parte del terraplen entre los perfiles 8 y 17, de los que, el primero, es en parte necesario sólo para evitar enterrar la capilla de San Mamés. Tambien hubiera podido evitarse ó por lo menos disminuirse considerablemente el de los 35-42, á espensas de un desmonte en tierra y piedra en su mayor parte y quizás lo mismo el de los perfiles 47 y 54 buscando mejor compensacion en los movimientos de tierra. Tal vez tambien hubiera podido disminuirse el desmonte de gran cota de los perfiles 71-4.º al 71-7.º ciñéndose algun tanto más al terreno ó elevando la rasante de la explanacion.

En una palabra hubiera sido conveniente, que sin perjuicio del trazado que siempre sería bueno, pues no tiene ninguna pendiente que exceda de 0,036, se hubiera procurado disminuir todo lo posible la cantidad de obra necesaria como he aconsejado que se haga aprovechando los muros viejos que existen en el camino antiguo desde el perfil 126 en adelante.

En 30 de Junio pasado se hallaban terminadas todas las obras de explanacion de la carretera, excepto pequeñas partes de los entre-perfiles 118-124 y 128-146; todas las obras de fábrica á excepcion de algunos pretiles de muros, una tajea en el perfil 160, una alcantarilla en el perfil 74, la madera del puente Caranga y la totalidad del puente de Teverga. En afirmado y conservacion nada hay aun hecho; pero están construidas muchas obras accesorias que han sido de absoluta necesidad.

Para comparar la obra ejecutada con el proyecto el Jefe de Obras públicas provin-

ciales ha tenido la complacencia de formar, á mi ruego, una medicion general de los trabajos terminados y de la cual vamos á dar un ligero resúmen.

Los desmontes ejecutados representan un volúmen de 30.630,51 metros cúbicos al cual agregando los que faltan por ejecutar, que se aprecian en 1.640,95, se obtiene un total de 32.271,46 metros cúbicos y como el proyecto comprendía solo 30.255,27 resulta un aumento de excavacion de 2.016,19 metros, diferencia que aumenta considerablemente si se tiene en cuenta que 10.000 metros cúbicos de terreno de tránsito del proyecto, calculados con un tendido talud, pasan, en la medicion á que me refiero y que sin duda debe ser rectificada, á formar parte de las rocas duras cuyo talud es muy rígido.

Esto unido á la disminucion que en los terraplanes se nota, confirman que hubiera sido de desear una mayor sujecion del replanteo al terreno para que la obra ejecutada no diferiese tanto del proyecto.

La valoracion de los desmontes hechos se hace ascender á 90.074,11 pesetas mayor en 23.254,64 que la del proyecto debido á la diferente clasificacion de los terrenos y que en su dia deberá estudiarse detenidamente para acomodar á la ejecucion la definicion que el pliego de condiciones dá de cada clase de excavaciones, pues se concibe difícilmente que solo resulten 2.000 metros en terrenos de tránsito cuando el proyecto fijaba once mil y que no haya en la obra ejecutada ningun desmonte en roca blanda.

Se han ejecutado 21 tramos de muro de sostenimiento que arrojan un volúmen de mampostería 3.656,40 metros cúbicos y no parece que hay necesidad de construír más. El proyecto admitía la construccion de 26 tramos con un total volúmen de 5.269,50 metros. Hay, pues, tambien aumento notable en el volúmen de muros que no puede obedecer á más causas que las antes indicadas.

La valoracion de estos muros no alcanza, sin embargo, á la cifra del presupuesto, porque el proyecto supone que toda la piedra necesaria para su construccion debería proceder de canteras con una distancia de trasporte de 400 metros y en su mayor parte ha provenido de los desmontes de la explanacion con lo cual el precio de la unidad que era 10,24 pesetas ha sufrido notable disminucion.

Solo se han construido 150 metros lineales de pretil y su valoracion disminuye un poco sobre el importe que les asignaba el proyecto porque ha sido menor la distancia de trasporte que el material ha recorrido.

De las 15 tajeas cuya construccion indica el proyecto solo se han ejecutado 13; falta por ejecutar una y la otra parece que debe ser reemplazada por una alcantarilla. La valoracion de estas tajeas no altera sensiblemente el importe del presupuesto.

De los dos puentes que deben construirse para esta carretera solo se han ejecutado obras en el de Caranga cuyos estribos y pila se hallan totalmente terminadas, habiéndose introducido para la pila una variacion que, al parecer, ha sido autorizada por la Excelentísima Diputacion en 4 de Octubre de 1881.

Segun el proyecto el tramo de madera del puente debía apoyarse en estribos de fábrica y en una palizada intermedia de madera. Esta palizada ha sido reemplazada sábiamente por una pila tambien de fábrica. Tanto esta como los estribos han costado 7.470,07 pesetas, y como las partes análogas del proyecto se presuponían con un valor de 6.563,70 pesetas, ha habido por este concepto un aumento de 906,37 á más de los gastos que por administracion se han hecho para fundacion de la pila y que, segun notas que me han suministrado, ascienden á la cantidad de 1.577,48 pesetas.

Entre las obras accesorias solo se han construido algunas para variaciones de cauces y para rampas de servicio con aumento de valoracion sobre las similares del proyecto.

En resúmen, la valoracion de la obra ejecutada que en su dia deberá ser ratificada ó modificada, da el resultado siguiente en comparacion con el proyecto:

		OBRA EJECUTADA. — *Pesetas.*	PROYECTO. — *Pesetas.*
EXPLANACION.....	Excavaciones.	90.074,11	66.819,47
	Terraplenes, etc., etc.. . .	10.196,22	12.748,45
OBRA DE FÁBRICA..	Muros.	55.061,58	58.106,14
	Pretiles..	284,70	307,20
	11 tajeas.	2.591,52	2.591,52
	Parte del puente de Caranga.	7.470,07	6.563,70
OBRAS ACCESORIAS.	Rectificacion de cáuces. . .	726,34	100,00
	Rampas de servidumbre.. .	593,73	200,00
	TOTAL.	166.998,27	147.436,48

Es decir, que las obras ejecutadas hasta la fecha han costado 19.561,79 pesetas más que las análogas del proyecto y esta partida debería formar desde luego un presupuesto adicional, si las obras que faltan por ejecutar costasen lo que supone el presupuesto ó no enjugasen este déficit.

Segun un avance que se ha hecho de la valoracion de la obra que falta ejecutar, será preciso invertir en la terminacion de las obras lo siguiente:

	Pesetas.
En explanaciones.	11.444,78
En obras de fábrica	22.135,74
En afirmado	18.624,49
En obras accesorias.	2.200,00
En conservacion y acopios. . . .	5.220,00
TOTAL.	59.625,01

que agregado al valor de las obras ejecutadas y restado del primitivo presupuesto de ejecucion material produce una diferencia de 20.780,41 que será en definitiva, aumentado con el 15 por 100 el presupuesto adicional al de la actual contrata.

Nosotros creemos que una nueva revision de la medicion efectuada en la actualidad y un espíritu de economía bien entendido en lo que falta por ejecutar, pueden hacer desaparecer ó por lo menos aminorar mucho el importe de este adicional presupuesto.

Parece que hasta la fecha se ha acreditado solo al contratista un líquido de 113.047 pesetas, debiéndosele por consiguiente unas 18.000 pesetas.

Las obras ejecutadas me han parecido dignas de elogio y si bien hay algunos ligerísimos defectos, que se corregirán, y algunos muros presentan un aspecto exterior poco agradable á causa de la calidad del material con que han sido construidos, considero que el pliego de condiciones ha sido bien interpretado.

CARRETERA DE BELEÑO

Á LA DEL ESTADO DE SAHAGUN

Á ARRIONDAS POR SELLAÑO.

SECCION DE PUENTE DE LOS GRAZOS Á SELLAÑO.

Esta carretera se halla designada con el número 1.º de las de la zona Oriental, en el plan de las provinciales aprobado por Real decreto de 14 de Febrero de 1879.

El deseo de acelerar su construccion hizo aceptar un proyecto del Ayudante D. Pablo Fábrega, formado en 1869 para el camino vecinal de Villar de Huergo á Ventaniella, que fué aprobado por la Diputacion provincial, aunque sin prévio informe de esta Jefatura, en 11 de Julio de 1879, mandando que el ancho de su explanacion, proyectada con 5 metros, pudiera disminuir, pero nunca ser menor de 4 metros, sin cunetas ni pretiles y que las dos capas del afirmado se sustituyesen por una sola del mismo espesor y cuyo tamaño de machaqueo (6 centímetros) fuese el de la primera capa del proyecto.

La longitud de esta Seccion de carretera se calculaba en 7.076 metros y se suponía que había de costar 104.052, 31 pesetas en su ejecucion material y 119.660,15 pesetas con el aumento del 15 por 100 con que debió sacarse á la subasta que se celebró en 12 de Enero de 1880.

Esta fué adjudicada en 16 del mismo mes á D. Eduardo Guisasola que se comprometió á ejecutar las obras por la cantidad de 101.711 pesetas 13 céntimos, habiéndose obtenido una baja total de 17.949,02 pesetas que representa una parcial del 15 por 100.

Este contrato no tenía tiempo determinado para ejercitarse: debía durar lo que la Excma. Diputacion provincial tardase en reunir los fondos necesarios para las obras y el contratista solo podia rescindir su compromiso cuando dicha Diputacion dejase pasar una anualidad sin hacer consignacion determinada para la carretera.

Tenía además este contrato una cláusula especial, que debe mencionarse. El artículo 12 de las condiciones particulares anulaba el 50 del pliego de condiciones generales de 10 de Julio de 1861 y el contratista no podía rescindir su contrato si las modificaciones del proyecto hacían variar en un sexto el importe de su presupuesto, lo cual prueba en nuestro juicio, sin género de duda, que al aceptar el proyecto de 1869 se presumia ya que su presupuesto era insuficiente para la ejecucion de las obras.

Al hacerse el replanteo de la Seccion contratada, se dividió en dos partes: una desde el puente de los Grazos al Escobio de la Pescarina y otra desde este punto al fin del trozo.

En la primera parte se creyó necesario introducir una variacion modificando el primitivo trazado en los 963,14 primeros metros á partir de su orígen entre los perfiles

1 y 73, llevando agua arriba, á Parcia, el empalme con la carretera de Sahagun á Arriondas, fijado primeramente en Grazos, con lo cual se acortaba el trazado de la carretera en 589,90 metros con la introduccion de un puente sobre el Sella en aquel punto.

Al formular esta variacion el Jefe de Obras públicas provinciales demostraba que producía una economía de 8.185,68 pesetas y como las condiciones del trazado no se perjudicaban, fué aprobado, prévio informe de esta Jefatura, por la Diputacion provincial en 20 de Febrero de 1880, dándose principio á las obras en 4 de Marzo del mismo año.

Esta economía, que ha decrecido algun tanto al tiempo de la ejecucion, por que se variaron los principios sentados para su construccion suprimiendo la mayor parte de los muros que se habian propuesto y que se ha desnaturalizado despues en mayor escala por las reclamaciones que ha hecho el contratista, respecto al puente de Parcia y de que más adelante daremos cuenta, no podía compensar, sin embargo, el aumento de costo que la simple inspeccion de los datos del replanteo arrojaba sobre la importancia de la obra que debía ejecutarse.

La primera Seccion replanteada, que comprendía una longitud de 4.070,77 metros del total trayecto y que con la variante introducida quedó reducida á 3.480,87 metros, contiene obras, cuya valoracion alcanza próximamente por sí sola al importe del presupuesto de toda la Seccion.

Si en tiempo oportuno, se hubiera efectuado esta valoracion, como despues se ha hecho aunque con una aproximacion relativa, se hubiera visto que las obras costarían, poco más ó menos lo siguiente:

	Pesetas.
Desmontes	23.940,73
Terraplenes	2.320,76
Muros de sostenimiento	34.392,07
Obras de fábrica	18.325,21
Afirmado	8.593,18
Conservacion y acopios	5.044,07
TOTAL	92.616,02

Sin perjuicio del aumento que pudieran introducir las obras accesorias exigidas para restablecer los servicios interrumpidos por las obras principales.

Si de esta manera se hubiera procedido, cumpliendo lo que disponen las órdenes vigentes para los casos en que los replanteos no comprueban los datos de los proyectos, la Diputacion provincial hubiera sabido en tiempo oportuno el alcance de los compromisos que contraia y hubiera podido dár, con conocimiento de causa las explicaciones que se le hubieran pedido acerca de las consignaciones que sus presupuestos anuales habían de comprender.

Las obras empezadas en Marzo de 1880 continúan en la actualidad y eso que en Setiembre de 1881 se agotó el presupuesto primitivamente admitido para ellas, sin que me conste que se hayan aprobado despues nuevos créditos para el caso y sin que haya tenido la sancion debida el replanteo de la segunda Seccion de la carretera que informé en 26 de Junio pasado.

Desconozco las razones que la Diputacion provincial y el contratista puedan tener

para obrar de esta manera; pero, de cualquier manera que sea, el procedimiento me parece poco en armonía con las reglas de una buena administracion.

Entremos ahora en el detalle de la visita practicada á las obras.

Ambas Secciones replanteadas, á excepcion de la variante de Parcia, se ciñen á la zona en el proyecto determinado; pero los datos nuevamente tomados, que considero adornados con todas las garantías de exactitud apetecibles, demuestran que los detalles del terreno que han de atravesar las obras, no estaban apreciados en el primitivo proyecto con la precision que sería de desear. De aquí los aumentos de volúmenes que arrojan las obras hechas y los mayores que han de resultar aún para las de la segunda Seccion, en donde el terreno áspero, siempre se manifiesta con mayores dificultades.

Comparado el proyecto con el replanteo se obtienen los resultados siguientes:

		PROYECTO.		REPLANTEO.	
		Núm.	Longitud. *Metros.*	*Núm.*	Longitud. *Metros.*
ALINEACIONES..	Rectas	45	2.724,28	84	3.699,64
	Curvas	117	4.351,72	109	2.814,88
	Sumas. . . .	162	7.076,00	193	6.514,52
RASANTES. . . .	Horizontales. . .	8	445,00	6	552,37
	Subiendo.	35	3.709,00	31	3.889,53
	Bajando.	17	2.922,00	19	2.072,62
	Sumas. . . .	60	7.076,00	56	6.514,52
			m.		m.
Pendiente máxima.			0,083		9,069
Radio mínimo de curvas.			10,00		15,00

El exámen de estos datos da á comprender que el replanteo aceptado hace disminuir en 561,48 metros la longitud de la carretera y que su trazado es mejor que el del primitivo proyecto y si bien se deduce que esto por punto general, no puede obtenerse sino con aumento de gastos, es preciso pensar que el carácter de la carretera ha pasado de vecinal á provincial y que si bien pueden ser algo más costosos los primeros gastos de instalacion en cambio han de tener economías en los gastos de conservacion.

En este sentido, pues, consideramos aceptable el replanteo hecho y creemos que han cumplido con su deber los funcionarios que han intervenido en esta operacion.

Este replanteo no se ha seguido, sin embargo, fielmente en la ejecucion y aun cuando no puede decirse que se han hecho variaciones importantes hay que consignar algunas modificaciones que las circunstancias y condiciones del terreno parecen haber aconsejado.

Además de la modificacion de que hemos dado cuenta al hablar de la variacion introducida en la primera Seccion del replanteo, tanto con objeto de disminuir los muros de la avenida derecha del puente de Parcia, que tal vez hubiera ofrecido dificultades de cimentacion, como para aumentar el rádio de la curva de esta avenida proyectada solo con 5,47 metros de rádio, se han hecho alteraciones:

1.º Entre los perfiles 151 al 167 para suprimir un muro.

2.º Entre los perfiles 175 y 194 para disminuir la importancia del proyecto.

3.º Entre el 197 al 200 para suprimir el muro.

4.º Entre el 200 al 208 para disminuir el muro proyectado.

5.º Entre el 216 y 218 se hizo muro para disminuir el terraplen.

6.º Entre el 257 y 263 se aumentó el desmonte, aunque con desventaja, para evitar la expropiacion de una casa.

En general he encontrado motivadas estas pequeñas alteraciones y aun es de sentir que no se hayan llevado á cabo en mayor proporcion, pues en terrenos tan accidentados como el que recorre la carretera y con la variabilidad de terrenos que atraviesa es difícil que un replanteo, por bien definido que se encuentre, dé la norma de las obras definitivas que hayan de constituir una carretera.

El estudio detenido de las circunstancias locales es el que debe dar la solucion final al asunto y así lo he aconsejado al informar el proyecto de replanteo de la segunda Seccion, en el bien entendido concepto de que todas estas variaciones deben de sancionarse por quien corresponda y mediante la tramitacion legal.

El estado de las obras de la carretera referido al 30 de Junio pasado, es como sigue:

	LONGITUD. — *Metros.*
Carretera completamente terminada incluso afirmado (perfiles 1 al 248 de la primera Seccion)	2.861,65
Carretera con explanacion y obras de fábrica solamente..	414,47
Carretera con explanacion terminada.	399,15
Carretera con la explanacion iniciada.	977,64
TOTAL.	4.652,91

Esta longitud total alcanza hasta el perfil 119 de la segunda Seccion replanteada de cuya aprobacion no tenemos conocimiento como antes hemos indicado.

Para dar una completa idea de la obra ejecutada hemos ordenado hacer una medicion general aunque sin ningun carácter de liquidacion, pues sus datos deben ser nuevamente comprobados y rectificados.

Sería prolijo que la citada medicion acompañase á este escrito y por eso nos hemos de contentar con dar un extracto de ella.

Los desmontes ejecutados, hasta el perfil 119 de la segunda Seccion, arrojan un volúmen de 24.366 metros cúbicos de los que pertenecen 15.537 á excavaciones hechas en roca caliza y cuarcita.

En este mismo trayecto el volúmen de las excavaciones del proyecto era 23.664,00 metros cúbicos, pero solo comprende 9.939,00 metros cúbicos de las rocas indicadas.

Esto prueba que no solamente ha habido aumento de volúmen, que es mucho mayor que el que realmente aparece, pues que los desmontes de terrenos flojos se calculan con más inclinacion que los más resistentes, sino, que tiene que haber un aumento considerable de valoracion por causa de las diferencias de clasificacion y así lo arroja la medicion que á la vista tenemos, por importe de 13.532,61 pesetas.

En los terraplanes ha habido tambien aumento de volúmenes y de valoracion, aunque creemos que el dia de la liquidacion definitiva las diferencias que hoy resultan no serán tan marcadas si se hace recorrer á los productos de las excavaciones las distancias necesarias para evitar el uso de tierras de préstamo que la Administracion no debe abonar al contratista hasta que los trasportes cuesten más que las escavaciones

fuera de la línea y no suceda lo que en la medicion á que me refiero, en que los trasportes no pasan de 100 metros y se pagan á 0,562 pesetas y se emplean tierras de préstamo á 0,875 cuando los trasportes á 200 metros no valdrian más que 0,75 pesetas.

Se han ejecutado diez tramos de muro de sostenimiento que arrojan un volúmen de 2.527 metros cúbicos cuando el proyecto indicaba solo en la misma extension la necesidad de construir 243 metros cúbicos.

Este aumento y la necesidad de tener que acudir á canteras para extraer 1.056 metros cúbicos de piedra, que no han proporcionado los desmontes, produce en la valoracion un aumento de 22.436,70 pesetas.

Se han construido once tageas, una menos que las designadas en el proyecto, sin producir aumento sensible en la valoracion.

Una de las dos alcantarillas que el proyecto comprendía se ha reemplazado por un ponton considerando que esta obra no daba suficiente desagüe para el arroyo de Carnedes, habiéndose producido en este detalle un aumento de 1.640,48 pesetas, que se convertirá próximamente en 3.000, cuando se acabe el ponton que está solo en los estribos.

El puente sobre el Sella en Parcia, cuyo presupuesto ascendía á 10.932,55 pesetas se ha valorado en 13.456,60, sin perjuicio de los aumentos que ha de sufrir por las reclamaciones que el contratista ha presentado y que la Exma. Diputacion ha estimado en 20 de Junio pasado.

Estos aumentos son:

		Pesetas.
1.º	Abono de la rajuela del arco al precio de sillería basta (vale).	661,20
2.º	Aumento de trasporte por los excesivos desniveles del camino de las canteras.	433,29
3.º	Doble carga y descarga del material.	242,41
	TOTAL.	1.336,90

Y lo consiguiente al aumento de lo que el proyecto consigna para cimbra y andámios y por la fijacion de una cantidad para medios auxiliares, de que tendrá que ocuparse esta Jefatura, segun lo dispuesto por dicha Diputacion, aun cuando no fué oida para resolver la reclamacion del contratista, y no le constan por consiguiente los fundamentos en que la apoyaba.

En el afirmado construido lo mismo que el que falta construir, se ha obtenido y debe obtenerse una notable economía debido á la modificacion que en esta parte se ha introducido en el proyecto. En la parte ya afirmada esta economía es de 7.046,92 pesetas.

Tambien en el capítulo de «Conservacion y acopios» debe obtenerse análogo beneficio. Hasta hoy se han abonado al contratista solo 350 metros cúbicos de piedra pero con el precio de 2,75 pesetas en lo cual va incluido su empleo en obra. Este precio suponía la piedra machacada al tamaño de segunda capa y debe modificarse en relacion con la alteracion que se ha hecho sufrir al firme. Hoy no hay más que una sola capa de afirmado al tamaño de la primera del proyecto y á este tamaño y al precio consiguiente deben reducirse los acopios de conservacion.

En resúmen, la valoracion de la obra ejecutada, que en su dia deberá ser

rectificada y ratificada, da en comparacion con el proyecto el resultado siguiente:

	OBRA EJECUTADA. — *Pesetas.*	PROYECTO. — *Pesetas.*
Explanacion.	53.174,35	38.257,30
Obras de fábrica.	45.859,85	8.273,74
Afirmado.	4.900,79	11.947,71
Conservacion.	962,50	962,50
TOTAL.	104.897,49	59.441,25

Es decir, que las obras ejecutadas han costado próximamente el doble del presupuesto y que por sí solas originan un adicional de 45,456,24 pesetas que deberá agregarse á lo que han de costar por exceso las obras de la segunda Seccion y de la primera que aun faltan por ejecutar.

Segun el avance de valoracion que se ha hecho para las obras de una y otra Seccion se ha obtenido que

	Pesetas.
La primera Seccion costará.	106.939,67
La segunda Seccion costará..	169.103,62
Y en junto.	276.042,29

lo que produce un aumento de 156.382,14 pesetas sobre el primitivo presupuesto de contrata y es 1,30 veces mayor que él.

Este enorme aumento, que creemos que es susceptible de alguna disminucion si en la ejecucion se tienen presentes las ideas que hemos expuesto en nuestro informe de 26 de Junio último es debido á la deficiencia del proyecto que sirvió de base á la contratacion cuyos datos dejan bastante que desear para que puedan considerarse como aproximados á la verdad.

Basta para apreciarlo así tener presente que el precio del kilómetro construido resultará á 42.352 pesetas cantidad que nó tiene nada de exagerado cuando de terrenos difíciles se trata, como aquí sucede, principalmente en toda la Seccion segunda y en algunas partes de la primera.

Cúmplenos manifestar, al terminar esta parte de nuestro escrito, que las obras ejecutadas en esta carretera, se hallan todas en general construidas con arreglo á los buenos principios del arte, y que, una vez acabada desempeñará debidamente el papel que le corresponde entre las obras que la Excma. Diputacion haya construido ó tenga el compromiso de construir.

CARRETERAS EN CONSTRUCCION

PARALIZADA Y EN ESTADO DE CONSERVACION.

La 6.ª carretera de las de la Zona central que comprende el plan de las provinciales, con la denominacion de «Los Campos, en la carretera de Lugones á Avilés, al puente de Soto en Trubia,» tiene construidas desde hace mucho tiempo las obras de explanacion y de fábrica en una longitud que excede de 23 kilómetros y medio.

El estado en que hoy se encuentra es deplorable, y si su abandono continúa como hasta aquí, seguramente se perderán por completo las cuantiosas sumas en ella empleadas.

Si el órden de preferencia que para la construccion de las obras provinciales, previene el Real decreto de 14 de Febrero de 1879 impidiese terminar por completo esta carretera, como sería de desear, me atrevería á aconsejar que se atendiera á su conservacion con el auxilio de peones camineros ó auxiliares para que las aguas pluviales corriesen por las respectivas cunetas; las de los cáuces públicos pasasen por los sitios que tienen designados, y para que las ordenanzas de policía de las carreteras pusiesen el correctivo correspondiente á las malas pasiones.

La carretera número 10 de la Zona central, de Campomanes, en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon á Telledo, tiene construidos tres kilómetros, cuya conservacion es necesaria.

La carretera de Sama á Gijon, adicionada al plan por Real decreto de 12 de Abril de 1880, comprende 34,810 metros de longitud que se hallan en estado de conservacion.

En ella se ocupan 5 peones camineros y un capataz.

Hasta ahora se le ha dado un auxilio de piedra machacada, puesta por contrata, cuyo importe ha sido de 41.539,27 pesetas.

Esto no es bastante. Es preciso atender á su conservacion y reparacion con mano fuerte, consignando anualmente los créditos necesarios. De otra manera quedará intransitable é inaprovechable por consiguiente, dentro de muy poco tiempo.

RESÚMEN.

Por lo que llevamos expuesto puede deducirse la organizacion del servicio de obras públicas provinciales.

Se comprende que este servicio deja hoy algo que desear en todo lo que se refiere al rigor administrativo que es forzoso imprimir á esta clase de asuntos. Lo reciente de las disposiciones por las cuales hoy se rige, sirven de escusa á las omisiones que acabamos de hacer notar, y que si hasta hoy, afortunadamente no han producido ninguna contrariedad, es fácil que originen, en lo futuro, sérios contratiempos si no tratan de corregirse.

Es pues preciso que la Excma. Diputacion procure que todos sus empleados en sus respectivos cargos, cumplan y hagan cumplir tanto las disposiciones generales de la ley cuanto las particulares que se establezcan para cada uno de los servicios que sean de su cargo.

Manifiesto, con gusto, por otra parte que la construccion de las obras hoy en curso de ejecucion se lleva á cabo con celo é inteligencia, y que los encargados de este servicio llenan su cometido con toda escrupulosidad recogiendo los datos y noticias necesarias para administrar debidamente los fondos que la Diputacion confía á su cuidado.

Las obras en construccion llevan una marcha progresiva adecuada á los fondos de que para ellas se dispone y todas en general están bien ejecutadas y cumplen con las condiciones de los respectivos pliegos de contratacion.

En el estado en que hoy se encuentran es forzoso seguir con su construccion hasta terminarlas. Baste considerar que, prescindiendo de los gastos de expropiacion, de agotamientos y de otros que no forman parte de los presupuestos de contrata, la Diputacion provincial ha pagado ya por las tres Secciones en construccion la cantidad total de 285.487,70 pesetas, repartida en la forma siguiente:

	Pesetas.
Seccion de Santullano á Santa Cruz.	70.729,57
Seccion de Caranga á Peña de Oliz.	113.047,00
Seccion de Puente de los Grazos á Sellaño..	101.711,13
TOTAL.	285.487,70

y que segun la medicion de que hemos dado cuenta necesita pagar aun poco más ó ménos:

	Pesetas.
Por la primera Seccion.	12.429,35
Por la segunda Seccion	18.000,00
Por la tercera Seccion	826,17
TOTAL.	31.255,52

Sin perjuicio de las reclamaciones pendientes de la tercera contrata.

Estas cantidades serían poco menos que perdidas si las obras experimentasen una paralizacion en sus trabajos, puesto que en el estado actual no pueden sufrir las contingencias á que están expuestas por las circunstancias climatológicas del pais, y de aquí su ruina inmediata.

Es pues de todo punto necesario que los presupuestos de la Diputacion comprendan los créditos necesarios para la prosecucion de las obras y sería verdaderamente censurable, por no emplear un calificativo más fuerte, que se provocasen rescisiones de contratos por que las consignaciones anuales no existieran ó fueran menores de *quince mil* pesetas; que tal es la cifra que puede ocasionar dichas rescisiones en algunas de las contratas. Creo cumplir con mi deber excitando el celo de la Excma. Diputacion para que así no suceda y si desgraciadamente ha sucedido ya, elevo mi ruego al Gobierno de S. M. por conducto del Sr. Gobernador de la provincia para que haga que esos presupuestos se modifiquen en la forma conveniente para evitar tan grave mal.

Si la Excma. Diputacion no tuviese fondos y no contase reunirlos en lo futuro, en la cantidad suficiente para terminar las obras emprendidas, podría y aun estaría obligada á paralizar los trabajos; pero en este caso debiera preparar las rescisiones de manera que sea utilizable todo el capital invertido dando al Jefe facultativo órdenes precisas para limitar las obras en la extension necesaria para que puedan quedar completamente terminadas en longitudes proporcionadas á los créditos disponibles.

Réstame para terminar manifestar que al examinar las certificaciones de las obras ejecutadas he observado ciertas anomalías de fecha que sería conveniente que desaparecieran. Para ello bastaría que la Excma. Diputacion consignara en firme en sus presupuestos la cantidad íntrega de que pueda disponer para cada contrata.

De esta manera desaparecería tambien esa indeterminacion de tiempo que se estipula en todas las contratas y que en mi juicio lleva consigo grandes inconvenientes.

Oviedo 31 de Julio de 1882.

El Ingeniero Jefe,

Francisco P. Casariego.

ASTURIAS

MISCELÁNEA