

sear, se perjudica notablemente al Tesoro público. El sistema, por tanto, se presta á objeciones muy serias y no se puede aplicar sin graves dificultades.»

Bastará añadir á lo preinserto que, sobre pecar de ineficaces, costaron la dirección y vigilancia por kilómetro, en el año citado de 1882-83, y por término medio, la enorme suma de 245<sup>ptas.</sup>,50.

En la propia Italia se han ensayado en estos últimos años procedimientos iguales en esencia á los que se siguen en Francia y España, logrando resultados satisfactorios, bajo los aspectos económico y técnico. Las pruebas más concluyentes se realizaron de 1873 á 1881 por el Ingeniero Casari en los caminos provinciales de Novara, y por Sacchi en los vecinales de Padua.

Resumiendo: debe proscribirse el método de contratación para conservar carreteras, aplicándolo tan sólo al acopio y transporte de materiales, al machaqueo de las piedras y á lo más á la ejecución de recargos. Este sistema, sancionado en Francia, donde con tanto interés se han discutido y ensayado hasta los trabajos de menor entidad que reclaman los caminos, es el que también se ha adoptado en España. Nada hay que objetar en nuestro país respecto á la organización general: lo que falta, según se ha manifestado repetidas veces, es mayor asiduidad por parte de los agentes facultativos, y que la mayoría de los Ingenieros cese de mirar con injustificado desdén esta rama del servicio, la que más títulos puede darles, como con sano criterio decía Dupuit, á la consideración social.

Se terminará esta sección, reseñando las diferentes categorías del personal afecto en España á la conservación y reparo de carreteras, así como los principales preceptos administrativos que están hoy en vigor.

## CAPÍTULO V.

### ORGANIZACIÓN EN ESPAÑA DEL SERVICIO DE CONSERVACIÓN.

#### I.—PERSONAL.

**Peones camineros y capataces.**—Los peones camineros se instituyeron en España en 1794. Su organización ha sufrido

diferentes vicisitudes y hoy se ajusta á lo que previene el Reglamento aprobado por Real orden de 19 de Enero de 1867, modificado en algunos puntos por disposiciones posteriores.

Fijaba el Reglamento en 3 kilómetros la longitud de carretera encomendada á cada peón; pero facultando para aumentar el personal en los puntos que las circunstancias lo exigieren: 15 á 20 kilómetros consecutivos formaban un trozo de que era jefe un *capataz*, el cual y los camineros á sus órdenes constituían una *cuadrilla*. Sin embargo, en virtud de las economías introducidas en los presupuestos de 1888-89 y mantenidas en los siguientes, la base de la distribución es confiar á cada caminero la conservación de *cuatro kilómetros*, y asignar de *veinte á veinticinco* á cada capataz, exceptuando los casos en que sea indispensable mantener el reparto antiguo.

El nombramiento de peones se ha hecho de maneras muy diferentes, dentro de las condiciones de edad (veinte á cuarenta años), aptitud para el trabajo y buena conducta, que señala el Reglamento; mas la que mejor éxito tuvo fué la de atribuir la elección á los Ingenieros Jefes, previa propuesta de los subalternos, que siempre preferían á los auxiliares prácticos en los trabajos. Actualmente, la ley de 10 de Julio de 1885, llamada, en el lenguaje vulgar, *de sargentos*, establece que las plazas de peones se han de cubrir por precisión en licenciados del ejército, y las disposiciones dictadas para su cumplimiento preceptúan que mensualmente se pase nota de las vacantes al Ministerio de la Guerra por el de Fomento: aquél las anuncia en la *Gaceta de Madrid* y los interesados elevan instancia documentada: en vista de los antecedentes que suministran las hojas de servicio respectivas, por el expresado Ministerio de la Guerra se hace la propuesta de los individuos que deben ser nombrados, correspondiendo á los Ingenieros Jefes de provincia la expedición del correspondiente título. Desde el punto de vista técnico, no hay para qué decir que el procedimiento deja muchísimo que desear, pues lógicamente ha de ocurrir á menudo que no estén dotados de grandes aptitudes para las faenas de conservación los individuos que mejor hayan cumplido con los deberes militares. Sin embargo, el legislador se propuso sin duda fines de orden más elevado, cuyo examen no sería pertinente en

este sitio, y que quizá convenga alcanzar, aunque sea con perjuicio de una de las funciones de la Administración pública.

Pueden optar á las plazas de capataces, según el Reglamento vigente, los peones camineros que sepan leer y escribir y que hayan servido dos años su cargo con probidad y celo, á satisfacción de sus Jefes. Si no hubiere camineros que reúnan aquellos requisitos, lo que no es probable ocurra nunca, se admiten para cubrir vacantes á los sargentos de ejército ó cabos de la Guardia civil.

Los camineros y capataces están uniformados; se les provee de un jalón indicador de los kilómetros que tienen á su cargo, y de una cartera de cuero donde llevan un ejemplar del Reglamento, otro del de Policía de carreteras, y una libreta en que se consiguan las tareas que se les impone, y en la que sus Jefes hacen las anotaciones que juzguen oportunas. Los peones usaron carabinas hasta 14 de Marzo de 1873, en que se suprimió oportunamente el armamento, fundándose sobre todo en lo frecuente que era el que las autoridades, considerándolos como fuerza pública, los distrajesen del objeto de su instituto, dejando abandonadas las carreteras.

Los peones camineros y capataces, además de cumplir las órdenes de sus superiores y de ejecutar ó vigilar las obras de conservación, están obligados á cuidar de las herramientas, materiales, enseres y vestuario, y á velar por el cumplimiento de las Ordenanzas de policía, la seguridad del tránsito y la buena conservación de las líneas telegráficas: este último cometido se les impuso por Decreto de 24 de Marzo de 1869, expedido por el Ministerio de la Gobernación, habiéndose aprobado las instrucciones oportunas, de común acuerdo entre aquél y el de Fomento, por Real orden de 3 de Febrero de 1871.

Con sujeción á lo establecido, aunque no siempre se cumple por deficiencias de presupuesto, los capataces y peones tienen opción, aparte de otras ventajas, á premios anuales respectivos de 40 y 25 pesetas, cuando se hagan acreedores á ellos por su comportamiento, pero en la inteligencia de que sólo puede ser premiado un caminero en cada cuadrilla y un capataz en cada cuatro trozos.

Por último, los peones están obligados á recorrer toda su demarcación, por lo menos un día sí y otro no; los capataces se

ajustan, para la vigilancia de su trozo, á las órdenes que reciban del Ingeniero.

**Sobrestantes y Ayudantes.**—Hasta hace poco tiempo, siempre que el personal afecto á una provincia lo permitía, en cada carretera había uno ó más Sobrestantes, según la longitud de aquélla, á las órdenes de un Ayudante, que era el que inmediatamente se entendía con el Ingeniero encargado. La Instrucción vigente para indemnizaciones, aprobada por Real orden de 24 de Octubre de 1889, establece que la Dirección general de Obras públicas, á propuesta de los Ingenieros Jefes, ha de determinar las carreteras ó secciones de las mismas en que, por la escasa cuantía de su presupuesto de conservación ó por las condiciones en que se encuentren, se hayan de vigilar por un solo subalterno de la clase de Ayudantes ó Sobrestantes. El criterio que se ha adoptado, á lo menos en varias provincias, es conservar individuos de ambas categorías en las carreteras de primer orden, ayudantes en las de segundo y sobrestantes en las de tercero; si bien la regla sufre á veces excepciones, motivadas siempre por la frecuentación ú otras circunstancias especiales.

El número mínimo de visitas á las carreteras en conservación, lo fijó la circular de 24 de Agosto de 1870 en dos mensuales, para las dos categorías del personal auxiliar, prescribiendo que en ningún caso ha de exceder de 100 kilómetros la extensión encomendada á cada funcionario.

**Ingenieros subalternos y Jefes.**—De la conservación de carreteras del Estado enclavadas en una provincia se encargan los Ingenieros subalternos afectos á la misma, verificándose el reparo entre ellos, de suerte que cada uno no tenga á su cuidado arriba de 250 kilómetros, según previene la circular de 1870, la cual determina que el Ingeniero haga por lo menos seis visitas al año. Nunca se insistirá bastante en la necesidad de que la vigilancia personal sea asidua y de que todos los agentes, hasta los peones inclusive, estén convencidos de que el Ingeniero se presenta con frecuencia y sin aviso previo á inspeccionar los trabajos: sólo así, y procediendo con rigor saludable, se logrará que todos cumplan y que no se malgasten los cuantiosos fondos que el país dedica á esta importantísima atención.

El Ingeniero Jefe es, conforme expresa el Reglamento del Cuerpo, de 28 de Octubre de 1863, el principal encargado responsable en cada provincia de los diferentes ramos en que se divide el servicio de Obras públicas. Á él toca, por tanto, distribuir el de conservación, informar los proyectos ó presupuestos que redacten los subalternos, dar á éstos las instrucciones oportunas para que exista unidad en la organización, y visitar en persona las carreteras, á lo menos dos veces al año, á tenor de lo dispuesto en la circular mencionada.

## II.—PRINCIPALES DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS.

Por Real orden de 1.º de Diciembre de 1858 se aprobó la instrucción que había de regir en la ejecución de obras de conservación y reparo de carreteras; pero hoy está derogada en casi todas sus partes y se juzga muy oportuno examinar, siquiera sea con brevedad, el sistema administrativo vigente respecto á consignaciones, acopios, mano de obra, etc., reseñando asimismo las principales disposiciones contenidas en el Reglamento para la conservación y policía de carreteras.

**Consignaciones anuales y mensuales.**—En vista de los presupuestos remitidos por los Ingenieros Jefes y de las cantidades incluídas en el del Estado, se establece de Real orden la cantidad que á cada provincia corresponde para todo el año económico. Los Ingenieros subalternos redactan y los Jefes remiten á la Superioridad los oportunos presupuestos de acopios para las carreteras de su provincia, con arreglo á la distribución del crédito total que los mismos Ingenieros Jefes estimen más conveniente, en atención al estado del firme de cada una de las vías que se hallan á su cargo. En estos últimos años, preceptúa el Gobierno, en las Reales órdenes relativas á consignaciones, que se invierta en material el 60 por 100, á lo menos, del crédito concedido, de suerte que la mano de obra no exceda nunca del 40 por 100 restante.

Fijada la consignación á cada provincia, los Ingenieros Jefes hacen todos los meses los pedidos de fondos, con sujeción á las exigencias probables de la conservación normal y del empleo de la piedra una vez verificado su acopio. Este sistema es mucho

más lógico que el que antes se seguía de no librar las consignaciones mensuales sin que se formasen previamente presupuestos y fuesen aprobados por la Dirección general, pues los retrasos eran inevitables, no se podía disponer de los fondos con oportunidad, y como consecuencia forzosa, los firmes estaban malos y se resentía el tráfico.

La Administración central reserva siempre la parte que juzga conveniente del crédito legislativo para conservación y reparos, á fin de atender á cualquier eventualidad que sobrevenga durante el año.

**Clasificación de carreteras y personal afecto al servicio.**—La Instrucción de 1858 daba reglas minuciosas para clasificar las carreteras en cada provincia, tomando como base el estado en que se encontrasen y las sumas de que se dispusiera. En resumen, los grupos debían ser tres: 1.º, el de las carreteras en mal estado, cuya reparación podía quedar terminada en el año con los recursos concedidos; 2.º, el de los trozos ya reparados y que se hallaban, por tanto, en conservación; y 3.º, el de los que, aunque en situación inaceptable, no fuese factible reparar dentro del año. Los dos primeros grupos eran aquéllos á que los Ingenieros habían de consagrar atención preferente, pues en las carreteras incluídas en el último, sólo debían ejecutarse los trabajos indispensables para mantener la vialidad.

Las prescripciones reseñadas no se han derogado de manera explícita; pero como la clasificación obedecía á circunstancias del momento, han dejado de observarse. La práctica es hoy considerar en estado de conservación á todas las carreteras, excepto las que por cualquier causa hayan sufrido desperfectos de entidad, para las cuales se redacta el correspondiente proyecto, previa autorización de la Dirección general. Aprobado aquél, después de seguir los trámites marcados, ejecútanse las obras cuando lo dispone el Gobierno.

Nada se dirá aquí de las reglas que establecía dicha Instrucción respecto á los agentes facultativos que han de intervenir en el servicio y á la forma en que lo han de verificar, porque sobre este particular rigen ahora otros preceptos, que ya se puntualizaron en el artículo anterior.

**Acopios.**—Los acopios de piedra machacada, ya se destinen á conservación ó á reparos, se hacen siempre por contrata. Los Ingenieros redactan un presupuesto para cada carretera, sea cualquiera el número de trozos comprendidos en la provincia, ciñéndose á la Real orden de 2 de Agosto de 1887 y á los formularios que la acompañan y que se insertan al final de este capítulo. Aparte del informe del Ingeniero Jefe, los documentos que constituyen un proyecto de suministro de material son los siguientes: 1.º *Memoria*, 2.º *Pliego de condiciones facultativas*, 3.º *Pliego de condiciones particulares y económicas*, 4.º *Presupuesto*.

En la Memoria, que ha de ser lo más sucinta posible, se justifican la cantidad de acopios propuesta, el sistema de ejecución y los precios adoptados: esto último se hace por comparación con los aprobados en condiciones análogas, incluyéndose al efecto un cuadro al final del documento.

El pliego de condiciones facultativas debe sujetarse al modelo, presentándose impreso en todas sus partes, menos en lo referente á dimensiones, que van manuscritas.

El pliego de condiciones particulares y económicas se redacta por los Ingenieros, con arreglo al modelo correspondiente, siempre que el presupuesto no exceda de 10.000 pesetas; en caso contrario, se forma por la Dirección general de Obras públicas.

El presupuesto, como el de los proyectos de obras nuevas de carreteras (1), se divide en capítulos, disponiendo el cuadro número 1, ó sea el de precios, con sujeción al tipo que se acompaña. Las prescripciones relativas á papel, márgenes, epígrafes, cosido de documentos, etc., son idénticas á las que se establecen en las advertencias que preceden á los formularios de 1886 para obras de nueva construcción.

De las condiciones y presupuesto se hacen dos ejemplares, y uno solo de la Memoria é informe del Ingeniero Jefe.

Las subastas se celebran ateniéndose á las disposiciones del Real decreto de 27 de Febrero de 1852 y á la Instrucción aprobada por Real orden de 11 de Septiembre de 1886. En su virtud, siempre que el presupuesto pasa de 10.000 pesetas, verificase la

(1) Véase Apéndice núm. 1.

licitación ante la Dirección general de Obras públicas, y en caso contrario ante los Gobernadores respectivos, salvo lo que en circunstancias particulares disponga el Gobierno.

**Mano de obra y disposiciones generales.**—El empleo de los acopios y los trabajos de obras de tierra y fábrica de poca importancia, se ejecutan comúnmente por administración.

La Real orden de 1.º de Diciembre de 1858 recomienda á los Ingenieros que observen con escrupulosidad cuanto previenen las Instrucciones de 24 de Abril de 1856 sobre circunstancias de la piedra y recebo, consolidación de recargos, métodos y condiciones generales para la ejecución, dirección y vigilancia de las obras, etc., etc., en toda la parte en que dichas reglas no hayan sido modificadas ó anuladas. Desgraciadamente estos preceptos oficiales distan muchísimo de poder admitirse sin restricciones: ya se censuró alguno de ellos (pág. 92), y no se cree indispensable hacer un estudio detallado de los demás, porque la lectura de cuanto antecede es muy bastante para poder apreciar los principios que no están conformes con los resultados de la práctica.

**Reglamento para la conservación y policía de las carreteras.**—Fué aprobado por Real orden de 19 de Enero de 1867 y modificado uno de sus artículos por Orden del Regente del Reino, de 30 de Julio de 1869.

No es factible reseñar todas las reglas que se establecen ni las multas que se exigen á los contraventores, previa denuncia presentada por el capataz, peón ó cualquier persona ante el Alcalde respectivo. Bastará citar algunas de las principales: 1.ª Los carruajes y caballerías marcharán siempre por el firme, prohibiéndose su tránsito por los paseos. 2.ª La plancha se ajustará al modelo aprobado y no se usará sino en las cuestas y distancias marcadas por los Ingenieros. 3.ª No se dejará suelto ningún carruaje delante de las posadas ni en otro sitio del camino. 4.ª Las caballerías, recuas, ganados y vehículos de toda especie dejarán libre la mitad de la calzada, y en los cruces se arrimará cada uno de los últimos á su respectivo lado derecho. 5.ª Á menos de 25 metros de distancia de la carretera no se podrá construir edificio alguno, corral para ganados, alcantarilla ú obra que salga del camino á las posesiones contiguas, ni establecer presas, artefactos

ó cauces para la toma y conducción de aguas, sin la correspondiente licencia. Tampoco será lícito hacer represas, pozos ó abrevaderos á menos de 25 metros de la parte exterior de los puentes y alcantarillas y de las márgenes de los caminos, ni practicar calicatas ni cualquier otra operación minera, á distancia menor de 40 metros de la vía. Las peticiones de licencia se deben dirigir al Alcalde, quien resuelve, previo informe del Ingeniero, el cual tiene derecho á exigir plano de la obra proyectada, si lo estimare necesario, para redactar su dictamen. En caso de suscitarse contestaciones con motivo de la alineación ó requisitos facultativos señalados por el Ingeniero, el Alcalde suspenderá el procedimiento y remitirá el expediente al Gobernador, quien dictará su fallo, oyendo al Ingeniero Jefe, ó elevará el asunto á la Administración central, si hallare causa para no conformarse con el parecer de aquel funcionario.

Los peones camineros, capataces y demás empleados de caminos tienen cualidad de guardas jurados para perseguir á los infractores de las Ordenanzas.

Los Alcaldes están obligados á resolver de plano respecto á las denuncias que se presenten, oyendo á los interesados. Si alguna de aquellas autoridades se negase á admitir las denuncias, los subalternos de Obras públicas deben poner el hecho en conocimiento del Ingeniero Jefe, por conducto de sus superiores inmediatos, y aquél transmitirá la queja al Gobernador, y en su caso á la Dirección general.

De las multas que se exijan, se aplica la tercera parte al denunciador; el tercio del mínimo de lo que en cada circunstancia señala el Reglamento, al Alcalde, y el resto á los gastos de conservación del camino.



## FORMULARIOS PARA LA REDACCIÓN DE PROYECTOS

DE

ACOPIOS DE CONSERVACIÓN.

**PLIEGO** de condiciones facultativas que, además de las generales aprobadas por Real decreto de 11 de Junio de 1886, deberán observarse en el acopio y machaqueo de piedra para la conservación, durante el año económico de 18..... à ....., de la carretera de ..... orden de .....

---



---

### ARTÍCULO 1.º

*Obligaciones del Contratista.*

El Contratista se compromete á acopiar y machacar el número de metros cúbicos que designa el presupuesto, en los términos que prescribe este pliego de condiciones y al precio que figura en aquél.

### ARTÍCULO 2.º

*Operaciones que ha de ejecutar.*

Es de cuenta del Contratista:

- 1.º La saca y extracción de piedra que comprende su contrato.
- 2.º Su machaqueo.
- 3.º Su transporte hasta el punto que se le designe en el kilómetro correspondiente.
- 4.º Su apilamiento y arreglo en dicho punto.

### ARTÍCULO 3.º

*Calidad de la piedra.*

(a). La piedra que ha de acopiarse será precisamente de igual ó mejor calidad y naturaleza que la de las canteras que se indican en el adjunto cuadro y respectivamente para los kilómetros que en el mismo se citan, sin que se entienda el Contratista obligado á traerla de las que se designan en el repetido cuadro.

KILÓMETROS.	Calidad de la piedra.	CANTERAS Ó PROCEDENCIA.

(b). En caso de que sea admisible el canto rodado, se expresarán sus dimensiones mínimas.

#### ARTÍCULO 4.º

*Machaqueo.* En este artículo se expresará el tamaño á que deba quedar reducida por el machaqueo la piedra ó canto rodado, y si aquél ha de hacerse ó no por el operario sentado con porrillo de una mano y en yunque, ó de pie y con porrillo de dos manos; cuando se emplee cascajo, se detallarán las operaciones que sean necesarias, y lo mismo con el canto rodado.

#### ARTÍCULO 5.º

*Limpieza.* La piedra, después de machacada, deberá hallarse bien limpia de detritos, polvo, tierra y demás substancias que puedan ser perjudiciales á su empleo y buen aspecto.

#### ARTÍCULO 6.º

*Sitios en que debe machacarse.* El machaqueo se verificará fuera de la línea, en los puntos que el Contratista crea más conveniente á sus intereses; pero si no pudiera prescindir de verificarlo sobre ella, podrá hacerlo, previo permiso del Ingeniero encargado, que solamente lo concederá en caso de absoluta necesidad.

#### ARTÍCULO 7.º

*Apilamiento y arreglo sobre los paseos.* (a). La piedra, después de machacada, se conducirá al lugar en que se ha de emplear, y allí se apilará sobre los paseos en montones del volumen que el Ingeniero designe y en los puntos que marque del kilómetro respectivo.

(b). El mismo Ingeniero designará también las distancias á que los montones deberán colocarse unos de otros y la forma que deberá darse á cada uno, cuidando en todo caso de no ocupar con

los acopios ninguna parte del firme de la carretera y de dejar entre los montones espacios suficientes para la salida de las aguas.

## ARTÍCULO 8.º

*Casos en que los materiales no sean de condiciones.*

Cuando la piedra no satisfaga á lo que se determina en los artículos anteriores, el Contratista se atenderá á lo que sobre este punto le ordene por escrito el Ingeniero encargado de la carretera, para el cumplimiento de lo preceptuado en los respectivos artículos del presente pliego y en el 24.º del de condiciones generales.

## ARTÍCULO 9.º

*Definición del metro cúbico de piedra.*

Se entiende por *metro cúbico de piedra* la cantidad de este material necesaria para llenar, después de machacada, un cajón que tenga la capacidad de un metro cúbico. Refiriéndose los precios del cuadro número uno (1) al metro cúbico definido de esta manera, no se admitirá acerca de ellos reclamación alguna por mermas procedentes de machaqueo ú otras causas,

## ARTÍCULO 10.º

*Modo de abonar los acopios de conservación.*

Los acopios de conservación se abonarán por el volumen que resulte en las pilas, ó por medio del cajón métrico, á los precios que para el metro cúbico se fija en el presupuesto: estos precios son invariables y comprenden todas las operaciones que ha de ejecutar el Contratista para dejar los materiales acopiados al pie de obra en la forma que prescriba el Ingeniero.

## ARTÍCULO 11.º

*In demeraciones de daños y perjuicios.*

Es de cuenta del Contratista el pago de las indemnizaciones de cantera, así como el abono de daños y perjuicios de los terrenos de dominio público ó particular, que se ocasionen por ocupación temporal ó por otra causa cualquiera en todas las operaciones que son de su cargo y con arreglo á estas condiciones.

## ARTÍCULO 12.º

*Modo de abonar las obras concluidas y las incompletas.*

(a). Las obras concluidas se abonarán con arreglo á los precios designados en el cuadro número uno (1) del presupuesto.

(b). Cuando por consecuencia de rescisión ó por otra causa fuese preciso valorar obras incompletas, se aplicarán los precios del cuadro número dos (2), sin que pueda pretenderse la valoración de cada unidad de obra fraccionada en otra forma que la estable-

cida en dicho cuadro; si hubiera que recibir piedra en grueso ó sin machacar, se valorará descontando de su volumen el..... por ciento (100) por las mermas que ha de sufrir.

(c). En ninguno de estos casos tendrá derecho el Contratista á reclamación alguna fundada en la insuficiencia de los precios de los cuadros ó en omisiones del coste de cualquiera de los elementos que constituyen los referidos precios.

#### ARTÍCULO 13.º

*Modo de abonar las obras defectuosas, pero aceptables.*

Si el acopio ó alguna parte de él no se hallase exactamente ejecutado con arreglo á las condiciones antedichas, y fuese, sin embargo, admisible, podrá ser recibido en su caso; pero el Contratista quedará obligado á conformarse, sin derecho á reclamación de ningún género, con la rebaja que la Administración apruebe, salvo el caso en que el Contratista prefiera hacerlo con arreglo á las condiciones de la contrata.

#### ARTÍCULO 14.º

*Condiciones para fijar precios contradictorios en obras no previstas.*

Si ocurriese algún caso excepcional é imprevisto, en el cual sea absolutamente necesaria la designación de precio contradictorio entre la Administración y el Contratista, este precio deberá fijarse con arreglo á lo establecido en las condiciones generales. La fijación del precio habrá de hacerse precisamente antes de que se ejecute la obra á que hubiere de aplicarse; pero si por cualquier causa hubiese sido ejecutada antes de llenar este requisito, el Contratista quedará obligado á conformarse con el precio que para la misma señale la Administración.

#### ARTÍCULO 15.º

*Relaciones valoradas mensuales.*

El Ingeniero formará, antes del día quince de cada mes, una relación valorada de las obras ejecutadas en el anterior, con sujeción al cuadro número dos (2) de precios elementales del presupuesto. El Contratista, que podrá presenciar las operaciones preliminares para extender esta relación, tendrá un plazo de diez (10) días para examinarla, y dentro de él deberá consignar su conformidad, ó hacer, en caso contrario, las reclamaciones que considere convenientes.

## ARTÍCULO 16.º

*Resoluciones respecto de las reclamaciones del Contratista.*

El Ingeniero encargado de la carretera transmitirá al Ingeniero Jefe las relaciones valoradas de que trata el artículo anterior, con las reclamaciones que hubiese hecho el Contratista, acompañando su informe acerca de éstas. El Ingeniero Jefe, reconociendo las obras que comprendan las relaciones, si á su juicio lo requiere así la importancia del caso, aceptará ó desechará la no conformidad ó reclamaciones que en aquéllas hubiese consignado el Contratista.

Este, en todo caso, podrá reclamar ante la Dirección general de Obras públicas contra la resolución del Ingeniero Jefe.

## ARTÍCULO 17.º

*Remisión de las certificaciones á la Dirección general.*

Las certificaciones mensuales de las obras ejecutadas, se remitirán á la Dirección general de Obras públicas dentro del mes siguiente al en que se hubieren ejecutado las obras á que correspondan.

## ARTÍCULO 18.º

*Plazo de ejecución y cantidad de obra que se ha de ejecutar mensualmente.*

*En este artículo se expresarán en un estado el número de meses que ha de durar la contrata y el de metros cúbicos que ha de acopiar el Contratista en cada uno de aquéllos.*

## ARTÍCULO 19.º

*Recepción definitiva.*

La recepción será única y definitiva, y tendrá lugar una vez terminados los acopios.

## ARTÍCULO 20.º

*Obligaciones del Contratista en casos no expresados terminantemente en condiciones.*

Es obligación del Contratista ejecutar cuanto sea necesario para la buena explotación de canteras y demás operaciones del acopio, aun cuando no se halle expresamente estipulado en estas condiciones, siempre que sin separarse de su espíritu y recta interpretación lo disponga por escrito el Ingeniero Jefe de la provincia, con derecho á la reclamación correspondiente por el Contratista ante la Dirección general, dentro del término de los diez (10) días siguientes al en que haya recibido la orden.

## ARTÍCULO 21.º

*Documentos que puede reclamar el Contratista.*

(a). El Contratista, conforme á lo dispuesto en los artículos 5.º y 8.º del pliego de condiciones generales, podrá sacar á sus expensas, pero dentro de la oficina del Ingeniero precisamente, copias de los documentos del proyecto que forman parte de la contrata, cuyos originales le serán facilitados por el Ingeniero, el cual autorizará con su firma las copias, si así convinieren al Contratista.

(b). También tendrá derecho á sacar copia de las relaciones valoradas que se formen mensualmente y de las certificaciones expedidas.

## ARTÍCULO 22.º

*Advertencia sobre la correspondencia oficial del Ingeniero y Contratista.*

El Contratista tendrá derecho á que se le acuse recibo, si lo pide, de las comunicaciones y reclamaciones que dirija al Ingeniero encargado de las obras; á su vez estará obligado á devolver al Ingeniero, ya originales, ya en copias, todas las órdenes y avisos que de él reciba, poniendo al pie *Entevado*.

Fecha.

(Sello.)

El Ingeniero autor del proyecto,

(Firma entera.)

EXAMINADO.

El Ingeniero Jefe de la provincia,

(Media firma.)

**CONDICIONES** particulares y económicas que, además de las facultativas correspondientes y de las generales aprobadas por Real decreto de 11 de Junio de 1886, han de regir en la contrata de acopios para conservación de la carretera de .....

.....

.....

1.<sup>a</sup> Para poder tomar parte en la subasta se hará por cada licitador un depósito, equivalente al uno (1) por ciento (100) del presupuesto para cuyos acopios presente proposición, en la sucursal de la Caja de Depósitos de ..... ó en la general de Madrid. El depósito se retendrá al mejor postor hasta que se otorgue la escritura de contrata, verificado lo cual le será devuelto.

2.<sup>a</sup> El rematante quedará obligado á otorgar la correspondiente escritura ante el Notario del Gobierno civil que actúe en la subasta, dentro del término de *veinte* días, contados desde la fecha de la aprobación del remate y previo el pago de los derechos de inserción en la *Gaceta* y *Boletín oficial* de la provincia citada.

3.<sup>a</sup> Antes del otorgamiento de la escritura deberá el rematante consignar como fianza en la sucursal de la Caja de Depósitos ó en la general de Madrid, en metálico ó efectos de la Deuda pública, al tipo asignado por las disposiciones vigentes, el cinco (5) por ciento (100) del presupuesto de contrata.

4.<sup>a</sup> La fianza no será devuelta al Contratista hasta que se apruebe la recepción y liquidación definitivas y se justifique el pago total de la contribución de subsidio industrial y de los daños y perjuicios.

5.<sup>a</sup> Se dará principio á la ejecución de las obras dentro del término de *veinte* días á contar desde la fecha de aprobación del remate, y deberán quedar terminadas en el plazo de .....

6.<sup>a</sup> Todos los gastos de liquidación serán de cuenta del Contratista.

7.<sup>a</sup> Se acreditará mensualmente al Contratista el importe de las obras ejecutadas, con arreglo á lo que resulte de las certificaciones expedidas por el Ingeniero, excepto en el caso á que se refiere la condición siguiente, y su abono se hará en metálico, sin descuento alguno, por la Administración de la provincia.

8.<sup>a</sup> El Contratista podrá desarrollar los trabajos en mayor escala que la necesaria para ejecutar las obras en el tiempo prefijado. Sin em-

bargo, no tendrá derecho á que se le abone en un mes mayor suma de la que corresponda á prorrata, teniendo en cuenta la cantidad del remate y el plazo de ejecución. Por tanto, los derechos que el artículo 38.º de las condiciones generales concede al Contratista, no se aplicarán partiendo como base de la fecha de las certificaciones, sino de la época en que deben realizarse los pagos.

..... de ..... de 18 .....

*(Sello.)*

El Ingeniero autor del proyecto,

*(Firma entera.)*

EXAMINADO.

El Ingeniero Jefe de la provincia,

*(Media firma.)*

## Cuadro núm. 1.

## TROZOS .....

Número de orden.	DESIGNACIÓN DE LA NATURALEZA DE LAS OBRAS	Grupos de kilómetros.	PRECIO EN LETRA.	Precios en guarismos,	
				Pesetas.	Cénts.

NOTAS.—1.<sup>a</sup> En este estado se pondrá el precio para cada uno de los kilómetros de la carretera en que se ha de acopiar; y cuando resulte igual en varios de ellos, se podrán poner bajo una llave.

2.<sup>a</sup> Este estado se autorizará en la misma forma que los documentos anteriores.

