OBRAS POR ADMINISTRACIÓN

Discusión del voto particular al capítulo 19 del proyecto de Ley de presupuestos, en el Congreso de los Diputados.

«El Sr. **NICOLAU**: Señores Diputados, figuran en el dictamen de la Comisión, para la construcción de carreteras por el sistema de administración, dos partidas que, en total, suman 12.800.000 pesetas. Los firmantes del voto particular creen que la consignación de una de esas partidas, la de 6 millones, constituye una verdadera infracción de los principios fundamentales de la contratación de obras y servicios del Estado que se hallan consignados en la ley de Contabilidad, y á este propósito, yo he de hacer algunas manifestaciones que, si la Cámara las tomase en cuenta y las considerase atendibles, traería como consecuencia la conclusión que se expone en el voto particular, de suprimir la partida de 6 millones para la construcción de carreteras por el sistema de administración.

Bien conocerá toda la Cámara—esta tarde se ha hecho referencia á él—el Real decreto dictado con fecha 2 de Agosto último, en el cual el Gobierno dispone que se pueda emprender por el sistema de administración la construcción de obras públicas, sin más limitación que la de que éstas se encuentren consignadas en los planes del Estado.

Me parece que basta hacer esta manifestación para que quede implícitamente demostrado que semejante decreto constituye una explícita y terminante derogación de los principios fundamentales de la ley de Contabilidad. Bien sé yo que, por todo argumento, en el preámbulo del Real decreto á que he aludido se viene á decir que éste es uno de los casos á que se refiere el apartado 6.°, art. 52 de la ley de Contabilidad; apartado (todos los Diputados lo sabrán) que hace referencia exclusivamente á los parques y arsenales del Estado, y á las factorías y fábricas que están á cargo del Estado mismo. Es evidente que la construcción de una carretera no es un parque, no es un arsenal ni una fábrica del Estado. La razón que se aduce, ni siquiera como razón circunstancial ha podido alegarse. Es notorio que la razón es incongruente con la conclusión.

No será aventurado suponer que la verdadera razón de que el Gobierno se haya atrevido á derogar una ley tan fundamental, una ley orgánica, que viene á ser el complemento inmediato de las disposiciones de la Constitución, no es otra que la de que se puedan emprender por el sistema de administración obras que consientan la colocación de obreros en cantidad suficiente que permita afrontar la crisis que se suponía que había de desarrollarse con motivo de las circunstancias extraordinarias por que está pasando Europa, especialmente España. Pero precisamente este punto es muy digno de atención, y sobre él he de llamar yo la de la Cámara.

¿Era necesario, era indispensable que se infringiera tan abiertamente la ley de Contabilidad porque había unas circunstancias extraordinarias, un interés público de tal entidad que así lo aconsejaba? A mi entender, no.

En el voto particular se consigna que se han empezado por el sistema de administración nada menos que 277 obras de carreteras.

Yo debo decir que no será aventurado afirmar que, puesto que el grifo está abierto, á la fecha actual no serán ya 277 las carreteras emprendidas; seguramente serán muchas más, y que si el Sr. Ministro no acude solícito á cerrar ese grifo, será difícil que en España se encuentre algún kilómetro de territorio sin que en él haya alguna carretera empezada por el sistema de administración. Esto bien podría llamarse la reglamentación del desorden en materia de obras públicas.

No otro calificativo me podía merecer el Real decreto que estoy criticando; porque emprender 277 obras, 200 ó 300 ó 300.000, no hay límite ninguno por el camino que vamos, ¿no os parece, Sres. Diputados, que constituye el medio más eficaz que cabe idear para que desaparezca todo orden, toda finalidad en la construcción de obras del Estado? ¿No llevamos con esto la alarma al contribuyente, haciéndole pensar que los recursos tan duramente adquiridos por el Estado, que con tantas dificultades se aportan á las arcas del Tesoro, se están esparciendo por el territorio, sin que se obtenga ni se trate de obtener la utilidad que hay derecho á esperar de tales inversiones? Para mí es completamente evidente y, digo más, pocos serán los que sobre estas materias hayan pensado, pocos serán los que hayan visto en qué consisten las obras por administración, que no deduzcan inmediatamente esa consecuencia ineludible.

Las obras por administración, por punto general, constituyen una dilapidación de los caudales públicos, no sólo porque suelen ser más caras que las obras por contrata ó por concurso, sino porque al poder emprenderse con tal prodigalidad se llega á la conclusión que todos conocéis; porque las obras de carreteras por administración están sembradas por todo el territorio nacional, y ellas constituyen una prueba y un testimonio demasiado visible de la falta de orden de nuestra Administración.

Que las obras por administración son más caras para el Estado que las que se ejecutan por contrata, apenas si sería necesario recordarlo, si aquí por el Sr. Ministro de Fomento y por algún Sr. Diputado no se hubiera afirmado lo contrario.

Por desgracia, empiezan las Jefaturas de Obras públicas por no estar preparadas para emprender semejantes obras; carecen en general de herramientas, de capataces, y el personal directivo que estas obras necesita para llevarlas con regularidad y acierto es en general insuficiente; de suerte, que el mejor celo, el mayor interés del personal de obras públicas, que yo me complazco en reconocer, porque de él he tenido conocimiento muchas veces, son impotentes para que esas obras se lleven con regularidad y acierto.

Las obras de carreteras, bien lo saben todos los Sres. Diputados, cuando se emprenden por este sistema, son un simple pretexto para dar jornales á los obreros cuando no hay trabajo en la localidad. Como consecuencia de ello, constituyen esas obras una escuela de malas costumbres, constituyen un medio de dilapidación de los caudales públicos y pocos serán aquellos que hayan visto esos talleres que en Madrid y fuera de Madrid se ven en las épocas calamitosas, que no hayan lamentado la manera de emplear los caudales públicos en la forma tan ineficaz con que se emplean.

No hay que decir que esas obras—y este es un punto harto importante acerca del cual también he de llamar la atención de los Sres. Ministro de Fomento y Director general de Obras públicas—no responden siempre, aunque otra cosa se diga, á la necesidad de proporcionar trabajo á los obreros que se encuentran en condiciones tan precarias y tan desfavorables como antes he dicho; responden á otras presiones que, para los que ocupan la cartera de Fomento y la Dirección de Obras públicas, son difíciles de contrarrestar; responden á presiones de carácter político, á presiones de carácter local, y eso, hablando con toda sinceridad, sin eufemismos que á nada conducirían, porque todo el mundo comprendería que no sirven más que para ocultar un fondo que á todos nos es conocido, eso, repito, es lo que en resumen y en definitiva vienen á constituir las obras por administración.

La crisis obrera es con frecuencia un pretexto, es con frecuencia una necesidad; pero al lado de ese pretexto y de esa necesidad viene la presión política, viene el interés local, y, prevaliéndose de ese interés y de esa necesidad, se emprenden obras que no son necesarias, para conjurar crisis obreras que con harta frecuencia no se han presentado. No quiero, por razones fáciles de comprender, presentar ejemplos de lo que estoy afirmando; bien pudiera hacerlo, aun de carreteras que se han emprendido después de empezar la guerra; yo podría decir que algunas de ellas se han emprendido en provincias y localidades donde no ha habido crisis de ningún género. Pero podía contestarse á todo esto que la cosa estaba ya prevista, que en realidad lo que llamamos obras por administración, por gestión directa, no son las que con frecuencia se han emprendido, ya se están llevando á cabo ahora, que el sistema preferentemente seguido es el sistema de destajo.

Naturalmente, cabe distinguir, dentro del sistema de obras por administración, este otro sistema que, en realidad, constituye en el fondo un contrato que la Administración celebra con una tercera persona, que se llama destajista; pero, en resumen, señores, ¿qué representa el destajo? El destajo no consiste más que en una obra por contrata es en realidad un contrato, pero al que le faltan todas aquellas garantías que la ley ha previsto y ha considerado necesarias para que ese contrato tenga la eficacia debida y lleve consigo cuantas garantías se han reputado precisas

para defender debidamente el interés de la Administración pública.

Empiezan las contratas por tener un gravísimo inconveniente; antes no podían pasar de 5.000 pesetas; ese límite, con acierto, creo que se ha elevado ahora hasta 25.000 pesetas; pero no se ha evitado el inconveniente grave de que hay que fraccionar cada obra en muchas partes, y ese fraccionamiento quita todo espíritu de continuidad y todo orden.

El destajo, además, no lleva la garantía de la fianza, y si existe fianza, es tan pequeña, que difícilmente servirá para responder de las obligaciones contraídas por el destajista; el destajo tampoco lleva la garantía grandísima é inexcusable de la licitación pública. Ya sé yo que las dignas personas en cuyas manos está la administración de este asunto, los Ingenieros de caminos, con celo, con interés vivísimo, como si se tratase de asuntos propios, en general, conceden estos destajos en las condiciones que ellos reputan más convenientes; pero no olvidemos que por algo la ley ha establecido la licitación pública; por algo y con mucho acierto, porque es necesario no sólo hacer bien las cosas, sino que los ciudadanos, que el país vean que se hacen bien, y en este terreno la licitación pública es de todo punto inexcusable.

En el destajo se prescinde con frecuencia del pliego de condiciones generales, que viene á ser la garantía suprema en que descansa la celebración de las contratas del Estado.

En resumen, señores, el destajo representa un sistema menos malo que el de la gestión directa, pero no alcanza las garantías ni ofrece aquella pulcritud en la inversión de los caudales públicos que tienen las obras contratadas por el sistema de ordinario de subasta, por el sistema preconizado por la ley de Contabilidad.

Se me dirá—bien comprendo la objeción—que encontrándose el Gobierno enfrente de una crisis obrera que se había iniciado ya ó que podía suponerse que se iba á iniciar, era de todo punto necesario que á ella hiciera frente con cuantos recursos le sugiriera su previsión; se me dirá que á eso han respondido esos créditos extraordinarios obtenidos por encima ó por debajo de la ley de Contabilidad; que á ello ha obedecido esa prescripción harto extraña de que las cantidades asignadas á las obras públicas por subasta se pudieran asignar también á las obras por administración, y se me dirá, en fin, que á eso responde la previsión de llevar 6 millones de pesetas para las obras de administración en el próximo ejercicio. Bien está; yo reconozco que es de todo punto loable cuanto haya de previsión en estas medidas adoptadas por el Gobierno; pero me he de reservar mi juicio respecto al acierto que al dictar estas medidas ha existido. Es más, yo me atrevo á opinar que ese acierto no ha existido; que se podía subvenir á la misma necesidad sin que fuera preciso saltar por encima de la ley de Contabilidad y emplear el sistema de obras por administración.

Esto me lleva de la mano á considerar como completamente equivocada aquella medida en virtud de la cual se ha permitido que los créditos votados por el Parlamento para obras por contrata se puedan emplear en obras por administración; el Real decreto de 11 de Agosto del año actual. Si alguna medida se debió adoptar, á mi entender, era la contraria; si había algún medio eficaz de aumentar la mano de obra sin dificultad alguna, con ventaja para todos, era, precisamente, aumentar las consignaciones para las obras que existían ya contratadas. Todos sabéis que cada una de las obras contratadas tiene asignada una anualidad máxima, que es la que impide á los contratistas que puedan llevar la obra con mayor actividad, que es la que impide á los contratistas que puedan admitir todo el personal que con frecuencia se les presenta cuando ocurren las crisis obreras. Pues bien; si en vez de disminuir la cantidad asignada para las subastas, se hubiera aumentado; si esos créditos extraordinarios pedidos por medio de la Intervención general y del Consejo de Estado para obras por administración, se hubieran pedido para aumentar la consignación de obras por subasta, por este medio sencillo, fácil, conveniente, se hubieran podido realizar obras eficaces, no obras efímeras como las emprendidas por administración, que sólo han servido para llevar el descrédito á esta clase de empresas. Todos nos lamentamos, aquí se han dado pruebas concluyentes, del estado calamitoso en que se encuentran nuestras carreteras. ¿Era tan difícil que acudiéramos á su reparación emprendiendo obras que con facilidad se podían subastar y que al cabo de brevísimo plazo serían capaces de proporcionar trabajo abundante en las comarcas en que hiciera falta? Yo entiendo que este segundo medio era también más eficaz, mil veces más útil que el de emprender obras por administración.

No quiero continuar por este camino, porque no es, ciertamente, mi propósito hacer indicaciones, que no las necesitan ni el Sr. Ministro de Fomento ni el Sr. Director de Obras públicas, sobre cuanto cabía hacer para separarse del camino trillado, pero malo, pésimo, detestable, que no debe seguirse nunca, de las obras por administración, y seguir aquel otro para emplear los caudales públicos en obras que revistieran notoria utilidad, porque yo he de hacer notar que sólo á título de construir obras de utilidad ha convenido aquí todo el mundo en que deben aumentarse las consignaciones para obras públicas, pero no á título de convertir las obras públicas en obras de beneficencia.

Nada puede idearse tan desmoralizador para los obreros, nada puede idearse tan perjudicial para el Estado y para el país como convertir las obras del Estado en asilos de beneficencia, donde toda mala práctica acaba por tener su asiento, donde el obrero mejor intencionado, que entra dispuesto sólo á recibir por su trabajo el premio que le corresponde, acaba por creerse con derecho á obtener una limosna. Pues bien, cuanto acabo de decir respecto de lo que pudo hacerse en el año actual para afrontar el problema, apenas iniciado, de la crisis obrera, creemos nosotros que debe hacerse en el año próximo para acudir á este mismo problema, si él llega á presentarse, y á este propósito he de hacer [illegible] que es imposible que nos forjemos la ilusión de que si la crisis apareciese en proporciones extraordinarias, fuera suficiente el desarrollo de las obras públicas para afrontarla, siquiera en una medida modesta. Yo puedo aportar el dato de que para que pueda darse trabajo á un contingente de 250.000 obreros nada más al día, serían necesarios, por lo menos, 25 millones de pesetas al mes, 300 millones de pesetas al año.

¿Extrañará nadie que si las industrias de todas clases, especialmente aquella que, como la minera, emplean contingentes extraordinarios de obreros llegare á paralizase, ese número de obreros, que es quizá de 250.000, alcanzaría á representar una fracción pequeñísima de cuanto la realidad, por desgracia, podría proporcionar? No. El problema de la crisis obrera, si por desgracia llega á presentarse en grandes proporciones, hay que declararlo aquí, no se resuelve con obras públicas; hay que afrontarlo por otros caminos. No basta repartir obras por todo el territorio. Todos los recursos del Tesoro, por grandes que ellos sean, por grande que sea el esfuerzo que se exija al contribuyente, por grande que sea la previsión del Sr. Ministro de Hacienda en arbitrar recursos, serán insuficientes para acallar el hambre que se enseñoreará del territorio. Hay que acudir á otras medidas forzosamente, porque no son esas las que necesitamos. Las obras públicas constituirán un paliativo solamente de un modo directo, y de un modo indirecto contribuirán á restablecer la normalidad del país. A eso debemos ir, á no salirnos de la normalidad; pero ese es el punto esencial. No es la primera vez que esto se dice en el Parlamento. En Inglaterra se ha reconocido que la enseña que debe guiar á todo Gobierno debe ser la de no salirse de la normalidad en cuanto sea posible. ¡Desgraciados de nosotros si tenemos que salirnos de ella! Cuantos recursos se puedan aprontar serán enteramente insuficientes para hacer frente á las necesidades de la clase obrera, y eso es lo que hay que hacer en obras públicas, no salirse de la normalidad.

Vamos á desarrollarlas con criterio amplio, con mano pródiga; conviene, ciertamente, que las consignaciones de obras públicas se aumenten cuanto permitan los recursos del Tesoro. Ello será un paliativo para el mal que se presente, y ello contribuirá de momento á que todas las demás ramas de la economía nacional sufran una reacción bienhechora y consigan de este modo que haya trabajo para la clase obrera. Por eso nosotros reclamamos que no nos salgamos del sistema ordinario de contratas de obras públicas; por eso protestamos contra el sistema de administración; por eso le decimos al Sr. Ministro de Fomento que es hora ya de que paralice el emprender nuevas carreteras por el sistema de administración porque con ello S. S., queriendo hacer un bien á los obreros, está produciendo un grave daño á ellos y al país.

Voy á acudir á una objeción que realmente ha estado en los labios de todos, á una objeción que, ciertamente, tiene fundamento real. Se ha dicho que están hoy empleados en las obras

por administración veintitantos mil obreros, y que si de repente, al finalizar el año, los créditos que existen arbitrados para esta atención cesan, cesará igualmente en aquel día el remedio de dar trabajo á esos obreros. Ciertamente esa es una previsión que hay que tener en cuenta. Claro está que, á mi entender, sería preferible no llegar á este trance, no admitir á estos obreros en las obras por administración, con lo cual no nos veríamos hoy en la necesidad de tener que afrontar este peligro.

Pero, en fin, puesto que el peligro existe, puesto que ese camino equivocado se ha seguido, hay necesidad de que acudamos al remedio para evitar que el conflicto se presente.

¿Y qué hay que hacer? Yo me permitiría decir que lo que hay que hacer es aquello que he indicado que debía haberse hecho en el año actual para evitar el tener que emprender obras por administración, es decir, prepararse para emprender obras por subasta, llenar todos los trámites que la legislación vigente exige para que esas obras puedan emprenderse, y cuanto antes, con la mayor premura que sea dable alcanzar, anunciar las subastas correspondientes y tener de esta manera ya preparadas las obras por contrata. Porque no hay que temer que, porque las obras estén contratadas, los contratistas, habiendo abundancia de trabajo, no las emprendan luego de cumplidos los trámites y plazos que las leyes marcan, y que en casos tan justificados como éste pueden acortarse.

Los contratistas, por propio interés (y en eso está basada la bondad del sistema, porque se pone en juego el interés de otras entidades), inmediatamente emplean los jornaleros que se encuentran sin trabajo; si hay crisis, con mayor intensidad trabajarán, y si no la hay, es posible que no trabajen; pero entonces no es apremiante la realización de las obras.

Pues bien, el remedio para esto es arbitrar obras por contrata, tanto de conservación y reparación como de construcción de nuevas obras en todos los ramos, á fin de que á primeros de año nos encontremos con trabajo bastante para que los obreros que cesen en las carreteras por administración puedan encontrar en otra parte el trabajo que necesiten. Y si no bastase esta previsión, si no fuera suficiente, todavía aconsejaríamos que en el articulado de la ley de Presupuestos se autorizase al Sr. Ministro de Fomento para invertir una cantidad por un límite máximo que podría ser esa misma de 6 millones de pesetas, para poder continuar las obras por administración que no hubieran podido quedar concluídas á fin de año.

Nos parece preferible, y no por cuestión de forma, que se lleve esta consignación al articulado de la ley en vez de á un capítulo del presupuesto, por una razón fundamental, porque no queremos que se establezca el precedente de que en el articulado de la ley de Presupuestos aparezca una partida que constituiría para otros sucesivos un antecedente que se pudiera invocar. Hay que decir que se trata de una obra extraordinaria, que obedece á circunstancias excepcionales, á la necesidad de rectificar un camino equivocado. Y nada más. Yo creo, Sres. Diputados, que cuantos hayan seguido con alguna atención estos asuntos, tendrán el mismo convencimiento que la minoría liberal de que al seguir el sistema de hacer obras por administración se ha seguido un camino ilegal, equivocado é inconveniente que hay que rectificar á toda costa, y con eso haremos un beneficio, no sólo al útil empleo de los caudales públicos, sino igualmente á los obreros á quienes se trata de socorrer, porque entendemos que lo que necesitan no es una limosna, sino trabajo que se presente para ellos medio honrado de ganar su sustento.

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comisión tiene la palabra para contestar al Sr. Nicolau.

El Sr. **CALDERON**: Señores Diputados, la Comisión de presupuestos, al contestar al elocuente discurso pronunciado por el Sr. Nicolau en la sesión de ayer, reconoce la importancia que han tenido sus manifestaciones, no sólo por la autoridad personal, que es muy grande la del Sr. Nicolau, ya que se trata de un Ingeniero distinguidísimo, muy conocedor de estos asuntos, sino porque además se da la circunstancia de que su opinión ha sido expuesta á nombre de la minoría liberal.

El partido á que S. S. pertenece se ha creído en el deber de hacer una protesta y de pedir que se segregue del presupuesto que estamos discutiendo la partida que se refiere á obras por administración. He de confesar que me produjo gran sorpresa esta opinión especial del Sr. Nicolau y de la minoría de que forma parte, porque yo no podía suponer que para él habían pasado desapercibidos tantos acontecimientos como por desgracia han ocurrido en España en los meses últimos. Sabe el Sr. Nicolau que en el año actual se han sucedido sin interrupción las desdichas sobre nuestra Patria.

En el otoño de 1913 la falta de lluvias hizo que las sementeras fueran deficientes y que existiera alarma fundadísima en los agricultores, temiendo que sus cosechas habían de ser muy escasas, y por eso repetidas veces, cuando las Cortes estuvieron abiertas, representantes de las comarcas agrícolas se vieron en la necesidad de pedir constantemente auxilio al Gobierno, para que ayudara á aquellas provincias que se consideraban en situación difícil.

La cosecha se presentaba muy deficiente; y llegó el final del mes de Mayo y principio de Junio y se sucedieron unas heladas tan intensas como pocas veces se han conocido en España, con lo que los pocos frutos que iban á recoger los labradores, desaparecieron en su mayoría en muchas provincias; y esto fué nuevo y justificado motivo para que reanudaran sus gestiones los Diputados de las comarcas agrícolas, que son la mayor parte de la Nación, pidiendo socorro y ayuda al Gobierno para aquellas provincias. En esta situación crítica estábamos, y cuando el Gobierno se ocupaba en llevar trabajo y auxilio á aquellas provincias, vino la conflagración europea, algo que es lo más grande seguramente que registra la Historia como perturbación de la vida económica de los pueblos. y hay que recordar la impresión que produjo en la opinión pública. El Sr. Nicolau seguramente no habrá olvidado que la Prensa unánime se ocupó en pedir, con constancia, con tenacidad, que el Gobierno procurara por todos los medios dar facilidades para que se empezaran trabajos públicos con objeto de remediar en parte la perturbación económica que había venido sobre España.

El Gobierno en general, y el Sr. Ministro de Fomento especialmente, estudió lo que se podía hacer en aquellos momentos. Se encontró con la repatriación numerosísima de españoles que estaban trabajando en las naciones beligerantes, sobre todo en Francia, que á España venían en grandes masas, por miles y miles, y que no tenían medio alguno para subsistir; se encontró después con que muchas industrias paralizaban sus trabajos, con que la minería sufría directamente el golpe fatal de no poder exportar sus productos y tenía que despedir á sus obreros, y todo ello creaba una situación dificilísima, que á nadie se ocultaba que podría producir, en un momento dado, una grave perturbación de orden público, que gracias á la sensatez y á la cordura de los obreros españoles, afortunadamente, se evitó.

Dadas por el Sr. Ministro de Fomento las órdenes para el estudio de las obras públicas que pudieran desarrollarse en aquellos días, se hizo un análisis de los planes que estuvieran vigentes y que pudieran adquirir desarrollo dentro de los créditos con que contábamos en el presupuesto.

Los Sres. Diputados saben que el presupuesto de Fomento tiene una consignación muy limitada, la suficiente para una vida normal, para un desarrollo quizás demasiado lento para lo que demandan las aspiraciones generales para las obras públicas; pero con orden y con método habíamos podido llegar al mes de Agosto sin haber necesitado créditos extraordinarios para las obligaciones contraídas dentro del ejercicio del presupuesto vigente, y aun contábamos como fondos sobrantes en capítulos importantes, novedad que no es frecuente en el mes de Agosto, que nos facilitó grandemente la solución en los primeros momentos.

Como no ha sido motivo de impugnación por parte del señor Nicolau cuanto se ha hecho respecto al fomento de las obras hidráulicas, aun cuando se hayan hecho también por administración, ni de las que se han empezado en ferrocarriles cuya explotación corre hoy por cuenta del Estado (me refiero al de Avila á Salamanca y al de Vitoria á Salinas) y las que se han hecho en puertos, todas las cuales se han acogido al Real decreto que S. S. impugnaba, me referiré yo también al punto concreto de su impugnación, que es la construcción de carreteras por administración.

Decía S. S. que el Real decreto había echado abajo la ley de Contabilidad. Yo creo que no tiene el alcance que S. S. le da. En la ley de Contabilidad no existe ningún artículo en el que se prohiba hacer obras por administración. El cap. 5.° habla de *contratación* de servicios y obras públicas, y dice que todos los *contratos* de obras públicas se harán siempre por subasta, pero,

como aquí no se trata de *contratar* la ejecución de las obras, queda la duda de si el Ministerio de Fomento puede ejecutarlas por administración, sin subasta, y esa duda es la que el Sr. Ministro de Fomento interpretó en un sentido expansivo, creyéndose facultado para ello, llevando el asunto al Consejo de Estado y después al Consejo de Ministros, y dando margen al Real decreto que á S. S. tan mal le ha parecido, pero que, á mi juicio, no perturba ni puede perjudicar en lo más mínimo, para lo sucesivo, la marcha normal de los servicios de Fomento.

Dice el art. 56, en el epígrafe 6.°, que el Estado podrá hacer las obras por administración en los establecimientos que sean propiedad del Estado mismo, y como en las carreteras que construye no interviene un tercero, sino que las hace él mismo, cabe adoptar el criterio aceptado, á mi juicio el único que podía resolver, en estos momentos verdaderamente críticos y difíciles, la crisis del trabajo.

¿Es que en una época normal debiera aceptarse este sistema? En eso estamos absolutamente conformes todos; de ninguna manera nadie ha preconizado el sistema de administración como el más perfecto para la construcción de obras públicas. Sin embargo, conviene puntualizar estos extremos.

Yo no veo ningún peligro en la construcción de las obras públicas por administración, porque me amparo en el honor y en el prestigio de los Ingenieros de caminos, que las tienen á su cargo, y me separo por completo de esa opinión vulgar que supone que las obras por administración tienen más peligro para la integridad moral de los que en ella intervienen. Reconozco que esta idea constituye estado de opinión, siquiera sea absurda como lo es en absoluto; pero no tengo reparo en hacerme cargo de ella para combatirla y condenarla.

La obra por administración tiene, á mi juicio, muchísimos menos peligros que la obra por contrata. En la obra por administración intervienen infinidad de personas, para mí, repito, que con que intervenga el Cuerpo de Ingenieros de Caminos es garantía suficiente para estar defendidos los intereses del Estado con su integridad reconocida; pero intervienen infinidad de personas, y cualquier abuso de cualquiera naturaleza que haya en una obra por administración será siempre á la Administración pública mucho más fácil conocerlo y remediarlo que en una obra por subasta.

Yo podría citar datos de estos mismos días, refiriéndome á una obra pública que se entregó al Estado, encargándose éste de repararla. La había hecho por subasta una Corporación, y había pagado hasta seis metros de profundidad en la cepa de un puente, y ahora, al ir á repararla, se encuentra el Estado con que no tienen más que dos. La obra, como digo, se había hecho con solemnidad de una subasta; de haberse realizado por administración, hubiera sido imposible semejante abuso.

Lo que sucede es que resulta mucho más difícil la vigilancia, porque se necesita más personal técnico que el que ordinariamente existe en las Jefaturas y, sobre todo, no he de ocultar que presentan el inconveniente de que suelen faltar recursos para desarrollarlas debidamente y para terminarlas conforme á los proyectos aprobados por las mismas.

Obras hechas por administración, por presupuestos altos, se han empezado con cantidades limitadas, y ha venido rápidamente el descrédito por la suspensión de las obras. Si á las obras por administración se les asignara una cantidad suficiente para terminarlas y no se gastara en otra cosa, créame el Sr. Nicolau, y créame la Cámara, que en muchas ocasiones resultarían más económicas ó, por lo menos, no más caras que las hechas por contratas.

En ellas se economizan del 10 al 15 por 100 de dirección y administración, gastos de escritura, derechos reales, la paralización del capital invertido, la fianza que está detenida, indemnizaciones al personal facultativo, etc., etc., todas esas circunstancias y gastos que se hacen en la obra por contrata no son necesarios en la hecha por administración. Sin embargo, en circunstancias normales, repito y declaro que, dadas nuestras costumbres, los recursos con que se cuenta, y nuestra manera de hacer las obras públicas, es preferible la subasta.

Criterio seguido para ejecutar las obras por administración: El mismo día en que se recibió la orden del Sr. Ministro de Fomento, se telegrafió á todas las Jefaturas de provincias ordenando formasen y nos permitieran una estadística, lo más aproximada posible á la verdad, del número de obreros que estaban sin trabajo con motivo de la paralización de las industrias, del número de repatriados que estuvieran en la indigencia y del número de obreros á quienes afectase la crisis agrícola, á la que también se ha querido atender, y se ha atendido, y con estos elementos, sujetos á error, pero únicos que podíamos tener presentes para hacer una distribución equitativa, se empezó á ordenar las obras por administración. Afortunadamente, desde este año, España tiene un plan de carreteras, que es el primero que se ha formado, después de la información pública repetida, con informe de las Jefaturas correspondientes y del Consejo de Obras públicas, y este plan, publicado recientemente, y que conocen todos los Sres. Diputados, nos ha servido de norma para la distribución de esas obras.

No se ha hecho ninguna carretera que no esté en el plan general, y dentro del plan ninguna se ha hecho por administración que no haya sido declarada urgente por la comarca determinada, primero, y después por el Real decreto de aprobación del plan general, sin más excepción que cuatro ó cinco carreteras; pero precisamente la excepción confirma la regla general, porque para hacerlas se ha necesitado un expediente especial de justificación de la urgencia de la construcción, y siempre ha precedido el informe técnico á la resolución ministerial. Es probable que haya algún error; no lo sé; pero lo que sí aseguro es que ha presidido el deseo de acertar. Tenemos obras empezadas por administración en las distintas provincias en proporción al número de obreros sin trabajo en ellas. A disposición del Sr. Nicolau y de todos los Sres. Diputados está la estadística en la Dirección de Obras públicas, por la que se puede comprobar que las obras diseminadas en las distintas comarcas están perfectamente proporcionadas al número de obreros sin trabajo que se nos dijo había en cada provincia, y en esta situación nos encontramos.

¿Es que el Gobierno ha prestado un servicio á la Nación con empezar las obras por administración? Generalmente cuando se anuncia un mal que no llega á producirse, no se concede mérito al que lo ha previsto y ha tomado las medidas necesarias para que no se presente. Eso es lo que ocurre actualmente. Parece como si las obras públicas por administración que ha emprendido el Gobierno actual no hubieran sido más que, como decía el Sr. Nicolau, un exceso de previsión para una crisis que se iba á presentar. Yo acudo á todos los Sres. Diputados y les ruego me digan si esa crisis se ha presentado con intensidad y si por desgracia hoy se padece, y si desdichadamente no temen que se siga padeciendo por muchos meses.

Yo creo que se está agudizando; se están recibiendo telegramas que lo confirman; hoy ha habido en la Dirección de Obras públicas tres de diversas provincias, diciendo que los obreros se mueren de hambre; que en algunos trabajos de los que el Ministerio de Fomento ha dispuesto, los obreros sólo tienen jornal tres días á la semana y que aun así no hay medios suficientes para proporcionar ocupación á todos, y hasta en un telegrama de Almería se nos pregunta si quiere el Gobierno que se suiciden, porque no encuentran remedio á su necesidad.

Esta es la situación, y si ese es el mal que padecemos, desgraciadamente, no se nos pongan cortapisas para el remedio, porque, dada la autoridad que todas las minorías tienen en la Cámara, y singularmente la liberal, ¿cómo no nos ha de producir efecto que en nombre de ella el Sr. Nicolau venga en estos momentos á decir que protesta de que se hagan obras por administración y que cree que deben desaparecer en absoluto? ¿Es que S. S., que como Ingeniero conoce este servicio admirablemente, y como Diputado celoso de su distrito conoce las necesidades de la provincia, puede asumir por sí la responsabilidad de pedir hoy al Gobierno que se suspendan los trabajos públicos? ¿Hemos de echar á la calle 28 ó 30.000 hombres el 31 de Diciembre? ¿Podéis garantir al Gobierno que no se perturbaría el orden público? Pues si esto no se puede hacer y el partido liberal es un partido de Gobierno, que debe tener tanto interés en conservar el orden público como los prohombres que se sientan en este banco (*Señalando al del Gobierno.*), ¿por qué nos ha de regatear estos medios? (*El Sr. Nicolau:* No hemos pedido eso.) Se ha pedido una cosa muy parecida y las palabras son terminantes; pero, en fin, acepto la rectificación. Pues esa es la situación.

Decía el Sr. Nicolau que podíamos ir adoptando otros sistemas; hacer más obras por subasta, y así podríamos encontrar en ellas el remedio; ó acudir al aumento de las anualidades de

obras subastadas; pero eso que en teoría es admirable, en la práctica es de todo punto inadmisible.

Las obras por subasta, requieren, como sabe muy bien S. S., que se haga el expediente. Supongamos que tenemos el proyecto aprobado, que ya es mucho suponer, porque como vamos á atender á necesidades públicas de hambre, hay que buscar, no la carretera que sea más urgente en la provincia, sino la que más convenga para resolver el problema. No podemos olvidar esto; porque la situación es que está en guerra Europa entera, que no sabemos cuándo va á terminar, y el primer deber que tiene el Estado es dar de comer á los que lo necesitan, mientras tenga medios para hacerlo. Es deber primordial atender á los desgraciados que no piden más que un jornal de cinco ó seis reales para dar de comer á sus familias. Si el Sr. Nicolau conoce y nos propone otro remedio eficaz para ello, cuente con mi colaboración, que lo aceptaré gustosísimo; pero el Ayuntamiento que se encuentra la plaza del pueblo llena de obreros que demandan trabajo, no tiene otra solución, no la beneficencia que decía S. S., que no la aceptarían los obreros ni habría dinero para ella, sino arreglar sus calles y sus caminos vecinales; y eso hace el Estado español para remediar esa situación, dar dinero para las obras públicas, y eso hace la propia Inglaterra, la nación maestra en todo lo que se refiere á las ideas económicas y sociales, la que tanto restringe, la que es tan individualista. Inglaterra, cuando se ha encontrado ante un conflicto de hambre en sus colonias, ha ordenado la construcción por administración de ferrocarriles, canales y demás obras públicas, como lo hizo en la India gastando en canales 1.500 millones de reales durante los años 1867 hasta 1878, para dar exclusivamente trabajo á los que allí lo necesitaban, porque padecían hambre. Eso ha hecho Inglaterra, á quien S. S. presentaba como modelo de que no era partidaria de que en la práctica se perturbara la normalidad.

Ya ha visto S. S. cómo ahora mismo esa gran nación la ha perturbado con la demora en el pago de las obligaciones comerciales. Como que está en guerra, y nosotros que no estamos en el campo de batalla nos toca sufrir las consecuencias de aquella tremenda lucha, y más intensamente, porque España, en punto á recursos económicos, no puede colocarse en parangón con Inglaterra ni ninguna otra gran nación.

En las subastas ocurre que, adjudicadas á un tercero, que no va á proteger al obrero, sino á encontrar un interés legítimo al capital que invierte en el negocio, y no se le puede exigir que empiece los trabajos por el kilómetro determinado, ni que emplee á determinados obreros que se le presenten, ni que siga trabajando hasta que convenga al Alcalde, al Gobornador ó al Ministro de la Gobernación, sino que emplea los obreros que le convienen y cuando le convienen, y hace trabajos cuando lo estima oportuno; y es natural que lo haga, porque de lo contrario sería para él un negocio ruinoso. Así es que en el primer año, después de la subasta, con el tiempo necesario para hacer la escritura de adjudicación, con prestar la fianza definitiva, con el replanteo previo para tomar posesión, se pierden inevitablemente seis ó siete meses, corriendo mucho. Este año, todavía no hemos empezado ninguna de las obras subastadas. (*El Sr. Nicolau*: ¿Cuándo se han subastado?) El mes pasado. (*El Sr. Nicolau*: Entonces ¿cómo han de empezar?) No podía empezar ninguna y por eso no ha empezado. De modo que las obras por subasta tienen ese inconveniente: que el contratista empieza los trabajos y trabaja cómo y cuándo le conviene. Cuando la obra se hace por administración se empieza por la explanación, por el movimiento de tierras para dar trabajo á muchos obreros; pero el contratista deja la explanación para cuando los jornales están baratos, y hace las obras de fábrica y va preparando las demás para otra época; es decir, que la subasta no puede resolver el conflicto actual. La subasta debe ser el procedimiento para la construcción en época normal, para la que teníamos hasta Agosto último, y por eso estaba aceptado unánimemente, y nadie había prevenido rectificarlo; pero ahora no es medio aceptable.

El Sr. Nicolau sabe que en alguna ocasión se han hecho muchas obras públicas por administración. En 1903, por Real orden de 5 de Septiembre, para las construcciones de caminos vecinales ordenadas por el Sr. Gasset se disponía en la disposición 9.ª que se hicieran absolutamente todos por administración. (*El Sr. Nicolau*: Pero no existía la actual ley de Contabilidad.) Pero existía el mismo conocimiento de la bondad de la subasta para la construcción de las obras, y, sin embargo, todos los caminos vecinales y los pantanos cuya construcción ordenó el partido liberal se hicieron y se están haciendo por administración. La vigente ley de Caminos vecinales no prohibe que se hagan por administración, y S. S. tuvo buen cuidado de procurar se dijese en ella que los caminos deben construirse con arreglo á la ley de Obras públicas, la cual dice que éstas podrán hacerse por subasta, por concurso ó por administración. El criterio del aumento de la primera anualidad de las subastas que hayan de realizarse es deficiente. Se puede aceptar como procedimiento supletorio, pero no definitivo.

Respecto á la disminución de las anualidades para la construcción de obras públicas, que era otra de las soluciones que propuso S. S., tiene una gravedad extrema. En primer lugar, implicaría la modificación de contratos definitivos. Se hicieron subastas y se señalaron fechas de pago de las obras que se realizaran. Hubo concursos, y en muchas ocasiones obtendría la adjudicación alguno de los que están ahora ejecutando obras, precisamente porque se aviniese á cobrar en más anualidades; y ahora, si la Administración modificara por sí esas condiciones de los concursos sin intervenir aquellos terceros á quienes se perjudicó y que quizá hubieran hecho proposiciones más ventajosas si se hubieran fijado menos anualidades, surgirían reclamaciones fundadas. El acortamiento de anualidades para el pago es tan esencial como cualquiera otra condición de la construcción.

Además no se podría establecer ese criterio para unas provincias determinadas y para otras no. Habría que adoptar un criterio de carácter general, disponiendo que á todos los contratistas de España, que tengan en ejecución obras y les falten dos ó tres años para concluirlas, se les acortase el 50 por 100 ó una tercera parte; pero, ¿qué garantía podríamos obtener inmediata para que se cumpliera? Porque podría venir en algún caso á sobreponerse el interés particular al general y el contratista haría lo que pudiese ó le conviniese, sin resultado eficaz para lograr lo que se deseara.

Tuvimos, por tanto, que adoptar este sistema, que es defectuoso, principalmente porque no contamos con todo el importe de los presupuestos para terminar las obras. Pero el Sr. Ministro de Fomento se propone buscar solución satisfactoria, y al efecto, en el articulado se dice que en las provincias donde haya obras por administración no se subastarán obras nuevas hasta que estén terminadas las emprendidas por administración. Esto es lo mismo á que aspiraba el Sr. Nicolau.

Tenemos una anualidad fuerte para el primer año, una anualidad de 6 millones de pesetas que no la ha habido nunca. Claro es que se procurará que los expedientes se activen, pero no se haga ilusiones el Sr. Nicolau, esos 6 millones que se han consignado como primera anualidad para 1915 no podrán empezar á producir efecto antes del mes de Junio y habremos de vivir hasta el mes de Junio con esos 6 millones que se consignan también y que son los únicos que han quedado para seguir las obras por administración.

Esas obras por administración se podrán ir limitando y preparando asimismo las carreteras y los expedientes para que después se terminen por subasta.

Si en dos ejercicios se consigue que las 216 carreteras se terminen (ayer dijo el Sr. Nicolau que eran 277 carretaras, y no es así, son 277 obras, pero son varios trozos de carreteras, y el importe aproximado es de 30 millones de pesetas); si en dos ejercicios se puede liquidar todo lo que se está haciendo por administración, se habrán realizado nuestras aspiraciones; pero para eso hay que contar con una cosa que está por encima de nuestros deseos, de los del Sr. Nicolau, de los míos, de los de todos los Sres. Diputados. ¿Qué va á ocurrir en Europa? ¿Se va á terminar la guerra? ¿Es que vamos á tener cosecha suficiente para que puedan vivir los obreros del campo? ¿Es que se van á resolver tantos conflictos como están hoy pendientes de solución? ¿Es que las minas van á adquirir el desarrollo que tenían antes de la guerra? Pues todo esto ha de influir en la construcción de obras públicas por administración, porque yo no encuentro otra solución, y si la hubiera me alegraría mucho y agradecería al Sr. Nicolau que la propusiese.

Si todos estos conflictos se agravan, si la exportación de minerales disminuye, si las minas se cierran, si las industrias se paralizan, si la cosecha agrícola es tan deficiente como la del año pasado, ¿vamos á disminuir la construcción de obras públicas?

Pues vivamos prevenidos consignando cantidad para ellas y el Sr. Ministro solicita 6 millones de pesetas.

Yo me felicitaría de que fueran suficientes, porque esta clase de obras ya sabe el Sr. Nicolau que para el Sr. Ministro de Fomento y para el Director de Obras públicas es motivo de disgusto, es la parte más molesta que tiene aquel Centro, porque como decía muy bien S. S., al lado de la necesidad material hay otra necesidad también legítima, la aspiración de llevar un bien al distrito, que á mí no me parece mal, pero nadie se hace cargo de que en muchas ocasiones no se puede atender á tantos deseos legítimos como allí acuden.

Creo que he contestado la parte principal del discurso del Sr. Nicolau. Vamos á la parte relativa, á la solución de este gran problema.

El Sr. Ministro de Fomento dice: Haré las obras por administración en el menor número posible, pero todas las necesarias para mantener el orden público; ese es el límite, y liquidaré todas las que se están realizando con los 6 millones de pesetas de primera anualidad que se consiguan en presupuesto, si se aprueba el dictamen tal como está presentado, dándolas preferencia. Vamos á hacer la liquidación en dos ejercicios. Para ello al llegar al articulado habrá su artículo correspondiente, y entonces será la ocasión de discutirlo si á S. S. no le parece bien.

Celebraré que estas explicaciones hayan servido de contestación al elocuente discurso que pronunció S. S. en el día de ayer.

El Sr. **NICOLAU**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Aparicio): La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. **NICOLAU**: Bien podría decir que gran parte de las elocuentes manifestaciones que ha hecho el Sr. Director de Obras públicas las suscribo yo, porque realmente no nos separan en la forma ni aun en el fondo grandes disentimientos.

Diré más, yo creo ver en el fondo de cuanto ha dicho el señor Calderón, más que una impugnación á las afirmaciones que aquí hice, un asentimiento á ellas Cuando más ardorosamente hacía la defensa de las obras ejecutadas por administración, yo creía entrever en el fondo de las palabras pronunciadas por S. S. un verdadero ataque contra ellas. ¿Cómo he de decir yo respecto de estas obras, cómo he de suponer yo que haya en ellas esta clase de abusos á que S. S. se refería? Lo que digo y repito, y me afirmo más después de haber oído el brillante discurso de S. S., es que las obras por administración tienen grandísimos inconvenientes, no siendo el menor de ellos el que resulte el precio más elevado que en las obras ejecutadas por el sistema de contrata. Esto es importantísimo, porque por desgracia no están las arcas del Tesoro tan sobradas de dinero para que no hayamos de tener un extraordinario cuidado en la manera cómo se va á invertir ese dinero, ó cómo se van á cubrir esas necesidades, entre ellas por un lado, las de obras públicas, y por otro, aquellos fines secundarios pero importantísimos ahora de aplacar las crisis obreras que se han presentado ya y que es de temer que, por desgracia, tengan mayor desarrollo.

No; las obras por administración, Sr. Calderón, sin duda alguna lo sabe S. S. mejor que yo, constituyen focos de desmoralización de los obreros. No basta la buena intención en aquel que las dirige; inevitablemente, indefectiblemente el taller, el tajo, se convierte en un asilo. Esta es la obra constante de los trabajos por administración. ¿Es que están tan lejos los días en que hemos visto en los alrededores de esta capital grandes masas de obreros haciendo como que trabajaban, pero en realidad yendo á buscar un jornal que tenía más el carácter de una limosna? Por mucho que sea el convencimiento de S. S. en estas materias, será imposible que borremos este ejemplo porque está en la memoria y en el pensamiento de todos.

Pero yo voy al fondo de la cuestión. Decía S. S. que la ley de Contabilidad no prohibía que las obras se ejecutaran por el sistema de contrata. Aquí lo tengo; art. 47: «Todos los contratos de obras ó servicios por cuenta del Estado se realizarán por subasta pública, excepto los determinados en esta ley». (*El señor Calderón*: Todos los contratos.) De obras. (*El Sr. Calderón*: Es que esto no es un contrato.—*El Sr. Suárez Inclán*: Son sólo los del art. 56 las que no se hacen por contrata, las del 55 son por contrata; en el 56 no están las obras por administración tal como están definidas en el Real decreto de 12 de Agosto.) Es evidente, yo creo que el Sr. Director de Obras públicas no podrá convencer á nadie de que la ley de Contabilidad no prescribe como sistema general el sistema de contrata, y todo lo que no sea esto es una excepción. Es, por consiguiente, una excepción á la que se ha acogido el Sr. Ministro de Fomento para dictar el Real decreto de 12 de Agosto último, que evidentemente no corresponde á las obras de carreteras, á las obras hidráulicas, ni á los caminos vecinales.

Se habla allí de parques, de arsenales, de establecimientos fabriles. ¿Podrá nadie sostener que una carretera es un parque, un arsenal ó un establecimiento fabril? Claro está que la ley admite esta excepción, porque es punto menos que imposible que una obra de un parque, de un arsenal ó de una fábrica, pueda ser objeto de una contrata.

Por eso, con razón y por necesidad, la ley de Contabilidad hace esta excepción.

Y dicho esto, ya no tendré más que afirmarme en las manifestaciones que tuve el honor de hacer en la tarde de ayer. En modo alguno se opone el partido liberal á que se arbitren cuantos medios sean posibles y consientan los recursos del Tesoro para afrontar las crisis que se hayan presentado y aquellas que la previsión del Gobierno tiene la obligación de no olvidar. Por el contrario, dije y afirmé que era criterio de todo el partido liberal, y aun criterio de todas las minorías de la Cámara, que en materia de obras públicas se abriera la mano cuanto fuese posible, precisamente para alcanzar la finalidad de dar trabajo con que subvenir á estas crisis á que vengo refiriéndome. En lo que diferimos es en aquello que forma la base, la razón de ser del voto particular que hemos presentado, en los medios que han de emplearse para lograr este fin.

Su señoría nos dice (así lo ha practicado) que el sistema que se necesita emplear es el sistema por administración. Frente á este criterio, que yo estimo muy respetable, pero á mi entender equivocado, presentamos el nuestro, y decimos que se puede alcanzar la misma finalidad, con grandes ventajas, en otro orden de consideraciones, empleando el sistema de contrata. ¿Cómo? Lo especifiqué ayer suficientemente, aunque no todo lo que fuera necesario; pero dado el conocimiento que de estas materias tiene el Director de Obras públicas, á mí me parecía que bastaba la indicación para que S. S. se pudiera hacer cargo del objeto que pretendíamos.

Decía S. S. que las obras por contrata tienen grandes inconvenientes; que el contratista tarda mucho tiempo en poner en marcha las obras; que después de estar en marcha, no emplea los obreros más que en la medida que estima necesaria para sus propios intereses, sin tener en cuenta para nada las crisis. Todo eso es cierto. ¿Cómo lo he de negar? Pero frente á esto, indicaba á S. S. que se debían anunciar las subastas con la suficiente anticipación, y desde la época en que se produjeron las heladas, que tanto daño causaron en las cosechas últimas, hasta el momento actual, desde aquella época hasta la época próxima, que estamos previendo de grandes crisis que se pueden presentar, si la guerra no termina, me parece que ha habido tiempo bastante para que se hubieran anunciado las subastas y las obras hubiesen comenzado, y lo que es más importante, para que se dispusiera de los terrenos necesarios para emprenderlas.

Porque S. S. sabe que, después de todo, la dificultad principal que existe para empezar obras de carreteras es que no se dispone de los terrenos libres necesarios. Seguramente S. S. sabe que muchas obras por administración no se han podido empezar porque no existían terrenos. ¿Es que esta dificultad grandísima se obvia con las obras por administración? De ningún modo. De suerte que frente al inconveniente señalado por S. S. de que las obras por contrata tardan en comenzar, he de decirle que en la previsión del Gobierno está el anunciar las subastas con la suficiente anticipación.

Respecto á ese otro inconveniente de que nos hablaba S. S., de que en las obras por contrata no se da trabajo al número de jornaleros que es conveniente para remediar la crisis, debo oponer una rotunda negativa y me fundo precisamente en las palabras de S. S. Nos decía S. S. que los contratistas dan más actividad á las obras cuando los jornales son baratos. Pues bien, ¿cuándo son más baratos los jornales? Evidentemente en épocas de crisis.

He aquí cómo las obras por contrata vienen á constituir un volante eficaz para regular el trabajo en todo el territorio. Por

eso creemos nosotros que sin necesidad de salirnos de la normalidad que conviene para la buena inversión de los caudales públicos, para que todas las esferas de la actividad económica no sufran ningún detrimento, el contratista trabaja tanto más cuanto mayor es la crisis que existe.

Y nada más. Concluyo por donde empecé. Si alguna duda tuviera de que en el fondo estamos conformes sobre estas cuestiones, la ha desvanecido S. S. al decirnos que se preparan para realizar las obras por administración y luego á adoptar el sistema de obras por subasta. Esto, ¿qué significa? Que S S. reconoce, evidentemente, que después de tener en cuenta todos los factores que en este problema se presentan en las circunstancias del momento, hay necesidad de volver al sistema de obras por contrata, porque haciendo frente de la manera más eficaz posible á las crisis obreras que puedan ocurrir, servirá también para que en las demás esferas de la actividad del Estado, en todas las relaciones económicas que esas esferas tienen establecidas con las obras públicas, no sufran ninguna perturbación, no haya la perturbación que siempre producen las obras por administración por lo mismo que no tienen límite ni freno ni reglas de ningún género, emprendiéndose sin las garantías que al interés público convienen.

El Sr. **CALDERON**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Aparicio): La tiene S. S.

El Sr. **CALDERON**: Por obligada cortesía voy á pronunciar unas cuantas palabras contestando á las que se ha servido pronunciar el Sr. Nicolau.

Debo manifestar á S. S. que el criterio que yo he sostenido respecto á la interpretación de la ley para poder hacer obras públicas por administración no es mío. Su señoría sabe que el Consejo de Estado ha informado favorablemente la construcción por administración de una presa, de una obra hidráulica; en el informe se decía que como era propiedad del Estado la construcción y la explotación del canal de Lozoya, que es la obra á que se refería, se podía interpretar que estaba incluída en el epígrafe 6.° del art. 56, y nosotros hemos entendido, de acuerdo con los dictámenes del Consejo de Estado, de los que no suele separse el Gobierno, que debíamos proceder con arreglo á esa interpretación.»

Leído de nuevo el voto particular, y hecha por el señor Secretario la oportuna pregunta, no fué tomado en consideración.

Revista de las principales publicaciones técnicas.

Puentes de transbordador en Buenos Aires.

La Guttehoffnungshütte, de Oberhausen, acaba de emprender la construcción de dos puentes idénticos de transbordador en Buenos Aires, sobre el Riachuelo.

La parte fija del transbordador comprende el tablero y los pilares.

El tablero está formado de dos vigas-maestras, separadas 11 metros de eje á eje, de 5,60 metros de altura, gravitando sobre una longitud teórica de 67,56 metros y reunidas por dos planos completos de contraviento $c\,c'$ (figuras 1.ª á 3.ª)

Cada viga maestra está unida, invariablemente, á un lado de un pilar, constituyendo un verdadero puntal considerado como arco articulado en sus dos extremidades (M_s M_i P_i P_e).

A fin de dar estabilidad transversal á este sistema se le ha adosado una armadura transversal, constituída por unos listones suplementarios P' y por un arriostramiento T' (fig. 2.ª); esta armadura corresponde al plano de los lados *internos* P_i del puntal (figuras 1.ª y 2.ª).

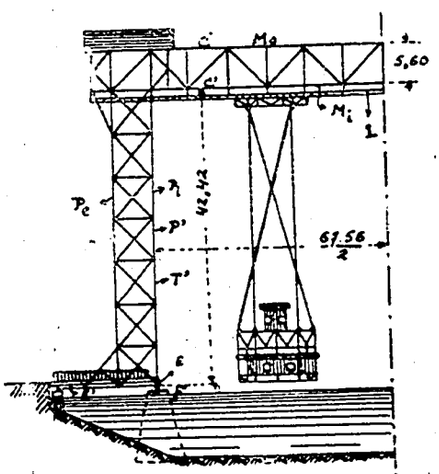

Fig. 1.ª

Se han unido, además, los listones *exteriores* de los puntales P_e, por una celosía T'' hasta una altura compatible con la posición, en estación, de la barquilla (figuras 2.ª y 3.ª).

El sistema tiene de particular que solos los listones P' se apoyan sobre los pilares de cimentación.

Estos apoyos comprenden, para cada extremo del puente: 1.°, en F, una rótula completa; 2.°, en F', un aparato que permite un movimiento transversal sobre el pilar correspondiente

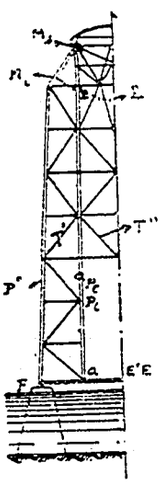

Fig. 2.ª

(fig. 3.ª). Sin embargo, los dos apoyos F, F', están reunidas por una riostra E, ó más bien por una verdadera viga horizontal en celosía EE' (figuras 1.ª, 2.ª y 3.ª).

Se puede, pues, decir: 1.°, que los esfuerzos colocados en el plano transversal arriostrado PP' T', solicitan á éste sólo, poseyendo éste una rótula en F y un carretón de dilatación en F'; 2.°, que los efectos de las excentricidades de los esfuerzos con relación á este plano (momentos de flexión de lo alto del puntal) actúan sobre los puntales, en sus planos P_e P_i y trabajan como articulados en la base, á condición de que la viga horizontal sea muy rígida y esté calculada para transmitir los empujes que recibe en a, hacia los puntos F y F'.

La barquilla tiene, en plano, 12 × 10, y está, en parte, cubierta.

Está suspendida al carretón de rodamiento por el intermedio de cuatro cables diagonales y de cuatro laterales.