

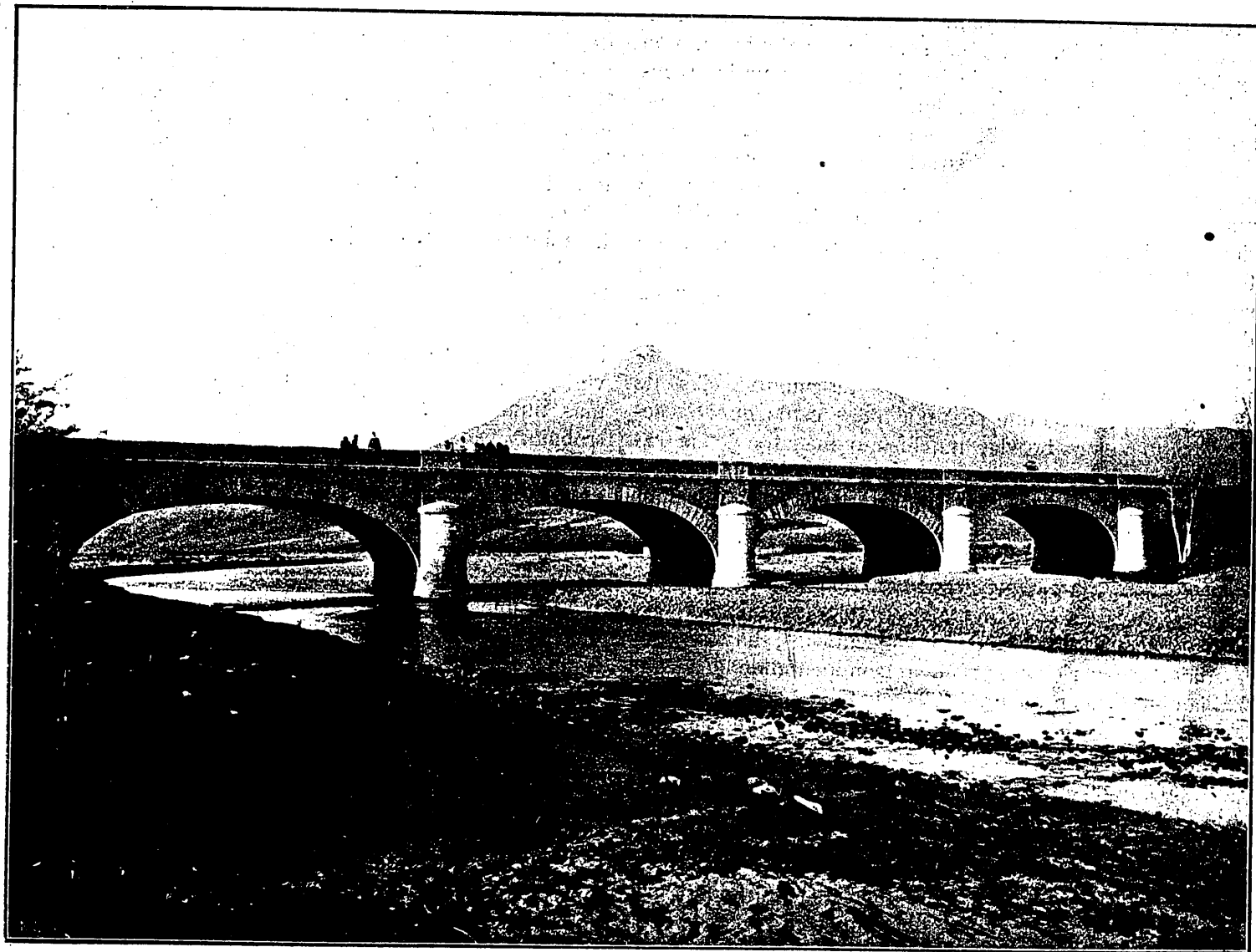
REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente..... Excmo. e Ilmo. Sr. D. Luis Sáinz, Inspector general de primera clase del Cuerpo.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
D. Luis Gaztelu, Profesor de la Escuela de Caminos.
D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
Corresponsal en Londres.. D. Enrique Sanchis, Ingeniero del mismo Cuerpo.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral



Puente sobre el rio Verde (Málaga).—Carretera de Cádiz á Málaga.

ACOPIOS PARA CONSERVACION

El haber tenido necesidad de ejecutar por orden de la Superioridad, durante el actual año económico, tres proyectos de acopios por el sistema de Administración, es lo que me ha obligado á ocuparme de este asunto, que no

por no ser científico deja de tener gran importancia desde el punto de vista económico.

Ya con anterioridad se había ocupado de los acopios para la conservación nuestro distinguido compañero señor Diz en un muy bien razonado artículo que publicó en el número de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS correspondiente al 8 de Octubre de 1896, en el cual proponía se hi-

ciesen los acopios por pequeñas contratas, simplificando considerablemente los trámites para facilitar la concurrencia de los pequeños capitales y evitar los monopolios, pues nadie ignora que con el sistema actual de subastas no concurren más que un número muy limitado de licitadores que siempre son los mismos en cada provincia, y que, ya sea porque se confabulan, ya porque el precio de la unidad se ha depurado tanto en anteriores subastas, ó por otros motivos que no son del caso enumerar, el resultado es que han anulado las ventajas que lleva inherente el sistema de subastas, pues la baja que en ellas resulta es casi siempre nula ó insignificante.

Una vez adjudicada una subasta, el concesionario, que no hace más que gestionar y preparar el negocio, lo subcontrata en seguida á destajistas, y éstos á su vez á los que lo han de ejecutar, no sin antes haber cobrado todos su correspondiente prima, quedando para el pobre jornalero una cantidad evidentemente insuficiente para remunerarle su trabajo, ejerciéndose, por consiguiente, una explotación antihumanitaria, muy peligrosa en los tiempos en que estamos, y que, dentro de los medios de que nosotros disponemos, debíamos tratar de evitar.

Con el sistema de las pequeñas contratas se remedia en parte este mal; pero hay que convencerse que en la mayor parte de nuestras provincias no está la gente labradora suficientemente educada para darse bien cuenta de todos los trámites administrativos que se exigen en toda subasta, y que bastaría el sólo anuncio de esas formalidades para ahuyentarles, tratándose de gente que la mayor parte no saben leer ni escribir y que no disponen de capital en metálico para poder depositar ninguna clase de fianza, por pequeña que sea; por todos estos motivos sería mucho mejor abreviar muchísimo más todos los trámites de solicitudes, depósitos, pliego de condiciones, fianza, etc., etc., ó más bien suprimirlos, haciéndose los acopios por Administración, pues de esa manera se evitarían radicalmente los anteriores inconvenientes, resultando una economía para el Estado de 15 por 100, que sólo en esta provincia sería de unas 20.000 pesetas todos los años. Respecto á la manera de ejecutarlos, hay muchos medios de ponerlos en práctica, siendo uno de ellos, que había de dar buen resultado, el siguiente: una vez aprobados por la Dirección general los presupuestos anuales de acopios, y ordenada su ejecución en cada provincia, se publicaría en los *Boletines* correspondientes, para que los Alcaldes, por todos aquellos medios que estén á su alcance, le diesen la mayor publicidad dentro de su término municipal, el día en que empezaban los acopios, residencia del Ayudante ó Sobrestante de cada zona, donde podrían informarse de palabra del número de metros cúbicos que había que acopiar en cada kilómetro, naturaleza y demás condiciones á que había de satisfacer la piedra, precio á que se pagaba la unidad, etc., etc.; una vez convenidos, se formarían cuadrillas de cinco á diez hombres, proporcionales al número de metros que había que acopiar en cada kilómetro, y eligiendo cada una aquel que los había de representar para responder y cobrar quincenalmente el trabajo ejecutado, se le daría á cada cuadrilla una papeleta indicándole el kilómetro en que habían de trabajar, metros cúbicos que habían de acopiar y el precio estipulado para la unidad, que sería el fijado por el Ingeniero encargado de la carretera, con arreglo al marcado en el proyecto aprobado; de esa manera el Ayudante

ó Sobrestante encargado de cada sección no tendría más que recorrer su trozo cada quince días, ver si estaba la piedra con arreglo á las condiciones estipuladas, ó sea hacer una especie de recepciones provisionales antes de efectuar el pago, y de cuyas recepciones serían responsables ante el Ingeniero encargado; una vez que hubiera terminado una cuadrilla un kilómetro, se le daría una nueva papeleta para otro, y así sucesivamente hasta terminar el acopio.

Terminado el acopio en grueso, y recibido por el Ingeniero, se haría otro tanto para el machaqueo.

De esta manera se evitaría toda serie de intermediarios entre la Administración y los trabajadores; que siendo éstos de la zona por donde atraviesa la carretera, y sabiendo que todos, ó casi todos los años, se necesitaría piedra para los acopios y que se les admitía libremente al trabajo, en las épocas que no tuviesen jornal se dedicarían á buscar ó abrir nuevas canteras y acopiar material en depósitos próximos á la carretera, para que cuando llegase la época de los acopios, poderlos hacer en menos tiempo y á mejor precio, resultándoles mayores ganancias, con la satisfacción de que le habían de pagar justamente su trabajo, sin especulación de ningún género, y que si algún sacrificio hacía sería en bien del Estado, ó sea en bien general, y no para enriquecer algún contratista á costa de su trabajo.

Podrá objetarse que este procedimiento exige más trabajo para el personal afecto á la Administración; esto no es obstáculo ninguno, más cuando hoy día, haciéndose los acopios por contrata, hay que estar constantemente vigilándolos para que resulten siquiera regulares, y además, nunca el personal de Obras públicas ha rehuído el trabajo.

Y respecto á los abusos á que se prestan los trabajos por Administración, de los cuales no están excluidos los de contrata, solo añadiré que, tratándose de un personal digno, sabrá, como hasta ahora lo ha hecho, cumplir con su deber, y si por desgracia no sucediese así, para eso están los Jefes y la Superioridad, que aplicando todo el rigor del Reglamento y de la ley, escarmentasen al primero que no fuese digno de pertenecer al Cuerpo de Obras públicas.

FEDERICO GÓMEZ MEMBRILLERA.

Badajoz 20 de Abril de 1898.

NECESIDAD DE REFORMAR Y COMPLETAR LA LEGISLACIÓN

DE NUESTRAS OBRAS PÚBLICAS (1)

Proyecto de bases de una nueva ley, con su reglamento general, para el régimen de las Obras públicas á cargo del Cuerpo nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

(Conclusión.)

Base catorce. Puertos.—Siguiendo el orden establecido en la exposición de títulos para la nueva ley, corresponde ocuparse ahora—del relativo—á la legislación sobre el régimen y servicio de los puertos y demás aprovechamientos de las aguas del mar, incluidos en la vigente ley de 7 de Mayo de 1880.

(1) Véase el número 1.176.