

18/

MINISTERIO DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

CONFERENCIA NACIONAL DE LA EDIFICACIÓN

COMISION ORGANIZADORA

28 mayo-4 junio.



MADRID, 1923

TEMA V DEL CUESTIONARIO

SALA
S.
E. 18
T. Folks.
N. 39

*Régimen de transportes en relación con los materiales
de construcción.*

MADRID

1923



12 333.32:061.3
MINISTERIO DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

CONFERENCIA NACIONAL DE LA EDIFICACIÓN

COMISION ORGANIZADORA

28 mayo-4 junio.



MADRID, 1923

RÉGIMEN DE TRANSPORTES

EN RELACIÓN CON LOS

MATERIALES DE CONSTRUCCION

SALA
5.
E.º 18
T.ª Folls.
N.º 39

R-41-800

MADRID

1923

BIBLIOTECA-MINISTERIO DE TRABAJO

1090409

Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos. Miguel Servet, 13. MADRID

Régimen de transportes en relación con los materiales de construcción.

El problema de la edificación, que ofrece en España caracteres de gravedad suma, exige medidas gubernativas y de cooperación social. No puede decirse que este problema se resuelva con independencia de otros problemas económicos, ya que, por ley de repercusión, al solucionar uno de ellos, se refleja esta modificación en todos los que constituyen la economía nacional; pero sí cabe afirmar que, por tratarse de un problema tan importante como el de la vivienda, que llega a ser incluida, en los *Index Numbers*, entre los tres elementos fundamentales para fijar el coste de la vida, y ante una crisis del trabajo y de la edificación, gravísima en nuestro país, se requieren soluciones urgentes y de carácter excepcional.

Dentro de la complejidad de cuestiones que constituyen este problema, debemos estudiar una muy concreta, y, sin embargo, de una importancia extraordinaria: *Régimen de transportes en relación con los materiales de construcción.*

I

Situación actual del problema.

1.— Producción y consumo nacionales.

A) *Importación y exportación; exenciones.*—Al situar el problema de los materiales de construcción dentro del mercado español, es necesario determinar la producción y consumo nacionales.

España produce, no sólo en medida suficiente, sino con exceso, materias primeras para la construcción; es necesario importar, en cambio, muchas elaboradas.

El Arancel vigente, fecha 12 de febrero de 1922, dedicó protección especial a la industria siderúrgica, llegando, en algunas partidas, a 375 pesetas los 100 kilogramos, aunque, justo es reconocerlo, la diferencia entre el precio extranjero, sumado al derecho arancelario, es bastante mayor que el precio nacional.

Ello no obstante, se observa un movimiento de importación y exportación que, en las principales partidas (1922), es el siguiente (1):

	Importación.	Exportación.
	<i>Pesetas.</i>	
Minerales, materias térreas y sus derivados	340.672.145	157.174.315
Maderas y otras materias vegetales empleadas en la industria y sus manufacturas.....	130.023.894	56.490.928
Metales y sus manufacturas	217.084.857	166.655.248
Maquinaria, aparatos y vehículos	336.814.543	6.921.013
Productos químicos y sus derivados.....	252.978.183	111.915.238
Varios: casas armables, de madera.....	143.911	»
TOTALES.....	1.277.717.533	499.156.742

Esto implica, aun dentro del criterio global de estas cifras, que España, con todas las ventajas arancelarias, importa, a pesar de su producción, y exporta, no obstante la necesidad de importar determinadas primeras materias.

Las piedras nobles, por ejemplo (mármoles, etc.), no se en-

(1) Es de advertir que no se distingue el concepto especial de materiales de construcción—indispensable a toda buena política de la vivienda—, por lo que el hierro, por ejemplo, tanto sirve para construcción de casas, como para barcos, puentes, etc., y la madera para envases, entibación, etc.

cuentran sustituídas como debieran en la construcción nacional:

	Pesetas.
Importación	1.470.097
Exportación	106.739

El cemento, por ejemplo, contraponiendo a un ramo del abarato otro de beneficio, demuestra la saturación del mercado nacional:

	Pesetas.
Importación	2.961.275
Exportación	2.093.357

Si a la cuenta de los Aranceles es necesario poner que se debe disminuir todo lo posible los derechos arancelarios, para que se perfeccionen los procedimientos de producción en España, y con ello el abaratamiento, un buen régimen de transportes deberá conseguir que se acerque la producción al consumo, para que no existan estas anomalías entre una y otro. Sólo a dificultades de transporte cabe atribuir, con carácter predominante, el hecho absurdo de que existan materias primeras suficientes para la construcción, y, sin embargo, se importen del Extranjero.

Algunas leyes especiales respecto a obras públicas, ferrocarriles, etc., conceden exenciones arancelarias que afectan, por consecuencia, a las edificaciones de tales empresas. Esto no altera, sino que agrava, los datos expuestos.

B) *Comercio interior*.—El problema, sin embargo, más importante para la construcción nacional, dentro de un buen régimen de transportes, es el acercamiento de las zonas de producción a las zonas de consumo nacionales.

Cada población de importancia tiene en sus proximidades materiales pétreos, que no requieren transportes de importancia. En cuanto a los materiales metálicos, los principales centros de producción son Vizcaya y Asturias.

Madrid, en esto, es una excepción señalada. Aparte la elaboración de ladrillos, inmediata a la capital, y algunas limitadas manufacturas, necesita traer todos los materiales de zonas distantes. La piedra de Novelda (Alicante), como los granitos jaspeados de La Coruña y Pontevedra, para construcciones de lujo, y, en general, los principales materiales de construcción, se hallan a grandes distancias.

En pocas partes sucede, como en Galicia y Asturias, que se hallan reunidos la piedra, la madera y otros elementos de construcción. Esto lleva al modelo de viviendas regionales, en la habitación rural.

Pero, en todo caso, las industrias manufacturadas (metalurgia, etc.) exigen el transporte de las grandes zonas fabriles al resto de la nación.

El movimiento de materiales, pues, es necesario y aplicable a todo el problema de la edificación.

C) *Protección a la industria nacional.* — Dos disposiciones legislativas se han dictado únicamente, que, si no afrontan en especial el problema de la edificación, se relacionan con éste: la Ley de Protección a la producción nacional, de 14 de febrero de 1907, y la Ley de Protección y fomento a la industria nacional, de 9 de marzo de 1907.

En la primera se prescribe que en los contratos por cuenta del Estado, para toda clase de servicios y obras públicas, serán admitidos únicamente los artículos de producción nacional. El régimen de excepciones señala cuatro casos: imperfección, diferencia notable de precio, urgencia que no pueda satisfacer la industria española, no existencia de producción nacional. Este mismo sistema se aplica a las obras provinciales y municipales.

No creemos, en modo alguno, que este régimen deba extenderse a las obras particulares. Porque sería encarecer, por el momento, el coste de éstas.

En cuanto a la Ley de Protección a la industria nacional, observamos con verdadera sorpresa que no se incluye la industria de la construcción. Si ello no formase parte de medidas

especiales—y esto constituye el objeto del intervencionismo del Estado en el problema de la edificación—, habría de ser atendido por ampliación de esta Ley. Debemos advertir que, como medios de fomento de las industrias existentes y medidas para la creación de otras nuevas, se establecen tres: 1.º, acuerdos de la Administración sin auxilio económico directo; 2.º, auxilios o préstamos en efectivo otorgados directamente, y 3.º, garantía de interés mínimo al capital invertido.

2.—Régimen de transportes en relación con las tarifas.

A) *Tarifas terrestres*.—En tal situación el mercado nacional, se ofrece el problema importantísimo de los medios de transporte. Tres hechos relevantes se presentan en este punto: carestía de tarifas, deficiencias y escasez de material, falta de vías de comunicación.

El problema de la tarificación pone al Estado, relacionando intereses muy diversos, entre las Compañías ferroviarias y los intereses públicos. La tarificación, no sólo ha de tener en cuenta el *valor de las mercancías*, sino que ha de ser *proporcional a los gastos de tracción y proporcional a la velocidad de transporte*. Las Compañías, a su vez, fijan *tarifas diferenciales*, que las defiendan de la competencia marítima. Otro elemento, en fin, que no cabe olvidar es el *distinto valor del dinero*, pues las Compañías tienen hoy mayores gastos, que deben compensar con ingresos proporcionales.

El Estado, sin embargo, tiene que poner precios reducidos para algunos productos de vital interés para la nación, y en este caso se hallan, muy especialmente, los materiales de construcción. Si no puede, según se hizo observar, ser tan caro el transporte de materiales de construcción, como el de oro amonedado, automóviles u obras de arte, también es necesario evitar, por ejemplo, que la carpintería de una casa sea más cara, en determinadas localidades, que traída del Extranjero, y, sobre todo, es necesario abaratar el transporte.

En España, las tarifas siguen un criterio variable, que sólo

en parte acepta la categoría de materiales de construcción, oscilando el precio en éstos desde 0,10 hasta 0,35 pesetas tonelada kilómetro. Baste observar que, en la tracción eléctrica, se puede llegar al precio medio de 0,18 pesetas tonelada kilómetro. Pero, sobre todo, no existe régimen uniforme de tarifas, sino que fueron aprobándose éstas según las concesiones de cada línea. El último volumen publicado con las *Tarifas de los ferrocarriles de España*, es una obra de 1.642 páginas en folio, sin criterio de unidad alguno.

El Estado se reserva, como partícipe, el 25 por 100 por impuesto de transportes. Por reciente Real decreto de 10 de mayo de 1923, se prorrogan los efectos del de 26 de diciembre de 1918, autorizando a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas a un 15 por 100, y reduce esta participación del Estado, en los términos correspondientes, a un 10 por 100.

Así se explica que en Madrid, por esta y otras causas que expondremos, cueste la tonelada de granito elaborado 900 pesetas.

Este problema de la revisión de tarifas fué objeto de una política ferroviaria nacional; en otros países, por ejemplo, la política de tarifas en Alemania, llevada a cabo en 1910, que, además de fijar una clasificación perfectamente estudiada de mercancías, con tarifa excepcional para los materiales de construcción, estableció una Comisión permanente de tarifas, que tiene adjunta otra de interesados en el tráfico. Medidas análogas se adoptaron en Inglaterra, creando la Comisión de Ferrocarriles y Canales (*Railway and Canal Commission*), y en los Estados Unidos, con la Ley de 21 de marzo de 1918, sobre intervención excepcional del Estado, así como también se estableció esta demanda en el Congreso de la Habitación, celebrado en Buenos Aires en septiembre de 1920, reclamando la solidadura de tarifas terrestres y fluviales, y en el Congreso de Casas Populares, celebrado en Italia en febrero de este año, que pidió una política de transportes por vía marítima o fluvial, reorganizando el servicio ferroviario de mercancías y dando preferencia especial a las mercancías pobres. Nada se-

mejante, ni con este carácter general, se hizo hasta ahora en España.

B) *Tarifas marítimas y fluviales.*—En igual medida se hallan repartidas y conglomeradas las tarifas marítimas y fluviales.

Los fletes marítimos siguen las oscilaciones del mercado, sin criterio de especificación. Los fletes fluviales, en vías tan importantes como el Canal de Aragón o las conducciones por río en las épocas de saca, tampoco se hallan sujetos a criterio de unidad alguno.

El impuesto de transportes por mar y fluviales, que representa en 1922 una suma, por todos conceptos, de 56.543.000 pesetas, grava, en la medida correspondiente, el transporte de materiales de construcción.

La calzada, por ejemplo, que une a Buenos Aires con la Plata, en una extensión de 60 kilómetros, se construyó con adoquinado de Noruega; y se hizo observar que costaba menos transportar el material entre países tan distantes que llevarlo del Guadarrama a Santander.

3.—Régimen de transportes, en relación con el material.

A) *Deficiencias de éste.*—También es de observar que, siendo tal la carestía de tarifas, se agrava este problema, por la misma cantidad, peso y volumen de la mercancía, con las deficiencias del material de transporte.

Es evidente que si el material es malo y se destina a este objeto el que reúne peores condiciones, las deficiencias observadas en problema tan importante como el de abastecimientos, se agravan en mercancías que exigen mayor número de unidades y resisten malos tratos, falta de enlace y retraso en sus expediciones.

B) *Escasez.*—Es de advertir, por otra parte, que las Compañías cubren con estas deficiencias la escasez notoria de material.

Cualquier constructor de obras importantes sabe por expe-



riencia que, para obtener un número de vagones con destino al transporte de ladrillos, hace falta esperar meses y pedirlo con marcada insistencia. Esto supone, como es consiguiente, el retraso y carestía en la construcción.

4.—Régimen de transportes, en relación con los medios de comunicación.

A) *Vías urbanas*.—Pero donde el problema adquiere sus caracteres más agudos es al observar la falta de vías de comunicación.

El sistema de vialidad constituye, como la circulación venosa y arterial en el organismo humano, un conjunto armónico, que va desde la calle hasta el ferrocarril y la comunicación internacional. De igual modo que el *broad-casting*, como evolución última de la radiotelefonía, en su significado de siembra de ideas como de semillas por toda la nación, enlaza los distintos puntos de ésta, así es necesario unir, por las vías de comunicación, los distintos elementos de la economía nacional.

El sistema de comunicaciones urbanas supone un conjunto de problemas técnicos que implica una red de distribución muy delicada: vías arteriales y secundarias; espacios libres; parques públicos, considerados, según la expresión inglesa, como los pulmones de la ciudad; extensión, desde el centro de los barrios urbanos hasta las periferias, equilibrando la densidad de cada zona; distribución en barrios, según la diferenciación de actividades; zonas industriales; ciudades satélites; enlace con las comunicaciones extraurbanas; separación, en todo caso, dentro de las calles, de las instalaciones fijas de comunicación (tranvías, etc.), del tráfico rápido (personas) y del lento o pesado (vehículos, mercancías). En las comunicaciones rurales se ofrecen en forma análoga, aunque con un sistema menos complicado, otra serie de problemas en relación con los transportes. El urbanismo y el ruralismo, especialidades de la cien-

cia municipal, estudian estos problemas, dentro de los que constituyen la complejidad de su contenido.

De cómo ellos se resuelvan acertadamente, en su aspecto técnico, dependen las facilidades y régimen adecuado de transportes, en relación con los materiales de construcción.

B) *Tranvías urbanos, suburbanos e interurbanos.* — Existen en España, únicamente, 965 kilómetros de tranvías.

Es esta una red insignificante, comprendiendo en ella las tres clases de tranvías urbanos, suburbanos e interurbanos.

El problema de la edificación, no sólo en cuanto representa transporte de materiales, sino, además, porque la construcción es un efecto de los medios de comunicación relacionados con la vida urbana, depende en España, en una gran parte, del desarrollo de éstos.

C) *Ferrocarriles.* — Las líneas de explotación, actualmente, son las siguientes:

	Kilómetros.
Vía ancha.....	11.523
Vía estrecha.....	4.264
TOTAL.....	<u>15.792</u>

Como se ve, es esta una red insignificante y desproporcionada a una nación que cuenta 504.000 kilómetros cuadrados de superficie y 21 millones de habitantes. Tiene España, por consiguiente, 3 kilómetros de ferrocarriles por 100 kilómetros cuadrados de superficie y 7 kilómetros por 10.000 habitantes, llegando algunas naciones a 18 y 22 kilómetros, respectivamente.

Esta falta de vías de comunicación se refleja en todos los órdenes de la economía, y muy especialmente en las materias primeras para la construcción. Ello supone, no sólo falta de medios de comunicación para los productos forestales, por ejemplo, en grandes zonas de Cuenca, Aragón, Asturias, Galicia, etc., sino para la explotación de canteras, minas y otras producciones de materias primeras para la construcción.

D) *Líneas de navegación.*—Tampoco existen el número y regularidad de servicio suficientes en cuanto a las líneas de navegación, así de cabotaje como internacionales.

Ello dificulta en buena parte el transporte, rapidez y abaratamiento de los materiales de construcción.

E) *Vías fluviales: ríos y canales.*— Las grandes cuencas hidrológicas de España suministran medios de comunicación importantes que requieren, sin embargo, obras de encauzamiento, y al propio tiempo enlace adecuado con las demás vías de comunicación.

Esto hace, por ejemplo, que muchos materiales de construcción pasen de las regiones limítrofes a Portugal, por no tener inmediato enlace con las poblaciones de nuestro país.

F) *Carreteras: caminos vecinales.*— La carretera, no sólo constituye plataforma propia para las líneas fijas de comunicación, sino que hoy, por el número y diversidad de vehículos de transporte, es medio de difusión grande para el aprovisionamiento de materiales de construcción.

En igual medida, y como arterias menores, difunden esta comunicación los caminos vecinales.

Sin embargo, no sólo la densidad es pequeña, aunque acrecentada constantemente, sino que se da el caso en algunas regiones de que el transporte de materiales se hace por senderos impracticables que van abriendo las mismas ruedas de los carros, con el coste y dificultades consiguientes para la obtención de los materiales.

5.—Otros obstáculos.

No cabe olvidar en esta relación del estudio del problema de transportes otros obstáculos que, aunque indirectamente, se relacionan también con el encarecimiento de los materiales de construcción. Se refieren especialmente a tres órdenes: Municipios, intermediarios y acaparadores, libertad de trabajo.

Las restricciones impuestas en las Ordenanzas municipales, en general, dificultan algo la construcción, junto con los arbi-

trios municipales, que también se suman a los gastos de construcción. No cabe desconocer, sin embargo, que de muchísima más importancia es la contribución industrial, que merma la renta en cantidad considerable. Esto se relaciona con los medios de transporte, en cuanto los Ayuntamientos deben regular el tráfico, sin amparar privilegios, a la vez que fomentar el ensanche y urbanización, a fin de procurar exenciones o minoración de los recargos tributarios.

El intermediario es desde luego un mal, aunque no se le puede hacer desaparecer en absoluto, porque sin él la edificación sale más cara por el momento; pero sí puede prepararse la construcción directa o con intervención del Estado mediante la edificación en zonas más extendidas. El acaparador, en cambio, es elemento dañoso para la construcción y que puede sustituirse con la intervención del Estado.

El obstáculo, sin embargo, más importante para el abaratamiento de la construcción es la falta de libertad de trabajo. Existe la lucha entre el obrero y la máquina (máquinas de aire comprimido, picos de varios puntos, etc.). Se pagan cuotas de incorporación, no permitiéndose que un obrero de provincias trabaje en Madrid sin el abono previo de una cuota importante. Se tiene el régimen de indemnizaciones, mediante el cual, para traer materiales labrados de otras regiones, hay que pagar una fuerte suma. Se aplica la jornada de brazos lentos. Se dificulta, en fin, todo lo que puede representar abaratamiento de los materiales de construcción. Es de importancia capital para contrarrestar este criterio el empleo de toda clase de máquinas, herramientas, aparatos de elevación, etc., para el menor coste de la construcción. Y los obreros, que hoy se atienen sólo a la construcción de lujo, al ver ampliado con carácter nacional el problema de la edificación, encontrarán resuelto su propio problema.

Como resultado de esta situación actual, se ofrece una categoría de precios unitarios, que, variable en las distintas localidades, excede, sin embargo, con mucho, a las condiciones de la vivienda media y económica.

Si así no fuera, podría, en cambio, atenderse incluso a la exportación de materiales elaborados. Sirva de ejemplo la pavimentación, que podría preparar España para otros países. Como también la elaboración de columnas de piedra labrada, huecas, que constituye una de las industrias más importantes en Austria, para la exportación a diversos países.

II

Soluciones que se proponen.

1.—Producción y consumo.

Para resolver acertadamente todo régimen de transportes, y atender de modo excepcional a ponderar la producción y el consumo nacionales, es necesario, como elemento previo, fijar la categoría especial de materiales de construcción. Ni en los Aranceles, ni en las tarifas de transporte, se halla este concepto separado, pues la categoría debe darse por el destino, no por la materia, y toda Ley o disposición administrativa, que trate de abordar el problema de la edificación, con las medidas de protección necesarias, debe partir de este elemento fundamental.

Esta categoría, sin embargo, debe exceptuar las mercancías destinadas a la exportación, pues podría esta medida, con carácter general, aumentar la salida de materiales, al abaratar su transporte, beneficiando a otras naciones y produciendo una mayor carestía en nuestro país.

La acción del Estado, por otra parte, no sólo debe ser jurídica, o de policía de la edificación, y social, cooperando, con sus propios medios, a la obra de la Sociedad, sino también concertada con distintas empresas (Compañías de ferrocarriles, especialmente), mediante lo que se denomina, en términos administrativos, el ejercicio privado de funciones y de servicios públicos. Así lo exige la condición especial del problema de la

vivienda, que a todos alcanza, que constituye base de la familia, principio de moralidad social, higiene pública, orden y belleza de las costumbres. El interés público se manifiesta por estas razones, y a él habrán de cooperar aquellas entidades que, a cambio de ciertas ventajas, deben cumplir también determinadas obligaciones.

2.—Tarifas.

Debe procederse a la revisión general de éstas, unificándolas, con un tipo fijo de tonelada kilómetro.

Se propone el abaratamiento, para los materiales de construcción, en un 25 por 100 del precio medio, y, desde luego, debe considerarse suprimido el aumento, al vencer los tres meses de prórroga establecidos en el Real decreto de 10 de mayo último, por el carácter excepcional del problema de la vivienda.

El Estado, en atención también a estas consideraciones, podría suprimir, o reducir, como medida constante, al 10 por 100, su participación, en la forma que establece el Real decreto citado, por concepto de impuesto de transportes.

Medidas análogas deben adoptarse en cuanto a las tarifas marítimas y fluviales.

3.—Material.

Debe procurarse aumentar el número de unidades e intensificar el tráfico, llegando a medidas de intervencionismo, como la requisita de material y la fijación de plazo de entrega en el talón de ferrocarril o en el manifiesto visado de la mercancía.

4.—Medios de comunicación.

Pero, especialmente, debe atenderse a la construcción, por parte del Estado, siquiera sea parcial, de líneas de comunicación: caminos de saca, en grandes zonas forestales; ferrocarril-

les, en las zonas más importantes, desprovistas de comunicaciones, que tienen grandes depósitos naturales de materias primeras para la construcción. Necesidad es esta de la construcción de ferrocarriles que tiene carácter general, y toda ocasión debe utilizarse, sobre todo, en casos tan señalados como el de abaratamiento de la vivienda.

5.—Soluciones complementarias.

En este orden se hallan, en primer término, la acción de las entidades locales—provincias, Municipios, etc.—, que, concertada su intervención con la del Estado, y sintiendo más de cerca estos problemas, deben secundar las medidas de la Administración central, a la vez que no ofrecer obstáculos, y, al contrario, dar facilidades para el transporte de mercancías, atendiendo, especialmente, a la vialidad urbana, ensanche y urbanización correspondiente.

Debe, además, removerse la dificultad que ofrecen intermediarios y acaparadores, estableciendo depósitos en los puertos de recepción y grandes estaciones de destino, a los que podría aplicarse, en los materiales de construcción, el sistema de crédito del Banco de España, en su resguardo de los Almacenes Generales, o bien el contrato de crédito o depósito que siguen algunos Bancos particulares. Podría también intervenir el Estado, y las entidades locales, mediante la fabricación de unos materiales de construcción, y explotación directa de otros, en el abaratamiento de la edificación.

Procede, en fin, que se adopte una solución armónica, en cuanto a la libertad de trabajo, para el bien de obreros y patronos.

No pretendemos, con estas medidas, abarcar en toda su amplitud el problema de la edificación, que constituye uno de los grandes problemas nacionales. Pero sí, con ello, puede quedar

preparado el terreno para otras medidas más importantes, que al fin será necesario adoptar.

CONCLUSIONES

1.^a Debe establecerse, como base de todo régimen de transportes, la categoría especial de materiales de construcción, no destinados a la exportación.

2.^a El Estado habrá de cumplir, en relación con el problema de la edificación, no sólo la función jurídica y social, sino concertada con distintas empresas: Compañías de ferrocarriles, especialmente.

3.^a Procede acordar el abaratamiento de tarifas ferroviarias, y fletes marítimos y fluviales, como medida urgente y de carácter excepcional.

4.^a En cuanto a los medios de transporte, no sólo debe preocuparse el mayor número de unidades e intensificación del tráfico, llegando, si es necesario, a la requisa de material y fijación de plazo para la entrega de mercancías, sino que habrán de establecerse nuevas líneas de comunicación. Para ello, lo más inmediato será construir, por cuenta del Estado, y para fines primordiales de edificación, caminos de saca, en zonas forestales, y algunos ferrocarriles económicos, en las zonas más importantes, desprovistas de comunicaciones, que pueden proveer de materias primeras para la construcción.

5.^a Es necesario remover determinados obstáculos que, en relación con el régimen de transportes, dificultan, por distintos elementos, el abaratamiento de la edificación:

a) Supresión de intermediarios y acaparadores, mediante el establecimiento de depósitos, en los puertos de recepción y grandes estaciones de destino, con la intervención del Estado, llegando, en su caso, a la fabricación por éste de unos materiales de construcción y explotación directa de otros, para conseguir el mayor abaratamiento de la edificación;

b) Libertad de trabajo, en el sentido de llegar a una solución armónica entre el obrero y los elementos mecánicos de

labor, sin restricciones de incorporación ni régimen de indemnizaciones.

6.^a Las entidades locales—provincias, Municipios, etc.—colaborarán en esta obra por todos los medios, y especialmente dando garantías y facilidades para el transporte de los materiales de construcción en el interior de las poblaciones.

7.^a El ideal en el problema de la edificación es construir mucho y barato; la vivienda de lujo, dentro de mayores facilidades, está atendida hoy suficientemente; falta la vivienda media y barata. Para esto, como una de las condiciones más importantes, debe procurarse abaratar, facilitar y desarrollar los medios de transporte, en relación con los materiales de construcción.