

# Las bajas en las subastas de Obras públicas

Movido por un conocimiento, seguramente escaso, de las circunstancias que concurren en recientes contrataciones de obras públicas, y a las que, a mi juicio, obedecen las grandes bajas con que se contrata su ejecución, me presento a esta encuesta, abierta por la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS con el encomiable objeto de esclarecer el asunto y poner remedio a los males, si los hubiere, de aquel hecho derivados.

Los concursos celebrados para contratar las obras de ferrocarriles, incluidos en el plan de urgente construcción, a los que principalmente he de referirme, por conocerlos un poco más de cerca, son ciertamente escasos en número, pero de un volumen tan grande de presupuesto y con una masa tan nutrida de concurrentes, que permiten sacar consecuencias claras para fijar las causas principales de la competencia que en ellos se han hecho los contratistas con el arma única de que disponen: con la baja.

Es absurdo suponer que la locura de un contratista tenga tal fuerza de contagio como para ser comunicada a todos ellos en una época determinada; y si, una tras otra, vienen adjudicándose las construcciones con bajas grandes, es lógico deducir que la causa no está en aquéllos, que al fin y al cabo exponen, a más de su prestigio profesional, conquistado por algunos a fuerza de muchos años de improbable trabajo, grandes cantidades de dinero que los Bancos no se resignan a perder tan fácilmente; que para ello lo han prestado a buen interés y con garantías suficientes. El natural afán de resurgimiento despertado en España, sobre todo en lo que a obras públicas se refiere, ha impulsado quizá al deseo de ver realizada en unos pocos años la obra que no se hizo a su debido tiempo, con notorio quebranto para el avance mundial de nuestro país, y esto ha llevado consigo una noble precipitación en la formación de planes y una precipitación peor, por parte de los encargados del desarrollo de los mismos. Quiero con esto decir que, en la mayoría de los casos, habrá que buscar la causa de las grandes bajas ofrecidas en el estudio económico de los proyectos respectivos, y así se ha reconocido alguna vez, en que, oficialmente, fueron examinadas las justificaciones de las propuestas hechas por los contratistas.

Se puede citar el caso de proyecto que ha salido a licitación dos veces, por haberse rescindido una primera adjudicación, y en el segundo concurso ofrecerse por un concurrente una baja casi cuádruple de la ofrecida en el primero, sin haberse variado los cuadros de precios y en circunstancias quizá más desfavorables la segunda vez que la primera. Hay que suponer que si estudiado llevaba el asunto este contratista la primera vez que acudió al concurso, mejor estudiado lo llevaría la segunda, y en consecuencia, que los cuadros de precios permitían ofrecer gran ventaja a la Administración, sin detrimento de los intereses del adjudicatario.

Con estos antecedentes, poco derecho hay a exigir a los contratistas que presenten una justificación de sus bajas; que tras de acarrear el inconveniente de orden moral de obligar a un industrial a la declaración de su base de negocio y de sus ganancias, conduce al absurdo de exigir justificaciones de cosas que debieran estar justificadas con mucha anterior-

idad, es decir, en los cuadros de precios del proyecto que sale a licitación. Si así se hiciera, desaparecería la costumbre de fijar precios por analogía con los de otras obras, procedimiento cómodo, pero pocas veces ajustado a la realidad.

En este orden de ideas, sería injusto negar a los contratistas españoles el agradecimiento que les debe la Administración por la reducción de gastos que la han proporcionado. En las obras de ferrocarriles contratadas desde el año 1926 hasta la fecha, que sumaban un presupuesto de mil millones de pesetas, se ha economizado el Estado, por las bajas con que se construyen, la respetable cifra de doscientos millones, aproximadamente. Esto es tanto más sugestivo, cuanto que se puede afirmar que hasta el momento todas estas obras siguen su marcha normal, sin que se haya registrado un solo caso de rescisión del contrato, por culpa de los adjudicatarios.

A pesar de ello, aun creo que se hubiera podido obtener más economía para el Estado en estas contrataciones, si hubiera sido factible la omisión de Bancos, que, naturalmente, en la forma que actúan, encarecen la obra. Los Bancos, en nuestro país, no están preparados para ejercer una función técnica, limitando su actividad en estos casos a la de prestamistas (con todo el noble sentido que desee darse al vocablo), que se hacen pagar buen interés por el dinero entregado, exigiendo, lógicamente, garantías de toda la mayor solidez que en estas operaciones puedan exigirse. Por otra parte, es ilusorio tratar de prescindir de la colaboración de los Bancos en contrataciones de obras cuyos presupuestos ascienden a cincuenta, a ochenta y a más de cien millones de pesetas. El remedio que inmediatamente se deduce es subdividir las contrataciones en volúmenes de obra más pequeños, con lo que se facilitaría la concurrencia de contratistas con medios propios, ahorrándoles gastos generales y proporcionando al Estado más notables economías. Este juicio sería, naturalmente, modificado el día que los Bancos se prepararan técnicamente para acudir a la ejecución de obras.

Por otra parte, el sistema de adjudicación por concurso puede hacer abrigar en algunos concurrentes la esperanza de obtener la contrata de la obra por distintos cauces que los de la economía para los intereses del Estado, y no se encuentra razón, salvo en determinados y muy especiales casos, para no adjudicar aquella sobre la única base de la expresada economía; que para eso, si el contratista no cumple sus compromisos, la Administración dispone, a más de una honrada inspección, de la fianza respetable depositada por el contratista, y que éste no ha de querer perder.

Resumiendo las ideas desperdigadas que más arriba se exponen, opino que la contratación de obras públicas debe asentarse sobre estas tres bases:

Redacción escrupulosa de los proyectos, en su orden económico, para tener la seguridad de que al contratista se le proporciona únicamente la ganancia decorosa en negocios de esta importancia.

Procedimiento de subasta, con volúmenes de obras asequibles a medios económicos, sin colaboraciones bancarias y con determinación de fianzas que, si fuertes, no hagan prohibitiva la concurrencia.

Sólo en casos muy especiales, cuando la naturaleza de la obra lo requiera y a propuesta del Consejo de Obras públicas, podría emplearse el sistema de concurso, debiendo entonces depurarse las propuestas presentadas, por elementos técnicos capacitados para ello, con exclusión absoluta de los ingenieros que hayan redactado los proyectos o que tengan que inspeccionar las obras, que humanamente han de sentir prejuicios contra proposiciones que, en cierto modo, contradicen su criterio profesional.

Todo lo que al sistema trate de añadirse sobre investigación de la solvencia moral y económica del contratista, huele a establecimiento de exclusivas

más o menos disimuladas a favor de quienes ya se han situado, unos por sus méritos y otros por las favorables circunstancias de tiempos pasados. Como antes se indica, la fianza debe ser la garantía que salvaguarde los intereses de la Administración.

Esta es una opinión con cuyos fundamentos no he tratado, como es natural, de herir el amor propio de ingenieros ni de contratistas, pues todos hemos nacido y vivimos sobre la tierra para comprender que nuestras obras son humanas y, por tanto, imperfectas. Pueden ser otros los equivocados; puedo serlo yo; pero de la opinión de todos ha de salir una orientación progresiva.

Antonio VELAO OÑATE  
Ingeniero de Caminos.

## Bibliografía

**Pozos artesianos y Pozos de petróleo**, por D. JOSÉ MESA Y RAMOS, ingeniero de Caminos.—Cuarta edición corregida y aumentada. 1929. Madrid. Librería Internacional de Romo. Un vol. de 16 × 22 cm. 426 págs. y 138 figuras. Precio: 20 pesetas.

Este libro constituye un tratado completo de aguas subterráneas y de petróleos, contiene nuevos datos interesantísimos de aguas artesianas y extensa parte sobre investigación, descubrimiento y explotación de yacimientos petrolíferos, habiéndose aumentado considerablemente la edición que acaba de publicarse con la reseña y estado de los trabajos que se están ejecutando actualmente en España y con la parte legislativa referente al monopolio del petróleo y a los auxilios que pueden obtener del Estado los particulares y entidades para el descubrimiento de las aguas subterráneas y de los yacimientos petrolíferos.

El petróleo es asunto de gran actualidad en todo el mundo.

Nuestra nación ofrece condiciones favorables para el éxito de las investigaciones que se emprendan, según ha comprobado el autor en frecuentes visitas a regiones que describe, donde ha visto dicho combustible líquido en varios pozos, observando, además, evidentes manifestaciones del mismo en la superficie de los terrenos.

**España.—Guías Regionales Calpe. III. Levante.** (Provincias valencianas y murcianas), por D. ELÍAS TORMO. Estudio geográfico de J. DANTÍN CERECEDA.—Un vol. de 12 × 16,5 cm; CLXIV + 399 páginas, con 17 planos en color y 14 planos de ciudades y 11 de monumentos, en negro, etc.—Madrid, Calpe, 1923.—Precio, encuadernado en piel, 25 pesetas.

La Guía de Levante es la única publicada, y lleva el número III, entre las que había pensado publicar la Casa Calpe, que son las siguientes: I. Madrid; II. Barcelona; III. Levante; IV. Cataluña y Baleares; V. Aragón; VI. Norte; VII. Castilla la Vieja y León; VIII. Castilla la Nueva, y IX. Andalucía.

Llama la atención esta Guía, cuyo tamaño, impresión y estructura recuerda las *Baedeker*, por la competencia con que está compuesta, tanto en lo que se refiere a Historia y Arte, como en lo relativo a la Geografía y en lo referente a los datos útiles para el viajero. Los autores, D. Elías Tormo y D. J. Dantín Cereceda, han conseguido escribir una guía,

mucho más completa que todas las publicadas hasta ahora relativas a España, y que, además de estar cuidadosamente editada, contiene planos muy bien hechos, no sólo de ciudades y edificios, sino también de puertos, carreteras y ferrocarriles, accidentes geográficos, etc., entre los que figura un mapa de la región levantina, en escala de 1 : 1 000 000, muy claro y con curvas de nivel que dan buena idea de la topografía.

La Introducción, de 161 páginas, comienza con muy sinceros consejos respecto a los viajes, no sólo por Levante, sino por toda España, acaso algo exagerados en perjuicio nuestro en lo relativo a medios de comunicación y de transporte. Es muy acertado el dar importancia al turismo en automóviles. La Geografía física y económica está muy competentemente tratada por el Sr. Dantín, y en lo relativo a Historia y Arte se descubre la mano maestra del Sr. Tormo. Los datos útiles para el turista son recientes y bastante completos. Es de desear sin embargo, que en las futuras Guías no se empleen tantas abreviaturas, pues, especialmente para lectores extranjeros, pueden producir confusión.

Es, en suma, una Guía que se puede recomendar a toda clase de lectores, en la seguridad de que la encontrarán útil. Creemos que guías de esta clase debieran patrocinarse muy eficazmente por las comunidades y particulares de las regiones a que se refieren, pues es muy sensible que, acaso por faltar esa protección, hayan transcurrido varios años desde que salió a la venta la de Levante sin que se hayan impreso las ocho restantes, algunas de las cuales serían muy útiles cuando estén abiertas las Exposiciones de Barcelona y Sevilla.

N. P. B.

**L'Etat et l'Energie électrique**, por JACQUES DOREAU. Un tomo de 24 × 15 cm; 225 págs. Editions et publications contemporaines. Pierre Bossuet, 47, Paris.

Se trata de una obra interesante, tanto para ingenieros como para juristas.

Son muchos los países en los que las necesidades de la industria eléctrica, de aparición reciente, han provocado el surgimiento de una legislación frondosa, a través de la cual el investigador camina con el ánimo dispuesto a recibir sorpresas incabables, una tras otra, como le pudiera ocurrir en la exploración de países desconocidos.

El espíritu clásico, habituado a la ordenación armoniosa