

EL "CONTRATISTA" DE LA CONSTRUCCION Y OBRAS PUBLICAS

Por ANTONIO DURAN TOVAR
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Destaca el autor, en un breve resumen, la importancia actual de la industria de la Construcción, y reseña los problemas más acuciantes que sobre ella pesan en estos momentos, en cuya solución se muestra confiado.

Creemos interesante traer a estas columnas a un personaje de gran importancia en el desarrollo de la Economía Nacional, como sin duda lo es el "Contratista".

Lejanos están ya los tiempos de aquellos "Contratistas", cuya estampa característica más común era la del señor orondo y feliz, con su puro en la boca, que obtenía sus pingües beneficios de los sudores de los peones, del manejo y descuido de los materiales y del tráfigo de los transportes con motor animal e incentivo de trallazos.

Lejanos también los días de los recelos de la Administración, plasmados en el célebre chiste del "Contratistá".

De aquellos hombres que, con todos sus defectos, sembraron España de caminos, dejándose en ellos muchas veces su bienestar y sus ilusiones y en ocasiones la vida, a los Contratistas de hoy, media un abismo.

Y, sin embargo, aún perdura algo la creencia popular de aquella fábula de Eldorado de la Construcción, y hay quienes creen que es el medio más eficaz y rápido para lograr fortuna y ostentarla.

Y ello es la excepción, pues lo cierto es que se trata de una de las actividades más duras y arriesgadas, aunque, eso sí, fascinante, pues sin duda lo es ver tomar cuerpo a despecho de todas las contrariedades e imprevistos a la obra que se imaginó y proyectó.

Hagamos la presentación de la Industria en el estado actual.

Según la estimación de la Renta Industrial del año 1957, la industria de la Construcción ocupó el cuarto lugar en cuanto a valor bruto de la producción, que se cifró en unos veintinueve mil millones de pesetas. Sólo fué superada por las industrias de la Alimentación, Textil y Química.

Ocupa, en cambio, el primer lugar en cuanto al valor de la mano de obra empleada, con cerca de nueve mil millones de pesetas.

Hay que tener en cuenta que, aparte de lo anterior, la industria de Materiales de Construcción arroja

un valor bruto de producción de unos diez mil millones de pesetas, con un empleo de mano de obra de tres mil millones.

Emplea, por término medio, a unos seiscientos mil productores, de los que unos treinta mil son técnicos y empleados de todas clases, y unos cien mil obreros especializados.

La inversión anual en el sector público y privado es del orden de treinta mil millones de pesetas, lo que supone aproximadamente el 55 por 100 de la inversión anual nacional.

Sus productos están a la vista de todos. Miles de viviendas, centenares de fábricas y edificios industriales, carreteras, ferrocarriles, puertos, presas, canales, etcétera.

Todo un país transformándose y afanándose por elevar su nivel económico.

La repercusión de las inversiones de esta industria sobre los demás sectores, es inmensa. De ahí que se tome como índice del pulso económico de un país.

Los actores de todo este proceso son los mal llamados "Contratistas". La denominación adecuada es "Constructores", no ya sólo porque la contrata es una de las varias formas del pacto, sino porque, dentro de ella, las relaciones con la Administración van adquiriendo preponderante carácter de colaboración técnica.

La gama de los constructores es muy extensa, y va desde el modesto y bien preparado constructor hasta las grandes Empresas. Todos tienen su campo de acción y su misión a cumplir.

Existen miles de "Constructores", que son empresarios individuales, que aportan, a más de su capital, su trabajo. Hay cerca de cuatrocientas Empresas dedicadas a la construcción.

Los capitales empleados en esta industria se cifran en unos diez mil millones de pesetas, de los que más de cuatro mil millones constituyen su Parque de Maquinaria.

Es asombrosa la recuperación de esta industria, que quedó destruída en nuestra guerra de liberación. Dadas las dificultades de todo orden de adquisición

de maquinaria, se comprende la acertada visión de unos empresarios, que han empleado gran parte de sus modestos beneficios en mejorar su actividad.

Y decimos modestos, porque ha quedado patente con la nueva modalidad impositiva, que la cifra de beneficios sobre obra realizada, en definitiva volumen de ventas, ha oscilado, por término medio, entre el 2 y el 5 por 100. De esos beneficios el Fisco se lleva el *treinta por ciento*.

Tan exiguo beneficio es sólo imaginable si se tiene en cuenta la multitud y complejidad de factores que intervienen en la confección de los precios y el grado de competencia en que se desenvuelve el mercado.

Téngase en cuenta que cada obra, aunque compuesta de elementos semejantes a otras, es un *objeto único*. La caracterizan la situación, el lugar de ejecución, los agentes naturales (heladas, inundaciones, lluvias, naturaleza del terreno, etc.), que en general ofrecen resistencia al cambio, las disponibilidades de mano de obra de la región y su inestabilidad, las disponibilidades del equipo propio, etc., etc.

Todo ello ha de preverse de antemano, a veces con verdadera falta de tiempo por lo exiguo de los plazos de licitación.

Para cada caso tiene el constructor que barajar la conjunción obra-equipos-imprevistos, para lograr la mejor oferta, en la que entra, además, el grado de aptencia o necesidad de la obra.

De aquí los valores tan dispares que pueden presentarse en una licitación y que tanta extrañeza causan al profano y, a veces, a los que no lo son.

Todos esos imprevistos son de una importancia tremenda y sus riesgos son aceptados íntegramente por el "Constructor", pues no está en la mano de nadie cambiar su esencia.

Sin embargo, hay uno que depende de la humana voluntad y que debe ser anulado. Nos referimos a las elevaciones de precios por disposiciones emanadas del Estado. Ellas deben ser compensadas en su totalidad. Primero, porque es de justicia, y segundo, porque el no hacerlo así lleva consigo el desequilibrio económico de una industria de tan vitales repercusiones en la economía del país.

La industria de la Construcción sufre ahora un doble estrangulamiento. De un lado, la falta de compensación de aumentos decretados y que no han sido compensados en su totalidad. Ello supone, con inclusión de obras americanas, varios centenares de millones de pesetas dejados de percibir. La industria ha hecho frente circunstancialmente a esa situación, echando mano de sus reservas y paralizando la conservación y renovación de sus Parques de Maquinaria. Es decir, autodevorándose.

De otro lado, por la falta de un conocido Plan de Inversiones a largo plazo, que permita la previsión de adquisiciones de maquinaria y formación de equipos.

Ello es vital en industria de tan pesada inversión y escasa convertibilidad.

Tenemos autorizadas noticias de que de los dos problemas se ocupa nuestro Gobierno, consciente de su importancia.

Los "Constructores" han encontrado en su Sindicato el medio legal y eficiente de comunicación con los Poderes públicos, cada vez en más estricta relación con las clases económicas del país.

Los constructores confían cada vez más en la gestión de un Organismo, que ha de poner a esta industria en condiciones de hacer frente con eficiencia a la integración de nuestro país en el Concierto Económico Europeo.