

Economía Política

(Continuación)

Capítulo XVII.—La producción manufacturera

Párrafo 72.—Generalidades sobre la Producción Manufacturera

En los capítulos precedentes hemos estudiado la producción de materias primas industriales, tales como el acero, el cobre, el caucho, el carbón y otras; y, también, las materias primas relacionadas directa e indirectamente con la alimentación, tales como el trigo, el azúcar, los abonos y otras.

Ambos grupos de producción presentan una importancia diversa en relación con la industria manufacturera.

Las materias primas alimenticias tienen una producción máxima que no puede sobrepasar a las necesidades de la población mundial. En efecto, cualquiera que sea la riqueza o la cultura, el máximo de alimentación es una cantidad limitada. Alcanzado el consumo suficiente de calorías, el individuo no puede sobrepasar este consumo sin daño evidente para sus condiciones físicas. Sólo es posible variar el número de alimentos que integran la cantidad necesaria de calorías. En el hecho, esta variedad es cada vez mayor. Por ejemplo, antes de las Cruzadas una gran parte de las frutas y vegetales de actual consumo era desconocidos en casi toda Europa. Antes del descubrimiento de América eran asimismo desconocidos el cacao, la patata, las frutas tropicales y otros productos que hoy día forman parte de la alimentación normal. Naturalmente, estos nuevos consumos han debido desplazar a otros alimentos tradicionales como la carne y el trigo.

Distinto es el caso de las materias primas industriales. El consumo de ellas es dependiente de necesidades de orden psicológico más bien que físico, y, en este sentido, puede decirse que se trata de necesidades que nunca serán totalmente satisfechas. La producción manufacturera tiene por objeto atender al «confort» y a la «vanidad» y, como la experiencia lo confirma, ni una ni otra cosa pueden limitarse.

Consideremos, por ejemplo, el caso del «confort» en los transportes. En tiempos relativamente modernos, aun inmediatamente después del comienzo de lo que se llama «Edad Contemporánea», los transportes se efectuaban en carruajes con caballos denominados «diligencias». En los primeros ferrocarriles a vapor los pasajeros de primera clase ocupaban el interior de coches que semejaban a las antiguas diligencias

y los de segunda clase ocupaban carros planos con asientos al aire libre. Más tarde la primera clase ocupó asientos tapizados y la segunda ocupó coches cerrados con asientos de madera. Más recientemente han sido puestos en servicio los coches «Pullman», pasando a constituir la segunda clase de hoy los coches que anteriormente eran de primera clase. Hoy día, en varias de las rutas principales europeas y norteamericanas, circulan trenes enteros de coches «Pullman» con sus agregados de «Dining Cars», «Sleeping Cars», «Club Cars», «Observation Cars» y otros servicios. Pero aun ello ya no es suficiente, y no menos de cuatrocientas personas en los Estados Unidos poseen carros privados.

Igual cosa podría decirse del «confort» creciente del transporte marítimo; del uso cada vez mayor del automóvil, del telégrafo, el cable y el teléfono; del consumo de electricidad en el «confort» doméstico; de la publicación de libros, revistas y periódicos; del empleo de gramófonos, victrolas y radiolas; de la variedad y complicación infinita de los artículos de vestuario; y, finalmente, de la producción de energía en motores eléctricos, a carbón o petróleo, que eliminan o reducen el trabajo de centenares de millones de habitantes...

Párrafo 73.—«Standard» mundial de confort

Admitiendo el caso más desfavorable, aunque absurdo, de que el progreso científico se limitase en el mundo, y de que a la producción manufacturera sólo le restase una capacidad de producción suficiente para igualar en todo el mundo el «standard» actual Americano—prescindiendo además de todo aumento en la población mundial—se llegaría sin embargo a cifras fabulosas en el aumento posible de la producción manufacturera.

Consideremos, por ejemplo, los índices norteamericanos de automóviles y teléfonos.

Multiplicando estos índices por la población mundial y comparando el valor resultante con la existencia mundial efectiva se encontrará, por diferencia, el mínimo posible de expansión manufacturera. Así, por ejemplo, se tiene:

1. Automóviles

EE. UU. población	120 millones
Automóviles.....	22 millones
Por habitante	0,18 auto por hab.
Mundo, población.....	1 800 millones
Automóviles, efectivos	25 millones
Automóviles, posibles.....	330 millones

Es decir que, si el mundo tuviese la misma cuota de automóviles por habitante que corresponde a los Estados Unidos, el número de automóviles en el mundo, en lugar de 25 millones, podría ser de 330 millones.

2. Teléfonos

EE. UU., población	120 millones
Teléfonos.....	18 millones
Por habitante	0,15 teléf. por hab.
Mundo, población	1 800 millones
Teléfonos, efectivos	29 millones
Teléfonos, posibles.....	270 millones

Análogas deducciones podrían formularse respecto del acero, la electricidad, el transporte ferroviario, el consumo de azúcar, el consumo de papel y demás índices que muestran el «standard» de «confort» o de cultura. Las citadas cifras establecen ya un «orden de magnitud» acerca de las posibilidades de expansión de la industria manufacturera dentro del simple programa de igualación del «standard» mundial de vida.

Párrafo 74.—La vanidad o la «Ley de la no satisfacción»

Los problemas sociales se fundan en el derecho de las clases más desfavorecidas a un «standard» mínimo de vida. Pero ese «standard» jamás ha podido ser estabilizado. Un obrero alemán, inglés o norteamericano dispone hoy, en su uso diario, de infinitas más comodidades de las que podía haber obtenido, con todo su poder, un noble del tiempo de las Cruzadas. Un inmigrante de última categoría hace hoy su viaje a América en condiciones de comodidad que Cristóbal Colón jamás pudo haber imaginado. Sin embargo, nadie está satisfecho, y los problemas sociales se mantienen en perpetua actualidad.

Lo que hay de verdad es que cada individuo trata de igualar a otro, siempre que este disponga de mayores comodidades que el primero, y en la persecución de este propósito nunca se detiene a pensar si las necesidades de que disfruta le son suficientes. Así, por ejemplo, el que no tiene un automóvil se conformaría con un «Ford»; pero enseguida pensará en un «Chevrolet»; después en un «Buick»; más tarde en un «Packard» y, si la fortuna le acompaña, terminará por ordenar la fabricación de un coche único, distinto de todos los demás en existencia...

Este proceso marca las fases psicológicas de toda aspiración humana. En esta «Ley de la no satisfacción» se funda el hecho de la «no saturación» de la producción manufacturera.

El fundamento de «la moda» es típico a este respecto. Si, para vestirse, se tratase sólo de defenderse de la intemperie y cuidar de la limpieza, el traje sería una preocupación secundaria y una gran parte de las industrias actuales no existirían. Pero la «moda» obliga a renovar, en cada estación, los colores y los tejidos de las telas; determina combinaciones especiales para cada circunstancia y, con sus exigencias, permite la vida de innumerables industrias y actividades comerciales subsidiarias.

La «moda» no se refiere hoy día sólo a los vestidos. Nuevos estilos obligan a renovar el mobiliario, los utensilios y aun la arquitectura doméstica. Así, en los casos en

que las comodidades no pueden aumentarse, la ley de la no satisfacción obliga por lo menos a cambiarlas de forma.

Párrafo 75.—El trabajo mínimo

Otra ley psicológica que tiene su efecto en la industria manufacturera es la tendencia natural hacia el trabajo mínimo

Cuando existía el régimen de esclavitud no se tenía limitación práctica en las horas de trabajo. Más tarde, cuando se estableció el trabajo de fábrica, la jornada de labor era de diez, once y doce horas. No hace mucho que las clases trabajadoras obtuvieron la jornada de ocho horas, complementada en seguida con el «week-end», que limita la semana a 44 horas. En algunas factorías norteamericanas se ha llegado a establecer la semana de cinco días. En las oficinas públicas y de las grandes empresas los empleados trabajan generalmente hasta las cinco de la tarde. (EE. UU).

Si se considera, ahora, el efecto simultáneo de las grandes acumulaciones de población y del trabajo cada vez menor de esta misma población, se comprende fácilmente que ambas circunstancias no podrían subsistir si el trabajo mecánico no reemplazase al trabajo humano (1).

Como estas dos causas—acumulaciones crecientes de población y tendencia de esta población al menor trabajo—continúan actuando, es indudable que la producción de maquinaria y de fuerza motriz debe seguir en aumento correlativo con el efecto de ambas causas.

Párrafo 76.—Centros de producción manufacturera

Los centros de producción manufacturera requieren condiciones especiales, siendo las principales las siguientes:

- 1.º Acumulación de población;
- 2.º Disponibilidad de materias primas;
- 3.º Capacidad técnica;
- 4.º Capacidad de consolidación; y
- 5.º Facilidad de distribución

La acumulación de población es necesaria desde el punto de vista nacional y proteccionista. En efecto, si no existiesen las trabas aduaneras que impiden que la producción manufacturera de un país atienda al consumo de otro país,—ya que cada nación está interesada en mantener su propia industria—se tendría lógicamente que el mercado se extendería a toda la población mundial. La ubicación de una fábrica

(1) Respecto de acumulaciones de población, debe recordarse que la Roma del Imperio no pasó verosimilmente de un millón de habitantes. El hoy día tiene el mundo dos ciudades con más de cinco millones de habitantes (New York y Londres); seis con menos de cinco millones y más de dos millones (Berlín, París, Chicago, Tokio, Filadelfia y Buenos Aires); y catorce con menos de dos millones y más de un millón (Bombay, Calcuta, Glasgow, Sidney, Río de Janeiro, Viena, Moscú, San Petersburgo, Detroit, Shangay, Osaka, Pekín, México y Hamburgo).

debería así buscarse en relación con las disponibilidades de materias primas, más bien que en relación con los centros de consumo, ya que el artículo manufacturado soporta un mayor flete que la materia prima respectiva. Pero, existiendo las fronteras aduaneras, sólo es posible contar con el consumo nacional, de lo cual se deduce que, a igualdad de las demás condiciones, la industria manufacturera tendría un mayor desarrollo en los recintos aduaneros que abarcasen una mayor cantidad de población. Se encuentran favorecidos, en este caso, los Estados Unidos (120 millones de habitantes) Alemania (68 millones) Inglaterra (40 millones) y otros países de igual orden de magnitud.

La disponibilidad de materias primas es otra condición fundamental. Los Estados Unidos, con la mayor producción mundial de hierro, carbón, cobre, petróleo, algodón y otras materias primas, se encuentran, en este sentido, en lugar preferente respecto de los demás países.

La capacidad técnica es una condición de orden general, más bien que particular. En efecto, reunidas las demás condiciones, una empresa puede fácilmente pagar técnicos formados en el extranjero o preparar, a su costo, personal especialista.

La capacidad de consolidación es una condición particular a cada país. Se comprende que será posible vender más barato y de mejor calidad mientras más en grande sea la producción (1). Pero, en cierto estado social y político de un país, existe resistencia en contra de las grandes empresas, fundada en el temor de que el monopolio pueda alzar los precios. Se trataría así de mantener la competencia para evitar el alza desmedida de los precios, olvidando que mientras mayor es el número de productores en competencia mayor es la repetición de gastos generales (2). La legislación de todos los países, en las primeras etapas democráticas, tiende siempre a la dictación de leyes «anti-trusts» que perjudican o detienen la necesaria consolidación industrial.

La facilidad de distribución se refiere a los sistemas de transporte y a la posibilidad de tarifas bajas. La cercanía de los centros de producción a los grandes puertos marítimos es una condición primordial para la conquista de los mercados exteriores.

(1) El costo de producción es

$$\frac{C}{n} = \frac{A}{n} + a \cdot n$$

siendo:

(C) el gasto total de la fábrica

(n) el número de artículos producidos

(A) los gastos generales, tales como servicio del capital, administración, propaganda y otros

(a) el gasto que agrega cada artículo producido, tales como jornales y materias primas.

De donde resulta que el costo por artículo sería tanto menor cuanto mayor sea el número de artículos producidos.

■

(2) El «monopolio», en lo que se refiere a los precios, no justifica los temores de un alza de los mismos. La utilidad de las empresas, cuando éstas llegan a una suficiente magnitud, consiste en la cantidad de ventas. Estas sólo pueden obtenerse introduciendo nuevas capas sociales al consumo, lo cual es posible únicamente por medio de menores precios y de facilidades de crédito. Para demostrarlo bastaría sólo comparar el precio de los automóviles de las grandes fábricas norteamericanas y de las pequeñas y numerosas fábricas europeas.

En lo que respecta a los transportes ferroviarios locales, las tarifas bajas sólo son posibles con suficiente intensidad de tráfico. Las acumulaciones de población y de producción agrícola, minera y manufacturera, en una misma red ferroviaria, son siempre determinantes de tarifas bajas.

Párrafo 77.—Valores de la producción manufacturera

Sería imposible el considerar aisladamente los valores de las infinitas variedades de producción manufacturera. Por lo demás, estos valores son reflejos de la producción y consumo de materias primas como el acero, el cobre, el carbón, el petróleo o la energía hidroeléctrica.

La «manufactura», sin embargo, agrega un valor suplementario a la suma de materias primas consumidas. Este valor suplementario representa, por su parte, los jornales y los gastos generales de la empresa manufacturera.

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ha reunido estadísticas que permiten apreciar los valores económicos de la industria manufacturera, definiendo como tal la elaboración, en fábricas de: 1) productos alimenticios; 2) textiles; 3) acero elaborado; 4) manufacturas de madera; 5) productos de cuero; 6) de caucho; 7) papel e impresos; 8) industria química; 9) piedras, vidrio, arcillas y varios; 10) manufacturas metálicas aparte del acero; 11) tabacos; 12) maquinarias; 13) instrumentos de música; 14) equipo de transporte; 15) equipo ferroviario; y 16) manufacturas varias.

Tomando los valores conjuntos de estos 16 grupos, y refiriéndolos a los años 1900 y 1925, se obtiene las siguientes estadísticas comparativas.

VALORES DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA NORTEAMERICANA

Datos básicos	1900	1925
Número de fábricas	208 000	187 000
Empleados y obreros.....	5 077 000	9 724 000
Potencia en HP	13 488 000	35 773 000
Salarios pagados, dólares.....	2 389 000 000	13 877 000 000
Costo de las materias primas, dólares	6 576 000 000	35 936 000 000
Valor de los productos obtenidos, dólares	11 407 000 000	62 714 000 000
Valor agregado por la manufactura, dólares ..	4 831 000 000	26 778 000 000

Analizando ahora estos valores se llega a las siguientes conclusiones:

a) Que el valor de la producción, por fábrica, ha subido en 25 años de 55 000 dólares a 335 000 dólares, o sea, en más de seis veces, lo cual confirma una violenta tendencia a la consolidación industrial.

b) Que el salario medio ha subido de 470 dólares a 1 430 dólares al año, o sea, en poco más de tres veces.

c) Que la producción por obrero ha subido de 2 200 dólares a 6 500 dólares, o sea, en poco menos de tres veces.

d) Que el número de HP por obrero ha subido de 2,6 a 3,7.

e) Que el valor de la manufactura excede de la suma de materias primas y jornales en un 27% en 1900 y en un 26% en 1925.

Estas conclusiones estadísticas coinciden con las premisas psicológicas establecidas en los párrafos precedentes. Un obrero, desde luego, con un tercio de trabajo obtiene el mismo jornal que hace veinticinco años. Esto ha sido posible por la eficiencia mecánica de las fábricas y por la duplicación del empleo de la fuerza motriz en relación con un mismo número de obreros.

Debe tenerse presente además, que el costo de la vida, según los números índices de precios al por mayor (Wholesale prices, 1913 = 100) ha subido de 80,5 en 1900 a 158,7 en 1925, es decir, en sólo un 97%. En consecuencia, el costo de la vida se ha duplicado y el salario medio se ha multiplicado por tres. Se tiene así un exceso de capacidad adquisitiva que lógicamente se invierte en mejorar las condiciones de vida del mismo obrero. Henry Ford, seguramente basado en esta observación, ha formulado la teoría de que el salario alto beneficia a la industria pues aumenta los consumos. La proposición es exacta, sólo que se han invertido la causa y el efecto. Lo que acontece, en realidad, es que, debido al reemplazo del obrero por la fuerza mecánica (1) el valor de la producción por obrero aumenta y, con ello, la utilidad de la fábrica y los salarios. El aumento del salario significa un mayor poder adquisitivo que, en parte principal, se invierte en nuevos consumos industriales.

Si el concepto anterior se integraliza, o sea, si se supone a todo un país o conjunto económico en un régimen de aumento de actividades, ya sea por mecanización, eficiencia o mayor número de horas de trabajo,—y sí, para simplificar, se eliminan los efectos externos de importación y exportación—se tendrá primero un aumento general en todas las categorías de la producción. Pero sobrevendrá en seguida un período de ajuste en el cual se provocará una crisis en aquellos productos no susceptibles de aumento de consumo, tales como el trigo, la carne y otros artículos alimenticios elementales. Habiendo aumentado la producción agrícola por individuo, y limitado prácticamente el consumo, la crisis se ajustará reduciendo el número de trabajadores agrícolas, lo cual aumentará el salario de los restantes, y provocará un mayor consumo de artículos manufacturados destinados al confort doméstico, a la satisfacción de la vanidad o a la distracción, consumos, que, por su naturaleza, con ilimitados.—De lo cual se deduce que, en un país aislado económicamente, todo aumento integral de actividades, de eficiencia o de mecanización, se traduce finalmente en un aumento de la producción manufacturera y en una disminución de la población agrícola.

Naturalmente, la población agrícola mantiene una tendencia sedentaria y la emigración hacia la industria sólo se produce después de años sucesivos de crisis. Con todo,—el desarrollo industrial de Inglaterra, Alemania y Francia en el siglo pasado ha confirmado un aumento constante de la población en las ciudades con una disminución paralela de la población rural.

En los Estados Unidos—una vez desaparecidas las exportaciones extraordinarias

(1) Factores suplementarios son la consolidación industrial. («mass production») y la eficiencia técnica y administrativa («taylorización»).

de la guerra—se ha producido una violenta crisis agrícola por exceso de producción sobre el consumo, la cual contrasta con la enorme prosperidad de las industrias manufactureras, las que, con un aumento de producción varias veces mayor que en el caso de la industria agrícola, encuentran siempre un mercado suficiente dentro del país. Lógicamente, la agricultura ha acudido en los Estados Unidos a la protección gubernativa, primero en forma de tarifas aduaneras, en seguida en facilidades de crédito y después en auxilios directos. Pero la solución final no puede ser ni será otra que la reducción de la producción y del número de trabajadores agrícolas. Si se admite que no haya exportaciones, la producción deberá amoldar su crecimiento al de la población y el número de trabajadores deberá regularse en relación directa con el aumento natural de la producción y en relación inversa con el aumento de la eficiencia en las labores agrícolas.