

CAPITULO VI

LEI DE LAS SALIDAS DE LOS PRODUCTOS

Si el estudio de las condiciones en que se ejerce la industria de una sociedad creciente revela la existencia de una lei restrictiva de la poblacion, este estudio revela al mismo tiempo la accion de una lei mui diferente, que tiende a facilitar el trabajo a medida que la primera lo hace mas difícil. Designaremos esta lei expansiva, si así puede decirse, con el nombre de *lei de las salidas*.

La necesidad de un producto constituye la salida primitiva i absoluta de este producto: separado de esta necesidad el producto no tiene utilidad. Sabemos que las necesidades son susceptibles de acrecentamiento sin límite asignable; pero en todo estado industrial determinado, su satisfaccion es limitada por el poder del trabajo de los individuos que componen la sociedad. Este trabajo, no pudiendo rendir mas que cierta suma de productos, es aplicado a la satisfaccion de las necesidades mas urgentes, de tal suerte que la demanda efectiva de los objetos de segunda necesidad es limitada; no se solicita la produccion de estos objetos mas que hasta cierto número de ejemplares. Ahora bien, cualquiera que sea el sistema de cooperacion i de apropiacion vijentes, es jeneralmente mas fácil multiplicar los ejemplares de un producto determi-

nado, que multiplicar los tipos de productos diversos. I como cuanto mas elevado es el número de los ejemplares demandados de cada producto, ménos trabajo cuesta la fabricacion de cada ejemplar: mas fácil es, por consiguiente, satisfacer las necesidades que solicitan la accion de las industrias fabril, de transporte i comercial, cuando la poblacion llega a ser mas numerosa.

Hemos tenido ya ocasion de hacer referencia a esta lei al hablar de la cooperacion. El trabajo humano es tanto mas fecundo cuanto mayor es el número de hombres cuyos esfuerzos se combinan para la fabricacion de cada producto; pero estos esfuerzos no pueden ser combinados, las mas veces, sino a condicion de producir grandes cantidades, las cuales no son útiles sino en tanto que tienen salida por la existencia de necesidades correspondientes. Así, en el ejemplo clásico de la fabricacion de alfileres descrita por Adam Smith, una cierta combinacion del trabajo de diez hombres da fácilmente 48,000 alfileres por día; pero esta combinacion seria inútil, si no existiese demanda mas que de una suma de alfileres tres ó cuatro veces menor, de 16,000 ó de 20,000 por día, por ejemplo. En este caso, para proporcionar los productos a la demanda, seria menester, o reducir el número de los obreros i al mismo tiempo la division de las ocupaciones, lo que haria el trabajo de cada uno ménos fecundo; o, conservando la division de las ocupaciones existentes, dejar los diez obreros desocupados durante los dos tercios o las tres cuartas partes del tiempo. En uno i en otro caso la reduccion de la demanda haria el trabajo ménos fecundo, es decir, elevaria los gastos de produccion de cada alfiler o docena de alfileres considerada separadamente. Del mismo modo es probable que, si la sociedad para la cual trabaja la fabrica tuviese necesidad de 100,000 alfileres por día, se pudiese, por una mejor division de las ocupaciones, establecer un sistema de confeccion mas poderoso,

en que la parte hecha por cada obrero fuese de mas de 4,800 alfileres : i es seguro que, si el número de las ventas permaneciese el mismo, no habria el fabricante menester de mas trabajo de expedicion i de contabilidad para 100,000 alfileres por día que para 48,000 : i por consiguiente cada alfiler o docena de alfileres seria producida mas fácilmente que cuando se fabricaba un número menor. Suponiendo todas las demas condiciones iguales, una poblacion mas numerosa demandará mas alfileres i podrá procurárselos con mas facilidad que una poblacion ménos numerosa.

La misma lei se hace sentir en todos los ramos de la industria fabril, i llega a ser mas sensible por el empleo de las máquinas. Para producir a la mano la copia de un volúmen de la dimension del que tiene en sus manos el lector, seria necesario invertir una suma de trabajo que expresaremos, si se quiere i para abreviar, por 100 §. Supongamos que, habiéndose inventado la imprenta, la fabricacion del volúmen cueste 700 § : tenemos gastos de produccion de dos especies : los unos, jenerales, no aumentan ni disminuyen, cualquiera que sea el número de ejemplares que se demande dentro de ciertos límites ; tales son los gastos de composicion, los de administracion de la imprenta, los del trabajo de conservacion del capital empleado, etc. : los otros, especiales, como el papel i los gastos de tirado, son proporcionales al número de ejemplares. Desentendámonos de los segundos i no consideremos sino los primeros, los jenerales. Un solo ejemplar costaba, manuscrito, 100 § ; impreso, costaria 500 § ; pero dos ejemplares impresos costarian cada uno la mitad ménos que el primero ; cien ejemplares no costarian sino 5 § cada uno ; en mil los gastos jenerales no se elevarian a mas de 4 reales por ejemplar ; en diez mil a 5 centavos, i en 100,000 a 1/2 centavo, en una palabra, estos gastos serian en razon inversa del número de ejemplares produ-

cidos. Cada ejemplar, por consiguiente, seria producido con mucha mas facilidad, si se demandase un número considerable que si se demandase un número reducido.

En este ejemplo, hemos considerado el papel como un elemento invariable de los gastos de produccion ; pero su fabricacion nos presenta las mismas particularidades que la del volúmen. Si no se necesitase fabricar mas que un ciento de hojas de papel, costarian un trabajo enorme, i habria ventaja en volver al pergamino i al papiro ; pero merced a la accion mecánica del cepillo i del cilindro, es fácil obtener a buen precio cada una de las numerosas hojas que se cortan de las hojas sin fin que salen de una fábrica bien dirigida, con una increíble rapidez. I el comercio de trapos viejos no podria ser el objeto de una especialidad, seria mas difícil, si las fábricas de papel no le asegurasen una gran salida. Lo mismo se puede decir de los fundidores, torneros, mecánicos que establecen la máquina, de los que preparan los metales, etc. ; todos subordinados de una manera íntima, aunque apenas visible, a la fabricacion de los libros.

Seria fácil multiplicar los ejemplos casi hasta lo infinito : la impresion de telas i de papeles pintados, la litografia, el grabado de talla blanda, el grabado de medallas i de caracteres, la estampa por presion, el amoldado en sus aplicaciones tan numerosas, la cardadería, la hilandería, la tejedura, toda la industria fabril en cierto modo, nos presentan, bajo mil formas diversas, la manifestacion del mismo fenómeno, que hallamos en todas partes e incesantemente. Una hacha, una sierra, un cuchillo pueden servir de ejemplo tan bien como un buque o un grande ingenio. Fabricada una hacha, cada uno de los productos que da es obtenido tanto mas fácilmente, en cierta proporcion, cuanto son mas numerosos. Imajínese lo que costaria la forma dada a un producto por el hacha, sea la corta de un árbol, si aquel útil no debiese emplearse mas, si no hu-

biese mas salida para sus servicios, e indáguese lo que cuesta cada servicio del hacha, cuando se la emplea constantemente hasta su fin; se encontrará que cada servicio cuesta tanto ménos cuanto mayor es el número de los que ella presta. En efecto, si el hacha no sirviese sino una vez, seria necesario agregar todo el trabajo que ella cuesta al que cuesta su único servicio, para darse cuenta de los gastos de produccion de este: si por el contrario, el hacha presta mil veces el mismo servicio ántes de inutilizarse, bastará, para saber cuánto monta cada servicio, agregar a su costo especial la milésima parte de lo que cuesta el hacha.

No hai ningun útil a que no pueda aplicarse la misma observacion, i el hombre mismo cae bajo ella. ¿Qué es en efecto el acrecentamiento de poder productivo que resulta de la division de las ocupaciones? Nada mas que la aplicacion del hombre a un solo jénero de servicios que le cuestan tanto ménos cuanto son mas multiplicados. En la division jerárquica de las atribuciones que pone la actividad del peon bajo la direccion de una actividad mas inteligente, este trabajo cuesta tanto ménos, respecto a cada servicio que rinde, cuanto mas plenamente se emplea, cuanto mayor es el número de peones a que se aplica.

El que está un poco familiarizado con la industria sabe cómo, en el cálculo de los costos de produccion, la parte de los gastos jenerales disminuye cuando la suma de los productos demandados aumenta. Este fenómeno se manifiesta, no solo en cada industria en particular, sino en cada ramo de cada industria. Un grupo de industrias supone la existencia de grupos accesorios que, relativamente a las primeras, hacen el mismo papel que los costos jenerales en cada una de estas. Donde quiera que muchas industrias emplean máquinas, los talleres de construccion i de reparacion prestan sus servicios con tanta mas facilidad cuanto

mas i mas continuos son los que se reclaman de ellos, i los ingenios metalúrgicos están en las mismas relaciones con la industria de las construccion mecánicas. Cuanto mas se examinan las condiciones en que se ejerce el trabajo humano, mas se admira la multiplicidad de las formas bajo que se reproduce la aplicacion de la lei de las salidas.

Ahora bien, si es cierto que cada ejemplar de un producto cuesta ménos trabajo cuando hai salida para un gran número de ejemplares que cuando no hai salida mas que para un pequeño número, es evidente que cada ejemplar cuesta ménos trabajo cuando se trata de abastecer una poblacion numerosa que cuando se trata de abastecer una poblacion escasa. Por consiguiente, haciendo abstraccion de los efectos de la lei de la renta, una poblacion mas numerosa, en igualdad de circunstancias, puede satisfacer las necesidades a que corresponden las industrias fabril i comercial a precio de un trabajo menor que una poblacion ménos numerosa.

En ninguna parte este fenómeno es mas perceptible i en cierto modo mas material que en la industria de transporte: se manifiesta en ella en primer lugar como en las manufacturas. Supóngase la existencia de una via de comunicacion, camino, canal o ferrocarril cuyos gastos de conservacion diarios expresaremos por 1,000. Si solo 100 hombres se sirven de ella por dia, cada uno tendrá que contribuir, a fin de gozar de este servicio, con una suma de trabajo que expresaremos por 10: si 1,000 hombres se sirven de ella, el mantenimiento de la via de comunicacion no costará mas que 1 a cada cual: si 10,000, este servicio no costará a cada uno mas que un décimo poco mas o ménos, porque si es cierto que los costos de mantenimiento de una via de comunicacion aumentan por el uso que se hace de ella, no aumentan en manera alguna en proporcion de este uso. El mas activo consumi-

dor de estas vías, como de los útiles i máquinas, es el tiempo: cuanto mas rápida i completamente se consumen por el uso, mas se sustraen al consumo mui improductivo del tiempo. — Bien se considere un convoi de carros o de naves, o simplemente el carruaje del cultivador o del revendedor, se hallará tambien que los gastos de transporte disminuyen por el solo hecho de un aumento del número de los productos transportados en un tiempo determinado.

La industria de transporte saca ademas ventajas especiales del acrecentamiento de la poblacion en un territorio. Este acrecentamiento, en efecto, por sí solo i sin la intervencion de ningun trabajo, disminuyen el obstáculo contra que se dirige la industria de transporte, la distancia que separa a los hombres unos de otros. Esta es una verdad material i casi palpable. Así, despues del último censo de la poblacion hecho en Inglaterra, se observó, que en los cincuenta años trascurridos desde 1801 hasta 1851, la poblacion habia aumentado hasta tal punto que dividiendo la superficie del suelo por el número de los habitantes, la parte de superficie afectada a cada uno habia decrecido en la proporcion de 2 a 1, en una mitad; pero por el efecto del mismo acrecentamiento de la poblacion, la distancia media que al principio del siglo separaba a cada ingles de su vecino mas inmediato habia disminuido en la proporcion de 3 á 2, en un tercio. Las dificultades i gastos de la industria de transporte habian pues disminuido de un tercio por aquel solo hecho, para cada individuo: encontrándose los hombres mas aproximados, podian combinar su trabajo de una manera mas fecunda i mover sus productos en ménos tiempo i con mayor facilidad: i no pasando ya estos productos tantos dias i horas en camino, se podian satisfacer las mismas necesidades con una cantidad menor de provisiones, relativamente a la cifra total de la poblacion.

No se debe perder de vista que la industria de acarreo interviene a cada instante en las demas para el transporte de los hombres, de las materias primeras i de los productos, de tal manera que toda mejora en ella se hace sentir en toda la produccion. Así mismo no hai industria que no gaste tiempo en sus operaciones, i todo cuanto aumenta la rapidez con que estas operaciones se suceden unas a otras aumenta al poder productivo en todos los ramos de la industria.

Las ventajas que los hombres encuentran en aproximarse unos a otros son atestiguadas por la fundacion de las ciudades que nacen jeneralmente tan pronto como los progresos del arte agrícola suministran un producto que exceda a las primeras necesidades de los cultivadores. En ningun pais la industria fabril i la industria comercial tienden al aislamiento, i aun cuando la carestía que reina habitualmente en las ciudades obliga a algunas empresas a salir de ellas, no se alejan nunca mucho; porque las ciudades les ofrecen a la vez una salida cómoda i vasta i grandes recursos. ; Cuántas ventajas por otra parte no encuentra el hombre en aproximarse a sus semejantes! En otro tiempo buscaba en esta aproximacion medios de defensa contra los enemigos de afuera o los bandidos; hoi dia busca en ella condiciones de cooperacion mas cómodas, consumos i goces comunes a poca costa.

Es mas fácil a una poblacion densa que a una poblacion rara tener buenos caminos, calles cómodas, hermosos paseos, grandes teatros i buenos actores, agua en casa, un alumbrado barato i tambien colecciones literarias i científicas, una instruccion fuerte i difundida, un espíritu público que contenga por el sentimiento jeneral del interes colectivo los arrebatos del interes individual. Una poblacion densa puede emplear formas de asociacion política mas perfectas i ménos caras, extender los servicios de los mismos majistrados a un mayor número de hombres,