

10152

AÑO XIII, SERIE II

REVISTA
DE
CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

DIRECTORES

Dr. Mario Sáenz

Por la Facultad

Juan René Bach

Por el Centro de Estudiantes

Santiago Pradel

Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Dr. Luis A. Podestá Costa

Ing. T. Sánchez de Bustamante

Por la Facultad

Dr. José P. Podestá

Dr. Italo Luis Grassi

Por los Graduados

Raúl Prebisch

Américo Rivas

Por el Centro de Estudiantes

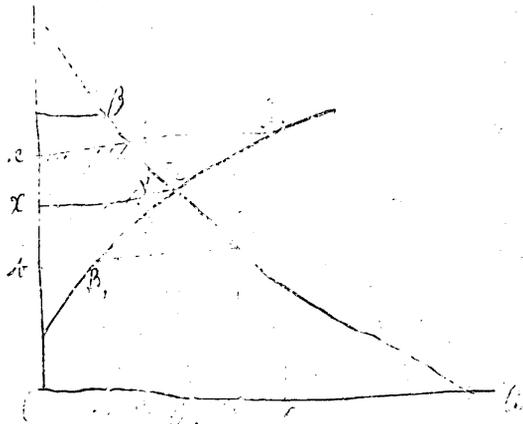
ADMINISTRADOR

Juan C. Chamorro

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

CALLE CHARCAS, 1835

BUENOS AIRES



Leyes económicas referentes a los transportes. (1)

(Continuación)

Nº 2215 - Mayo - Abril de 1924

BXIV
IV

III. — Concurrencia y monopolio

Sobre la figura 5 podemos hacer otras consideraciones útiles. Mientras tanto tengamos presente que la utilidad total no baja jamás de los límites de la curva de la demanda, la cual es fija, no sufre entonces variaciones por influencias extrañas; tiene, en otros términos, un carácter del todo subjetivo respecto de los consumidores. Lo mismo no puede decirse de la curva de la oferta que debe adaptarse a muchas exigencias extrañas a la voluntad del productor.

Cuando la utilidad total de la venta es tal que puede ser distribuída diversamente entre los consumidores y productores. Así, por ejemplo, si un mismo producto se puede vender a dos precios diferentes, uno Oc , el otro Ox (fig. 5), la utilidad del productor crecerá del rectángulo $cCyx$ y por otra parte disminuirá la utilidad del consumidor.

Pero la situación del productor es distinta según que se encuentre en régimen de « concurrencia » o de « monopolio ». El primer régimen se tiene cuando ninguna ley o condición natural obstaculiza la libertad de producción y de cambio. Se tiene, en vez de monopolio cuando la ley reserva a un individuo o a un grupo de in-

(1) *Tarifas ferroviarias*, por el ingeniero Filippo Tajani, profesor de la Universidad comercial Luis Bocconi y en el Real instituto técnico superior de Milán. Vol. IV, parte 5ª, capítulo XXV, título I.

La presente traducción corresponde a la bolilla XI del programa de « Transportes y tarifas », de la Facultad de ciencias económicas de Buenos Aires, aprobado por el Consejo directivo el 24 de junio de 1924. — Enrique Julio Ferrarazzo.

dividuos el privilegio de producir o cambiar determinados objetos o servicios, o bien cuando la producción y los cambios se encuentran en condiciones que obstaculizan más o menos completamente la libertad. De estos dos tipos de monopolio se dice « legal » el primero, y « natural » o « de hecho » el segundo. Puede haber un monopolio dependiente no ya de leyes o de condiciones materiales, pero sí vinculadas entre los diversos productores, y se tiene cuando todos los interesados en una cierta producción de mercaderías o servicios se coaligan dando lugar a eso que llaman sindicato o *trust*.

Para aquellos a los cuales no son familiares los estudios de economía, agregan que el estado de concurrencia es un estado ideal, que casi nunca se verifica en la práctica, porque presupone, junto a la absoluta libertad de producción y de cambio, la existencia de un mercado completamente abierto y respecto de algún concurrente el conocimiento completo del mercado, o sea de la disposición de los concurrentes.

Como veremos en seguida, los transportes ferroviarios tienen lugar en régimen de monopolio, que es en parte natural, en parte legal. Sólo en casos especiales los ferrocarriles están expuestos a la concurrencia, y por eso nosotros no debemos especialmente referirnos a tal régimen. Bastará sólo recordar, por cuanto a eso se refiere, las dos siguientes proposiciones :

1° En régimen de concurrencia, un mismo objeto sobre el mismo mercado no puede ser vendido sino a un solo precio ;

2° El precio al cual se verifican los cambios en régimen de concurrencia tiende al límite del costo de producción.

Se comprende fácilmente que ningún comprador consentirá en pagar 100 liras por un objeto idéntico a aquel que otro comprador rehusa adquirir por 95 liras, del mismo modo que un productor no consentirá en vender por 95, cuando lo puede vender por 100. La concurrencia verificándose, según la hipótesis, en condiciones de absoluta libertad y publicidad, ninguno tiene razón de consentir tratar en condiciones menos buenas que aquellas que ellos puedan obtener de otro comprador o vendedor, y las transacciones que tengan lugar en un cierto instante, se hacen todas al precio estipulado en dicho instante.

Ni es posible que se venda a un precio muy superior a aquel del costo. Si evidentemente un productor encuentra la manera de vender a un precio alto realizando grandes ganancias, otros en seguida surgen para realizar la misma ganancia. Crece así la oferta, y porque ello terminará con el crecer de la demanda, se producirá por inevitable consecuencia una rebaja en el precio. A medida que

la rebaja tiende a bajar respecto del costo de producción, algunos productores (aquellos que producen a menor mercado) se retiran. La producción se restringe y se paraliza en el punto, para el cual todos los productos se puedan colocar al precio de costo, en el cual debe considerarse comprendido aquel margen de ganancia mínimo al que ningún productor podría renunciar.

El diagrama de la figura 5 que representa el caso general, se transforma, en la hipótesis de la concurrencia, en un diagrama más simple (fig. 6), en el cual la curva de la oferta es una recta y el precio Oa equivale al costo de producción que consideramos constante.

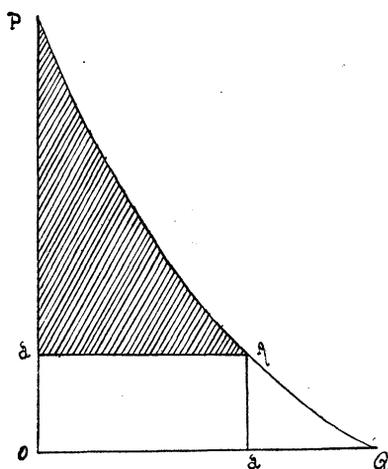


Fig. 6

La utilidad del productor se reduce entonces a cero, excepción hecha de la ganancia mínima que se puede considerar comprendida en el precio. Eso es porque el régimen de la concurrencia es considerado como más favorable para el consumidor que para el productor.

Sería, por otra parte, erróneo creer también que en régimen de concurrencia un productor no puede hacer grandes ganancias. Supongamos que, fijado el precio común a Oa , un perfeccionamiento mecánico permita a uno de los productores reducir el costo de producción a $\frac{1}{2} Oa$. Si él encuentra el medio de impedir a los otros el uso de su perfeccionamiento, vendiendo al precio común obtiene de la venta ganancias que los otros no pueden conseguir.

Nosotros hemos considerado en abstracto la curva de la oferta. Ahora debemos agregar que ella tiene relación con el costo de producción en el sentido que un productor no pedirá jamás de su mer-

cadería menos de aquello que le cuesta, y entonces la altura de la oferta tendrá como valor mínimo la altura del costo. Lo que se pedirá, en el ejemplo de un transporte, el mínimo que se pedirá de compensación, será el gasto que por ese transporte habrá que satisfacer, pero primero de descender a este mínimo, se buscará el medio de obtener cuanto más sea posible. Es la concurrencia que le obligará a pedir lo menos posible, o sea el costo de producción, por el temor de perder el trabajo. Si la concurrencia no subsiste, él podrá comportarse diversamente como ahora veremos.

Resumiendo, entonces : tanto la oferta como la demanda presentan alturas diferentes a los precios. Pero mientras la demanda decrece a medida que los precios aumentan, la oferta crece con el precio. Como cada demandante, lo mismo que cada ofertante, están dispuestos a cambiar la mercadería contra una serie de precios; pero mientras los precios ofertados a los demandantes van de cero a un máximo, los precios pedidos por los ofertantes van del precio más elevado posible a un mínimo. Pero el demandante no supera jamás el límite del valor que él atribuye a la mercadería, la utilidad que él presume obtener, de un cierto servicio; y los ofertantes a su vez no descenderán jamás del costo de producción. Nos encontramos entonces en presencia de dos elementos importantísimos : la utilidad del servicio y su costo; entre estos dos límites oscila el precio de una mercadería, como de un transporte. Ninguno pagará nunca una « tarifa » superior a la utilidad que goza; ningún transportador efectuará los transportes por un precio inferior a aquel que le cuesta.

Los transportes ferroviarios se transforman de hecho en condición de monopolio. Aquel que quiere realizar un largo viaje en ferrocarril, a un determinado destino, con una cierta celeridad y comodidad, debe estar bajo las pretensiones del vendedor, sin derecho de elección entre los ofertantes. (Si los ferrocarriles que conducen a un mismo punto son dos, la condición de monopolio tiende a subsistir, porque las dos empresas se ponen de acuerdo súbitamente y hacen al público condiciones iguales). Entonces serán los vendedores los que impondrán el precio, porque en el mercado de los transportes sobre aquella línea, eso es absoluto patrón.

Pero es conveniente guardarse de caer en el error de apreciar esta potestad absoluta del monopolista en la determinación de los precios. Es sin duda el detentador el que fija los precios y las condiciones de la venta, que es árbitro en la concesión de sus servicios, porque ninguno puede substraerle las ganancias que puede obtener de su industria.

Pero si el monopolista quiere vender, debe también tener en cuenta la demanda. A un cierto precio corresponde una cierta cantidad de demanda : si el precio es bajo, los pedidos serán muchos; si es alto, serán pocos. Si excede a un cierto límite, ninguno adquirirá.

Admitamos, como primera hipótesis, que el detentador de un monopolio fije los precios de sus productos a una tasa correspondiente al costo de producción : él no obtendrá de la industria beneficio alguno. Supongamos en vez que fije un precio elevadísimo, para el cual no encuentre ningún comprador : el resultado será idéntico, o sea el lucro será nulo (1). Por un precio intermedio habrá en vez una utilidad mayor o menor, según los precios. Y entre las utilidades que corresponden a los diversos precios, habrá uno que superará la medida de todos los demás, que constituirá la utilidad máxima. Naturalmente, el monopolista tenderá a asegurarse esta utilidad máxima.

Nosotros nos proponemos estudiar de qué manera deberá regularse el detentador de un monopolio para poder obtener de su producción el máximo de beneficios.

Para realizar tal examen, debemos plantear dos casos : uno es aquel en el cual el monopolista está obligado a fijar un precio único por el mismo producto; el otro, es aquel en el cual se pueden fijar varios precios por un mismo producto.

El monopolio es a base de un precio único

Primer caso :

Supongamos que sea PQ la curva de la demanda (fig. 7) y Oa el costo de producción.

El vendedor no fijará nunca el precio debajo de Oa , ya que en tal caso cobraría menos de lo que gasta, ni adoptará el precio OP , porque no encontraría comprador alguno. El querrá, en vez, atenerse a aquel precio intermedio que le permita realizar el máximo lucro.

Supongamos que fije el precio Ob . A este precio él colocará una cantidad de productos Bb y obtendrá entonces una suma $Ob \times Bb$, gráficamente representada por el área del rectángulo $ObBb_1$. El gasto que él ha soportado para obtener los productos Bb y $Bb \times Oa$, representada por el rectángulo Ob_1b_2a . Le corresponde entonces una

(1) Veremos cómo este ejemplo no se aplica exactamente en el caso de un monopolio ferroviario.

ganancia gráficamente indicada por el rectángulo $abBb_2$. A este precio los consumidores que estuvieron dispuestos a pagar un precio mayor, realizarán aún una ganancia representada por el triángulo BbP .

Es fácil representar gráficamente el concepto ya expuesto antes, sobre el modo en que varía el beneficio del monopolista. Si la línea Bb coincide con Aa , el rectángulo bBb_2a se anula, pero va creciendo a medida que Bb se acerca a P , y si b coincide con P , se anula nuevamente. Entre estos dos valores nulos, el valor del rectángulo $abBb_2$ pasa por un máximo. Geométricamente, entonces, el problema

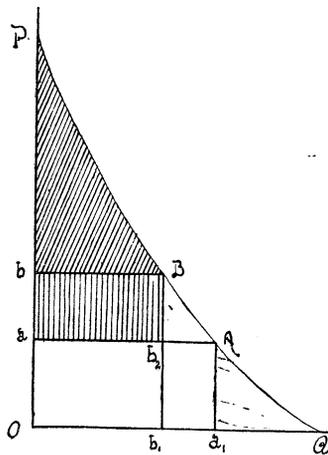


Fig. 7

a resolverse es aquel de la inscripción del rectángulo máximo en el triángulo mixtilíneo PbB .

Cuando la economía o ganancia del consumidor, es igual a la superficie AaP , si b coincide con a , porque disminuye a medida que b se acerca a P , y resulta nula cuando b coincide con P . Eso quiere decir que la ganancia del consumidor es máxima cuando el precio del producto es igual al costo de producción, disminuye a medida que el precio crece, y resulta cero cuando el precio del producto es aquel para el cual la demanda se anula.

Al precio Ob la utilidad total está representada por la superficie $abBb_2$, aumentada por la superficie BbP , vale decir, por la superficie $aPBb_2$. Es fácil darse cuenta que esta superficie, nula cuando el precio del producto es OP , aumenta a medida que el precio disminuye y resulta máxima cuando el precio del producto coincide con Oa , costo de producción. La utilidad total primeramente nula, es

representada, cuando el precio disminuye por una porción siempre más grande de la superficie AaP , y a su valor máximo agrega el valor de toda la superficie AaP .

Se demuestra fácilmente que aún adoptando un precio inferior al costo de producción no se puede obtener una utilidad mayor de aquella correspondiente al triángulo PaA .

Supongamos (fig. 8), que, como podría existir en régimen de Estado, para un cierto transporte se fije un precio Oc inferior a Oa , que es el costo de producción. Entonces la utilidad del público que con el precio Oa era PaA será en vez PcC , aumentando de una cantidad medida por el trapecio $aACc$; la hacienda ferroviaria tendrá una pérdida igual al rectángulo ac_2Cc , porque la cantidad de trans-

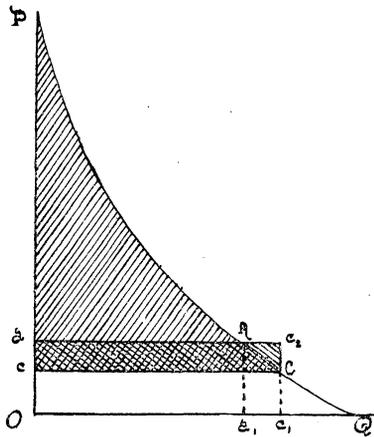


Fig. 8

portes Oc_1 le costará en bruto $Oc_1 \times Oa$; vale decir, una suma medida por el rectángulo Oac_1c_1 , y no $Oc_1 \times Oc$ (rectángulo $OcCc_1$). O sea entre la mayor utilidad del público y la mayor pérdida de la administración hay una diferencia a cargo de esta última (representada por la fig. del triangulito ACc_2). De esto el máximo justo que ni aun el Estado debe hacer de los transportes los cuales rinden menos de lo que cuestan.

Hemos hecho en la figura 7, el caso del precio único llegando a la conclusión que la utilidad del productor estaba medida por $abBb_2$, la del consumidor por bPB . Busquemos ahora la manera de explicar lo que representa el área Bb_2A .

Los transportes que no habrían podido tener lugar sino a precios intermedios entre Ob y Oa no serían hechos, y la utilidad que de su ejecución se habría conseguido, está representada por el área Bb_2A , la cual indica entonces una pérdida para todos, sea para los

que ejercitan la industria, como para aquellos que la abandonan, y que es perfectamente parangonable a : Aa_1Q , que, como ya hemos hecho notar, es dependiente del costo de producción. Pero mientras que esta última pérdida no se puede nunca recuperar, la precedente se puede evitar recurriendo a la multiplicidad de precios.

Hemos visto que la conurrencia hace imposible la multiplicidad de precios : agregaremos que ésta está obstaculizada aún por otras razones, de material, imposibilidad o de equidad. Apresurémonos a demostrar que eso, cuantas veces pueda ser practicado, resulta ventajoso para todos. Trataremos entonces del segundo caso :

El monopolio es a base de precios múltiples

Supongamos que el productor después de haber fijado un primer precio Ob que limita a a_1bPB la utilidad del público, haciendo per-

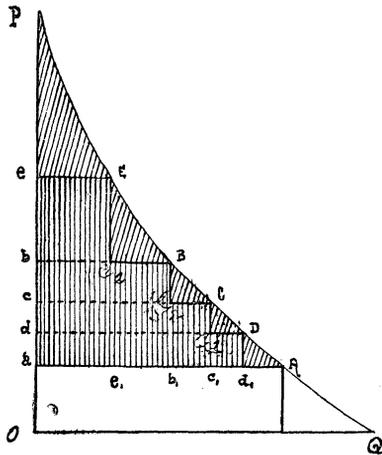


Fig. 9

der tanto al consumidor como al productor, la utilidad Bb_1A , fije para la mercadería que no puede soportar el precio Ob ; un precio menor Oc . ¿Qué ocurrirá? El productor efectuará una nueva cantidad de transportes b_1c_1 , a un precio superior al costo, y que entonces disfrutará de una nueva ganancia $b_1b_2Cc_1$, y el público verá acrecer su utilidad expresada por el triángulo Bb_2C , porque aquellos que habrían pagado precios variables de Ob a Oc , pagan solamente el precio más bajo. El efecto entonces de la adopción del segundo precio es ventajoso para todos y la utilidad total, o sea, aquella que comprende tanto la ganancia del consumidor como la del

productor, se acrece con el área Bb_1c_1C . Análogamente resulta si el productor adopta aún un tercer precio Od que hace aumentar la ganancia del productor en $c_1c_2Dd_1$, la del público con Cc_2D y en un total de Cc_1d_1D . Y si después el productor establece un último precio Oa , igual al costo de producción, su labor se acrece en una nueva cantidad d_1A , que para él es nula porque la entrada bruta y el gasto se equivalen, pero procura al público otra ganancia representada por el triangulito mixtilíneo Dd_1A .

La utilidad total ha crecido entonces hasta llegar a obtener el máximo, o sea la extensión del triángulo aPA .

Pero si el monopolista tiene la libertad de fijar los precios además de aquellos indicados por Oc , Od , Oa , todos inferiores a Ob , él fijará además otros como $Oe > Ob$. Y entonces la utilidad del público que con el precio Ob hemos visto que era igual a PbB , sufre por efecto de la adopción del nuevo precio una reducción, ya que el productor con la cantidad : ae_1 , obtendrá una nueva ganancia que primero no obtenía. Esta nueva ganancia estará medida por el rectángulo $beEe_2$ y en otro tanto disminuirá la utilidad del público, que de esta manera queda reducida a los cinco triangulitos mixtilíneos :

PeE , Ee_2B , Bb_2C , Cc_2D y Dd_1A

La utilidad total no sufre variación alguna por este quinto precio, quedando siempre igual a : PaA .

Es fácil comprender que si el monopolista sigue multiplicando los precios puede sustraer todavía otra utilidad al público, y si el mismo recurre a desmenuzar de tal manera los precios (que en la práctica no es posible) para hacer pagar a cada uno todo aquello que pueda pagar, y no menos, se llegaría al resultado de absorber toda la mitad disponible sin dejar nada a sus clientes.

La multiplicidad de los precios tiene entonces un doble efecto :

a) « Permite acrecer la utilidad total de un servicio monopolizado (en nuestro caso, de un servicio de transportes) » ;

b) « Permite al monopolista acaparar en su beneficio toda la utilidad del servicio, sin dejar nada al público ».

Pero hay que tener presente que la primera consecuencia tiene en sí tanta ventaja de superar, y en mucho, la ventaja de la segunda. Mientras que con la adopción de un precio único, se tiene una pérdida que ninguno aprovecha, con muchos precios la utilidad total crece; « no queda más que regular la distribución entre el público y el vendedor ».

B V

Para el que quiera ver prontamente la manera de conjeturar con los conceptos generales las normas prácticas, diremos que los razonamientos hechos hasta ahora, permiten establecer algunas máximas importantes respecto de las tarifas ferroviarias.

Así, por ejemplo, podemos afirmar en seguida que la « tarifa única », invocada tan a menudo por algunas empresas ferroviarias, salvo casos especialísimos, es un « error ». En efecto, ella resulta imposible para algunos transportes que se efectuarían por un precio menor, y no consienten entonces a los interesados en tales transportes obtener la utilidad que podían conseguir, mientras que constituye una donación inútil para aquellos que pagan la tarifa común, pero que estarían dispuestos a pagar una superior.

La « diferenciación de las tarifas », de la cual se hace grandísimo uso en ferrocarril, es entonces de gran utilidad, y como tendremos en seguida ocasión de demostrar, permite mantener activas algunas haciendas que quedarían pasivas. Es por consiguiente erróneo también, pedir la excesiva simplificación de las tarifas : la simplificación lleva a la uniformidad de los precios, lo cual no puede ser sino dañosa. Las tarifas ferroviarias no serán nunca simples.

Nótese finalmente que aquella distribución de la utilidad entre el vendedor y el público que hemos demostrado como económicamente posible, en el hecho es obtenida con las cláusulas de los actos de concesión que imponen al vendedor la obligación de respetar algunos máximos de tarifas, con la obligación impuesta por las leyes a los vendedores de usar con todos, en igualdad de condiciones, idéntico tratamiento, de hacer públicas las tarifas, etc., sobre cuyos casos insistiremos.

El último cálculo que se puede hacer es éste. Multiplicando los precios, es posible distribuir la utilidad entre todos los transportes antes que dejarla a algunos solamente, y a aquellos más ricos. La utilidad del público en el caso del precio único queda totalmente a favor de aquellos transportes que podían pagar los precios máximos si se admite la multiplicidad de los precios, y si se hace de manera que éstos queden sobre una línea en dirección paralela a la curva de la demanda (o también convergente respecto del punto P, como habíamos supuesto en la figura 11), la utilidad se distribuye un poco para todos y se puede hacer converger, sin gravamen por parte del Estado, sobre aquellos transportes que interesan con preponderancia a la clase obrera. Entonces la utilidad del público estará representada por la zona comprendida entre las dos líneas PA, PA', mientras que aquella del productor estará indicada por el triángulo PaA'. Evidentemente esta forma de distribución es, del punto de

vista de la equidad, grandemente mejor que aquella dada por el precio único, porque hace que todos los transportes se hagan posibles (también aquellos que pueden pagar apenas el gasto necesario para efectuarlo), y que todos, especialmente los más pobres, paguen menos de aquello que podrían pagar, con gran ventaja para cada rama de la producción, sin excluir a ninguno.

En la práctica, la distribución de los diversos precios se hace sobre la base de una clasificación, en la cual las mercaderías están aseguradas a una antes que a otra categoría, según criterios de no fácil determinación y que pueden entonces resultar falsos. Tales errores

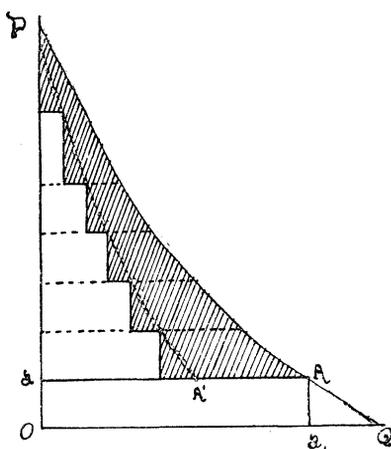


Fig. 11

se resuelven en el hecho de resultar imposibles algunos transportes, agobiados por tarifas prohibitivas, y por asignar un excesivo margen de utilidad á otros transportes posiblemente menos meritorios de favor. Ahora, es evidente que tales inconvenientes son inevitables, porque como veremos, el valor del transporte no se puede determinar de una manera absoluta, resultando menos grave a medida que los precios se multiplican y cuando (es decir, es puramente el efecto de la multiplicidad de los precios) se deja en todos los casos un cierto margen entre la línea de los precios y aquella presunta del valor de los transportes.

FILIPPO TAJANI.

(Continuará)