

DIFICULTADES Y RESISTENCIAS PARA LA RACIONALIZACION DEL TRABAJO EN LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

Por RAFAEL LOPEZ BOSCH,
Ingeniero de Caminos.

Muy atinadas e interesantes son las observaciones que hace el autor sobre el tema del epigrafe, al establecer la enorme diferencia que existe entre esta industria y la mecánica en general por sus peculiares características, que analiza y que son las que hacen más dificultosa la aplicación de los métodos de organización científica, a la que no obstante ello habrá de llegarse.

Se viene desarrollando de unos años a esta parte una influencia marcada del pensamiento racionalizador en el sentido de procurar medidas, de tipo técnico y económico, que permitan mejorar los métodos de trabajo en las industrias.

Estos últimos tiempos hemos oído, incluso voces autorizadas oficiales, que se han referido a las mejoras de rendimientos como medio para obtener abaratamientos de la producción y, en consecuencia, elevación del poder adquisitivo del salario y del nivel de vida.

El abaratamiento de la producción por la racionalización de las explotaciones, aumento del rendimiento de las economías individuales y colectivas, abaratamiento de costes por la normalización y tipificación, simplificación y mecanización del trabajo de oficinas, sustitución del trabajo manual por el mecánico, etc., son frases que nos resuenan constantemente en los oídos, representativas de una campaña mundial que ha dado lugar a que se formen ya en todos los países centros estatales o privados que se ocupan de propagar la idea de la organización científica del trabajo.

La repercusión práctica de todo este movimiento se aplicó, sobre todo, a la industria mecánica, en la que se consiguieron apreciables frutos para las economías privadas y social, favorecidos por la producción en serie de productos normalizados.

¿Cuál es la posición ante este problema de la industria constructora? ¿Es que su importancia social es pequeña al lado de la industria mecánica? ¿Es que sus métodos de trabajo y sus rendimientos son tan buenos que no merece la pena tratar de mejorarlos? ¿Qué razones puede haber para esa aparente indiferencia y desgana de la industria de la construcción frente a métodos que han hecho sus pruebas y conseguido éxitos en la industria mecánica?

Respecto a su importancia social, y sólo al objeto de fijar las ideas generales del problema, podemos es-

timar que el valor de su producción anual es del orden de 30 mil millones de pesetas.

El número de obreros encuadrados en el Montepío de la Construcción es de unos 470 000.

Vemos, pues, que su importancia social es muy grande, y que cualquier esfuerzo que se haga tendrá una repercusión amplia sobre la economía general. Es más, como en mucha parte la industria de la construcción es una industria urbana, la mejoría que pudiera obtenerse será mayor en las ciudades que en las zonas rurales, aspecto de la cuestión que no debe echarse en olvido.

¿Por qué entonces si esta industria es tan importante y emplea unos métodos de trabajo por lo general tradicionales y anticuados, no evoluciona? Se conocen, además, en gran parte los métodos que hay que emplear, y la industria mecánica los emplea con éxito en la mejora de su organización. Vamos a pasar una somera revista a las principales causas que se oponen a ello.

La industria mecánica trabaja, en su mayor parte, en serie. Las fábricas se instalan para decenas de años y se estudian con mucho tiempo las instalaciones para conseguir la mayor economía de producción. El plazo de entrega del producto no influye en la elección de las instalaciones productoras. La adquisición y almacenaje de las materias primas puede hacerse con todo cuidado. Los obreros suelen permanecer años enteros en el mismo taller, y es fácil llegar a conseguir en toda la jerarquía del personal, el espíritu, que es primordial, para que puedan prosperar las reformas que el sistema lleva consigo. Además, la industria mecánica ha llegado a establecer métodos de cálculo de costes de carácter general, que son la base fundamental de toda idea racionalizadora.

La situación es completamente distinta en la industria constructora. En la inmensa mayoría de los casos se trata de productos de encargo y no hechos en serie, de manera que desaparecen todas las ven-

tajas que lleva consigo este método de trabajo. Quizá sólo puedan exceptuarse de esto la construcción de grupos de casas baratas y la de firmas para carreteras.

La construcción es una industria errante; siempre trabaja en un emplazamiento nuevo. Las circunstancias atmosféricas influyen en el desarrollo de las obras, no sólo porque están expuestas a las inclemencias, sino también porque transforman de hecho a la construcción en una industria de temporada. Toda obra tiene un plazo de ejecución relativamente pequeño. Las instalaciones productoras son diferentes de un caso para otro; tienen un carácter marcadamente provisional, de manera que el aspecto económico no puede siempre tomarse en consideración. También la tendencia a cortar los plazos de ejecución es perjudicial, pues obliga al constructor a forzar los plazos de instalación y puesta en marcha, y le hace elegir los medios auxiliares, no porque sean los más idóneos, sino porque están disponibles. Por otra parte, la gran capacidad productora de las instalaciones modernas para las grandes obras hace a veces olvidar su coste y posibilidad de reemplazo, y así ocurre que las potentes Empresas constructoras disponen de grandes cantidades de maquinaria adquirida para una cierta obra y con escasas probabilidades de reemplazo y de amortización, de manera que hay grandes capitales inmovilizados en los parques y sin posibilidad de remunerarlos.

Lo mismo ocurre con la necesidad de emplear máquinas universales, que, como es natural, compensan sus varias posibilidades de aplicación con un mayor coste para el caso particular.

Si comparamos también la elección cuidadosa de materiales y herramientas de la industria mecánica con la constructora, salta a la vista la dificultad de conseguir la racionalización. En la mayoría de los casos faltan, o son muy imperfectos, los dispositivos para medir los consumos.

Las mayores dificultades, sin embargo, proceden del personal. El obrero es de recluta meramente eventual, pues aun siendo corto el plazo de las obras, jamás se mantiene la misma plantilla a lo largo de ellas; por el contrario, lo normal es que haya una rotación de personal extraordinaria, primero por la propia dureza del trabajo, y segundo, porque el obrero de la construcción, como está acostumbrado a la poca duración de sus contratos, no da ninguna importancia a la estabilidad y tiene un manifiesto espíritu aventurero. El técnico constructor es más o menos incomprendido para las cuestiones económicas; considera superfluas las amortizaciones y el control de cualquier clase. El mismo ingeniero constructor apenas se siente comerciante, cuando es un hecho que las Empresas

constructoras no son laboratorios de ensayo, sino que su objetivo principal es ganar dinero. Si en la Empresa constructora se diera al aspecto mercantil la importancia que tiene, seguramente se elevaría el horizonte económico de la industria.

Esto nos lleva a tratar de la formación del Ingeniero. La formación económica se trata muy de pasada en nuestras escuelas, donde predomina con mucho el aspecto constructivo. Faltan enseñanzas que familiaricen al Ingeniero con el aspecto económico de las obras e instalaciones, con el cálculo de costes y la estadística de la explotación. No tiene nada de extraño que el Ingeniero no se preocupe al construir una obra de su desarrollo económico. Y, sin embargo, para poder empezar una campaña de racionalización es imprescindible tener una base estadística y un esquema fijo de cálculo de costes y su comprobación.

La mayoría de los constructores no aplican sistemas definidos de cálculo de costes. Estos casi siempre se estiman, y así se llega a esos resultados tan discrepantes, asombro de todo el mundo. Hay muchos constructores que no cuentan con los gastos generales, ni con las amortizaciones, o piensan cubrirlos con el beneficio que se realice, sin darse cuenta de que no puede hablarse de beneficios hasta después de hechas las amortizaciones pertinentes.

Es preciso tener un sistema eficaz de estadísticas porque si no falta el medio de comparación, ya que es muy difícil apreciar y estimar a sentimiento las mejoras conseguidas.

Aquí aparece también uno de los motivos psicológicos de que algunos sectores se encuentren reacios a la racionalización. Por lo pronto, piensan que en medio de estas circunstancias confusas pueden aprovecharse y obtener mayores beneficios, y también que si se descubren los métodos de trabajo y resultados obtenidos, se dan armas a la competencia, sin pensar que precisamente en la construcción no es posible aplicar directamente en una obra los resultados conseguidos en otra, porque todas las obras son peculiares. Además, que el que se disponga de sistemas de cálculo de costes unificados, no prejuzga nada acerca de los costes en sí. No se debe ocultar que una de las ramas en que menos desarrollado esté el espíritu de colaboración sea en la industria de la construcción, donde la estrechez de criterio y la competencia se demuestran a diario en las subastas de obras.

Vemos, pues, que en todos los escalones personales faltan las premisas necesarias para que el clima de la productividad pueda prosperar. No existe el espíritu que es necesario imbuir precisamente en todo el personal, si queremos que las medidas se apliquen con buena fe, o, al menos, sin mala intención.

Luego faltan, además de ese espíritu, los conocimientos técnicos que deben aplicarse: normalización de materiales, de métodos de trabajo, tarifas de salarios, control de coste, etc.

En resumen: la racionalización es una cuestión de cálculo y sólo puede calcular económicamente el que por su formación está orientado para ello. Las medidas de racionalización no tienen nada que ver con un criterio empírico y con una actuación a estima. Por lo tanto, hemos de proveer al Ingeniero constructor con los necesarios conocimientos fundamentales de teoría económica de las explotaciones, para que pueda comprender la idea racionalizadora e introducir su aplicación en las obras. Al personal subalterno hay que darle la formación y orientación adecuada. Al mismo tiempo se ha de procurar el empleo de un mé-

todo unificado de cálculo de costes, junto con un estricto control de las obras, para poder juzgar en cifras el efecto de las medidas racionalizadoras.

Se ha de buscar también la colaboración de las Empresas, pues sin ella no hay nada que hacer. Es necesario convencer con hechos de que se obtienen resultados positivos, o en otras palabras, que hay un beneficio posible. Para ello, y como los estudios deben hacerse sobre la realidad, habrá que buscar fórmulas económicas que permitan compensar el coste de la experimentación y de los tanteos que, como es probable, no tendrán éxito de primera intención.

De esta manera, y a pesar de las indudables dificultades que a ello se opone, llegará a conseguirse en la industria de la construcción el mismo éxito que la organización científica ha conseguido en otras.