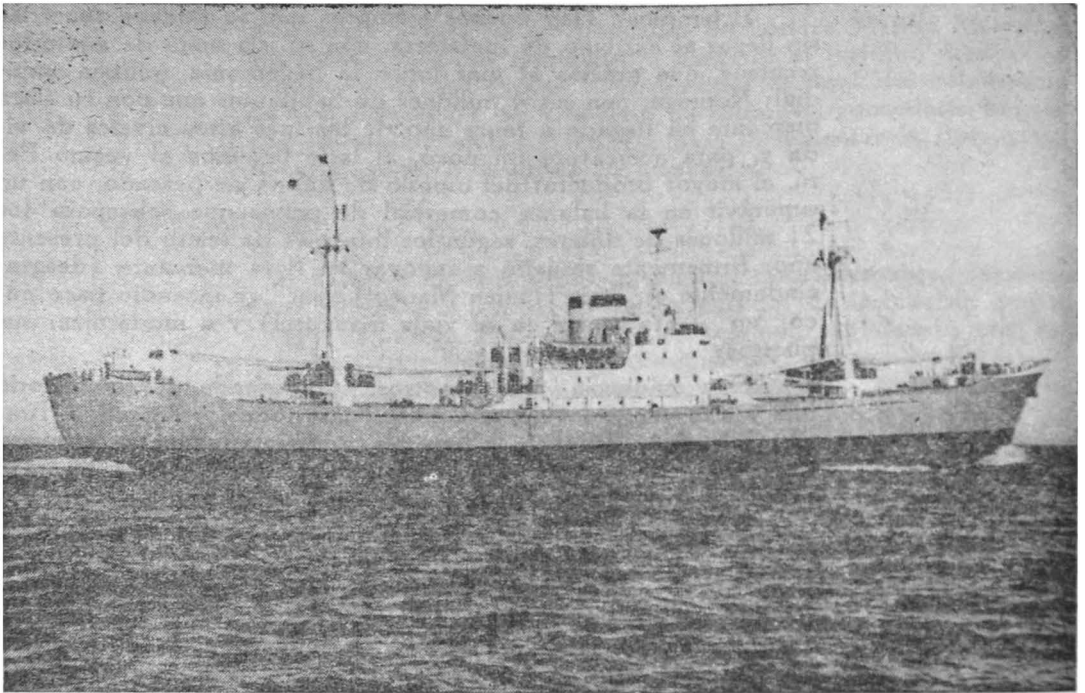

B. M. "Arauco" (Chile)



"Es indispensable que se otorgue a la industria naviera, desde los astilleros hasta lo operacional de un barco, todo el respaldo del país"



Proyección de Chile en el Pacífico y Ambito Internacional

Charla dictada en la Academia de Guerra Naval por el señor Carlos Valenzuela M., actual Embajador de Chile en México. El autor ha sido además Asesor Económico del Ministerio de Relaciones Exteriores y Representante de Chile ante el Mercado Común Europeo con el rango de Embajador.

Por
Carlos VALENZUELA M.

Reflexionar sobre el futuro es una necesidad vital. En nuestra época los cambios se van produciendo a una velocidad acelerada. Cada año que transcurre aporta un mayor número de sorpresas y de incertidumbres. El tiempo, considerado como un factor en sí mismo, se hace cada día más rico y más denso. El ser humano está viviendo en el tiempo una aventura tanto o más importante que la conocida en el espacio.

Uno de los grandes desafíos que enfrenta nuestra generación y la de nuestros hijos es el de poder interpretar con justeza una realidad tan variable que, a su vez, determina una sociedad en permanente ebullición: ¿Cuál es la normalidad de la sociedad contemporánea? Si se piensa en los adelantos de la física,

de la astronomía o de la química; si se medita sobre lo que ha ocurrido en tan pocos años en política, economía o sociología; si se pondera en qué medida se ha ensanchado la visión del cosmos gracias a la radio-astronomía y los satélites artificiales o cómo se ha penetrado en el conocimiento del interior de la materia, bajo el impulso de los aceleradores de partículas, bien podría concluirse que la nueva normalidad es, simplemente, la inestabilidad.

Por eso todo lo que nos rodea está lleno de futuro. El fenómeno humano nos da un testimonio evidente. Si se hubiese mantenido la tasa de crecimiento natural de la población que regía antes de la Segunda Guerra Mundial, todavía no habrían nacido millones de jóvenes y de niños que forman en la actualidad

la humanidad anticipada. De Copérnico a Galileo se deshizo la imagen de que la Tierra era el centro del Universo y que todo giraba en torno de ella. Desde los primeros Sputnik y Explorer hasta la fecha, pareciera que integramos un Universo de dimensiones mucho mayores que las tradicionalmente calculadas y que, además, continúa en expansión. En ese Universo nada ha demostrado todavía que no estemos solos.

¿Cómo poder incursionar en el futuro? ¿Cuáles son las constantes de un esfuerzo de prospectiva? En esa tarea, aunque parezca contradictorio, juega un papel muy importante el pasado. El tiempo histórico tiene vocación de continuidad.

Cuando se visualiza lo que podría ocurrir en el futuro se está anunciando un compromiso de acción. No se trata sólo de un entusiasmo intelectual, por respetable que sea, ni de un éxtasis en soledad ante el espectáculo de las perspectivas que se sugieren. La magnitud de los objetivos por alcanzar en un mundo que está traspasado de futuro supone empresas comunes tanto de gobiernos como de pueblos.

A nivel mundial esa tarea común se ha visto obstaculizada porque esta sociedad es víctima de una versión equivocada del pasado. Poco o nada se sabe de la historia del Asia. Salvo para algunos especialistas y estudiosos, predomina un desconocimiento de lo que ha sido el pasado auténtico de naciones tan importantes como son los casos del Japón, de China o de la India. Mucho más se ignora el historial de Birmania, de Ceylán, de Tailandia, Indonesia, Malasia, Corea e incluso las Filipinas. Esos pueblos y otros están directa o indirectamente vinculados al sistema oceánico del Pacífico. El cisma de la cristiandad cortó hace siglos cualquier contacto real con el desarrollo, expansión y ruina del Imperio de Bizancio. Muchos autores comienzan recién a pensar si Moscú no pretende ser la nueva Constantinopla. Durante largos siglos se parceló el continente asiático en una curiosa trilogía: Cercano Oriente, Mediano Oriente y Lejano Oriente. Casi como si fueran tres etapas en el itinerario de un viaje desde el puerto de Liverpool al puerto de Yokohama. Con mucha razón me interrogó una vez un diplomático de Indonesia

acerca de quiénes se estaba tan lejos cuando se nació en el Lejano Oriente. Por influencia de europeos, tanto Australia como Nueva Zelandia jamás fueron consideradas como parte de un Lejano Oriente. Marruecos, Argelia, Túnez, Libia y la República Árabe Unida han empezado a escribir sus propias historias que difieren bastante de la versión tradicional. El relato de la batalla de Khartoum es completamente distinto según se lea a un historiador británico o a uno del Sudán. Al África negra propiamente tal se le ha negado un pasado histórico. Nosotros los de América Latina hemos sido confundidos en descripciones históricas extranjeras que mezclan la indiferencia con la simpleza. Cuando un latinoamericano va en la actualidad a la Secretaría de la Comisión Ejecutiva de las Comunidades Económicas Europeas, en Bruselas, toma nota que la sección correspondiente a nuestra región depende de un Departamento de Territorios de Ultramar.

Volver a pensar el pasado es un esfuerzo indispensable para lograr que la humanidad se reconcilie consigo misma. Igualmente es una condición para poder explorar el futuro.

VALPARAISO

Cuando fuera honrado con vuestra invitación para dar esta charla trabajaba en el Ministerio de Relaciones Exteriores como Asesor para Conferencias Internacionales. Ahora soy el nuevo embajador en México. Por eso debiera, protocolarmente, hablar del Pacífico recordando aquella ruta española de principios del siglo XVI que uniera a Manila con Acapulco. Guardaré ese tema para mi estada en México. Prefiero hacer un recuerdo en relación con Valparaíso, este puerto de permanente voluntad navegante y además, con toda humildad, la ciudad en que yo me eduqué.

Hace cinco años estaba en misión en París. En las horas libres me dediqué a revisar archivos diplomáticos franceses en relación con Chile. Ahí me impuse de que en 1838 el navegante Laplace sugirió al gobierno de Francia que procediera a la ocupación de las Islas Marquesas, aquellas que descubriera Mendaña de Neira y que luego España abandonara. Esas islas servirían como base de opera-

ciones para la penetración francesa en el Pacífico en dirección de la Polinesia. Tiempo después, en 1841, el Contraalmirante Du Petit Thouars fue designado Comandante de la Estación Naval del Pacífico y recibió instrucciones de ocupar dichas islas. Fragatas, corbetas y bergantines zarparon de Brest, de Toulon y de otros puertos franceses con destino a Valparaíso para concentrar un poder naval suficiente al respaldo de la operación. Todo se hacía dentro del mayor secreto; los archivos diplomáticos dicen que se trataba "de evitar averiguaciones de los ingleses". Con una acción igualmente sorpresiva Inglaterra venía a apoderarse de Nueva Zelanda, en perjuicio de Francia. El 7 de Marzo de 1842 Du Petit Thouars llegó a Valparaíso y hasta el mes de Noviembre hubo un intenso movimiento de barcos en este puerto. Las islas Marquesas fueron ocupadas por la flota francesa, y las otras potencias europeas se acomodaron al hecho consumado. En Valparaíso, el Contraalmirante Du Petit Thouars escribió un informe para su Ministro de Marina señalando la posibilidad de imponer un protectorado a la monarquía indígena de Tahití y desplazar la influencia británica. Aquello se realizó a fines de 1842 y comienzos de 1843. Los ingleses cedieron Tahití a cambio de que Francia no reclamara Nueva Zelanda. Esas dos naciones reconocieron la autonomía de Hawai y pronto el Presidente Tyler recurrió a la doctrina Monroe. Otros acontecimientos: la apertura del mercado de China en favor de los ingleses a consecuencias de la guerra del opio, y la expansión de los Estados Unidos en los campos de Oregón y de California, dejaron tranquilos los intereses franceses en Oceanía. Y así, desde el puerto de Valparaíso, partió la expedición que diera a Francia un pie en el Pacífico. 125 años más tarde estalló en esa misma región la bomba termonuclear francesa.

LA PLATAFORMA GEOGRAFICA

He traído este recuerdo, casi anecdótico, en función de la importancia de las plataformas geográficas de un sistema oceánico. Ahora conversaremos sobre algunos hechos de actualidad, teniendo siempre en vista que Chile es la plataforma del Pacífico Sur en este Hemisfe-

rio y que debe mirar al océano con la intuición de que su destino navega.

La plataforma asiática —continental, de archipiélagos y de islas— ha sido centro de grandes transformaciones en los últimos diez años. En este mundo de nuevas dimensiones, la mayor sorpresa la ha dado el Japón. Pese a los bombardeos atómicos de Hiroshima y de Nagasaki, a la pérdida de casi un 40% de su territorio y a la ocupación de que fuera objeto, ese país ha dispuesto de la más alta tasa de crecimiento económico anual de todo el mundo industrial. En 1967 las exportaciones japonesas fueron casi idénticas en valor a las de todos los países de América Latina. La industria se ha desarrollado en los sectores de más alta tecnología, en especial en la industria electrónica. Los astilleros japoneses abastecen sobre un 45% de las construcciones de barcos mercantes y tienen hegemonía técnica en las unidades petroleras gigantes. Los avances de la química han sido excepcionales. El Instituto Hudson acaba de publicar un estudio titulado "El Año 2.000" y ahí se sostiene que en los próximos decenios el Japón pasará a convertirse en una de las dos o tres principales potencias industriales, superior a cualquiera de las naciones de Europa.

En 1965, el Producto Geográfico Bruto del Japón fue de 84.000 millones de dólares; para 1975 la hipótesis óptima lo calcula en 199.000 millones y para 1985, en 471.000 millones. Dentro de esas tendencias, ese pueblo pasará a una renta anual por persona superior a los 4.000 dólares.

Pueden darse muchas explicaciones del despegue espectacular de la economía japonesa. Lo que ya no se puede sostener es que su industria sea simplemente una copia de los productos europeos o norteamericanos; Japón dispone de sus propias patentes y licencias de inventos. Tampoco se puede decir que todo eso ha sido posible debido a la explotación de una mano de obra barata, por cuanto, en la actualidad, el ingreso promedio anual es superior a los 800 dólares. Por último, no tiene vigencia alguna el argumento de las superioridades o inferioridades raciales frente a las exigencias de una civilización técnica.

La experiencia del Japón deja una lección: la importancia decisiva de la in-

vestigación científica y tecnológica. Hay pocos ejemplos más evidentes de la transformación de la estructura económica como una resultante de la expansión del conocimiento, del aprovechamiento adecuado de los recursos humanos destinados a descubrir, inventar y diseñar y de la forma cómo se pudo movilizar todo lo disponible en el país, tanto en el sector público como privado, para producir de acuerdo con los avances de la ciencia y de la técnica. Frente al océano, las realizaciones japonesas han cubierto las necesidades modernas del transporte marítimo, han explorado las posibilidades de la oceanografía y demás disciplinas científicas vinculadas al mar e incluso han sido pioneros en el cultivo marino, en el resguardo y reproducción de los recursos naturales. Los que estamos ubicados en la otra plataforma del Pacífico debiéramos meditar, sin prejuicios, sobre cuál o cuáles son las claves auténticas de ese progreso extraordinario del Japón.

El segundo ejemplo asiático nos lo dan las repúblicas de Corea del Sur y de Formosa. ¿Quién habría pensado en 1950, con ocasión de la guerra de Corea, que antes de veinte años la porción sur de ese territorio competiría con Suiza en la exportación de relojes? ¿Quién habría soñado que Corea se transformaría en exportador de textiles de calidad? Otros ejemplos semejantes se pueden dar en relación con Formosa. Esos dos países han saltado del medioevo a la época industrial. En los dos casos el estímulo ha sido la presencia física de los Estados Unidos, de sus inversiones y de la necesidad militar de promover un estado de prosperidad. Son modelos económicos semejantes al de Puerto Rico en la región del Caribe. De todas maneras, el resultado económico es extraordinario. Tarde o temprano, ésa será área de influencia industrial del Japón.

Birmania ha elegido el repliegue, el abandono de contactos con el mundo exterior, una renuncia deliberada a lo que pueda ofrecer la civilización técnica y una afirmación extraña de la soledad del budismo. Hoy por hoy, presionada por China Comunista y complicada por los sucesos del Viet Nam, se aferra a su estructura medieval. Tailandia, pese a su difícil ubicación geográfica, se inclina por el modelo de Corea del Sur. El te-

rritorio de Hong-Kong y el conjunto de Malasia viven un período de desarrollo industrial acelerado. Indonesia y las Filipinas representan el sector más atrasado del Asia.

La plataforma asiática del Pacífico se completa con China Comunista. Lo que llama la atención en el caso chino es una política deliberada para expandir y desarrollar ciertos sectores de la economía, dejando los otros en un nivel de estagnación o de abandono. Sobre esa base de ruptura de un desarrollo armónico de la economía de un país, China ha sorprendido al mundo con sus avances en el campo de la física nuclear. Este ejemplo chino indica que la nueva tecnología hace posible saltar etapas de desarrollo y aún más, seleccionar dentro de una misma estructura económica nacional grupos de actividades que pueden desarrollarse pese a que los otros ceden paso a cualquier avance. La experiencia de Pekín tiene alguna semejanza con lo esencial de la experiencia de Tokio, por cuanto también ha aprovechado un tipo de investigación científica propia.

Sin referirnos a los ejemplos de Australia y de Nueva Zelandia que, en substancia, siguen las normas convencionales de una sociedad moderna, podría concluirse que la plataforma asiática del Pacífico está en pleno proceso de cambios y que en torno del Japón, esa región se va aproximando a lo que se considera habitualmente como una sociedad industrial. Eso significa mercados, posibilidades comerciales y crecimiento importante del consumo, fuera de otras consideraciones políticas y culturales. Lo que interesa es comprobar que el otro lado del Pacífico está en transformación.

NUESTRA PLATAFORMA

Chile está en proceso de desarrollo económico. Eso significa ir superando, continuamente, una serie de obstáculos; algunos son conocidos y otros nos van sorprendiendo.

Sólo por conveniencia de exposición señalaremos cuatro grupos de obstáculos:

1.—Los internos, aquellos vinculados a la mayor producción y productividad nacional;

2.—Los externos, que repercuten en nuestro país ya sea dificultando el ac-

ceso de los productos nacionales a los mercados de exportación, reduciendo las expectativas de cooperación financiera, etc.

3.—Los provenientes del pasado histórico, y

4.—Los resultantes de las exigencias urgentes del futuro.

No me corresponde referirme a los obstáculos de orden interno. Ellos son bastante conocidos y forman parte de un positivo debate nacional que continúa y preocupa a todos los sectores interesados en la responsabilidad pública. En 1969 se cumplirán 30 años de vigencia de la ley de la Corporación de Fomento de la Producción, y su experiencia de la labor realizada en los diversos sectores de la economía nacional es muy valiosa para esclarecer cuáles son los obstáculos de orden interno.

De los externos mencionaré aquellos ligados al comercio exterior de Chile. Nuestras exportaciones van esencialmente a la Comunidad Económica Europea, a los Estados Unidos, al Reino Unido, Japón, Suiza y los países escandinavos. Lo anterior en el entendido que se deja de lado el comercio de Chile con los demás países de América Latina, con vistas a tratarlo más adelante.

Los países en proceso de desarrollo, como es el caso de Chile, son para el comercio internacional países FOB, y los industriales, países CIF. Luego, el primer obstáculo que hay que examinar, es el relacionado con el transporte marítimo. Valparaíso está a 9.280 millas de Yokohama; a 7.844 millas de Génova; 7.458 millas de Amberes y a 4.634 de Nueva York. ¿En qué medida el flete marítimo influye sobre el costo del producto chileno con destino a un mercado industrial? ¿En qué proporción la Marina Mercante Nacional participa en el transporte de lo que Chile vende y compra? Las respuestas pueden ser múltiples, el problema no es simple, pero es indiscutible que por su posición geográfica el flete marítimo es decisivo para la exportación chilena.

En esta oportunidad no nos extendemos sobre la naturaleza de las llamadas "conferencias de fletes" ni respecto de las prácticas de los servicios marítimos que prestan. Lo que nos importa es destacar la influencia del océano en la

economía chilena. Hay que exportar cada día más y en una gama variada de productos. Para lograr ese objetivo hay que convencerse que la economía "continental" de nuestro país forma parte integrante del océano. La estructura de Chile determina que el despegue industrial dependa del Pacífico.

Se equivocan quienes piensan que basta producir para el mercado interno y cubrirse con un arancel aduanero proteccionista. Se equivocan, asimismo, los que creen que se pueden dejar los productos en los puertos y desentenderse de quiénes y de cómo los transportan.

Los fletes marítimos tienen mucho mayor incidencia en las exportaciones chilenas que el conjunto de gravámenes arancelarios y restricciones no arancelarias que se aplican por los principales países industriales. Los aranceles aduaneros del Japón, del Canadá o de la Comunidad Económica Europea no pueden compararse con el movimiento de las tarifas de fletes que atienden esas rutas navieras.

Es indispensable que se otorgue a la industria naviera, desde los astilleros hasta lo operacional de un barco, todo el respaldo del país. Nuestra marina mercante nacional debiera transportar gradualmente una mayor cantidad del tonelaje que representa su comercio exterior. Es preferible que la economía nacional, en su totalidad, compense los desniveles propios de la industria naviera a que las exportaciones de Chile estén condicionadas por los intereses foráneos. Si realmente se desea que este país crezca a la velocidad que necesita hay que reconocer que previamente tiene que aprender a navegar.

Chile negocia a la antigua. Veamos por qué. Hace un decenio se sostenía que los países industriales producían manufacturas y que aquellos en desarrollo producían materias primas y productos básicos. De acuerdo a ello, las reglas del juego estaban claras. El país subdesarrollado tenía que defender las materias primas y los productos básicos. Pero hoy día, si se comparan las estadísticas sobre producción de países industrializados con los en desarrollo, salta a primera vista que el país industrial está también participando enérgicamente en el mercado de los productos básicos. Ante ello, y analizando la situación de Chile.

es necesario tener presente que la clave de su comercio de exportación está en los fletes marítimos. Ante este hecho, nuevamente les recuerdo que Valparaíso está a 7.844 millas de Génova, a 7.458 de Amberes, a 4.634 millas de Nueva York, y a 9.280 millas de Yokohama. Y son estos cuatro mercados industriales los que consumen el 89% de la producción de Chile. Ante este antecedente objetivo y claro, ¿cómo piensa Chile? Aún se sigue pensando en términos de una economía esencialmente terrestre, aún no se cambia esta mentalidad por otra que nos permita comprender que el océano es un todo con la tierra en una economía esencialmente marítima; no sólo los productos del mar, sino que para la minería, industria y agricultura.

Por otra parte, e indirectamente relacionada con este problema está la concepción de los países industrializados sobre aranceles aduaneros. Al mundo industrial ya no le importa el arancel, y el concepto del derecho aduanero va en camino de una rápida desaparición. Por ejemplo, ya hay vaticinios que indican que en 10 a 15 años más, las aduanas entre EE. UU. y los países de la Comunidad Europea, quedarán eliminadas. Es importante meditar sobre este fenómeno, ya que especialmente el Estado de Chile finca gran porcentaje del financiamiento de su ejercicio económico en las entradas percibidas por tributación aduanera. El futuro despegue económico del país, lejos de descansar en las entradas hipotéticas del arancel aduanero, vendrá a descansar, por el contrario, en el océano. De aquí que el sistema del Océano Pacífico y la plataforma geográfica de Chile en América Latina frente al Pacífico, no es una cuestión de literatura y poesía solamente. Hay que darse cuenta que ello constituye un hecho diferente e inmediato que nos obliga a pensar en qué forma podemos recuperar el tiempo perdido frente al mar. Es necesario resolver qué tenemos que hacer ante este fenómeno, para tomar todas las ramas derivadas del mar. No sólo como fuente de riquezas naturales, sino también como base de industrias y astilleros y como plataforma básica del transporte marítimo.

Hagamos ahora un somero análisis en el aspecto científico y tecnológico que

nos oriente en la elección de las diferentes alternativas de progreso que se presentan.

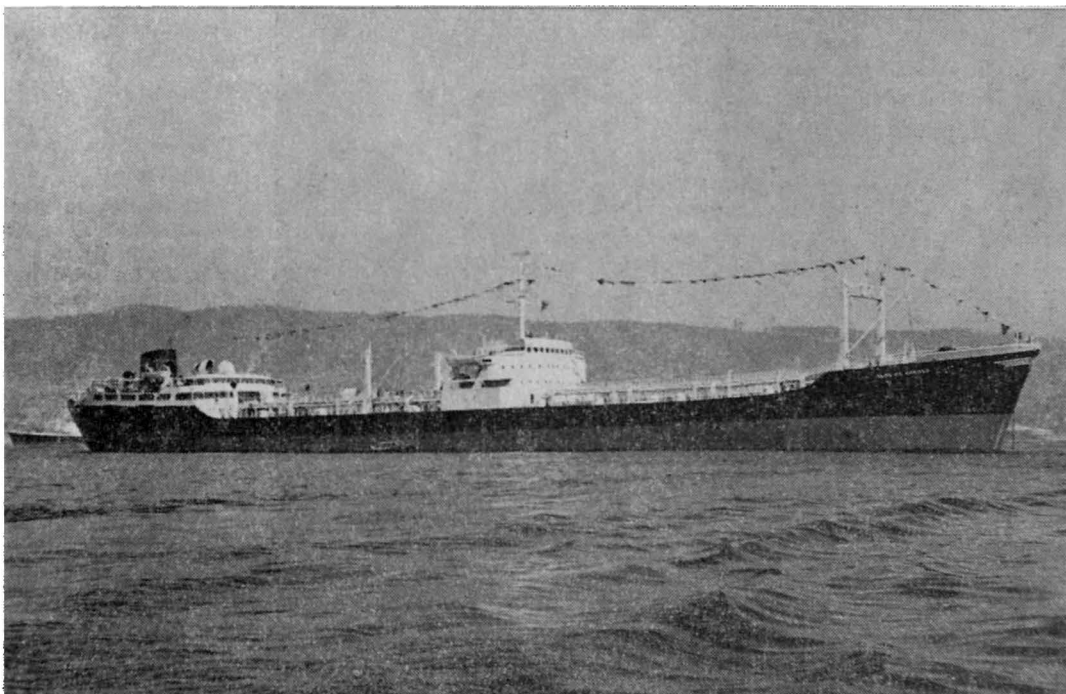
Los EE. UU., la URSS., Japón y la República Federal de Alemania, y en parte Suiza, son los 6 países que en diferentes niveles van delante en los avances de la ciencia y la técnica. Esto ha significado un cambio, no solamente en la inversión del dinero, sino en el manejo de las ideas. La inversión de dinero en materias científicas en 1938, se calcula que alcanzaba a los US\$ 100.000.000. El año pasado, 1967, esta inversión sobrepasa los US\$ 700.000.000. Los EE.UU., la URSS. y el Japón han avanzado tanto en el campo de la investigación, que ello les permite una rentabilidad del conocimiento mucho más rápida. La mayoría de los países europeos, en la actualidad han tomado conocimiento de la situación de inferioridad en que se encuentran frente a la investigación futura. Para nosotros, este fenómeno significa que la inversión de una máquina nueva es un método de producción nuevo. Ahora, tal como está el mundo desarrollado, y hasta esta etapa del crecimiento económico de los países industriales, son éstos los que invierten en investigaciones puras y aplicadas; y hecho el descubrimiento, producido el adelanto, se pasa a la etapa del diseño de ingeniería para la máquina correspondiente o para el desarrollo de un método de producción nuevo. En todo país industrial hay dos constantes que regulan el diseño ya sea de máquinas o de sistemas. Una es la abundancia de capitales y la otra la escasez de mano de obra. Conforme a estas constantes, la maquinaria comprada por los países en desarrollo constituye casi una contradicción: no hay capitales, y la mano de obra sobra. No se trata de negar la importancia de la mecanización; se trata que en Chile, en un nivel nacional, debiera darse prioridad a la investigación científica y técnica. Nosotros no vamos a competir en ciertas líneas de investigación, ya que presuponen un alto desarrollo tecnológico o de actividades en las cuales nuestros países no están en condiciones de participar. Pero es imperativo que para que un país enfrente el futuro piense en la realidad que significa como país y para ello hay que dedicarse a la investigación, con los propios recursos, dentro de lo que se pueda. En la medida en que un país es tributario

del pensamiento ajeno, continuará siendo tributario en todo. No podrá por ello alcanzar un despegue económico espectacular. Veamos sobre esta materia algunos ejemplos sistemáticos de tipo doméstico. Se comprende que haya que pagar patentes para productos químicos que elaboran algunas de nuestras industrias químicas; pero es realmente asombroso que se pague con presteza patentes para fabricar camisas Mc Gregor, Manhattan o Arrow y toda una serie de suntuarios. Ello es una prueba de que exageramos la dependencia en el conocimiento frente al

diseño incluso de tan sencillos elementos. ¿Por qué no pensar en la posibilidad del avance científico y tecnológico en la Oceanografía en todas las disciplinas vinculadas con el mar, por ejemplo?

Esta inquietud la planteé en el Curso de Alto Mando, y la repito aquí. Creo que son los Institutos Armados los que deben orientar la investigación científica y técnica en el país, integrándose al esfuerzo de Chile, por su futuro, en esta tarea de desarrollo, en que el país debe salir adelante descansando exclusivamente en su capacidad intelectual.

M|N. "Cabo de Hornos (Chile)



"Nuestra Marina Mercante debiera transportar gradualmente una mayor cantidad del tonelaje que representa su comercio exterior. Es preferible que la economía nacional en su totalidad compense los desniveles propios de la industria naviera a que las exportaciones de Chile estén condicionadas por los intereses foráneos"