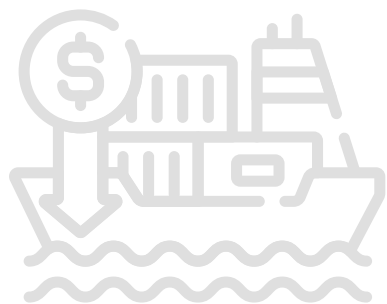




Políticas industriales y el fin del libre comercio

Carlos J. García, Ph.D. en Economía, University of California (LA), EE.UU. Académico FEN-UAH.



En los años setenta, los economistas de Chicago decidieron dejar de proteger a la industria doméstica, reduciendo drásticamente los aranceles y liberalizando todos los precios de la economía. El resultado fue avasallador, cientos de empresas cerraron, perdiéndose miles de empleos, capital y sobre todo conocimiento para producir bienes. La economía tomó otro rumbo y, después de la crisis de la deuda externa de los ochenta, resurgió otra industria basada en recursos naturales y orientada hacia el sector exportador y los servicios.

Nuevos productos dominaron la economía chilena: vinos, salmones, frutas, harina de pescado y -naturalmente- cobre. El objetivo de la economía no era ya el mercado doméstico sino competir en los mercados internacionales. El resto de la economía, por ejemplo, el de servicios, pasó a manos de conglomerados extranjeros en forma completa o parte de ellos (generación de electricidad, distribución

de esta, producción de agua, carreteras, telefonía, etc.). Carreras como ingeniería textil, ferroviaria, química, mecánica, etc., quedaron sin mercado, apareciendo otras que potenciaban más el área comercial y financiera de las empresas como ingeniería comercial e industrial.

Algo similar ocurrió en otros países. Por ejemplo, en los Estados Unidos llegó Ronald Regan a la presidencia y con él la ola libremercadista de Chicago y otras universidades conservadoras, todas defensoras del libre mercado y enemigas acérrimas del Estado. Las soluciones de crecimiento pasaban por reducir el Estado y liberalizar todos los mercados. Una de las industrias afectadas fue la construcción de buques para el comercio internacional. Así, los Estados Unidos pasó de ser un país dominante a uno marginal en la construcción de estos buques de carga, obviamente no solo se perdió el capital físico, sino los trabajadores e ingenieros que eran

capaces de construir un barco diseñado para el comercio, concentrándose solo en buques de guerra.

Por el contrario, China consideró que la construcción de buques de carga era clave para su desarrollo, por lo cual implementó subsidios y una serie de potentes programas que favorecieron no solo la construcción de buques de carga sino también de toda la tecnología para manejar los principales puertos del mundo, incluidos los ubicados en los Estados Unidos y Europa. Corea del Sur y Japón siguieron un camino similar que China, país que le dio exactamente lo mismo pertenecer a la Organización Mundial de Comercio, uno de los principales defensores de libre comercio, y al mismo tiempo implementar fuertes políticas industriales en sectores claves.

La expansión de China en la economía mundial se dio en muchos otros sectores, por ejemplo, la construcción de automóviles: billones de dólares en fábricas para producir millones de automóviles de combustión interna y ahora en autos eléctricos e híbridos. En contraste, la tradicional ciudad constructora de los Estados Unidos, Detroit, quedó transformada en un lugar lleno de galpones abandonados; nuevamente no solo se perdió el capital sino mucho del capital humano necesario para poder construir automóviles, desde sus partes básicas hasta los motores sofisticados.

Los ejemplos suman y siguen, y en muchos países se consideraba como el costo del libre comercio, en cambio, el beneficio del comercio -según los apologistas del mercado- era abrumador. En efecto, a cambio de estas pérdidas de capital físico y humano, se tenía miles de productos a precios alcanzables por una gran mayoría de consumidores. En los hogares se disponía ahora de varios televisores, computadores, celulares, automóviles, ropa y calzados, refrigeradores, microondas, juguetes, juegos, etc. Eso sí, en la mayoría de estos hogares nadie entiende cómo funciona todos estos productos, solo se sabe que vienen mayoritariamente de China, y en menor medida de Corea, India, Taiwán, etc., todos traídos



En los años sesenta, Taiwán exportaba azúcar, hoy microchips, en cambio Chile sigue ‘pegado’ en cobre y productos básicos”

mayoritariamente por buques de carga de la propia China.

Sin embargo, el escenario internacional comenzó a cambiar con la llegada de una serie de shocks (Trump, el COVID, la invasión de Ucrania y los peligros de una guerra nuclear con Rusia, la llegada de los robots, la inteligencia artificial, el calentamiento global, etc.), que pusieron el acento en un punto clave: quién tiene la tecnología y el conocimiento para sobrevivir a estos. Con una industria de microchips concentrada en Taiwán, peligrosamente muy cerca de China y que es la base de las nuevas tecnologías, no resultó ser seguro, para los Estados Unidos y Europa, el libre comercio de décadas pasadas.

La reacción no se dejó sentir, el Gobierno de Joe Biden propuso e implementó el acta de reducción de la inflación el 2022 (IRA), que es, básicamente, un programa de inversión pública de billones de dólares en los próximos 10 años. Este busca reducir los costos de salud para las familias, combatir la crisis climática, reducir el déficit y cobrar más impuestos a las grandes empresas. En el combate contra la crisis climática están los subsidios a las nuevas tecnologías, que están redibujando el sector industrial de los Estados Unidos con el objetivo de que estas se produzcan ahora dentro del país, en vez de dejarlas al libre mercado, y que se desarrollen, por ejemplo,

en lejanos países como Taiwán o en la misma China.

En el caso de Chile, los alcances de las políticas industriales serán importantes. Por ejemplo, dónde exportar el litio para las baterías de los autos eléctricos, a los Estados Unidos o China. Por otro lado, cuál será la propuesta de Chile en la exportación de ese recurso: exportaremos la materia prima o haremos nuestra propia política industrial para vender un producto de más valor agregado. Existen antecedentes, Indonesia prohibió la exportación de níquel sin procesar, necesario para el refinamiento del acero y también para la construcción de baterías de los autos eléctricos; el resultado: están llegando las grandes marcas de automóviles para producir los autos eléctricos dentro de Indonesia y después exportarlos.

Otro dato: en los años sesenta, Taiwán exportaba azúcar, hoy microchips, en cambio Chile sigue “pegado” en cobre y productos básicos. Nuevamente la diferencia entre ambos países es por políticas industriales apropiadas y erradas (o ausencia de estas). Taiwán fomentó el capital físico y humano que permitió crear nuevas ideas que se materializaron finalmente en tecnologías que han cambiado la faz del país y lo han puesto directamente hacia el camino del desarrollo económico. **OE**