

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

COMITE DE COMERCIO

Primer período de sesiones

Santiago de Chile, 19 noviembre 1956

Documento informativo No. 1

NOTA DE LA SECRETARIA

Para información de las delegaciones al primer período de sesiones del Comité de Comercio, y porque muchas de las ideas que contiene afectan a las que debatirá este Comité durante su reunión, se distribuye adjunto el texto del discurso pronunciado el 15 de octubre de 1956 por el Dr. Raúl Prebisch, Director Principal a cargo de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina, en la sesión inaugural de la Junta Latinoamericana de Expertos en la Industria Siderúrgica y de Transformación de Hierro y Acero, celebrada en la ciudad de Sao Paulo, Brasil.

/JUNTA

JUNTA LATINOAMERICANA DE EXPERTOS EN LA INDUSTRIA
SIDERURGICA Y DE TRANSFORMACION DE HIERRO Y ACERO

Documento informativo No. 5

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. RAUL PREBISCH, DIRECTOR
PRINCIPAL A CARGO DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA COMISION
ECONOMICA PARA AMERICA LATINA, EN LA SESION INAUGURAL, EL
15 DE OCTUBRE DE 1956

I

Ninguna ciudad latinoamericana podría exhibir mejores títulos que San Pablo para reunir en su seno hospitalari una Junta técnica como la que hoy inauguramos. Región hasta hace poco de vida económica primaria, con todos los complejos y las vicisitudes de la monoexportación, se ha transformado en apenas tres decenios en este formidable centro de actividad industrial en el que audaces empresarios exploran continuamente nuevas posibilidades de expansión. Ello es clara prueba de la eficacia dinámica de los incentivos que muevan a la iniciativa privada, no exenta en este caso de un fuerte sentido de misión y de ejemplo: de la misión que cumple en el desarrollo económico del país y del ejemplo que ofrece en el ancho suelo de la América Latina.

Al hablar en este acto tengo el honor de hacerlo en nombre del Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Dag Hammarskjöld, del Director General de la Administración de Asistencia Técnica, Dr. Hugh Keenleyside, y en el mío propio como funcionario de la CEPAL. En este carácter me es muy grato expresar nuestro agradecimiento al Gobierno del Brasil, que al patrocinar esta Junta ofrece una nueva prueba del apoyo que en todo momento ha prestado a la Organización de las Naciones Unidas y en especial a su instrumento regional en América Latina. Esta Junta no hubiera podido llevarse a cabo si no hubiéramos encontrado desde el principio el caluroso estímulo de la Associação Brasileira de Metais, con la cual hemos venido la satisfacción de compartir la responsabilidad de las tareas que ahora iniciamos.

/Sus dirigentes

Sus Dirigentes han demostrado un incansable empeño en asegurar el éxito de esta reunión y ello, y toda la gentileza personal que han tenido para los funcionarios de las Naciones Unidas, nos obliga al más profundo reconocimiento. Mucho me complace testimoniarlo en la figura eminente de su personero, el Dr. Luis Dumont Villares.

La idea de esta Junta de expertos viene de tiempo atrás y ha surgido precisamente en este mismo país, en aquella memorable reunión de la CEPAL realizada en 1953 en Quitandín. Nuestros análisis de la realidad latinoamericana venían poniendo de manifiesto que los países que habían avanzado más en el proceso de industrialización habían cumplido ya la primera etapa de simple sustitución de artículos de consumo corriente y estaban entrando en una etapa técnicamente más compleja y de mayor densidad de capital. Preocupados por los problemas técnicos y económicos inherentes a esta nueva fase del desenvolvimiento industrial, los gobiernos miembros de la Comisión decidieron entonces convocar a esta reunión sobre las industrias de transformación de hierro y acero, alentados en todo ello por los eficaces resultados de aquella otra junta sobre siderurgia que las Naciones Unidas habían organizado en Bogotá en 1952.

Pero, ¿cuál es la razón de ser de esta evolución de la industria? ¿Por qué empeñarse en esas fabricaciones más complejas cuando las importaciones del extranjero representan con frecuencia menor costo y mejor calidad? ¿Es que la idea de autarquía está dominando la política económica de nuestros países?

Quien conozca la realidad latinoamericana y las fuerzas que la mueven sabe en forma positiva que la idea de autarquía ha sido definitivamente eliminada. Es indudable que en otros tiempos fue en cierto modo la expresión de aquellas típicas reacciones de nacionalismo económico a las adversidades del

comercio exterior en los países que ocupan la periferia de la economía mundial, cuando no era el simple reflejo de una actitud emocional frente al cuadro de pujantes industrias de otros países. Pero no corresponde a los nuestros - a los países latinoamericanos - el singular privilegio de exclusividad en las manifestaciones del nacionalismo económico. No olvidemos que durante largo tiempo en los grandes centros industriales había quienes ajustaban su actitud negativa hacia la incipiente industrialización de estos países a un esquema de la división internacional del trabajo que, además de sus graves fallas teóricas, era en el fondo clara expresión de exclusivismo nacionalista. ¡Cómo no había de serlo si, apoyándose en esa pretendida base científica, dividía a los países en dos vastas categorías según sus supuestas aptitudes? Acaso no era exclusivismo económico el atribuir a unos el designio de seguir produciendo artículos primarios mientras en otros se dilataba de continuo la órbita de las manufacturas en incesantes transformaciones de la técnica productiva?

Los estudios de las Naciones Unidas y los debates realizados en sus asambleas y conferencias sobre estas materias han contribuido a superar aquellas ideologías pretéritas y a dilucidar el significado dinámico de la industrialización en los países en desarrollo y nos han hecho ver la industrialización como una exigencia ineludible del propio progreso técnico conforme éste avanza en las actividades primarias - especialmente la agricultura - de esos países.

No es que haya que industrializarse porque la agricultura sea fuente de pobreza. Hay que industrializarse precisamente cuando la agricultura se propone dejar de ser pobre gracias a la tecnificación de sus actividades. Hemos explicado repetidas veces este proceso: la tecnificación de la producción primaria requiere menos gente que antes por unidad de producto, y el desenvolvimiento de la industria y de otras actividades es indispensable para absorber una mano de obra

/que/da

que de otro modo se volvería superflua o redundante; ello es indispensable para que los salarios puedan mejorar con los aumentos de productividad inherentes a la tecnificación y contrarrestar así la tendencia hacia el deterioro de la relación de precios de los productos primarios con los artículos industriales en el comercio internacional.

Pero cabe preguntar: no podría reabsorberse esta mano de obra en el crecimiento de la misma producción primaria? No sucede así en general, pues la ocupación de mano de obra sigue naturalmente la orientación de la demanda y es un hecho bien sabido que la demanda de productos primarios tiende a crecer con mucho menor intensidad que la de productos industriales. Ello se explica por una serie de razones. De un lado, la demanda de alimentos crece en forma relativamente lenta conforme aumenta el ingreso por habitante y, de otro, la de materias primas naturales encuentra la competencia de las materias primas sintéticas, aparte de otros efectos desfavorables de la técnica productiva moderna en relación con los productos primarios. Se explica así que en los países periféricos la demanda de importaciones industriales tienda generalmente a crecer con mucha más amplitud que sus exportaciones de productos primarios y su propio consumo de ellos, si bien hay que reconocer que en algunos casos una política extraviada no ha permitido a las exportaciones desenvolverse en el grado en que pudieran haberlo hecho.

Es pues evidente que la industria tiene que cumplir en tales países una doble función dinámica: por una parte, absorber la mano de obra que ya no necesita la producción primaria, y por otra, suministrar todos aquellos productos industriales que no sería posible procurarse mediante importaciones, dada la relativa lentitud con que crecen las exportaciones.

El problema que se presenta a estos países consiste

/entonces en

entonces en adecuar sus importaciones a lo que pueden pagar al exterior con sus recursos, y producir internamente el resto de su creciente demanda en artículos industriales. La primera cuestión a resolver es ésta: ¿cómo dividir las necesidades de estos artículos industriales entre las que debieran seguir siendo atendidas con importaciones y las que serán satisfechas a base de producción interna? El criterio no podrá ser otro que el de una estricta economicidad; en la extensísima gama de artículos varían grandemente las diferencias de costos internos con respecto a los artículos importados. Es obvio que habrá que producir internamente aquellos en que la diferencia de costo sea la menor posible en relación con las importaciones o, para hablar con más propiedad, dada la experiencia latinoamericana, habrá que producir internamente aquellos artículos en los que el sobrecosto con respecto a las importaciones es menor que en otros. Es claro que habrá que hacer todo lo necesario para reducir este sobrecosto, pero el hecho de que exista no significa una mala solución económica, puesto que no habiendo suficiente capacidad para importar, es preferible tener tales artículos aun a costos razonablemente superiores a los de importación que verse privados por completo de ellos, desaprovechando a la vez esta oportunidad de ocupar mano de obra con una mayor productividad que la de sectores técnicamente inferiores de la economía.

Este es cabalmente el problema que los países con más adelanto industrial de América Latina tienen que resolver ahora. Dije, en efecto, que se había cumplido ya en gran parte la fase simple de sustitución de artículos de consumo corriente, y, dada esa tendencia a la disparidad de ritmos de crecimiento en las importaciones y las exportaciones, hay que entrar ahora en sustituciones más complejas entre las que tienen gran importancia las de ciertos bienes intermedios,

/las de

las de bienes de capital y las de otros bienes duraderos.

II

El temario de la reunión se inspira en esta realidad impuesta por el mismo crecimiento latinoamericano. Si hay que avanzar ineludiblemente hacia estas nuevas formas de producción ¿cómo aplicar en la práctica ese criterio selectivo de economicidad que señalaba hace un momento? ¿En qué forma deberá aprovecharse la experiencia de los grandes centros industriales para alcanzar las soluciones que más convienen a los países latinoamericanos? Es muy vasto desde luego el campo por donde se extienden estas interrogaciones y hay que recorrerlo gradual y ordenadamente. En esta reunión consideraremos un sector industrial que en gran parte de los países latinoamericanos está despertando manifiesto interés. En efecto, las industrias de transformación de hierro y acero han comenzado a desenvolverse y ya están planteando una serie de problemas que hemos querido traer a esta reunión. Abarcan desde ciertos aspectos de la materia prima hasta las industrias mecánicas y las de automotores, pasando por temas relativos a la laminación y la forja. Como economistas que somos los funcionarios de la CEPAL nos limitaremos a explicar y plantear a los técnicos en estas materias los problemas que hemos encontrado en los países más avanzados de América Latina y les instamos ahora a discutir sus posibles soluciones. Con tal objeto se han presentado algunos documentos básicos, si bien no todos los que hubiéramos deseado. Voy a referirme ahora a algunos de esos problemas tal cual los hemos interpretado nosotros y espero que los técnicos aquí presentes asistan con cierta benevolencia a esta breve excursión exploratoria por el terreno que les corresponde.

/Los problemas

Los problemas de la materia prima para estas industrias de transformación, o sea los de la industria siderúrgica, habían sido ya considerados en la reunión de expertos en Bogotá. Pero hay dos puntos que los recientes desenvolvimientos de la tecnología aconsejan discutir ahora especialmente: el de la desulfuración del arrabio y el del uso del oxígeno. En los documentos sobre desulfuración hemos comprobado con gran interés estas consecuencias de indudable importancia económica: de un lado, se hace posible aprovechar más intensamente la capacidad de los altos hornos y por tanto el capital invertido en ellos; de otro lado, al poderse utilizar en esta forma carbón con alta proporción de azufre, se amplía la posibilidad de usar los recursos carboníferos de América Latina. ¿Cuáles son los procedimientos de desulfuración más aconsejables desde el punto de vista latinoamericano?

En cuanto al uso del oxígeno en la fabricación, para nuestra región -- que está escasa de capitales -- significaría una gran ventaja la posibilidad de fabricar aceros del tipo Siemens-Martin en convertidores que hasta ahora producían aceros de menor calidad y que representan una inversión considerablemente menor. ¿Cuáles son las formas más adecuadas de introducir en América Latina el uso del oxígeno y en qué casos concretos tendría ventajas este procedimiento con respecto a los tradicionales?

Esta posibilidad de reducir la inversión por unidad de producto no se limita a la fase de su elaboración primaria, sino que se ofrece también en la etapa siguiente de laminación. Uno de los grandes obstáculos para progresar en esta etapa en los países latinoamericanos han sido las pesadas inversiones que suponen los desbastadores de laminación. Pues bien, los documentos que aquí se presentan sobre esta materia nos demuestran que sería posible prescindir en instalaciones relativamente pequeñas del empleo de

/los desbastadores

los desbastadores mediante el procedimiento de la colada continua o el de las prensas de forja con inversiones mucho menores. Además de esta economía de inversión, la adopción de la colada continua permitiría aumentar paulatinamente la capacidad de laminación con la adición sucesiva de unidades similares en vez de tener que hacer una gran inversión inicial que suele desaprovecharse en los primeros tiempos por la dimensión insuficiente del mercado.

No dudo que este tema será seguido con toda atención en los países latinoamericanos, y espero que al discutirse se puedan cotejar las ventajas y desventajas que ofrece este procedimiento frente a los procedimientos hasta ahora empleados, así como que se cambien ideas acerca de si una selección racional de estos últimos no representaría a la larga ventajas económicas más grandes para países cuyo mercado -- aunque pequeño ahora -- promete desarrollarse con rapidez.

Dije antes que en la nueva fase más compleja de desenvolvimiento industrial en que estaban entrando ya los países latinoamericanos había que abordar la ampliación de las industrias de ciertos bienes de capital. Es claro que la existencia de la siderurgia -- apto de satisfacer las crecientes exigencias del consumo de aceros comunes en materia de estructuras industriales, construcciones, transportes, etc. -- constituye también la base de la industria de maquinarias. Pero si esta industria adquiere las proporciones que debiera adquirir, será indispensable afrontar la producción nacional de ciertos aceros especiales, sobre todo en las industrias mecánicas. La fabricación de estos aceros se ve trabada, entre otros obstáculos, por la dimensión de los mercados, que no permite producir económicamente la gran variedad que ahora requieren las industrias mecánicas. Habría pues que intentar reducir las variedades empleadas, como una primera medida, y procurar también la especialización de su producción por países.

/Este aspecto

Este aspecto no sólo concierne a los aceros especiales, sino también a los aceros laminados comunes de que antes se ha hablado. Allí también hay que reducir esa variedad excesiva mediante la tipificación, que apareja instantáneamente una ampliación del mercado para el número menor de tipos establecidos. Esta posibilidad es bien notoria en esta clase de productos. Pero no sólo se trata de tipificar, sino también de racionalizar los tipos. Es muy sugestiva la experiencia reciente de la India, de la cual nos habla otro de los informes que se presenta a esta Junta. Al tipificarse se han abandonado diseños antiguos en productos de laminación. Y se ha obtenido un ahorro de materia prima que, conjuntamente con las ventajas de la tipificación, representa una economía del 20 al 25 por ciento en la materia prima consumida por la industria de acero estructural, lo que se traduciría en una cifra de 20 millones de dólares anuales cuando los proyectos actuales de desarrollo entren en plena ejecución.

En desde luego inherente a la tipificación el establecer especificaciones y normas de calidad que aseguran la uniformidad de cada tipo de producto, y varias instituciones se han dedicado con éxito a esta tarea en América Latina. Pero parecería aconsejable ir más lejos en un doble sentido: por un lado, asegurar una mayor divulgación y aceptación de estas normas entre los industriales y consumidores, y, por otro, tratar de que los industriales medianos y pequeños -- que por lo reducido de sus operaciones no tienen acceso a la técnica moderna -- utilicen los materiales más adecuados a la fabricación de sus productos.

Al incluir este punto en el temario de la Junta, es grato a la CEPAL recoger una idea que nos había formulado tiempo atrás un hombre insigne, a quien tanto debe la industrialización brasileña, el General Macedo Soares. Acaso pudiera designarse un comité especial para preparar las bases

/de la

tipificación, en consulta con los industriales y consumidores de los países interesados y con la colaboración de centros tecnológicos. Trátase precisamente de una tarea de carácter internacional, que no podría realizarse por un país aislado, y puedo asegurar que las Naciones Unidas colaborarían muy complacidas en su ejecución.

Quisiera referirme ahora a dos aspectos básicos de las industrias de transformación que deben considerarse atentamente si estas industrias han de tomar vuelo en la América Latina: la fundición y la forja. En realidad, la fundición se encuentra aún en estado incipiente: hay multitud de pequeños establecimientos con técnica generalmente muy atrasada; falta mecanización, y es muy precario el control de las arenas y de la calidad de los productos. Además de los establecimientos independientes, las empresas metalúrgicas y mecánicas suelen tener su propia fundición que aumenta los costos por ser de dimensiones inadecuadas. Es éste un defecto serio, que se extiende a otros servicios auxiliares de esas empresas. ¿Es posible llegar a ciertas formas de especialización que reduzcan los costos? Y en tal caso, ¿cuál sería el tamaño más adecuado para lograr una eficaz mecanización?

Si la fundición tiene las fallas que acabo de anotar, el problema se plantea en términos todavía más difíciles en el caso de la forja pesada, pues no exagere al decir que es un eslabón que falta en el proceso de transformación de hierro y acero. Es cierto que las inversiones que requiere son grandes y sólo se justifican si el mercado es amplio, pero de todos modos convendría discutir los procedimientos más adecuados y las distintas escalas en que podrían emplearse, sin dejar de tener en cuenta que la combinación de mercados nacionales podría permitir alcanzar fácilmente dimensiones económicas en algunos casos, como los de ejes de carro de ferrocarril y los cigüeñales.

/A. pesar

A pesar de todos estos obstáculos, las industrias mecánicas se han venido desenvolviendo en una forma que, si bien es incipiente todavía, ha creado ya cierta experiencia técnica que les permitirá emprender progresivamente nuevas líneas de fabricación. Comenzaron con la elaboración de elementos mecánicos simples y bienes duraderos de consumo, y han emprendido después la fabricación de maquinaria de amplio mercado, como algunas máquinas herramientas y motores. También han demostrado su aptitud para producir ciertas máquinas que, por no producirse en serie ni aun en los propios países industrializados, pueden fabricarse económicamente para un mercado reducido debido a su gran absorción de mano de obra. Cabe señalar, por último, que en estos momentos se está haciendo patente una evolución interesante: la de fabricar instalaciones, estructuras y equipos pesados, especialmente para la siderurgia, las industrias de papel y celulosa, el petróleo, la minería y la fabricación de equipos hidroeléctricos. La industria mecánica de algunos países latinoamericanos está ya en condiciones de trabajar en este aspecto, sobre todo si se coordina el esfuerzo de distintas empresas, como se ha hecho recientemente en este país. Es sin duda una experiencia que convendrá seguir con toda atención. Desde luego es indispensable en esta materia la técnica de los grandes centros, y podría combinarse en muchos casos el proyecto preparado en el extranjero con su ejecución por las empresas locales.

A pesar del gran interés que encierra la industria de maquinarias, esta Secretaría no ha podido avanzar en el tema todo lo que hubiera deseado al preparar los trabajos de esta Junta. Sin embargo, la presencia en ella de calificados expertos nos hace abrir la esperanza de que sea posible organizar con ellos reuniones especiales para plantear el problema en los términos correspondientes a la realidad latinoamericana y definir clara y concretamente el contenido

/y procedimiento

y procedimiento de la investigación que pudiera realizarse después de la Junta sobre esta materia.

Lo mismo cabría expresar acerca de la industria automotriz. En algunos países se ha iniciado ya la fabricación de camiones, jeeps y tractores, y hay un manifiesto interés en abordar también la de automóviles. Preséntanse en esto una serie de aspectos que convendría dilucidar. Ante todo, el que he mencionado insistentemente en casos anteriores: la dimensión del mercado.

En países como el Brasil, la Argentina y México el mercado podría alcanzar dimensiones satisfactorias en el caso de los camiones. En el de los automóviles el problema parece plantearse en términos más difíciles, puesto que, por un lado, la dimensión óptima del mercado es más elevada y, por otro, la intensidad de la demanda es mucho más baja que en los países más avanzados por ser menor el ingreso por habitante. Un mercado relativamente limitado podría llevar a costos excesivos. Es cierto que ello depende también de la proporción del valor que se quiera y pueda fabricar internamente. Al acercarse al 100 por ciento esa proporción, la producción podría resultar muy costosa, al menos en los tiempos iniciales. Pero no es éste el único motivo de preocupación, pues las dificultades de la limitación del mercado se acentúan cuanto mayor sea la diversidad de modelos. Sería posible también llegar aquí a una tipificación razonable que reduzca su número? Y, dando un paso más adelante: se concibe la tipificación de las piezas hasta el punto de asegurar su intercambiabilidad, así como la de los repuestos? El caso tiene ya su precedente en la industria de la radio en los Estados Unidos, que, por haberse desenvuelto después de la del automóvil, ha podido aprovechar su experiencia y evitar la dispersión mediante su característica tipificación. Finalmente, sería dable pensar en tipos de vehículos de construcción más simple y económica

/que los

que los existentes a fin de reducir apreciablemente su costo? No se olvide que los países latinoamericanos están en general en los comienzos de su motorización, y que por lo tanto hay en ellos una demanda potencial enorme en los próximos decenios conforme aumente el ingreso por habitante. Constituyen los vehículos existentes la solución más económica de este problema? Progresará la vialidad tan rápidamente que no se justifique pensar en vehículos mejor adaptados al tipo prevaleciente de caminos?

El motor diesel es en cierto modo una adaptación a condiciones de combustible distintas de las de los Estados Unidos, y convendría también examinar sus resultados desde el punto de vista de la economía de un país en su conjunto, contrapesando el mayor costo de los motores con el ahorro de combustible. Desde otro punto de vista, se plantearía además la posibilidad de llegar al uso múltiple del diesel haciendo que el mismo tipo sirva, con ligeras adaptaciones, para camiones, tractores y grupos electrógenos.

Hay otro aspecto en la fabricación de automotores que parece conveniente considerar, pues ya hay experiencia -- aunque incipiente -- en los tres países antes mencionados: la posibilidad de utilizar los establecimientos existentes para la fabricación de piezas, dándoles la ayuda técnica adecuada y abordando a la vez el problema de los aceros especiales, que ya he mencionado y que es sin duda uno de los elementos claves en una solución racional.

Al igual que en el caso de la fabricación de maquinaria, sería muy útil para nosotros poder obtener la colaboración de los expertos en esta materia aquí presentes para iniciar su estudio desde el punto de vista de los países latinoamericanos, y discutir con ellos las distintas posibilidades de estimular la industria automotriz en sus primeros pasos, pesando debidamente las ventajas e inconvenientes de cada solución.

III

El tema de la dimensión económica de los establecimientos industriales ha estado presente en toda esta disertación. Hay casos en que el mercado nacional de algunos países será suficiente y otros, muchos otros, en que la producción resultará de costo exagerado. Esto podría poner muy serios límites a la expansión de la industria sobre bases de economía y yo me temo que circunstancias adversas del balance de pagos o consideraciones respetables de otro índole lleven la industria a estos costos exagerados. Si las circunstancias obligan a hacerlo así y a restringir las importaciones de los países más avanzados, sería muy lamentable entrar en este camino sin haber explorado previamente la posibilidad de establecer entre varios países un mercado regional para ciertos productos nuevos, o de desarrollo incipiente, de las industrias de transformación. Desde luego, me refiero sólo a estas industrias por la oportunidad en que hablo, aunque es indudable que habría que extender el ámbito de esta política a otros campos de la economía, en adecuada combinación con las formas tradicionales del intercambio. ¿No sería posible pensar en ciertas formas de especialización entre distintos países, ya se trate de ciertas materias primas o productos intermedios, de aceros especiales, de laminados, de maquinaria, de productos de la forja, de automotores o de partes de automotores? ¿Sería recomendable, por ejemplo, que cada país tratase de producir internamente tractores grandes, medianos y pequeños, cuando podría llegarse a la especialización entre varios países con un mercado común a todos ellos y una considerable economía en costos?

Considere muy auspicioso que asistase a esta reunión tres altos representantes de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero. No dudo que sabrán comunicarnos sus experiencias y que

/caso nos

acaso nos alentarán a seguir un camino que hace algunos años hubiera parecido utópico en el caso de Europa, como seguramente muchos piensan que es ahora en el de América Latina, que no ha sabido dar ningún paso decisivo hasta el día de hoy hacia formas racionales de integración entre sus países más avanzados industrialmente.

El problema es mucho más difícil en América Latina de lo que ha sido en Europa, puesto que -- como acaba de decirnos con su autorizada palabra el Ministro Euzo Giaccherio -- allí se trataba de reconstruir y recuperar formas de integración que existían anteriormente y que habían sido destruidas por las vicisitudes de la guerra mundial, y de las crisis económicas. En cambio, en América Latina no existió con anterioridad esa intercomunicación económica entre nuestros países salvo en ciertos casos y con relativamente poca amplitud. Y precisamente no ha existido porque -- según aquel esquema de la división internacional del trabajo -- nuestro comercio se realizaba casi en forma exclusiva con los grandes centros industriales. En consecuencia, no se había planteado la necesidad de estimular el comercio interamericano ni además se había planteado en la primera etapa del desarrollo industrial, en que es más fácil alcanzar una dimensión más conveniente en las industrias de consumo dentro del marco nacional. Pero ahora que entramos en industrias más complejas y que requieren más inversión -- y en las cuales la estrechez del mercado es con frecuencia un grave factor limitante -- el análisis de las posibilidades del mercado común nos parece imperioso.

/Por fortuna

Por fortuna, se ha ido formando una clara noción de la trascendencia de este problema, sobre todo al entrar en esta nueva fase del desarrollo, con industrias en que el factor inversión y la dimensión del mercado gravitan en una forma que no se presentaba por lo general en la fase casi superada ya de las industrias de consumo corriente. Precisamente este reconocimiento de la existencia del problema ha llevado a los gobiernos miembros de la CEPAL a decidir recientemente la creación de un Comité de Comercio. En las sesiones que ese Comité celebrará en Santiago a fines de noviembre se discutirá un temario en que la exploración de las posibilidades de un mercado común figura en lugar destacado. Tengo firme confianza en que de los datos técnicos que surjan de esta Junta de San Pablo se derivarán valiosos antecedentes para la reunión de Santiago.

Quisiera expresar a los expertos no latinoamericanos aquí presentes que la intensificación del intercambio entre los países de esta región no supondría en modo alguno disminuir las importaciones provenientes de los grandes países industriales. Esas importaciones dependen de lo que esos países compren a América Latina y de la cuantía de las inversiones que hagan. La industrialización de los países latinoamericanos y la intensificación del comercio intraregional no disminuirá las importaciones procedentes de los centros industriales, sino que cambiará simplemente su composición, sin impedirles crecer en la medida en que crezcan también las exportaciones latinoamericanas y las inversiones extranjeras. Más aún, el desarrollo de industrias así integradas y que cuenten con un amplio mercado, vendrá a ensanchar las posibilidades de inversión eficiente de capitales extranjeros y de una colaboración técnica recíprocamente fructífera.

/Antes de

Antes de terminar estas palabras, desearía referirme a otro de los puntos que me parece más significativo de nuestro temario, que es el de la formación técnica. Es innecesario que subraye su importancia para la productividad. Es éste un problema que debe abordarse sin dilación, pues de no hacerlo así podrían comprometerse seriamente los planes de expansión de las industrias que consideramos. Hay dos fallas fundamentales. No siempre la formación técnica se inspira en las necesidades presente, y mucho menos en las que surgirán en los años por venir. Aparte de ello el número de técnicos y obreros calificados que se forma anualmente es insuficiente a todas luces. Me ha impresionado conocer las conclusiones a que se llega acerca de este punto en el caso de uno de los países latinoamericanos que más preocupación ha mostrado por este problema, según uno de los informes presentados a la Junta.

IV

En las palabras que acabo de pronunciar he querido señalar con claridad algunos de los problemas que más nos preocupan en el desarrollo industrial latinoamericano y explicar por qué nos preocupan. No podemos como economistas penetrar hondamente en el campo de la técnica industrial. Nos limitamos, como ya dije, a plantear algunos problemas y a pedir a los técnicos que nos ayuden a plantear otros. Y les invitamos a discutir sobre ellos, a intercambiar cordialmente la mutua ciencia y experiencia. Ese es el objeto de esta reunión. Estamos muy reconocidos por la jerarquía y altas calificaciones de los dirigentes industriales y expertos que han respondido gentilmente a nuestra invitación con su presencia. Y les agradecemos por adelantado toda la valiosa colaboración que sin duda van a prestarnos. Asimismo deseamos manifestar nuestra gratitud a los autores de los trabajos presentados a la Junta. Creo que se ha cumplido en forma cabal el fin que se perseguía al solicitárselos. Todo ello nos hace esperar que el propósito que perseguían las Naciones Unidas al preparar esta reunión, y el Gobierno del Brasil al honrarnos con su invitación a llevarla a cabo en San Pablo, se alcanzará plenamente.

Confío mucho en que la forma de colaboración internacional que esta Junta representa se verá fortalecida después de ella, y que las Naciones Unidas, por conducto de la AAT y la CEPAL, que la organizaron con tan nobles y decisivas ayudas brasileñas, puedan afrontar en el futuro con eficacia cada vez más grande los problemas de la realidad económica latinoamericana.

