

Septiembre 29, 2000

LA TECNOLOGÍA DEL TERCER MILENIO FRENTE A LOS INTERESES INDUSTRIALES

Por Agustín Saavedra Weise

Cuando abandonaba el despacho presidencial de los Estados Unidos en enero de 1960, el Gral. Dwight Eisenhower alertó sobre los peligros del complejo industrial-militar. Un murmullo de asombro recorrió el mundo. Se trataba al fin de cuentas, de un traspaso generacional por un lado, pues el popular "Ike" entregaba el mando al joven triunfador de las elecciones (el candidato demócrata John F. Kennedy) y por el otro, quien se refería tan sombríamente a cierta especie de "confabulación" entre la industria norteamericana y el sector manufacturero de armas, era nada menos que el ex-Comandante en Jefe de las fuerzas aliadas durante la Segunda Guerra Mundial.

Con el transcurso del tiempo, la histórica advertencia de Eisenhower sigue siendo recordada. Fue y es objeto de controversias.

Es bueno recordar al respecto, que los grandes intereses corporativos muchas veces retrasan la aplicación práctica de la tecnología en función de sus intereses económicos o por falta de interés en el desarrollo de algún producto.

A guisa de ejemplo, ya cité en su oportunidad el caso del hoy archiconocido y famoso "Jeep". Durante la Segunda Guerra Mundial (1939-45), el ejército norteamericano percibió que necesitaba un transporte "todo terreno" que transite por escabrosas rutas o montañas y con capacidad para no enfangarse ni plantarse. El prototipo se denominó "General Purposes Vehicle" o sea, vehículo de propósitos generales. La inicial "GP" que se pronuncia en inglés "yipi", dio origen a la palabra Jeep, tan popular hoy en día a lo largo del globo y que si bien es una marca registrada –que correspondió originalmente a los inventores Willis Overland, luego a la American Motors y ahora a la Daimler-Chrysler Corporation–, es hoy el sustantivo común de todos los automotores de tracción en las cuatro ruedas, tan útiles en nuestro país y en otras naciones subdesarrolladas.

Pues bien, la tecnología estaba ahí, lista para ser usada o aplicada, pero tuvo que ser consecuencia –y necesidad– de un conflicto bélico lo que puso posteriormente al alcance del Tercer Mundo un rodado apto para sus malos caminos.

Muchos avances son frenados por la propia industria, ya que luego de ingentes inversiones en algún producto, sus ejecutivos piensan que éstas deben ser amortizadas a plenitud antes de ingresar de lleno en el nuevo invento y proseguir el avance tecnológico. En otros casos, se producen situaciones relativamente anómalas. El caso del avión

supersónico anglo-francés Concorde es altamente ilustrativo. Por diversas razones, no le interesó mucho a la gente viajar a gran velocidad pagando el doble y al mismo tiempo, la poderosa industria aeronáutica norteamericana prácticamente boicoteó el proyecto. El Concorde languideció y se recortaron a muy pocos sus vuelos internacionales, pese a que la tecnología –que ya tiene más de un cuarto de siglo– todavía es insuperable. Con el último desastre en las afueras de París ocurrido recientemente, el futuro de la nave supersónica ha entrado en un cono de sombra.

En la actualidad se discuten alternativas para implantar el sistema de alta definición en la televisión, con una considerable mejoría en imágenes y calidad. Son varios los "standards" propuestos y mientras sigue la pugna, los gigantes de la electrónica se aferran a sus actuales normas para extraer de ellas –y al máximo–, el jugo de la inversión previa. Recordemos también que cuando se inventó la TV muchos la desdeñaron y otros torpedearon su desarrollo durante muchísimo tiempo, hasta que el avance fue imposible de ser parado. Lo mismo acontece en otros campos de la actividad productiva, tanto civil como castrense. Aparentemente, el complejo industrial-militar continúa vigente, aunque ahora más “camuflado” desde el fin de la guerra fría a principios de la década de los '90, una vez colapsada la Unión Soviética.

Los inventos se frenan hasta un momento en que la ola se hace incontenible. En ese punto de inflexión nace el fenómeno que Joseph Schumpeter calificó como "destrucción creativa", al surgir nuevas mercancías que desplazan a las viejas. Fue así como las máquinas de escribir prácticamente desaparecieron por el auge de las computadoras. En los albores del siglo pasado, los fabricantes de carruajes y criadores de caballos debieron ceder paso al automóvil. En estos momentos, el fax ya es prácticamente obsoleto frente al “e-mail” de la era globalizada por Internet; el cassette fue superado por el CD, los videos por el DVD y así sucesivamente.

Cuando se llega al momento preciso, la ola innovadora es incontenible, pero previamente hubo una sórdida lucha intra e interempresaria de la cual rara vez nos apercebimos los consumidores.

Es una de las paradojas de nuestros días: irreversible avance creativo por un lado, frenos industriales por el otro. En esa pugna, ajena e invisible para la gran mayoría, se definen cosas importantísimas y que abarcan la amplia gama de la producción: desde nuevas medicinas hasta flamantes aparatos y maquinarias.

Es un hecho sí, que a veces la industria –o mejor dicho el vasto conjunto de intereses que se cobija detrás de ella– demora el avance tecnológico. Aunque también y al mismo tiempo, muchos descubrimientos (con sus respectivos avances prácticos) cada día son más rápidos y su uso crece en términos verdaderamente exponenciales. Claro está, ello ocurre

solamente cuando las industrias de punta no quieren atrasarlos o no les conviene hacerlo.
Así nomás sigue el mundo productivo en este nuevo milenio.

-----0000-----