

EL COLEGIO DE MÉXICO
CENTRO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

**SEGURIDAD NACIONAL Y DESARROLLO INDUSTRIAL
EN JAPÓN: MITSUBISHI Y LA INDUSTRIA NAVIERA,
1853-1884**

**Tesis que para optar por el título de
Licenciado en Relaciones Internacionales**

Presenta:

Rodolfo González Ono

México, D.F.

Marzo de 1997

A mis padres, con amor y profunda gratitud

Toshiko Ono y Gorky González

**También para: Ai Ono, Linda y Vicente Yamasaki,
Leonor y Manuel Parra, Carmen Parra.**

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	3
--------------------------	----------

CAPÍTULO 1

1. Los inicios de la industrialización de Japón: <i>Rangaku</i> o “los estudios de Holanda” _____	14
1.1 La Expansión de Estados Unidos _____	21
1.2 El Comodoro Mathew C. Perry y la apertura de Japón _____	23
1.3 Consecuencias de la apertura _____	29
1.4 El dilema de la apertura _____	34

CAPÍTULO 2

2. Seguridad Nacional y Desarrollo Industrial _____	40
2.1 Definiciones _____	42
2.1.1 El Estado, la seguridad nacional y la industrialización _____	48
2.2 La seguridad nacional de Japón _____	51
2.2.1 <i>Fukoku kyouhei</i> _____	52
2.2.2 El Estado y la industrialización en Japón _____	60
2.2.3 El Estado y el sector privado en la consecución de los objetivos nacionales _____	62

CAPÍTULO 3

3. Mitsubishi y el sector naviero	65
3.1 Las primeras políticas de Kobusho: Ministerio de Ingeniería y Obras	
Públicas	67
3.1.1 Fundidoras, astilleros y fábricas de maquinaria	69
3.1.2 Reorientación de las Políticas del Ministerio de Ingeniería y Obras	
Públicas	71
3.2 El gobierno y los primeros intentos por establecer una compañía naviera ..	72
3.3 Política naviera de Okubo Toshimichi	77
3.4 Fundación de Mitsubishi	82
3.4.1 La expedición militar a Formosa 1874	85
3.4.2 Compañía de Correos de Buques de Vapor de Mitsubishi	88
3.4.3 Los subsidios	90
3.4.4 La recuperación de los mercados nacionales	93
3.5 Mitsubishi y la consolidación del nuevo régimen	96
3.6 Nuevas prioridades	100
3.7 Las reformas económicas de Matsukata	101
3.8 La creación de Noshomusho (Ministerio de Agricultura y Comercio)	104
3.8.1 La reordenación de la planta industrial: civil y militar	106
3.8.2 Mitsubishi bajo el Ministerio de Agricultura y Comercio	108
3.8.3 La Formación del KUK	111
3.8.4 La competencia entre Mitsubishi y KUK	113
CONCLUSIONES	119
APÉNDICE	129
BIBLIOGRAFÍA	136

AGRADECIMIENTOS

Pude hacer esta investigación no sólo por medio de lecturas y entrevistas, sino gracias a profesores y amigos con quienes compartí sinnúmero de reflexiones y experiencias durante el tiempo que he tardado en realizarla; aunque muchas de ellas no se reflejan en la tesis son parte invaluable de mi formación académica y humana.

He sido afortunado en contar con el apoyo de personas e instituciones para hacer mi investigación: Víctor Kerber, mi director de tesis; CONACYT y de su entonces director Fausto Alzati; la Universidad Sofía de Tokio y de mi tutora, profesora Keiko Imai; Reiko Iriya y Hiroshi Yoshida, quienes me vincularon con diversas universidades de Japón y me ayudaron a localizar información muy valiosa; Toshio Aoki, quien me ayudó a superar la difícil barrera de los ideogramas; profesor Thiago Cintra quien me guió en la elaboración del capítulo teórico, y a la profesora Martha Elena Venier por la última revisión de este documento.

También quiero agradecer a mis compañeros de generación y amigos Mony De Swan, Pablo Soler y Hebe Cué; a Hiroyuki Tani, Jairo Marín; Richard Bonsall, Chizuko Nakajima, Yutaka Sawada y Ma. del Socorro Herrera; a

Alejandro González, por compartir conmigo los momentos difíciles, por su confianza y apoyo, muchas gracias.

Al Lic. Federico Domínguez Zuloaga y a la Lic. Laura Ramírez Rasgado, por su comprensión y apoyo; y finalmente, a mis padres por su incondicional apoyo para realizar todo cuanto he podido hacer.

INTRODUCCIÓN

El interés por este tema surgió a partir del deseo de comprender mejor el desarrollo económico tan acelerado y exitoso de Japón, del que tanto se ha hablado en la actualidad. En un principio, pensé analizar la reorientación de las políticas industriales de Japón a partir de la crisis petrolera de 1979 y las de reconversión industrial llevadas a cabo por el Ministerio de Comercio e Industria Internacional, mejor conocido por sus siglas en inglés MITI. Pero después de asistir como estudiante investigador (kenkyusei) al programa de maestría en Relaciones Internacionales en Jochi Daigaku (Universidad Sofía), y gracias a los consejos de mi tutora en la Universidad Sofía, Keiko Imai y de mi director de tesis, Víctor Kerber, pude advertir que el Estado japonés tenía una larga tradición en la aplicación de políticas industriales. Creo pues, que es importante tener una visión histórica del desarrollo de las políticas industriales y de las circunstancias en que ocurrieron.

El desarrollo industrial, tecnológico y económico de Japón, o lo que autores como Chalmers Johnson han llamado “el milagro japonés”, no ha sido producto fortuito de la historia o de ciertas “características inherentes a los japoneses” y, por supuesto, tampoco producto de la casualidad. Para sorpresa de muchos, Japón ya era un país con un alto grado de desarrollo industrial desde antes de la Segunda Guerra Mundial. Desde antes de la Primera Guerra Mundial, en 1904

y 1894, esta pequeña nación de islas inclusive ya había ganado una guerra en contra del imperio Ruso y China respectivamente.

El desarrollo industrial, tecnológico y económico de Japón obedece y es producto de políticas y estrategias que por medio de objetivos nacionales de largo plazo el Estado puso en práctica en forma sistemática a partir del período que se conoce como “Restauración Meiji” en 1868.

Esta tesis abarca dos períodos históricos importantes de Japón que corresponden al período Edo (1603-1868) y al período Meiji (1868-1906). Esta etapa de fascinantes transformaciones representa un parteaguas en la historia de Japón, ya que abarca la transición del feudalismo japonés a la era moderna.

Comienzo la investigación en 1853, porque este año representa el fin de las políticas de seclusión del período Edo y el inicio de la apertura comercial de Japón, (también en ese año se levantó una añeja prohibición de los Tokugawa de construir embarcaciones que pudieran navegar en altamar), y termino en la década de 1880, porque representa la culminación de un período inicial de institucionalización de las políticas industriales y del replanteamiento de la seguridad nacional de Japón desde una perspectiva internacional. En este período, Japón logró los primeros y principales objetivos de su seguridad nacional y el inicio de la consolidación de su sector marítimo.

Las transformaciones de Japón obedecieron a factores de carácter interno y externo, en especial a la decadencia de un sistema político que había gobernado por casi tres siglos, que se conoce como el período Edo, bajo el *shogunato* de la dinastía Tokugawa, y al expansionismo en el continente asiático de las potencias coloniales de Occidente a mediados del siglo XIX.

Como India primero y China después, Japón también fue sujeto de este expansionismo. En 1853, un escuadrón de buques de la marina norteamericana encabezada por el Comodoro Mathiew C. Perry llegó a costas japonesas violando la prohibición de que ninguna embarcación extranjera podía hacerlo. Japón no contó con la capacidad militar para expulsar de sus costas a las embarcaciones estadounidenses y mantener su autoimpuesto aislamiento, por lo que posteriormente fue sometido a lo que se conocieron como los “Tratados Desiguales”, primero por Estados Unidos y después por el resto de las grandes potencias occidentales de esa época.

Estos tratados obligaron a Japón a aceptar la eliminación casi total de los aranceles a sus importaciones y a conceder la extraterritorialidad de los extranjeros en Japón, poniendo en riesgo su autonomía y soberanía nacional. Estas circunstancias obligaron a Japón a abandonar sus políticas de seclusión e insertarse en la economía internacional a partir de entonces.

Ante estas circunstancias, los gobiernos Tokugawa primero y Meiji después, se vieron obligados a replantear la seguridad nacional para enfrentar

las amenazas de desintegración territorial y económica de la nación. En la consecución de esta seguridad, el gobierno Meiji planteó los objetivos nacionales en frases breves o lemas que resumían la necesidad de modernizar e industrializar al país.

El objetivo de esta tesis es demostrar que el desarrollo de un sector naviero nacional fue uno de los pilares de la seguridad nacional y de las políticas de industrialización a partir del período Meiji, y que la industrialización fue la base del desarrollo militar al que el país también aspiraba.

La industria naviera desempeñó un papel muy importante en la consecución del principal objetivo nacional que se resumía en el lema *Fukoku kyouhei* o “país rico y ejército poderoso”; la naviera es también una de las primeras industrias modernas de Japón, la cual ocupó considerable atención de la política industrial del gobierno Meiji. Una de las principales compañías fue Mitsubishi, fundada en 1870, y de la que se tratará ampliamente en el tercer capítulo.

El desarrollo del sector naviero, especialmente de Mitsubishi es un buen ejemplo de la aplicación de las políticas y de los intereses nacionales del gobierno Meiji, tanto desde la perspectiva industrial como de la nueva seguridad de Japón. Refleja también la íntima relación entre el Estado y los intereses privados.

Destaco la intervención del Estado como el principal promotor de la industrialización y modernización del país de acuerdo con las teorías de Alexander Gerschenkron, quien afirma que los gobiernos han sido un factor fundamental en el desarrollo y modernización en los países que iniciaron la Revolución Industrial tardíamente. El mismo autor sostiene que las naciones, que como Japón, iniciaron tarde su industrialización tuvieron la ventaja de poder importar los conocimientos y la tecnología de otras naciones más desarrolladas, para iniciar así su acelerado proceso de modernización¹.

A pesar de que en un principio el Estado japonés invirtió directamente en la construcción de la infraestructura de comunicaciones, fábricas, minas y otras industrias, como la textil, los dirigentes del gobierno se percataron de las inconveniencias del sector paraestatal. A partir de entonces, el Estado estableció una alianza estratégica con el sector privado, para lograr los objetivos del desarrollo nacional. Las industrias que el gobierno apoyó con subsidios y privilegios fiscales se denominaron *seisho* o “empresas que hacían el trabajo del gobierno”.

¹ Alexander Gerschenkron, Economic Backwardness in Historical Perspective, Cambridge, Ma., The Belknap Press of Harvard University Press, 1962.

Las hipótesis de esta tesis son las siguientes:

- La apertura comercial forzada de Japón obligó a sus líderes a replantear las estrategias de seguridad nacional desde una perspectiva internacional. En la búsqueda de la seguridad nacional, los líderes del Estado japonés se plantearon la necesidad de preservar la soberanía nacional introduciendo la tecnología occidental al país; manteniendo la independencia económica; fortaleciendo la capacidad de defensa nacional y transformando la sociedad, para evitar la sumisión colonial y la desintegración nacional. La industrialización fue el principal medio para lograr estos objetivos y la industria naviera ocupó un lugar especial que se deriva de su situación estratégica en sus dos vertientes, comercial y militar.
- Debido a que Japón inició su industrialización tardíamente y ante la necesidad de impulsar un desarrollo acelerado, así como por la carencia de una clase capitalista fuerte, el gobierno desempeñó una función esencial en la industrialización del país.
- El caso de Mitsubishi es un ejemplo de la relación entre el gobierno y el sector privado en Japón. Esta relación fue un factor importante tanto del éxito de Mitsubishi y del sector naviero de Japón, como de la preservación de la soberanía del país.

Durante la investigación fue particularmente difícil separar el desarrollo de la industria naviera de otras que también eran estratégicas para el país, ya que el desarrollo de la industria naviera está estrechamente vinculada al desarrollo de las minas de carbón y de metales, de la industria acerera y de las comunicaciones, la fabricación de maquinaria y de armamentos. Por ello, menciono algunos de esos sectores, aunque de manera tangencial.

Las políticas que se aplicaron al sector naviero deben analizarse desde una perspectiva más global de las políticas de industrialización del país. Sin embargo, las políticas generales no siempre fueron aplicadas al sector naviero, e inclusive en ocasiones las decisiones que se tomaron en este sector fueron contrarias a las políticas generales. Es importante tener en cuenta que el desarrollo del sector naviero estaba vinculado a las circunstancias internacionales, que en más de una ocasión determinaron el rumbo de las políticas hacia el sector. La naviera también estuvo vinculada a los intereses de seguridad del Estado respecto a los acontecimientos internos. Por ello tengo en cuenta ciertos hechos históricos.

En las conversaciones con profesores e investigadores advertí que cuando se habla del desarrollo industrial y de la seguridad durante el período Meiji, se tiende a destacar las políticas expansionistas y militaristas de esta época que precede al decenio de 1880. Por ello, aunque existe una estrecha relación, este trabajo no abarca el período militarista y colonial de Japón.

Cuando menciono la conformación del sector marítimo o naviero, generalmente me refiero a la marina mercante, y sólo en algunas ocasiones hago mención del sector naval o de la armada, porque durante el período que abarca el estudio aun no existía un sector naval propiamente dicho. Además, porque ante la carencia de presupuesto gubernamental y las circunstancias internacionales de aquel momento, urgía más recuperar la marina mercante para las empresas japonesas, cuyas embarcaciones podrían ser utilizadas también como parte de la fuerza armada. Sólo con las “Reformas Económicas de Matsukata”, a partir de 1880, hubo un impulso importante al desarrollo de la naval.

Presento las definiciones y marco teórico en el segundo capítulo, porque los antecedentes históricos permitirán ubicar mejor el tema de la investigación.

El primer capítulo abarca el período Edo. Contiene los antecedentes históricos a partir de los cuales se podrán explicar los cambios que acontecieron en el período Meiji.

Destaco los antecedentes del desarrollo industrial y la importancia que representó para Japón la adquisición de los conocimientos científicos y tecnológicos por medio del contacto que se mantuvo con Holanda a través de lo que se llamó *rangaku* o “los estudios de Holanda”.

Describo los factores del expansionismo norteamericano, impulsado por el “destino manifiesto”, y el conflicto de intereses entre éste y las potencias marítimas europeas por controlar las rutas comerciales en el extremo oriente. Estas fueron las principales causas que llevaron al Comodoro Mathiew C. Perry a forzar la apertura comercial de Japón y la consecuente firma de los “Tratados Desiguales”. También describo las consecuencias de la apertura comercial de Japón y la amenaza que esto representó para la seguridad nacional.

El segundo capítulo abarca el aspecto de la seguridad nacional y el desarrollo industrial de Japón. Desarrollo los principales conceptos que se utilizan en el documento y describo las características de las necesidades y los objetivos particulares de la seguridad nacional de Japón.

Explico la relación entre la seguridad nacional y la necesidad de industrializar y modernizar el país, así como las diferencias de la concepción de la seguridad nacional entre el período Edo y el período Meiji.

La seguridad durante el período Edo se fundaba en seguir manteniendo las políticas de seclusión y lo más importante era encontrar la forma de expulsar a los intrusos. Por lo tanto, la seguridad era concebida desde una perspectiva de defensa o meramente militar, mientras que en el período Meiji se decidió por enfrentar la amenaza externa mediante la incorporación a la nación de los conocimientos y la tecnología occidentales, desde una perspectiva de apertura internacional. De esta forma, la seguridad del período Meiji abarcó aspectos más

globales que implicaban encontrar los mecanismos para mantener la soberanía económica y territorial, y lograr las transformaciones de su estructura social.

El tercer capítulo describe las políticas que se implementaron en torno a la industria naviera. Explico las principales características de las políticas industriales, su relación con el desarrollo de un sector marítimo nacional y los primeros intentos gubernamentales por crear compañías navieras nacionales que pudieran limitar el monopolio del transporte marítimo de las compañías extranjeras en Japón.

Destaco la importancia de la alianza que el gobierno estableció con el sector privado del país y principalmente con la compañía Mitsubishi para la consecución de *Fukoku kyouhei* y de los objetivos nacionales de desarrollo y seguridad. También hago hincapié en las políticas que surgieron de los diversos Ministerios del gobierno que estuvieron directamente involucrados en el desarrollo y la aplicación de las políticas al sector marítimo de Japón.

1. Los inicios de la industrialización de Japón: *Rangaku* o “los estudios de Holanda”

A pesar de que se considera al período Meiji (1868 -1906) como punto de partida de la industrialización de Japón, el proceso acelerado de industrialización que caracterizó a este período se consiguió, en parte, gracias a conocimientos científicos y tecnológicos, así como de una incipiente, pero muy importante base industrial que se desarrollaron entre el siglo XVIII y principios del XIX.

Por ello es importante mencionar los antecedentes y el contexto en el que se desarrollaron las primeras industrias occidentales en Japón y sus vínculos con la seguridad nacional, así como la trascendencia para este desarrollo que tuvo el limitado pero muy significativo comercio con Holanda.

A partir de 1638, el gobierno de Iemitsu Tokugawa (1622-1651) decretó la suspensión del comercio internacional de Japón. Bajo pena de muerte, a los japoneses se les prohibió salir al extranjero y a los extranjeros ingresar al territorio japonés, y se ordenó eliminar el cristianismo en todo el territorio.²

² Mientras que el Sol caliente la faz de la Tierra que ningún cristiano se atreva venir a Japón; y que sea por todos sabido que quien viole este mandato, sea el mismo Rey de España o el Dios de los cristianos,... pagará con su cabeza. Edicto Shogun de 1638. (Lewis y Murakami, Renald Mac Donald, pp. 128-129. cit. por Peter Booth, Yankees in the Land of the Gods, Commodore Perry and the Opening of Japan, p.5).

Para hacer efectiva esta política de seclusión se prohibió la construcción de embarcaciones que pudieran navegar en altamar, permitiéndose únicamente la construcción de pequeñas embarcaciones que pudieran transportar mercancías entre los puertos locales.

Estas políticas de seclusión se mantuvieron por más de dos siglos y Japón pudo abocarse a desarrollar su cultura y su identidad sin la intromisión o influencias indeseadas del exterior. Sin embargo, hubo una excepción a estas políticas y durante éste período sólo en la pequeña isla de Deshima, frente a las costas de Nagasaki, del *han*³ de Sátsuma, ubicado en la isla de Kyushu, al sur de Japón, se permitió el comercio restringido con Holanda, China y Corea. A través de este los japoneses pudieron tener noticias y conocimiento del desarrollo en otras partes del mundo.

La relación con Holanda fue especialmente importante debido a que por medio de ésta Japón adquirió los primeros conocimientos del desarrollo científico y tecnológico de Occidente, que fueron el fundamento del inicio de su posterior industrialización. Al estudio de estos conocimientos contenidos en libros o

³ *Han* es el nombre del territorio gobernado por un Daimyo o señor feudal. En el gobierno de Ieyasu Tokugawa el número de Hans aumentó aproximadamente a trescientos en todo Japón. En este documento, utilizo la palabra *han* o *Han* de la misma forma en que se usa estado y Estado.

provenientes de los técnicos holandeses que llegaban en las embarcaciones a Japón, fue conocido como *rangaku* o "estudios de Holanda".

Las primeras y principales industrias que se desarrollaron en Japón desde el período Edo fueron de carácter estratégico, tales como aceros, armamentos, transportes y astilleros. Fujimura y Nishie afirman que el estudio de las "ciencias occidentales" durante este período fue la base de los primeros intentos por crear una industria militar.⁴

El desarrollo de esta industria en Japón se debe principalmente a que la nación tenía que defenderse de la presencia indeseada de embarcaciones extranjeras en sus costas y de esta forma mantener las políticas de seclusión que se habían decretado desde el siglo XVII. Por otra parte, los japoneses estaban impresionados por el poderío militar y el desarrollo tecnológico de los "pueblos bárbaros de Occidente", a quienes decidieron estudiar para adquirir sus conocimientos.

E. H. Norman dice que antes de la introducción de la primera máquina de hilados en 1866, en Japón se habían establecido talleres de fundición de cañones desde 1844 en el *han* de Mito. Desde 1856 se habían realizado obras de ingeniería con fines militares y navales al sur de Japón y que en los *han* de Sátsuma,

⁴ Touru Fujimura, y Kinshiro Nishie, Kindai Nihon Keizaishi [Historia Económica Moderna de Japón], Tokio, Chuo Daigaku Shuppanbu, 1983, p.71-72.

Choshu y Saga se construyeron arsenales de guerra, fundidoras de metal y astilleros desde la década de 1850. La industria marítima japonesa tiene su origen en este período y, como se verá posteriormente, se vincula estrechamente a los "estudios de Holanda".⁵

Sátsuma, Choshu, Mito y el gobierno del Bákufo-- dice G.W. Beasley-- establecieron industrias de estilo Occidental, principalmente industrias que tenían aplicaciones militares, desde antes de 1868, e inclusive aún antes de 1853. Por ejemplo, en 1850, Hizen inauguró la primera fundidora de acero. Este logro permitió que se fundieran cañones de acero a partir de entonces.⁶ Otra característica del proceso de industrialización es que los gobiernos de cada *Han* tuvieron una participación directa y decisiva en el desarrollo de las industrias. Esto obedeció principalmente a la necesidad de proteger y defender los puertos de las embarcaciones extranjeras, por la carencia de una tecnología propia, de insuficiencia de capitales y de experiencia empresarial, y la premura por desarrollar las nuevas industrias.

Ya desde el siglo XVII algunos *han* como Sátsuma, Choshu, Saga, Tosa y Mito establecieron escuelas oficiales en los que se enseñaba a los *samurai*⁷ el holandés. Se tradujo a los autores más reconocidos de la época en áreas como

⁵ Origins of the Modern Japanese State, New York, Pantheon Books, Random House Inc., 1975, p. 227.

⁶ G.W. Beasley, The Meiji Restoration, Stanford University Press, Stanford, Ca., 1972, p. 123.

⁷ Guerrero u hombre de armas. El término fue aplicado especialmente a los guardias del palacio imperial hasta la Restauración Meiji.

medicina, química, mecánica y minería, e incluso los gobiernos de Sátsuma y Saga fundaron laboratorios experimentales en donde se podían poner en práctica algunos de los conocimientos “de los estudios holandeses”, tales como el hilado de algodón, refinamiento del azúcar, fundición de metales así como la elaboración de ácidos, alcoholes y vidrio. También se crearon modelos experimentales de fundidoras de acero, del telégrafo y de máquinas de vapor para barcos.⁸

Rangaku o los "estudios de Holanda" fue impulsado con especial interés por los gobiernos de Sátsuma. Shigehide Shimazu (1745-1831), vigésimo quinto *daimyo*⁹ de la dinastía Shimazu de Sátsuma, impresionado por los avances técnicos y científicos, impulsó enérgicamente el estudio de las ciencias occidentales con el fin de convertir a Sátsuma en el *han* más "ilustrado de Japón".¹⁰ Por ejemplo, en la consecución de este objetivo, Shigehide Shimazu estableció en 1773 dos escuelas para *samurai* llamadas Embukan y Zoshikan. También estableció el Meijikan, una escuela de astronomía y el Igakuin, una escuela de medicina.¹¹

⁸ Jiro Numata, "Bansho Shirabesho ni Tsuite" (Estudio sobre los Libros Bárbaros), *Rekisho Chiri*, Okurasho Ed., Tokyo, núm.71, 1938, pp. 18-31, cit. por Thomas Smith, *Political Change and Industrial Development in Japan: Government Enterprise, 1868-1880*, Stanford University Press, Stanford, 1955, p.3.

⁹ Nobles del período Edo, quienes poseían grandes extensiones de tierras y gobernaban bajo el mandato del clan Tokugawa.

¹⁰ Shigesuke, Matsushita, *Kagoshima-ken Kyodo keito Shi*, (*History of Kagoshima prefecture*), Kagoshima, Kagoshima Insatsu Kabushiki Kaisha, 1930, cit. por, Masakazu Iwata, *Okubo Toshimichi, The Bismarck of Japan*, Los Ángeles, University of California Press, 1964, p.24.

¹¹ Masakazu Iwata, *op. cit.*, p. 24.

Nariakira Shimazu, vigésimo octavo *daimyo* de la dinastía fue también un importante promotor de nuevas industrias en Japón. Estableció políticas reformistas que influyeron en el destino del país. Nariakira mejoró considerablemente los sistemas de defensa del *han*. Consciente de la amenaza de la presencia de navíos ingleses y franceses en la región, envió personal a Nagasaki para que aprendieran con los holandeses las técnicas de la construcción de barcos y para el establecimiento de un arsenal de guerra en el *han*.

También en el período Edo se crearon las primeras casas comerciales administradas por los gobiernos de cada *Han* con el propósito de investigar los productos que mejor se podían comercializar en occidente, India y China. Estos fueron los primeros intentos de *Shokusan kougyo seisaku*, o políticas para el desarrollo industrial que llegaron a ser tan importantes en el período Meiji que le precedió.¹²

Algunos dirigentes e intelectuales japoneses se habían percatado del poderío militar de los países occidentales cuando el colonialismo se expandió por Asia y la política de aislamiento japonés se vio amenazada. Se escribieron libros acerca de la Guerra del Opio en China y se advertía que la amenaza occidental estaría próxima a llegar a tierras niponas. Aunado a ello, en 1844, Guillermo II de Holanda envió una carta al *Bákufu*¹³ en la que advertía que si Japón

¹² *Ibid.*, p.71.

¹³ *Bakufu* (1192-1867): Nombre del gobierno militar de facto encabezado por un *Shogun*.

continuaba su política de seclusión sufriría las mismas consecuencias devastadoras que China.¹⁴

Se temía que después de la conclusión de los tratados con China¹⁵, Japón sería el siguiente objetivo del expansionismo occidental. Como se verá a continuación, la llegada de buques estadounidenses a las costas japonesas comandadas por el Comodoro Perry en 1853 no hizo sino confirmar esta creencia y los japoneses se prepararon para que su país no fuera a padecer las mismas consecuencias que provocó la Guerra del Opio en China. Shimazu Nariakira, *daimyo* del *han* de Sátsuma dijo en 1856: “En estos tiempos en que la defensa en contra de los bárbaros extranjeros es de crucial importancia, es una obligación urgente de todos los *samurai*, de alto y bajo rangos, aprender las condiciones de las tierras extranjeras de tal forma que podamos adoptar los aspectos que suplan nuestras deficiencias, reforzar la fuerza militar de nuestra nación y así mantener a las naciones bárbaras bajo control.”¹⁶

¹⁴ Shiro Konishi, "Kaikoku" (La Apertura del País), *Nihon Rekishi* (Historia de Japón), Tokio, Iwanami Shoten, 1962, núm. 26, p.100., cit. por Kikuko Sakamoto, *The Impact of Western Expansion on Japanese Nationalism During the Late Tokugawa Period, with Special Reference to the Influence of the Opium War of Yoshida Shoin and the New Political Elite of Japan*, thesis, University of Chicago, 1964, p. 67.

¹⁵ En 1839, como respuesta a la destrucción del opio y a la clausura del puerto de Cantón al comercio exterior por parte del gobierno imperial de China, Gran Bretaña envió a esta nación una fuerza de diez mil hombres a bordo de veinticinco barcos de guerra y catorce buques de vapor, que obligaron al imperio Chino a firmar el humillante tratado de Nanking. Peter Ward Fay, *The Opium War, 1840- 1843*, New York, W. Norton and Co., 1976, p. 362.

¹⁶ Jiro Numata, *Bakumatsu Yougaku Shi*, pp.55-61, cit. por G.W. Beasley, *op. cit.*, p.121.

1.1 La Expansión de Estados Unidos

El surgimiento de Estados Unidos como potencia en un período de expansión mundial del mercantilismo, hizo que rivalizara con las demás potencias Europeas, en especial con Inglaterra. Japón al igual que India y China, también sufrió las consecuencias de este expansionismo occidental en el continente asiático.

Peter Booth afirma que bajo el "Destino Manifiesto" y con el triunfo sobre México en la guerra de 1847, Estados Unidos, que ahora tenía litorales en ambos extremos del continente, se convirtió en una potencia con pretensiones globales.¹⁷

Durante la segunda mitad del siglo XIX, Estados Unidos estableció nuevas rutas de comunicación a través de los istmos de Panamá y Nicaragua hacia el Océano Pacífico. Estas nuevas rutas, además de acortar la distancia entre el Este y los nuevos territorios del Oeste del país, fomentó el desarrollo de la marina estadounidense y abrió nuevos horizontes al comercio con oriente.¹⁸

Booth dice que los barcos de vapor y los ferrocarriles que se utilizaron para comunicar el Atlántico con el Pacífico fueron impulsados por la promesa de vincular al continente Asiático con Estados Unidos, además de ser el motor que los impulsaría a sobrepasar a la Gran Bretaña como potencia en el Pacífico. Fue

¹⁷ Peter Booth, and Ichiro Korogi, Yankees in the Land of the Gods, Commodore Perry and the Opening of Japan, New York, Viking Penguin, 1990, p. 3.

¹⁸ Para ver un análisis detallado de las rutas entre el Este de Estados Unidos y los nuevos territorios de California por medio del Canal de Panamá, en John Haskell Kemble, "The Panamá Route to the Pacific Coast, 1848-1869", Pacific Historical Review, 23(1954), núm.3.

este sueño, dice Booth, el que condujo a los estadounidenses a Edo, la ciudad capital de los *shogun*.¹⁹

Ya desde el siglo XVIII las embarcaciones estadounidenses habían navegado las aguas del Océano Pacífico en busca de ballenas, focas y oportunidades comerciales. Algunas de las primeras fortunas que se amasaron en el Este de los Estados Unidos fueron resultado del comercio con China, con la que se comercializaban pieles de animales marinos capturados en los océanos del noroeste y luego llevados a vender a los puertos de Cantón, en donde se intercambiaban por té, sedas, nanquines (telas antiguas de algodón) y metales preciosos.²⁰

Esta atracción por establecer rutas comerciales con oriente durante el siglo XIX no tardó en convertirse en un asunto de interés nacional para Estados Unidos.²¹ Más que las rutas comerciales en sí mismas, el objetivo del gobierno estadounidense era frenar la expansión del monopolio comercial de las potencias europeas en el Este asiático.

Cuando veo la posición en la que estamos en relación al Pacífico y el Este (asiático) y considero que hemos avanzado nuestros puestos en las costas del Océano Pacífico; que el comercio en el Este está en manos de las potencias europeas, las cuales se han asegurado para sí el vasto comercio por medio de tratados comerciales, expediciones navales y por la fuerza de las armas; y que una sólo nación posee el monopolio comercial con Japón;

¹⁹ Peter Booth, *op. cit.*, p. 4. *Shogun* significa literalmente, general de un ejército, pero a partir del siglo XVII, el Shogun se convirtió en el líder *de facto* en Japón.

²⁰ *Ibid.*, p.3.

²¹ En la década de 1840, la compañía neoyorquina Howland and Aspinwall, se había convertido en la principal casa mercantil entre Nueva York y China. Esta misma compañía tenía el monopolio de los barcos de vapor en la ruta entre Panamá y California y era subsidiada por el gobierno de Estados Unidos. (*ibid.*, p.4). Véase también: William L. Newman, "Religion Morality and Freedom; The Ideological Background of the Perry Expedition", *Pacific Historical Review*, 23(1954), pp.247-257.

yo creo que, en vez de preguntarnos por qué el gobierno de los Estados Unidos ha ordenado ahora una expedición a Japón, es mejor preguntarse, por qué los Estados Unidos no ha enviado una expedición al Este antes.²²

Este interés del gobierno estadounidense es también evidente en una carta que el Comodoro Perry escribió al Secretario de Marina de su país:

Gran Bretaña está en posesión de los puntos fortificados más importantes de los mares del Este de India y China... Singapur cubre la entrada suroeste al mar de China, Hong Kong la noreste. Borneo, adonde los ingleses habían enviado una expedición en 1846, representa un punto intermedio. Desde estas posiciones fortificadas Inglaterra podría bloquear a su antojo y controlar el enorme comercio de esos mares...

Afortunadamente, hay muchas islas en el oeste Pacífico, incluyendo a Japón, que aún no han sido tocadas[...] y estas islas se encuentran en la ruta del buque de vapor que parte de California, el cual es de suma importancia para Estados Unidos.²³

1.2 El Comodoro Mathew C. Perry y la apertura de Japón

Desde la primera mitad del siglo XIX, Estados Unidos envió varias misiones a Japón, tales como la de Edmund Roberts en 1833 y Charles W. King en 1837, con el fin de establecer tratados comerciales entre ambos países. Pero estos intentos no obtuvieron el resultado esperado.

Durante el siglo XIX ocurrieron numerosos incidentes entre japoneses y navíos extranjeros. Los barcos que llegaban a puertos japoneses fueron constantemente atacados y los sobrevivientes de naufragios extranjeros que

²² Discurso del Senador Willian Seward de Nueva York, ante el Congreso de Estados Unidos, 1 de abril de 1852; (*ibid.*, p.73).

²³ *Ibid.*, p.124

llegaban a tierras niponas fueron hechos prisioneros y algunos torturados o ejecutados. A partir de 1844 hubo encuentros con los japoneses casi cada año.²⁴ Conforme el número de balleneros americanos aumentaba en el Pacífico, el contacto con los japoneses se hacía inevitable y la política de seclusión japonesa más difícil de sostener.

En noviembre de 1851, el Departamento de Estado comisionó al Comodoro Mathew Calbraith Perry el liderazgo de una nueva expedición a Japón para que en esta ocasión Japón permitiera el abasto de combustibles y provisiones a las navegaciones estadounidenses que lo requirieran y encontrar la forma para establecer relaciones comerciales con ese país.²⁵

Perry había comandado el escuadrón estadounidense a bordo del Mississippi durante el bombardeo naval del puerto de Veracruz, que abrió el paso a las tropas del general Windfield Scott para marchar hacia la ciudad de México en la guerra de 1846. Así mismo, fue quien escribió al Secretario de la Marina estadounidense sobre la necesidad de construir un canal hacia el Pacífico en el Istmo de Tehuantepec.²⁶

Pero en esta ocasión, las instrucciones del Departamento de Estado a Perry fueron las siguientes:

²⁴ *Ibid.*, p.34.

²⁵ El Comodoro Mathew Calbraith Perry fue un destacado navegante, diplomático y promotor de la nueva armada marina de vapor de Estados Unidos. Fue un ávido expansionista y creyente de la misión civilizadora del Destino Manifiesto.

Sobre la visión de los antecedentes del expansionismo estadounidense en Asia y las diversas posturas políticas en Estados Unidos, véase, Dan E.Clark, "Manifest Destiny and the Pacific", *Pacific Historical Review*, 1932, núm.1.

²⁶ Peter Booth, *op. cit.*, p. 68.

- 1.- Efectuar un arreglo permanente para la protección de los marinos y náufragos estadounidenses en esas tierras.
- 2.- Obtener autorización para que las embarcaciones estadounidenses tocaran uno o más puertos para poder abastecerse de provisiones, agua, combustible; o en caso de desastres, reabastecerse de lo que fuera necesario para poder proseguir con la travesía.
- 3.- Establecer un depósito de carbón, ya sea en una de las islas principales o en otra pequeña y deshabitada.
- 4.- Obtener la autorización para que las embarcaciones estadounidenses pudieran entrar a uno o más puertos japoneses con el propósito de disponer de su carga, ya sea por medio de la venta o por trueque.

El Comodoro Perry también portaba una carta del Presidente Fillmore dirigida al Emperador de Japón.²⁷ Entre otras cosas, la carta contenía los detalles que especificaban la forma para que un tratado comercial fuera acordado entre ambos países; sugería que Japón suspendiera su autoimpuesta prohibición comercial por un período de pruebas de cinco a diez años, o la negociación de un tratado comercial por tres años con la posibilidad de renovarlo.²⁸

El 24 de noviembre de 1852 Perry, abordó el Mississippi, el mismo barco que utilizó seis años antes en Veracruz, y su escuadrón, compuesto de

²⁷ Hasta después de la llegada de Perry a Japón, en Estados Unidos no se sabía que el gobernante en Edo no era el Emperador, sino el Shogun, quien gobernaba de facto en su nombre. Véase: Cyril H. Powels, "The Mith of the Two Emperors: A Study in Misunderstanding", Pacific Historical Review, 37(1968), pp. 35-50.

²⁸ Las instrucciones de Perry y la carta del Presidente Fillmore aparecen en un informe de la Secretaría de la Marina... relativa a la expedición naval a Japón. Senado de Estados Unidos, 33 Congreso, 2a sesión, pp.11, cit. por P. Booth, op. cit., p. 117.

Susquehanna, Princeton, Pwhatan, Alleghany, Plymouth, Saratoga y Varmont, partieron hacia el Oeste.²⁹

Después de permanecer y entablar negociaciones durante casi dos meses en Naho con las autoridades en las islas Ryukyu, al sur de Japón, y después de pasar por las islas Bonin, Iwojima y Chichijima, el 7 de julio de 1853, Perry y su escuadrón llegaron a cabo Iro, al sur de la península de Izu, a unos sesenta kilómetros de la bahía de Edo.

A pesar de que el gobierno del Bákufu trató de evitar cualquier contacto con los intrusos, y ante la imposibilidad de expulsarlos debido a la superioridad técnica y militar de la flota estadounidense, finalmente, el catorce de julio de 1853, en el pueblo de Kurihama, las partes americana y japonesa intercambiaron misivas. Perry entregó a la contraparte japonesa la carta del presidente Fillmore en la que se solicitaba la apertura comercial de Japón. Una vez finalizado el primer contacto oficial, Perry y su escuadrón regresaron a su base en Macao en donde esperaron hasta enero del año siguiente para volver a Japón a conocer la decisión de su gobierno.

Largas y difíciles negociaciones se llevaron a cabo durante más de diez meses en las dos visitas de Perry a Japón.³⁰ Sin embargo, después de repetidas demostraciones de la superioridad militar y la fuerza destructora de los cañones

²⁹ Algunas de las embarcaciones del convoy de Perry estaban ya ancladas en Asia, frente a las costas de China. Algunas otras habían partido antes. Véase, Melville, White-Jacket, p. 54; y Nordhoff, Man of War Life, p.34.

³⁰ El segundo arribo fue en febrero de 1854 y su estancia se prolongó hasta abril de ese mismo año.

de los "barcos negros", o *kuro bune*--como los japoneses llamaron a los barcos del escuadrón de Perry--; y bajo la amenaza estadounidense de utilizar su fuerza sobre Edo si no se acordaba un tratado a su satisfacción, el Bákufu no tuvo otra alternativa que la de firmar los Tratados de Kanagawa en marzo de 1854. "No había otra opción. Era imposible continuar la seclusión debido a que las potencias occidentales no lo permitían a Japón y -- por inferioridad militar-- no se les podía expulsar. Tales acciones podrían sólo ser posibles por medio de obtener la tecnología y conocimiento occidentales y por medio de adquirir las técnicas militares de occidente." ³¹

Los japoneses temían y despreciaban a los occidentales. Como gobierno, el Bákufu se oponía a consentir las demandas occidentales de apertura comercial. Sin embargo, el despliegue de la fuerza naval obligó a abandonar las políticas de seclusión y a aceptar los tratados comerciales con otros países. Después de más de dos siglos de aislamiento, durante el gobierno de Iesada Tokugawa (1853-1858), Japón fue forzado a abrir sus puertos al comercio internacional.

Con la firma del tratado, Perry había logrado los objetivos que le habían encomendado y lo más importante era que finalmente había dejado abierta una puerta para negociaciones futuras. Después del Tratado de Kanagawa, los holandeses demandaron los mismos privilegios que se les había concedido a los americanos; después siguieron los rusos, los ingleses y los franceses.

³¹ Michio Kitahara, "The Rise of Four Mottoes in Japan", *Journal of Asian History*, 20 (1986), p.57.

Los Tratados de Kanagawa fueron sólo el inicio de una serie de descalabros a la soberanía japonesa ya que, en julio de 1858, tras el despliegue de una impresionante fuerza naval entre Inglaterra y Estados Unidos, el Cónsul estadounidense en Japón, Townsend Harris, forzó al Bákufu a aceptar un nuevo tratado comercial entre ambos países. Este tratado que, los japoneses llamarían después como *ansei* o desiguales, se celebró a bordo del buque Powhatan. En él se acordó la apertura de los puertos de Hakodate, Nagasaki, Niigata, Hyogo y Kanagawa (después substituido por Yokohama). Se autorizó que el representante estadounidense habitara en Edo; y a partir del primero de enero de 1862 se permitiría la residencia de estadounidenses en la capital.³²

Thomas Smith comenta que este tratado de 1858 fue más bien favorable, ya que permitía al gobierno japonés recabar un impuesto hasta del veinte por ciento *ad valorem* sobre la mayoría de las importaciones. Sin embargo, en 1866, otro tratado privó a los japoneses de esta protección arancelaria. En él se autorizaba a que Japón recabara un máximo de cinco por ciento *ad valorem* sobre una larga lista de importaciones, incluso textiles. El oro y la plata estaban exentos de tarifas arancelarias y además se concedía extraterritorialidad a los nacionales de los países firmantes, lo cual limitó aún más la soberanía del gobierno japonés.³³

³² P. Booth, *op.cit.*, p.476. Véase también, Arthur Walworth, Black Ships Off Japan, Archon Books, Hamden, Connecticut, 1966, p.234.

³³ Thomas Smith, *op.cit.*, p. 22.

1.3 Consecuencias de la apertura

La firma de los tratados con las naciones occidentales tuvo profundas consecuencias en el sistema político, económico y social de Japón. Con la imposición de los tratados comerciales de 1858 y 1866, el comercio japonés fue liberalizado casi en su totalidad. Las tarifas arancelarias fueron controladas por las potencias extranjeras y dispuestas de tal manera que expusieron a la economía japonesa a la fuerza industrial de occidente.

Los resultados fueron inflación y polarización de las clases sociales, en perjuicio de los campesinos y en beneficio de algunos comerciantes que se enriquecieron con la exportación de productos, especialmente la seda. Thomas Smith dice que el comercio en estos términos inició el mismo ciclo destructivo en Japón que en otras partes de Asia. Un ciclo que provocó la ruina de la producción artesanal, la inestabilidad financiera, y la intromisión política del exterior. Uno de los primeros signos de que este círculo se había iniciado en Japón era la pérdida de capitales y las consecuencias de esto eran evidentes.³⁴

34 Ibid., p.24.

CUADRO 1

JAPÓN: VALOR DE LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES, (BALANCE COMERCIAL) 1859-1880

Año	Exportaciones	Importaciones	Balance
1859	578,907	543,005	34,902
1860	3,234,560	2,996,568	237,992
1861	2,343,755	2,198,406	145,349
1862	4,468,141	4,054,169	413,972
1863	4,751,631	4,336,840	384,791
1864	4,782,388	4,433,720	348,618
1865	6,058,718	5,950,231	135,487
1866	8,681,861	8,393,766	288,095
1867	8,575,822	10,445,888	-1,870,066
1868	15,533,000	10,693,000	4,860,000
1869	12,908,000	20,783,000	-7,874,000
1870	13,543,000	33,741,000	-19,198,000
1871	17,968,000	21,916,000	-3,948,000
1872	17,026,000	26,174,000	-9,148,000
1873	21,635,000	28,107,000	-6,471,000
1874	19,317,000	23,461,000	-4,144,000
1875	18,611,000	29,975,000	-11,364,000
1876	27,711,000	23,984,000	3,746,000
1877	23,348,000	27,420,000	-4,072,000
1878	29,988,000	32,874,000	-6,866,000
1879	28,175,000	32,953,000	-4,777,000
1880	28,395,000	36,626,000	-8,231,000

(valores en Yenes). Fuente: Horie Yasuzo, *Nihon Shihon Shugi no Sieritsu*, pp.108, 194.cit. por Thomas Smith, *Political Change and Industrial Development in Japan: Governmet Enterprise, 1868-1880*, p.24.

De acuerdo con las estadísticas que presenta Thomas Smith, el comercio japonés había gozado de un balance favorable hasta fines de la década de 1860. Esto se debió, en parte, a que el comercio de la seda japonesa se había expandido considerablemente a causa de su caída en Europa, por una enfermedad de los gusanos de seda en Italia y Francia. Sin embargo, con la recuperación de la

producción serícola en Europa, las exportaciones de seda japonesa disminuyeron.³⁵

La continua pérdida de especie y la emisión de papel moneda provocaron una espiral inflacionaria en Japón. Hacia 1880, el gobierno poseía 5 millones de yenes en especie frente a 65 millones en bonos. El precio del oro casi se duplicó entre 1873 y 1881; y el arroz subió 67% de 1877 a 1879, y 30% de 1879 a 1880.³⁶

Otra de las consecuencias de la apertura fue el cambio radical en la política naviera en Japón. La llegada de Perry y la consecuente firma de los Tratados Desiguales reveló a los japoneses la tremenda vulnerabilidad de su nación frente a la tecnología occidental y, en particular, la debilidad de su nación que formada por islas, no contaba con una marina ni mercante ni de guerra que pudiera limitar el poder de las potencias de Europa y Estados Unidos.

Desde 1635 el gobierno Tokugawa había decretado la prohibición de construir barcos mayores a 500 *koku*³⁷, pero en 1853 con la llegada de Perry la prohibición se levantó y se promovió la construcción de *taisen* o grandes embarcaciones. Es evidente que la motivación para cambiar repentinamente una política tan añeja, se debe a factores externos que amenazaron el *status quo* y

35 Itsuji Yamamoto, "Tomioka Seishijo Setsuritsu to Shoki no Jotai" ("El Establecimiento y Condiciones del Molino de Seda de Tomioka"), cit. por T. Smith, *op. cit.*, p.24.

36 Kamekichi Takahashi, Meiji Taisho Sangyo Hattatsu Shi, (Historia del Desarrollo Industrial en los Períodos Meiji y Taisho), Tokio, 1927, Mzks, t.1, p.433. Citado por Smith, *ibid.*, p.25.

37 Un *koku* equivale a 180Lts.

obligaron al gobierno japonés a crear una marina capaz de defenderlos de las intromisiones externas.³⁸

Sátsuma había sido el *han* en el que se construyó el primer barco Occidental en Japón: el "Iroha Maru".³⁹ Pero ante la modificación de la ley sobre la construcción de embarcaciones en 1853, Sátsuma también fue el primer *han* en construir un astillero en Sakurajima ese mismo año. En este astillero se fabricaron posteriormente los primeros barcos de guerra de estilo Occidental,⁴⁰ y se inició un plan para construir doce barcos de vela y tres buques de vapor. El primer buque de vela fue concluido en 1854. En 1855 se construyeron tres embarcaderos en Sakurajima donde se construyeron otros tres buques de vela y un barco de vapor ese mismo año.⁴¹

Sátsuma fue uno de los primeros *han* en adiestrar a oficiales en técnicas navales occidentales. En 1855 se fundó la Academia Naval de Nagasaki, en la que se instruía sobre la elaboración de barcos, diseño, navegación y técnicas navales

38 Masahiro Abe fue el arquitecto de las nuevas políticas de defensa del Bákufu ante la llegada de Perry. A él se debe la decisión de levantar la prohibición de construir embarcaciones que pudiesen navegar en alta mar. Abe fue uno de los últimos grandes políticos del viejo orden Tokugawa, que trataron de manejar la difícil situación interna y externa de aquella época. (Harold Bolitho, "Abe Masahiro and the New Japan" en William Hauser B., The Bakufu in Japanese History, Stanford Univeristy Press, Stanford, 1985, p.173-175).

39 Masakazu Iwata, op. cit., p.29. El constructor de este barco, "Iroha Maru", fue Minayoshi Hotoku, un médico del han de Sátsuma quien había estudiado por diez años en Nagasaki y Edo, y fue uno de los primeros intelectuales japoneses en adquirir conocimientos sobre tecnología y ciencias occidentales. Además, Minayoshi Hotoku fue nada menos que el abuelo materno de Okubo Toshimichi, destacado estadista del período Meiji, quien influyó en el destino de la nación.

40 Okinawa es el nombre japonés actual de estas islas. (ibid., p.34).

41 Thomas Smith, op. cit., p.10.

militares. Para apoyar los estudios de esta academia se adquirió un barco de 500 toneladas, el Soembing de Holanda, para el entrenamiento de los estudiantes.⁴²

Cuando se creó una fundidora de acero en Nagasaki (1855), Japón inició la contratación oficial de extranjeros en su largo e intenso programa de transferencia de tecnologías de Occidente. Junto con la fundidora se estableció el astillero, en donde se construyó el primer barco de vapor en 1857, ambos con tecnología y asesoría holandesa.

No obstante, las instalaciones pronto llegaron a ser insuficientes, por lo que el gobierno del Bákufu decidió la construcción de otro astillero en Yokosuka y de otra fundidora en Yokohama, bajo asesoría francesa.⁴³ Las instalaciones de Yokosuka se iniciaron en 1865 bajo la asesoría técnica del francés Francis L. Varny, ingeniero de la marina francesa. En este proyecto se empleó a treinta y siete mecánicos franceses. Pero, a pesar de que se había estipulado terminarlo en cuatro años, con un presupuesto de 600,000 dólares mexicanos anuales, las instalaciones estaban a medio terminar cuando ocurrió la restauración del emperador en 1868.⁴⁴

Hasta ese momento, de los astilleros existentes en Japón, el de Yokosuka era el más grande y la mejor equipado. Contaba con dos muelles en los que también se realizaban reparaciones. Yokosuka destacó principalmente por la construcción de navíos, a diferencia de Nagasaki en el que se hacían principalmente reparaciones.

⁴² G.W. Beasley, *op. cit.*, p.176.

⁴³ *Ibid.*, p.8.

⁴⁴ El dólar mexicano (*Yogin*) era la unidad estándar en las transacciones comerciales internacionales. La unidad pesaba 27.075 gramos con una pureza de 90% plata. (*loc.cit.*).

Según Thomas Smith, a fines del período Tokugawa existían un total de noventa y ocho barcos de estilo occidental. Esta cifra, dice, es muestra de la rapidez con la que fue adquirida la tecnología occidental.⁴⁵

1.4 El dilema de la apertura

Entre julio de 1853 y febrero de 1854, que corresponden a las dos "visitas" de Perry a Japón, los líderes japoneses se vieron obligados a decidir la estrategia a seguir cuando el escuadrón volviera buscando "la respuesta a sus peticiones". Esta terrible circunstancia que amenazaba no sólo a cada uno de los *Han*,⁴⁶ sino a la nación entera, provocó profundas divisiones ideológicas en el seno de los intelectuales, políticos y dirigentes de esta nación. A pesar de que había un consenso en que la nación tenía que prepararse para defenderse en caso de una agresión militar externa, el dilema giró en torno a la respuesta que el Bákufu debía dar al regreso de Perry.

Masahiro Abe, Consejero en Jefe del Bákufu, hizo una encuesta a diversos Daimyo respecto a la apertura comercial de Japón: dos favorecían las demandas estadounidenses; dos más favorecían aceptarlos en forma temporal; tres preferían establecer relaciones comerciales únicamente con Estados Unidos y con restricciones; cuatro estaban por permitir el comercio mientras se ganaba tiempo para alistar al país para expulsarlos; otros cuatro estaban a favor de que se prolongaran las negociaciones para buscar la forma de expulsarlos y no tener

45 *Op. cit.*, p.10.

46 La definición *supra*, nota 1.

que establecer ningún tratado; once estaban a favor de enfrentar a Perry con las armas y los tres restantes estaban indecisos.⁴⁷ Esta actitud puede resumirse, sin embargo, en dos corrientes principales: *kaikoku*, es decir quienes estaban a favor de abrir el país a los extranjeros y *joi*, quienes estaban por su expulsión. La primera, representaba la corriente de quienes pensaban que era un absurdo luchar en contra de las potencias extranjeras sabiendo que perderían, por lo que sugerían abrir el país para adquirir armamentos y ganar tiempo para después expulsarlos. Los partidarios de esta corriente fueron líderes e intelectuales que entendían el atraso tecnológico japonés y la incapacidad de librar una guerra y poderla ganar. Fue gente realista, que prefirió esperar y preparar al país antes de entrar en una guerra que la conduciría fatalmente a convertirse en otra colonia de los países occidentales.

La segunda reacción correspondió a quienes mantenían la necesidad de expulsar a los intrusos a toda costa. Después de que se firmó el primer tratado de Kanagawa con Estados Unidos, la Corte Imperial en Kioto se convirtió, en un principio, en la punta de lanza del grupo de *joi*, es decir de quienes preferían expulsar a los extranjeros. El grupo se convirtió en un frente político contra el *Bakufu* por haber aceptado tan humillantes tratados. Cabe mencionar que dicho tratado se había realizado sin el consentimiento de la Corte Imperial.⁴⁸

La postura de *joi* fue difícil de sostener después de las demostraciones del poderío occidental cuando el escuadrón inglés bombardeó y destruyó gran parte

⁴⁷ Harold Bolitho, art. cit., p.182.

⁴⁸ Sólo hasta el 22 de noviembre de 1865 el Emperador sancionó los tratados, ante la solicitud del aún Shogun Iemochi Tokugawa. Estudio detallado sobre las posturas y los intereses en torno a la firma y ratificación de los tratados, J.H. Gubbins, C.M.G, et al., *The Making of Modern Japan*, Delaware, Scholarly Resources, 1973.

de Kagoshima en el *han* de Satsuma en agosto de 1863; y de nueva cuenta, cuando las fuerzas conjuntas de Inglaterra, Holanda y Francia bombardearon Shimonoseki, en el *han* de Choshu en junio de 1864. El ataque a Satsuma, por ejemplo, acontecimiento que se conoce como "namamugi" o el incidente "Richardson", influyó en importantes líderes como Okubo Toshimichi,⁴⁹ quienes inicialmente favorecían una política de *joi* y que pasaron a otra postura más realista de *kaikoku*.

De acuerdo a Masakazu Iwata, el secretario de la delegación inglesa en Edo Francis Ottiwell Adams, dijo que el bombardeo a Kagoshima había sido el parteaguas para la política exterior del *han* de Sátsuma. Algunos *samurai* se dieron cuenta entonces que Japón no era "la nación más poderosa del mundo" y que había otras más poderosas y quizá más "civilizadas". Líderes como Hisamitsu y Okubo Toshimichi, quienes en una primera instancia favorecían la política de *joi*, reconocieron que el intercambio con las naciones extranjeras era indispensable para la modernización de Japón.⁵⁰ Las diferencias respecto a la política exterior también tuvieron una profunda repercusión política al interior del país, cuando fue evidente que el decadente sistema feudal del gobierno Tokugawa no era capaz de manejar la situación, tanto externa como interna del país.

La amenaza externa puso de manifiesto la incapacidad del gobierno Tokugawa de defender a la nación. Las políticas de seguridad que se habían

⁴⁹ Okubo Toshimichi fue uno de los más importantes líderes que condujeron a la Restauración del gobierno Meiji, dirigieron y conformaron la política industrial en este período. Ocupó importantes puestos dentro del gobierno entre otros, el de Ministro de Finanzas en 1871 y Ministro del Interior en 1874.

⁵⁰ Masakazu Iwata, *op. cit.*, p.78-79.

aplicado en la autarquía, no fueron capaces de defender al país de la amenaza extranjera. La llegada de Perry y la consecuente apertura comercial de Japón no hizo sino acentuar las crisis que venía padeciendo el sistema social de los gobiernos del clan Tokugawa. Desde principios del siglo XIX el surgimiento de la economía de mercado, aunada al fortalecimiento de la clase comerciante en las principales ciudades de la nación, habían venido erosionando al viejo sistema económico feudal tradicionalmente controlado por los *daimyo* y la corte militar del Bákufu. Pero además, cuando los líderes de diversos *han* como Sátsuma, Choshu, Tosa y Hizen se percataron de que el actual gobierno Tokugawa en Edo no sería capaz de organizar un frente unido para responder ante las circunstancias, importantes líderes como Okubo Toshimichi pasaron de una postura de *toobu gattai* a otra de *toobaku*, es decir, de favorecer a la corte militar de Edo a expulsar al Bákufu.⁵¹

Los acontecimientos evolucionaron de tal forma que, *kaikoku* simbolizó al grupo simpatizante a Bákufu y *joi* a quienes estaban en su contra. *Sonno joi* (reverencia al emperador y expulsión de los bárbaros) se convirtió en el lema de un movimiento político que sirvió para derrocar al ya de por sí debilitado gobierno Tokugawa.⁵² En noviembre de 1867 Keiki Tokugawa⁵³ abdicó a su título de

51 *Ibid.*, p.67.

52 Muchos otros factores intervinieron para que el período Tokugawa llegara a su fin. El rígido control sobre la vida social, política y económica para preservar el sistema feudal fue la semilla de su propia destrucción. La sociedad estamental y el control de la producción y venta de bienes agrícolas y manufacturados contravenían el espíritu capitalista de la época.

53 Keiki también puede ser leído como Yoshinobu.

shogun y el 3 de enero de 1868 la Corte proclamó la restauración del gobierno con el emperador Meiji en el trono.⁵⁴

El gobierno del Emperador Meiji no sólo tuvo que luchar por modificar una sociedad que sufría los rezagos de seclusión internacional de más de dos siglos, sino que también tuvo que iniciar una feroz competencia en contra de la maquinaria y las armas de Occidente. La tecnología de los *wasen*, o pequeñas embarcaciones de madera, hubo de enfrentarse a las embarcaciones de acero y vapor. Además, Japón inició una competencia comercial con la desventaja que representaba la imposición de los “tratados desiguales”.

Los retos que el nuevo gobierno y que la nación entera enfrentaban eran enormes. Sin embargo, el gobierno de Meiji también fue heredero de las experiencias acumuladas durante el período Tokugawa. Estas experiencias fueron esenciales para formar el nuevo proyecto de nación al que se aspiraba. Los problemas de política exterior que enfrentaron los *han* de Sátsuma y Choshu fueron similares a los que enfrentó posteriormente el gobierno de Meiji. Y las políticas que los *Han* habían adoptado desde una etapa temprana para enfrentar los problemas económicos, políticos e internacionales, fueron transferidos al plano nacional.

El gobierno Meiji fue heredero de los astilleros que se habían construido durante los gobiernos de los Tokugawa y, aunque obsoleta para los fines y requerimientos que la situación demandaba, gracias a ello, se contaba con una

⁵⁴ Masakazu Iwata, *op. cit.*, pp.19-20. El nombre de la capital se cambió de Edo a Tokio el 3 de septiembre de 1868.

considerable flota marítima. También adquirió de los Tokugawa las fundidoras de metales, minas de carbón, armamentos y una incipiente pero importante infraestructura industrial. Quizás lo más significativo fue la herencia de la experiencia de los primeros técnicos y administradores que se formaron durante el período Edo, quienes habían iniciado el aprendizaje de estos conocimientos por medio de los estudios holandeses.

2. Seguridad Nacional y Desarrollo Industrial

La amenaza exterior puso de manifiesto la incapacidad del gobierno Tokugawa de defender a la nación. Las políticas de seguridad que se habían aplicado en la autarquía ya no fueron capaces de defender al país en el nuevo contexto internacional. La apertura económica y comercial de Japón obligó al país a replantear sus políticas de seguridad nacional y su proyecto de nación.

Ante la abrumadora fuerza militar de las naciones occidentales, el gobierno Meiji era consciente de la imposibilidad de seguir manteniendo el aislamiento de Japón. La apertura comercial y la entrada en vigor de los “tratados desiguales”, obligaron a los líderes del gobierno Meiji a replantearse los fundamentos de la política de seguridad nacional desde la nueva perspectiva y realidad internacional de Japón. Este replanteamiento implicaba tomar en consideración las necesidades primarias⁵⁵ del país; es decir, la sobrevivencia de la nación que demandaba una transformación profunda de la economía, del gobierno y de la sociedad.

Es en este sentido que se pueden destacar las diferencias entre la opción por restablecer el *status quo ante* de los Tokugawa y la opción de los líderes de la Restauración Meiji de transformar radicalmente al país, para mantener la

⁵⁵ Los intereses, las aspiraciones y los objetivos nacionales deben estar fundamentados en necesidades reales, sean estas vitales u opcionales. (José Thiago Cintra, Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo, El Colegio de México, México, D.F., 1991, pp. 1-2).

independencia en aquel momento y para asegurarla en el futuro. Es decir, las opciones consistían en basar la seguridad nacional en una política de defensa o basar la defensa en una política de seguridad nacional.

Las estrategias de seguridad nacional que se adoptaron se basaron en una compleja combinación de políticas para fortalecer el poder nacional⁵⁶, tanto al interior como del exterior. Sin embargo, este poder no sólo fue concebido desde la perspectiva de una política de militarización, sino que abarcó objetivos nacionales permanentes⁵⁷ con una visión más amplia y de largo plazo que contemplaba la independencia económica e industrial del país, por medio de poner en práctica las políticas industriales y transformar a la sociedad japonesa.

En este proceso de elaboración de las estrategias de seguridad nacional, el Estado japonés buscaba evitar la sumisión colonial y la desintegración nacional. Dentro de este entorno la industrialización se convirtió en el mecanismo para lograr los objetivos nacionales y la industria naviera ocupó un lugar especial en sus dos vertientes de marina mercante y armada.

⁵⁶ El Poder Nacional es el conjunto de los medios de todo tipo que dispone la nación y que son accionados por la voluntad nacional con la finalidad de lograr, conquistar y mantener, interna y externamente, los objetivos Nacionales, (*ibid.*, p. 7).

⁵⁷ Los objetivos nacionales permanentes buscan consolidar intereses y aspiraciones nacionales vitales que subsisten por largo tiempo, (*ibid.*, p.2).

2.1 Definiciones

Aunque la seguridad nacional es un término difícil de precisar y delimitar debido a que el concepto varía dependiendo del país, de la época y de las condiciones particulares de cada caso, cabe preguntarse, sin embargo, qué es la seguridad en términos generales, así como quién o qué es el objeto de la seguridad.

Los autores coinciden en que, idealmente, la seguridad se refiere a una situación o estado ausente de amenazas. En el ámbito internacional, la seguridad adquiere el sentido de la habilidad de los Estados de mantener una identidad independiente y su integridad funcional, por lo que desde esta perspectiva la unidad básica en que recae la seguridad es el Estado.⁵⁸

El concepto de seguridad puede ser analizado desde diversos niveles como los define Kenneth Waltz.⁵⁹ Con este enfoque, el análisis puede centrarse en los individuos, en los Estados o en el sistema internacional. Fuera del campo meramente teórico es difícil aislar el concepto de seguridad en uno sólo de estos niveles, ya que están interrelacionados. En este trabajo he centrado su análisis en el segundo nivel, es decir en el Estado, incorporando elementos del primero y tercer niveles.

⁵⁸ Barry Buzan, People, States and Fears, Lynne Rienner Publishers Inc., Boulder, Colorado, 1991, pp. 18-19.

⁵⁹ Kenneth Waltz, The Man, the State, and War, New York, Columbia University Press, 1959.

El concepto de seguridad nacional se vincula estrechamente a la escuela del realismo político. De acuerdo al enfoque realista, la política, al igual que la sociedad en general, está gobernada por leyes objetivas y racionales que reflejan la naturaleza humana. El poder-- dice Hans Morgenthau -- es todo aquello que involucra y mantiene el control del hombre sobre el hombre, por lo que el poder abarca a todas las relaciones sociales que sirvan a este propósito.⁶⁰

La política internacional, como toda política, es por lo tanto una lucha de poder; se caracteriza por un permanente estado de inseguridad y anarquía en que la fuerza militar es el factor material más importante que determina el poder de un Estado. El sistema internacional es un reflejo de esta naturaleza anárquica y conflictiva entre los elementos que conforman el sistema. El concepto de seguridad nacional surge como respuesta ante esta inseguridad del entorno internacional. La inseguridad pone de manifiesto las amenazas y vulnerabilidad de los Estados que conforman el sistema internacional, lo que hace necesario adoptar políticas encaminadas a buscar o mantener la seguridad.

Hay una tendencia generalizada por analizar el tema de la seguridad nacional desde una perspectiva netamente militar y armamentista. Por ejemplo, según Klaus Knarr "seguridad nacional es la abreviación de 'seguridad militar nacional', y es un término que denota un campo de estudio que se vincula principalmente con generar el poder militar nacional y su uso en las relaciones

⁶⁰ Hans Morgenthau, Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace, Alfred A. Knopf, New York, 1968, pp. 4-15.

interestatales".⁶¹ Esta visión es limitada, ya que la seguridad nacional es más que un problema de armas, debe verse desde una perspectiva más amplia y compleja, como una garantía que ofrece el Estado para enfrentar las amenazas que van en contra de los objetivos nacionales y no sólo como una amenaza a la independencia física o como el peligro de una agresión militar. Debe enfocarse con una visión que también abarque aspectos de identidad nacional, de cultura, así como de la independencia económica y tecnológica de un Estado.

El fin último de la seguridad nacional debe ser proteger ciertos valores nacionales que son vitales para la nación. En este sentido, los valores son los principios fundamentales en los que la existencia social, política y física del Estado se sustentan. Estos valores son vitales si su eliminación o alteración modifican substancialmente el carácter del Estado o de su sistema político, por lo que son un factor determinante de la actitud política y militar internacional de una nación.⁶²

La seguridad nacional -- opina Harold Brown -- es la habilidad de preservar la integridad física y territorial de la nación; mantener las relaciones económicas con el resto del mundo en términos razonables; preservar y proteger

⁶¹ Klaus Knarr, "National Security Studies: Scope and Structure of the Field", en N. Frank Trager, y S. Philip Kronenberg, (eds.) National Security and American Society: Theory, Process, and Policy, New York, The University Press of Kansas, 1973, p. 6.

⁶² Frank N. Trager y Frank L. Simonie, "An Introduction to the Study of National Security", ibid., p. 38.

sus recursos naturales, las instituciones y el gobierno de la disrupción externa, y la capacidad de controlar sus fronteras.⁶³

Es importante distinguir entre los conceptos de seguridad y defensa nacional. La defensa nacional es un término más concreto que el de la seguridad nacional que, desde la perspectiva de este análisis, se reduce a una protección militar.⁶⁴ En este sentido, la defensa nacional, aunque esencial, es uno de los aspectos que abarca la seguridad nacional. La defensa presume y refuerza las diferencias entre los adversarios, mientras que la seguridad puede ayudar a superarlas. Un estado puede defenderse de otro, a la vez que puede tener intereses comunes de seguridad con un Estado rival.⁶⁵

El concepto de defensa nacional --dice Barry Buzan -- tiene sus fundamentos en la época en que los intereses de los Estados podían ser protegidos únicamente por medio de la fuerza. Cita el ejemplo de la Francia del siglo XVIII como un caso ideal de defensa, en el que la seguridad interna podía ser impuesta por el ejército; el comercio internacional no era un elemento esencial para la

63 V.V. Sveics, Small Nation Survival - Political Defence in Unequal Conflict, Exposition Press, New York, 1969, p.34, cit. por Peter Mangold, National Security and International Relations, Routledge, New York, 1990, p.5.

64 El concepto de defensa también se utiliza si se trata de cultura, ideas o identidad nacional. La defensa de estos conceptos también pueden estar contemplados en las políticas de seguridad nacional.

65 Peter Mangold, op. cit., pp.11-12.

sobrevivencia de la nación; las amenazas externas eran esencialmente militares; y la interdependencia económica tenía poco significado político.⁶⁶

Otro ejemplo de un Estado de defensa es el de Japón durante el período Tokugawa (1603-1867), en el que la seguridad del régimen estuvo controlada por una élite militar, que a su vez estaba regida por un estricto código militar-*samurai*. El comercio con el exterior era casi inexistente,⁶⁷ los extranjeros habían sido expulsados, el comercio interior estaba excesivamente regulado, y la amenaza exterior era esencialmente militar, en el contexto de una nación casi totalmente aislada del resto del mundo.

En esencia, la imagen clásica de la defensa nacional se basa en una noción autárquica del Estado como unidad aislada e independiente en términos políticos, económicos y culturales. La principal necesidad militar consiste en la defensa del universo interno frente a la disrupción externa o interna. Sin embargo, cuando estas condiciones se alteran y surgen otros intereses como el económico y el comercial, la noción de defensa nacional comienza a erosionarse. Es entonces que surge el dilema entre el costo de invertir los recursos en la defensa por encima de otros aspectos de la seguridad nacional.⁶⁸

⁶⁶ Barry Buzan, *op. cit.*, p.277.

⁶⁷ Hubo, como mencioné en el capítulo anterior, un comercio controlado por el gobierno Tokugawa con Holanda, China y Corea en la isla Deshima, al sur de Japón.

⁶⁸ Barry Buzan, *op. cit.*, pp. 272-273.

Este fue el caso de Japón durante la transición del período Edo al Meiji (1853-1868) que, como ya dije en el capítulo anterior, enfrascó a la nación en una lucha entre elegir una política de armamentismo y otra de desarrollo; es decir, entre una política de defensa nacional y otra más global y de largo alcance de seguridad.⁶⁹ Para unos, debía ser una política nacional de seguridad desde la autarquía; para otros, la seguridad debía basarse en una política nacional de desarrollo por medio de impulsar la apertura.

Como dos aspectos de la política nacional --dice J. T. Cintra--, el desarrollo y la seguridad se encuentran íntimamente vinculados. Este vínculo se acentúa o se disminuye en función de la naturaleza y origen de los obstáculos que por ventura se interpongan a la política nacional en lo concerniente a los objetivos nacionales permanentes, y que en función de estas circunstancias es que se puede poner más énfasis en el desarrollo o en la seguridad.⁷⁰

⁶⁹ José Thiago Cintra define a la política nacional como: "El arte de identificar los objetivos nacionales permanentes, mediante la interpretación de los intereses y aspiraciones nacionales, y conducir el proceso global orientado a la conquista y mantenimiento de dichos objetivos", (*op. cit.*, p.34).

⁷⁰ *Ibid.*, p.35. Como se verá más adelante, el gobierno Meiji varió constantemente sus políticas entre impulsar el desarrollo o la defensa.

2.1.1 El Estado, la seguridad nacional y la industrialización

La Revolución Industrial creó el legado de un nuevo concepto de seguridad que no incluye únicamente la seguridad física del individuo y del Estado, sino una convicción de que el Estado puede fomentar el bienestar y la riqueza de los individuos y de las naciones. A partir de la Revolución Industrial los gobiernos se han abocado a fomentar y conducir el desarrollo de la economía nacional.

Así, la idea de seguridad de los individuos se relaciona crecientemente con los niveles de bienestar y de riqueza; de la misma forma en que la seguridad nacional se vincula con el grado de desarrollo industrial de un determinado Estado. Siendo el Estado el ente que provee la seguridad, éste se vincula estrechamente con las políticas de bienestar y riqueza social, así como con las políticas de desarrollo industrial.

Ryutaro Komiya define política industrial como “las políticas gubernamentales que, si no hubieran sido adoptadas, habrían provocado una asignación distinta de recursos entre las industrias o alterado la actividad económica en las compañías que conforman una industria”. [...]; “en otras palabras, la política industrial incrementa la producción, la inversión, la investigación y el desarrollo, la modernización y la reestructuración de alguna industria o industrias, y las disminuye en otras”.⁷¹ Por su parte, Robert Ozaki la

⁷¹ Ryutaro Komiya, Masahiro Okuno, *et al.*, Industrial Policy of Japan, Tr. Kazuo Sato, Academic Press Japan, 1988, p.2.

define como: “Aquellas políticas que conciernen a la protección de la industria nacional, el desarrollo de las industrias estratégicas y la adecuación de la estructura económica en respuesta a, o en anticipación a cambios internos o externos”.⁷²

Alexander Gerschenkron sostiene que los gobiernos han sido un factor fundamental en el desarrollo industrial de los países que iniciaron la revolución industrial tardíamente y que aquellos países que la iniciaron después de Inglaterra, tuvieron la ventaja de poder aprovechar sus experiencias y conocimientos que lograron un proceso de industrialización acelerada⁷³. La conjunción de estos dos factores permite a los Estados alcanzar el desarrollo industrial con un “gran impulso” o *big spur* como lo denomina Gerschenkron.

Cuando se analizan las políticas industriales de Japón, es común encontrar la frase: “Japón tenía que alcanzar a Occidente”. Sin embargo, no siempre se explica en qué consiste “alcanzar a Occidente” o por qué Japón estaba comprometido en lograr dicho objetivo. Por ello, es importante explicar esta idea, para lo cual hay que analizar primero el término de “atraso” al que Alexander

⁷² Robert S. Ozaki, “Japanese Views on Industrial Organization”, *Asian Survey*, 10, (1970), pp. 872-889. cit. por Johnson, *op. cit.*, p.26.

⁷³ Alexander Gerschenkron, *Economic Backwardness in Historical Perspective*, *op. cit.*

Gerschenkron hace frecuente referencia y que H. Myint⁷⁴ explica de la siguiente manera.⁷⁵

La idea de atraso implica una comparación de diferentes grados de éxito económico: algunas sociedades han tenido menos éxito económico, son “atrasadas” en comparación con otros grupos humanos más exitosos o avanzados.⁷⁶ Por ello Myint dice que la naturaleza del significado del concepto atrasado perdería su sentido si se aplica a un grupo homogéneo de personas sin relaciones económicas internacionales. Sólo cuando una economía primitiva (sic.) autosuficiente o una economía medieval ha sido abierta a las fuerzas económicas de afuera y sólo cuando su gente entra en contacto con otras económicamente más avanzadas, es que la idea de atraso adquiere sentido.⁷⁷ Gerschenkron también coincide en que: “Uno no puede entender el desarrollo industrial de ningún país, en forma aislada. Atraso es un término relativo que presupone la existencia de países más avanzados.”⁷⁸

⁷⁴ H. Myint, “An interpretation of Economic Backwardness”, en Rajani Kanth ed., Paradigms in Economic Development, New York, M.E. Sharpe, 1994.

⁷⁵ Tanto Myint como Gerschenkron admiten, sin embargo, que “hemos sido obligados a usar el término ” Backward”, a falta de una mejor alternativa, a pesar de la imprecisión y de las diferentes interpretaciones que puede tener el término”, (*ibid.*, p.33).

⁷⁶ Sin embargo, “uno tiene que concluir que, a pesar de todo, el grado de atraso no es un término que se pueda medir con exactitud. (A. Gerschenkron, “Reflections of the Concept of Prerequisites of Modern Industrialization”, *ibid.*, p. 116).

⁷⁷ Myint, *ibid.*, p.18. Este fue el caso de Japón a finales del período Tokugawa --mediados del siglo XIX--cuando, después de casi tres siglos de políticas de seclusión, se sorprendió ante el avance tecnológico de las naciones “bárbaras” de occidente.

⁷⁸ Alexander Gerschenkron, “Reflection on the Concept of “Prerequisites” of Modern Industrialization”, (*op. cit.*, p.115).

Myint dice que a mediados del siglo XIX y a principios del siglo XX -- y de alguna forma aún hasta la fecha-- el atraso económico de una sociedad se mide, no por su ineficacia e incapacidad para satisfacer sus necesidades o en lograr sus propios objetivos sociales, sino por su atraso en adoptar los nuevos estándares occidentales de satisfactores y actividades. Por ello, las medidas para el “desarrollo económico” consistieron principalmente en intentar o forzar a “las gentes atrasadas” (backward people) a adoptar las nuevas formas de vida representados por una economía del dinero.⁷⁹

En este sentido, las naciones industrialmente más avanzadas presentaban el futuro de lo que Japón quería llegar a ser. Para Japón, Holanda, Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, representaban el modelo del futuro desarrollo al que el país aspiraba, tomando ventaja de los mejores ejemplos y experiencias que cada nación pudiera brindarle.

2.2 La seguridad nacional de Japón

Como dije antes, la apertura comercial forzada de Japón obligó a sus líderes a replantear las estrategias de seguridad nacional desde una perspectiva internacional; en la búsqueda de la seguridad nacional, se plantearon la necesidad de industrializar al país y fortalecer sus defensas para evitar la

⁷⁹ Myint, *op. cit.*, p.33

sumisión colonial y la desintegración nacional. Como respuesta a esta amenaza, en Japón se desarrollaron nuevas ideas que fueron el fundamento de las políticas del nuevo Estado moderno japonés.

Michio Kitahara⁸⁰ afirma que las ideas o políticas en torno a los nuevos proyectos de nación que surgieron a partir de la llegada de los “barcos negros” a las costas japonesas fueron resumidas o representadas en lemas, pequeñas frases que representan toda una corriente de pensamiento y que formaron las estrategias de la política interna y externa de su país. Según el mismo autor, los lemas tenían el propósito de alertar y difundir las decisiones que Japón tendría que adoptar respecto a las nuevas circunstancias.

2.2.1 *Fukoku kyouhei*

Fukoku kyouhei, o “enriquecer al país y fortalecer el ejército”, fue el lema que contenía la ideología de la necesidad de introducir al país tecnología occidental para incrementar la producción de bienes, competir con los productos extranjeros y fortalecer el sector militar de Japón para defenderse de las potencias occidentales y preservar la soberanía. *Fukoku kyouhei* también invocaba la necesidad de cambiar la estructura social y económica del país.

80 "The Rise of Four Mottoes in Japan Before and After the Meiji Restoration", Journal of Asian History, 20 (1986), p.54.

La defensa no sólo era vista desde una perspectiva militar. *Fukoku kyouhei* era un lema que representaba toda una política de largo plazo para fortalecer el poder nacional que incluía reformas a la educación, la justicia, la industria y la defensa. Se trataba nada menos que de erradicar los valores de una sociedad feudal e introducir los de una sociedad capitalista y moderna. *Fukoku kyouhei* se puso en práctica simultáneamente en varios frentes. En un principio el gobierno destinó importantes recursos a la industria ligera con el objeto de substituir las importaciones para enfrentar la competencia comercial de que Japón estaba siendo víctima y evitar el destino de otras naciones asiáticas como India y China.⁸¹

No obstante los intentos que se realizaron durante la década de 1870, Japón no pudo mejorar los términos de los “tratados desiguales” con las potencias Occidentales. Ante estas circunstancias los gobernantes vieron en la industrialización del país el único medio para contraatacar la competencia comercial. Pero a pesar de los esfuerzos por substituir las importaciones e

⁸¹ Los japoneses creían que para obtener la anulación de los “tratados desiguales” tenían que llegar a ser iguales que los occidentales e incluso, mejor que ellos. Quizá, en el fondo, lo más difícil era conciliar el futuro de Japón y el momento histórico al que la nación se enfrentaba. Además del lema *Fukoku kyohei*, hubieron otros tales como: *Datsua nyuo* (dejar Asia y unirse a Europa). Este lema destruye la ancestral idea de que Asia, con China en el centro, era la civilización más desarrollada y poderosa; urgía a los japoneses la necesidad de imitar a los occidentales y dejar el modelo asiático. *Bunmei kaika* (ser civilizados o abrirse a la civilización occidental). Implica la necesidad, no sólo de introducir los conocimientos y la tecnología occidentales, sino otras formas de vida y costumbres. También tenía el objetivo de cambiar la percepción de que los occidentales eran “incivilizados” y “físicamente extraños”. *Wakon-yousai* (Tecnología occidental - espíritu japonés). Este lema se utilizó, sobre todo, al inicio del proceso de apertura de Japón. Resume la idea de que los japoneses eran superiores en espíritu a los occidentales y que si Japón importaba e introducía a su cultura la tecnología, pronto llegarían a ser superiores a los occidentales.

incrementar las exportaciones, Japón sólo parecía acumular una balanza comercial negativa, y aunque para 1875 las exportaciones habían aumentado 20% respecto a 1868, las importaciones habían incrementado 180% en el mismo período; durante este tiempo Japón había acumulado un déficit comercial de 75 millones de yenes tan sólo del comercio registrado.⁸²

Puesto que los extranjeros controlaban la mayor parte del comercio nacional e internacional del país, y que los japoneses sólo se limitaban a operaciones de compra y venta de productos en los puertos,⁸³ el gobierno japonés vio en esto una de las razones del déficit comercial del país. Era claro que mientras los japoneses tuvieran que comerciar por medio de intermediarios y no directamente con los mercados nacionales e internacionales, el país no podría mejorar su situación económica. Por esto, como se verá más en el siguiente capítulo, el desarrollo de un sector naviero nacional era prioritario para desplazar a las compañías extranjeras que se enriquecían no sólo con vender sus productos en el mercado japonés, sino también con transportar las mercancías.

Desde la perspectiva internacional, el objetivo principal de los primeros años del gobierno Meiji no fue desarrollar la fuerza militar del país (*kyouhei*), sino enriquecer a la nación (*fukoku*) por medio del desarrollo industrial (*shokusan*

⁸² Arthur E. Tiedeman, "Japan's Economic Foreign Policies, 1868-1893", en James W. Morley, *Japan's Foreign Policy 1868-1941: A research Guide*, Columbia University Press, New York, 1974, pp.126-127.

⁸³ De acuerdo a Hugh Borton aun en 1877 las empresas extranjeras controlaban 94% de las exportaciones y 97% de las importaciones japonesas. (*Japan's Modern Century*, The Ronald Press Co., New York, p.113).

kougyo seisaku). La amenaza externa de Japón en este período ya no era precisamente militar; sino por tecnología y productos industriales y por un capitalismo mercantilista que amenazaba la independencia de la nación, “el peligro que enfrentaba Japón era más bien social y económico”.⁸⁴ En este sentido, una vez que los “tratados comerciales” entraron en vigor y pasó la amenaza de una invasión militar, el gobierno Meiji reorientó las prioridades de *fukoku kyouhei* de un énfasis militar a otro económico.

Desde la perspectiva de la política interna el concepto de *Kyouhei* fue fundamental para la consolidación del nuevo régimen político. La creación de un gobierno central fuerte era imprescindible para que Japón pudiera negociar la revisión de los tratados con las potencias extranjeras. En este sentido, la formación de un sector militar que fuera absolutamente leal a la figura del Emperador era crucial para garantizar la estabilidad interna frente a los levantamientos armados que se oponían o que podían oponerse a las políticas adoptadas por el nuevo gobierno.

El sector militar tenía un doble objetivo: primero, debía estar preparado para enfrentar levantamientos armados en el interior del país y, segundo, debía defender a la nación de la invasión externa. En consecuencia, durante los

84 Thomas Smith, Political Change and Industrial Development, pp.34-35.

primeros años del gobierno Meiji, la prioridad de la política interna estaba en fortalecer al nuevo gobierno central y lograr una estabilidad política.

En la formación del ejército japonés influyó el modelo prusiano. Esto se debe a que durante la visita a Alemania de la Misión Iwakura⁸⁵ los japoneses quedaron muy impresionados de su encuentro con Otto Eduard Leopold Von Bismark-Shonhausen. Los miembros de la misión quedaron convencidos de que las políticas del fortalecimiento de la nación de Bismark había sido motivado por el deseo y la necesidad de resguardar los derechos nacionales alemanes frente a las potencias europeas. Tanto Okubo Toshimichi como el resto de la embajada quedaron sorprendidos de que Alemania había enfrentado y resuelto los mismos problemas que ahora afectaban a su país; y en este sentido, Alemania y el Canciller alemán reforzaron la convicción de estos japoneses en llevar adelante su política de *fukoku kyouhei* para Japón⁸⁶.

Durante el primer año del gobierno Meiji, Japón se enfrascó en un debate nacional sobre si el nuevo ejército debía formarse de elementos pertenecientes a la clase *samurai* o si debía basarse en un sistema de conscripción. Japón optó por el sistema de conscripción basándose en la experiencia francesa. Omura Masujiro

⁸⁵ La Misión Iwakura consistió en una “embajada” del más alto nivel de funcionarios del gobierno Meiji, quienes viajaron a Estados Unidos y a Europa (1871-73) a negociar la revisión de los “Tratados Desiguales”.

Dentro de la política *Fukoku kyohei*, el envío de japoneses al extranjero también fue fundamental para estudiar las instituciones occidentales y la tecnología que más podrían convenir a Japón. Los principales miembros de la Misión Iwakura fueron: Iwakura Tomomi, Okubo Toshimichi, Kido Takayoshi, Ito Hirobumi, Yamaguchi Naoyoshi, etc. En total fueron 48 miembros. (Touru Fujimura y Kinshiro Nishie, *op. cit.*, p.78).

⁸⁶ Masakazu Iwata, (*op. cit.*, p. 158).

lo inició en 1868 y después de su muerte en octubre de 1869, Yamagata Aritomo continuó la tarea, quien a partir de entonces fue nombrado vice ministro de Guerra.⁸⁷

Kyouhei también tuvo su aplicación en el desarrollo de la industria pesada, principalmente en los sectores minero y de comunicaciones. Estas industrias fueron esenciales para activar la nueva economía del país uniendo los centros de producción con los centros de comercialización, principalmente los puertos. Pero también fueron el sustento de la seguridad nacional tanto al interior como del exterior, porque el desarrollo del ferrocarril y del telégrafo fue fundamental para unir y comunicar a una nación que había estado políticamente dividida e incomunicada y que ahora se sometía a un nuevo gobierno central y a una nueva circunstancia internacional. Las comunicaciones desempeñaron un papel fundamental en la transmisión de información estratégica y el transporte de ejércitos. El desarrollo de este tipo de industria fundó al mismo tiempo las bases de un sector militar poderoso, el cual inevitablemente necesita apoyarse en una industria eficaz e independiente. El sector naviero fue muy importante en el proceso de industrialización, porque cumplía con los dos objetivos de *fukoku* y *kyouhei*.

⁸⁷ James B. Crowley, "Japan's Military Foreign Policies", en James William Morley, *op. cit.*, p. 5. Tanto Omura como Yamagata eran expertos en estudios militares de Francia. En 1868 Yamagata había viajado por Europa para estudiar cuidadosamente el sistema que Japón debía adoptar para su ejército, y en consecuencia el posterior desarrollo militar de Japón se basó cada vez más en el modelo prusiano.

Primero se desarrolló la infraestructura industrial para iniciar el desarrollo de una marina mercante con la cual Japón recobraría el transporte interportuario de pasajeros y mercancías controlado por las compañías extranjeras. Pero también serviría para transportar provisiones, ejércitos y armas mientras se consolidaba un sector naval poderoso que garantizara la defensa nacional. Por lo tanto, la naviera es una industria pesada cuyo desarrollo impulsaría el de otros sectores como el minero, el metalúrgico y el de la fabricación de maquinaria.

Al referirse a las políticas en torno a la industrialización y *fukoku kyouhei*, Thomas Smith se pregunta por qué los líderes japoneses creyeron en el desarrollo industrial como el mecanismo que brindaría poder y prestigio a su nación. En una primera respuesta dice que la mayoría de los autores coinciden en que los líderes del gobierno Meiji veían el prestigio y el poder nacional en términos militares y que era el potencial militar de la industria moderna lo que les atraía. Smith no desmiente esta corriente de opinión, pero opina que es necesario tomar en cuenta los problemas económicos y sociales que surgieron con la Restauración Meiji y las relaciones comerciales con Occidente.

Como dije en el primer capítulo, la apertura comercial de Japón provocó serios desequilibrios en la balanza comercial del país y, por lo tanto, en la economía. Las importaciones excedían a las exportaciones, la industria nacional estaba en grave peligro de extinción y había un profundo descontento social, en especial de la clase *samurai*. La política industrial --dice Smith-- tenía como

primer objetivo solucionar estos problemas, ya que la amenaza occidental, una vez concluidos los tratados de 1858 y 1863, no fue militar sino social y económica y que eran principalmente estos problemas los que la política industrial pretendía enfrentar. No hay duda, dice Smith, que por medio de solucionar estos problemas se estaban creando las bases del poder militar, "y debido a ello es que la política industrial produjo fuerza social, económica, política así como militar, en vez de solamente llenar de armamentos a una sociedad decadente que ni podía financiar ni sabía utilizar."⁸⁸ Por su parte, Arthur E. Tiedemann subraya que es muy importante tener en cuenta los objetivos políticos de este período, ya que la política exterior de Japón estaba casi totalmente determinada por esos intereses. De acuerdo al autor, estos objetivos consistieron básicamente en: 1) establecer y consolidar el nuevo gobierno en Japón; 2) evitar mayores pérdidas de la soberanía nacional por parte de las potencias extranjeras; 3) concluir los tratados desiguales que limitaban la soberanía judicial y económica de Japón.⁸⁹

Las industrias estratégicas fueron tan valiosas para el gobierno del emperador Meiji tanto para enfrentar la amenaza externa como para evitar la fragmentación nacional con las que amenazaban los movimientos armados internos, durante el período de consolidación del nuevo gobierno imperial.

⁸⁸ Thomas Smith, *op. cit.*, pp. 34-35.

⁸⁹ Arthur E. Tiedemann, "Japan's Economic Foreign Policies, 1868-1893", en James W. Morley, *op. cit.*, p. 118.

2.2.2 El Estado y la industrialización en Japón

Con relación a los países que inician la industrialización tardíamente y de acuerdo a las teorías de Alexander Gerschenkron, en Japón también el Estado encabezó el proceso de industrialización. La intervención del Estado japonés en el desarrollo y modernización del país se puede explicar además por la vulnerabilidad de sus mercados internos frente a la competencia externa: “aquellos Estados cuyos mercados son los más abiertos, el sector público debe ser más activo. Cuando un Estado, por cualquier razón, no puede proteger efectivamente a los productores nacionales, se vuelve necesario que el Estado posea o regule todos o partes significativas de los sectores estratégicos del país”.⁹⁰

Los problemas de política exterior que enfrentaron los *han* de Sátsuma y Choshu --dije arriba-- fueron similares a los que enfrentó posteriormente el gobierno imperial, y las políticas que los *Han* habían adoptado desde una etapa temprana para enfrentar los problemas económicos, políticos e internacionales, fueron transferidos al plano nacional.⁹¹

El gobierno del Emperador Meiji inició un proceso de institucionalización de las políticas heredadas y también fundó numerosas empresas que sirvieron como industrias modelo y talleres de experimentación, muchas de las cuales fueron precursoras de grandes empresas que posteriormente fueron cedidas al sector privado. También inició la construcción de los ferrocarriles y de líneas

⁹⁰ Richard Samuels, *op. cit.*, p.277.

⁹¹ Masakazu Iwata, *op. cit.* p. 34-35.

telegráficas; abrió nuevas minas de carbón y estaciones de experimentación agrícola; estableció fundidoras de acero y fábricas de maquinaria pesada. Importó los primeros equipos extranjeros para la industria de hilados de seda y algodón, y estableció fábricas prototipo para la elaboración de cemento, papel y vidrio.

Pero, la modernización no sólo consistió en importar maquinas y tecnologías; el gobierno emprendió cambios sociales y jurídicos que sentaron las bases de un sistema capitalista e industrial en el país.⁹² Por ejemplo, en enero de 1872 se adoptó el nuevo sistema de división política consistente en el sistema *gun-ken*. Se abolió la ley que impedía a la clase *samurai* trabajar en actividades relacionadas con la agricultura, industria y comercio; en febrero se inició la circulación del papel moneda en toda la nación; en marzo se estableció el Ministerio de Justicia; en ese mismo mes se expidió un decreto que abolía la prohibición de vender y comprar tierras; también en marzo se abolió el Ministerio de Guerra y fue transformado en los Ministerios del Ejército y de la Armada. La Guardia de la Corte fue substituida por una Guardia Imperial al mismo tiempo que se establecieron cortes militares. En septiembre de 1872 se implementó el primer sistema nacional de educación; y en ese mismo mes se creó el banco estatal. En octubre se decretó la prohibición de la compra y venta de armas y municiones a los particulares. En diciembre se adoptó el sistema del calendario

⁹² Un cuidadoso estudio de la importancia de las transformaciones jurídicas en Japón durante el período Meiji y la adquisición de conceptos jurídicos occidentales al país, en: Kenzo Takayanagi, "Occidental Legal Ideas in Japan, Their Reception and Influence", *Pacific Affairs*, 1930, núm. 8; Takeyoshi Kawashima "Law", *International Social Science Journal*, 1961, núm.1.; George M. Beckmann, "Political Crises and the Crystalization of Japanese Constitutional Thought, 1871-1881", *Pacific Historical Review*, 23(1954), pp. 259-270.

solar; también fue establecido el sistema de conscripción universal para las fuerzas armadas y en marzo de 1873 se abolió la ley que impedía a los japoneses casarse con extranjeros.⁹³

2.2.3 El Estado y el sector privado en la consecución de los objetivos nacionales

Como Gerschenkron, Chalmers Johnson opina que en los países que iniciaron su industrialización tardíamente el Estado mismo condujo el proceso de su industrialización, y el caso japonés es un buen ejemplo de la orientación desarrollista del Estado, y que esta orientación o función crea a su vez diversas formas en las que el Estado se relaciona con los sectores económicos e industriales del país;⁹⁴ en el caso de Japón esta relación fue muy particular.

El gobierno Meiji estableció importantes alianzas con las principales casas comerciales y empresarios particulares japoneses con el objeto de formar y consolidar una clase capitalista nacional que pudiera enfrentar la competencia exterior y llevar a cabo los objetivos de la política industrial. A estos empresarios se les llamó *seisho* “mercaderes políticos”. La palabra describe un estadio del desarrollo industrial de Japón en el que hubo una estrecha relación entre algunos

⁹³ Masakazu, Iwata, *op. cit.*, p.160.

⁹⁴ Chalmers Johnson, MITI and the Japanese Miracle. The Growth of Industrial Policy, 1925-1975, Tokio, Charles E. Tuttle, 1982, p.19.

empresarios y el gobierno.⁹⁵ Kazuo Shibagaki⁹⁶ define *seisho* como “los comerciantes que realizan el trabajo del gobierno”.⁹⁷ Es decir, empresas privadas que se “asociaron” con el gobierno para realizar los proyectos de interés nacional, por lo cual recibieron amplios beneficios económicos. Los *seisho* se desarrollaron a principios del período Meiji y se vinculan con *shokusan kougyo seisaku* o las políticas de desarrollo industrial de Japón. Algunos de los *seisho* más importantes fueron Yasuda, Okura, Fujita, Mitsui y Mitsubishi.

La venta a estos *seisho* de un gran número de empresas paraestatales en la década de 1880 permitió la acumulación de grandes riquezas y de poder político que, a partir de la década de 1890 las convirtió en lo que se llegó a conocer como *zaibatsu*. Los *zaibatsu* fueron la unión de varias empresas bajo el control y posesión de una sola familia que abarcaron grandes industrias en los sectores naviero, comercial, minero y financiero.⁹⁸ La formación de los *zaibatsu* representa uno de los puntos culminantes del despegue del desarrollo industrial y del poder económico y político japonés de fines del siglo XIX.

95 Richard Samuels se refiere a esta relación entre el Estado y el sector privado como “una rutina de acomodo mutuo o consentimiento recíproco. (The Business of the Japanese State, Energy Markets in Comparative and Historical Perspective, Cornell University Press, New York, 1987).

96 Profesor de la facultad de economía de la Universidad Musashi en Tokio. La definición fue tomada de su libro Mitsui- Mitsubishi no Hyakunen Nippon Shihon Shugi to Zaibatsu, [Cien años de Mitsui y Mitsubishi, el Capitalismo Japonés y los Zaibatsu], Chuko Shinsho, Tokio, 1968. pp.10-11.

97 *Seifu no shigoto o yatteiru shounin no koto. Loc. cit*

98 *Zaibatu*: Grupo de negocios diversificados que tiene una sola familia o por una familia extendida. Definición de Hidemasa Morikawa, Zaibatsu, The Rise and Fall of Family Enterprise Groups in Japan, Tokio, University of Tokyo Press, 1992. p.xvii

Shibagaki dice que el origen de los *seisho* se debió a que 1) el Estado tuvo que promover el desarrollo del capitalismo debido a que Japón inició tardíamente la revolución industrial; 2) el Estado tuvo que acelerar la acumulación de capitales de la clase comerciante ya que ésta no era suficiente; 3) desde la época Edo tradicionalmente había una estrecha relación entre economía y política o entre comerciantes y la clase dirigente; 4) había comerciantes en quienes el gobierno se pudo apoyar para iniciar grandes empresas y porque había un gobierno y políticos que promovieron las políticas encaminadas a este fin.⁹⁹ En efecto, el capitalismo japonés se desarrolló con la rectoría, la protección y los subsidios del gobierno. Los *seisho* y los *zaibatsu* son una forma o el producto de este vínculo entre el sector privado y el Estado en Japón: “La relación entre líderes políticos e industriales fue un aspecto muy importante en el desarrollo industrial de Japón. De hecho, el que las industrias se aliaran con el gobierno en proyectos y objetivos nacionales fue un elemento vital de su rápido desarrollo y consolidación en las diversas ramas industriales en que incursionaron”.¹⁰⁰

⁹⁹ Kazuo Shibagaki, *op. cit.*, p.11.

¹⁰⁰ Kyugoro obata: *An Interpretation of the Life of Viscount Shibusawa*, Tokyo Insatsu Kabushiki Gaisha, Tokio, 1937, pp. 105-106.

3. Mitsubishi y el sector naviero

El sector naviero fue crucial en los objetivos de industrialización y defensa. La alianza entre el Estado y el sector privado en la industria naviera fue uno de los pilares de la industrialización y modernización del país, así como lo fue para el comercio y la seguridad nacional de Japón.

A pesar de ello, los esfuerzos iniciales del gobierno Meiji por establecer una industria naviera se convirtieron en repetidos fracasos. Dentro de la confusión de la organización institucional de inicios del período Meiji, la industria naviera pasó bajo la jurisdicción de diversos departamentos y ministerios gubernamentales que impidieron el desarrollo de una política coherente y continua en el sector.

En un principio, el desarrollo de la industria marítima no estuvo vinculada con las políticas de desarrollo industrial y, en ocasiones, la administración del sector marítimo estuvo separada de los ministerios que tuvieron a su cargo la práctica de las políticas de industrialización. La coordinación y una posterior unificación de la política industrial con el desarrollo marítimo fue paulatina.

La posterior consolidación del sector naviero en Japón se pudo realizar por medio de la cooperación y la alianza entre el gobierno y el sector privado. El análisis del vínculo que hubo entre algunos de los empresarios y políticos influyentes de la época es fundamental para comprender la evolución de este

proceso, así como el de las luchas internas por el poder y las discrepancias que hubieron entre los proyectos de desarrollo y los mecanismos para ponerlos en práctica.

Durante los primeros años de la década de 1870, el gobierno Meiji aun estaba en proceso de consolidación y la dirección que tomaron muchas de las políticas económicas e industriales obedecen al resultado de las fuerzas al interior de los grupos políticos. El desarrollo y la evolución de las políticas navieras son consecuencia de estas luchas, de la relación entre el gobierno y el sector privado, así como de los factores externos.

En términos generales, durante el período Meiji la evolución del sector naviero puede dividirse en dos períodos: el primero, cuando el gobierno invirtió e intervino directamente en la creación y administración de compañías navieras; y el segundo, cuando el gobierno optó por impulsar a ciertos empresarios particulares, convirtiéndose en rector del desarrollo de este sector y no más en su administrador directo.¹⁰¹

El estudio de la industria naviera debe insertarse en un medio más general de las prioridades de industrialización de los primeros años del gobierno Meiji y su vínculo con el desarrollo de otras industrias estratégicas. Por ello, es

¹⁰¹ En ambos períodos hay excepciones a estas características, ya que en el primer período sí hay intervención de capitales privados, y el gobierno no administró a las compañías directamente en todos los casos; en el segundo período hubieron varios intentos por parte del gobierno por administrar directamente a las compañías navieras que se mencionan. Sin embargo, la afirmación anterior es válida en términos generales.

importante mencionar estas primeras políticas que fueron coordinadas por diversos ministerios o agencias del nuevo gobierno central.

3.1 Las primeras políticas de Kobusho: Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas

El ministerio fue fundado en el año 2 del Emperador Meiji (1870), fue “un elemento esencial del proceso de centralización y coordinación de las primeras políticas industriales del gobierno Meiji”,¹⁰² y por lo tanto, fue la primera institución gubernamental que trató de poner en práctica en forma sistemática *fukoku kyouhei* en el ámbito industrial: “La industria sirve tanto para la economía como para los militares; la industria pesada sirve tanto para producir maquinaria para la industria civil como para fortalecer al ejército... no cabe duda que los objetivos de Kobusho se centraron en lo primero”.¹⁰³

Los años del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas se caracterizaron por que el gobierno invirtió directamente en la creación y administración de nuevas empresas en todo el país. Tenía el propósito de convertirse en la agencia gubernamental por medio de la cual Japón iba a introducir tecnología de punta de

¹⁰² Shinkichi Nagaoka, Osamu Tanaka, et al., Kindai Nihon Keizaishi, [Historia Económica del Japón Moderno], Nihon Keizai Hyouronsha, Tokio, p.8.

¹⁰³ You Nakanishi, Nihon Kindaika no Kisokatei: Nagasaki Zousenjou to Sono Roushikankei 1855-1900, [Los Fundamentos del Proceso de Modernización de Japón: El Astillero de Nagasaki y las Relaciones Laborales 1855-1900], Tokyo Daigaku Shuppankai, Tokio, 1983, p.421.

Europa y Estados Unidos a los sectores más importantes,¹⁰⁴ especialmente en el sector de comunicaciones. Los ferrocarriles y telégrafos pasaron a la jurisdicción de este ministerio al igual que minas, fundidoras, fábricas de cementos, vidrios, textiles, armamentos y astilleros. Algunas de estas ya existían desde el período Edo y habían estado bajo la jurisdicción de cada *Han*.

Durante este período, la política gubernamental trató de excluir al capital extranjero, tanto en préstamos como en inversiones directas, debido a que el gobierno temía ver disminuido su control sobre las empresas que estuvieran vinculadas al capital extranjero. Sobre todo, el que los extranjeros controlaran industrias como puertos, minas, ferrocarriles y telégrafos se consideraba sumamente peligroso.¹⁰⁵

Al principio, el Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas se concentró en el desarrollo de las comunicaciones terrestres del país. Por ejemplo, la construcción de las rutas ferroviarias entre Tokio (Shimbashi) - Yokohama (1872) y Osaka-Kobe (1874) tenían como propósito vincular a los centros económicos del país con los puertos para fomentar el comercio y la economía. La expansión del ferrocarril y del telégrafo cumplían también con los propósitos de integrar a la nación, de proporcionar un sistema de comunicación y transporte eficientes que además

¹⁰⁴ De los 213 extranjeros que trabajaban en Japón en 1872--casi todos ingenieros-- 70% trabajaba para el Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas. La mayoría de los extranjeros eran ingleses y franceses. (Shinkichi Nagaoka, *et al.*, *op. cit.*, p.8).

¹⁰⁵ La exclusión del capital extranjero no siempre fue posible, sobre todo al principio en el sector ferroviario.

servirían para controlar la seguridad de las diversas regiones del país y para la defensa nacional. Pero sobre todo, el ferrocarril se había convertido en un símbolo de modernización y civilización en Japón.

El minero fue otro de los sectores importantes durante los primeros años del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas. El impulso a este sector se debe principalmente a la necesidad de extraer metales para acuñar moneda, tan necesaria para la nueva economía que se estaba desarrollando.¹⁰⁶ Sado, Ikuno, Ani y Annai eran algunas de las principales minas de donde se extrajo oro, plata y cobre. Hasta 1876, del total del presupuesto del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas 48% se destinó a la industria ferroviaria y 31% al sector minero, dejando sólo 8% a las industrias pesadas como el cemento, vidrio, maquinaria y el sector marítimo.¹⁰⁷

3.1.1 Fundidoras, astilleros y fábricas de maquinaria

Como lo mencioné anteriormente, las primeras fábricas de acero, maquinaria y astilleros de tipo Occidental en Japón se crearon durante el período Edo. La existencia previa de esta infraestructura, así como del conocimiento

¹⁰⁶ Durante el período Edo, el pago de impuestos se hacía con arroz, ampliamente utilizado como forma de pago en vez de la moneda. Sin embargo, a partir del gobierno Meiji, la introducción de la economía capitalista y la inserción de Japón en el mercado internacional obligaron a transformar este antiguo sistema de pago.

¹⁰⁷ Shinkichi Nagaoka, *et al.*, *op. cit.*, p. 9.

técnico vinculado a estas empresas fue imprescindible para continuar las políticas de desarrollo industrial durante el período Meiji. El nuevo gobierno concentró en el Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas a la industria pesada que había pertenecido a los gobiernos de los diversos *Han*, lo cual implicó algunas modificaciones en la estructura de las fábricas y una especialización de la producción en cada una de ellas.

En abril del año 4 del Emperador Meiji (1871), Yokosuka Seitetsusho o la Fundidora de Yokosuka se convirtió en Yokosuka Zosensho o Astillero de Yokosuka. Yokohama Seitetsusho o Fundidora de Yokohama se convirtió en Yokohama Seisakusho o Fabrica de Maquinaria de Yokohama.¹⁰⁸ Por su parte, Nagasaki Seitetsusho o Fundidora de Nagasaki que inició siendo una industria del gobierno del Bákufu, posteriormente pasó bajo la jurisdicción del gobierno de la prefectura de Nagasaki y en 1871 fue transferida al Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas transformándose en Nagasaki Zosensho o Astillero de Nagasaki.¹⁰⁹

La especialización de cada una de estas fábricas que, hasta entonces se dedicaban a hacer un poco de todo y todo lo que fuera necesario, sirvió para hacer

¹⁰⁸ La transición de la mayoría de estas empresas a Kobusho fue temporal. Es muy difícil seguir los cambios de jurisdicción de las empresas gubernamentales durante este período, ya que estas cambiaban constantemente de ministerio y departamentos. Por ejemplo, la fábrica de maquinaria de Yokohama pasó del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas al de Finanzas en 1874, al del Interior en 1875 y al de Marina en 1879. (You Nakanishi, *op. cit.*, pp. 323-324).

¹⁰⁹ *Ibid.*, pp. 321- 323. El astillero de Nagasaki posteriormente pasó a ser parte de la empresa Mitsubishi.

más eficiente su producción y administración. Sin embargo, no se puede hablar de una verdadera producción industrial en estas instalaciones sino a partir de la década de 1880 en que volvieron a sufrir modificaciones.

3.1.2 Reorientación de las Políticas del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas

A partir de 1876 el Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas, en coordinación con las políticas del Ministerio de Finanzas y del Ministerio del Interior, realizó importantes cambios en su política industrial con el fin de promover el desarrollo de nuevas industrias en el país. Se disminuyó la velocidad del desarrollo ferroviario a la vez que se impulsó el desarrollo de minas de hierro y carbón, además de las que ya existían de oro, plata y cobre. El desarrollo de estas minas tuvo una repercusión importante en el sector naviero ya que con parte del acero que se obtenía de las minas de hierro fue posible crear nuevas y más modernas embarcaciones en Japón.

Se hicieron trabajos de ampliación de la fábrica de maquinaria de Akabane en Tokio y los astilleros de Hyogo y Nagasaki. Entre 1876 y 1879 se crearon las fábricas de Cemento de Fukagawa, la de vidrio de Shinagawa, la de hilados de Senju, la de ladrillos de Fukagawa y la de implementos agrícolas de Mita.

También se importaron dos mil máquinas para la industria del hilado de algodón las cuales se vendieron al sector privado en términos muy favorables.¹¹⁰

La siguiente tabla muestra los cambios en las políticas de promoción del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas de tres sectores industriales de Japón entre los años de 1871 y 1886.

Cuadro 2

Egresos de Kobusho (Yenes)			
	1871-76	1876-81	1882-86
Minería	2,556,745	4,699,755	1,651,452
Ferrocarriles	8,727,674	2,633,458	2,842,054
Maquinaria	678,972	1,403,877	208,027

Fuente: Masaaki Kobayashi, *Nihon no Kougyoka to Haraisage, Seifu to Kigyo*, Tokio, Tokyo Keizai Shimpousha, 1977, p.56.

3.2 El gobierno y los primeros intentos por establecer una compañía naviera

Las políticas en torno a la industria naviera pueden dividirse, durante los primeros cinco años del periodo Meiji, en dos períodos:¹¹¹ el primero fue cuando a

¹¹⁰ Arthur E. Tiedeman, "Japan's Economic Foreign Policies, 1868-1893", en James W. Moreley, *Japan's Foreign Policy 1868-1941: A Research Guide*, Columbia University Press, New York, 1974, p. 129.

partir de 1869 el sector naviero estuvo bajo la administración de Tsushoshi (Departamento de Comercio).¹¹² Este período se caracterizó porque el gobierno intentó unificar a varias compañías marítimas privadas para crear una más grande de carácter semi- gubernamental que se llamó Kaiso Kaisha (Compañía de Transporte Marítimo).

El segundo período se inició cuando el sector marítimo pasó al control de Okurasho (Ministerio de Finanzas), y se fundó la Nippon Seifu Yubin Jokisen Kaisha (Compañía Naviera de Correos del Gobierno Japonés).

El principal objetivo del Departamento de Comercio era equilibrar la balanza comercial e impedir el éxodo de oro y plata del país. Con este fin promovió el comercio exterior de Japón y estableció instituciones especiales para ello. También, fundó compañías comerciales con inversiones provenientes del gobierno y el sector privado.

La primer compañía que creó el Departamento de Comercio fue la Kaiso Kaisha (Compañía de Transporte Marítimo) en diciembre de 1869, cuando el gobierno unió a varias agencias de transporte marítimo y de carga del período Tokugawa con la coinversión de capital privado. La Kaiso Kaisha transportó correo, pasajeros, carga en general y arroz que era pagado al gobierno como

111 William, D. Wray, , "Shipping: From Sail to Steam", en Marius B. Jansen y Gilbert Rozman (ed.), *Japan in Transition: From Tokugawa to Meiji*, Princeton University Press, Princeton, N.J., 1986.

112 Tsushoshi o Departamento de Comercio dependía de Kaikeikan (un tipo de "ministerio") que había sido creado durante el gobierno Tokugawa. Kaikeikan y el Departamento de Comercio se integraron al Ministerio de Finanzas en 1871.

impuesto. Sin embargo, desde un inicio la compañía había adquirido grandes préstamos que, aunados a la deficiencia administrativa, la corrupción, la falta de técnicos calificados y la competencia de las compañías extranjeras, condujeron a la Kaiso Kaisha a salirse del mercado un par de años más tarde.¹¹³

El segundo período inició en Julio de 1871 cuando el gobierno central eliminó la estructura de la división geográfica de los *Han* por las prefecturas, y concentró las embarcaciones que hasta entonces habían pertenecido a los diversos *Han* en la recién creada Sempaku-ka o Departamento de Navíos de la Dirección de Correos y Comunicaciones, que a su vez dependía del Ministerio de Finanzas.¹¹⁴

Durante esta etapa de los primeros años del gobierno Meiji, Okurasho o Ministerio de Economía se convirtió en uno de los más poderosos bajo la dirección de Okubo Toshimichi,¹¹⁵ al grado de que “los destinos de la vida nacional estuvieron en gran medida controlados por el Ministerio de Finanzas, involucrándose en áreas que en realidad correspondían a los ministerios de agricultura, comercio y comunicaciones”.¹¹⁶ Puede decirse que el Ministerio de

¹¹³ William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, Harvard University Press, Cambridge, Ma., 1984, p.32.

¹¹⁴ Ibid., p. 33.

¹¹⁵ Okurasho o Ministerio de Finanzas fue creado en el año 2 del Emperador Meiji (1869). Okubo ocupó este ministerio en junio de 1871. Mimbusho o Ministerio de Asuntos Civiles fue incorporado al Ministerio de Finanzas por Okubo en julio de 1871.

¹¹⁶ Magoya Katsuda, Okubo Toshimichi Den, v.2, Dobunkan, Tokio, p. 164, cit. por Masakazu Iwata, Okubo Toshimichi the Bismark of Japan, Univeristy of California Press, Berkeley, 1964 p. 146.

Ingeniería y Obras Públicas tuvo a su cargo poner en práctica algunas de las políticas industriales y el Ministerio de Finanzas primero y el Ministerio del Interior después, fomentaron el desarrollo de la industria del transporte marítimo.

La concentración de las embarcaciones bajo el Ministerio de Finanzas propició la oportunidad para que el gobierno estableciera una nueva compañía más grande: la Nihon Seifu Yubin Jokisen Kaisha (YJK) o Compañía de Correos de Buques de Vapor del Gobierno Japonés. La nueva compañía¹¹⁷ se fundó con la asociación de las empresas Mitsui, Ono, Shimada, Konoike y el apoyo político del vice ministro de finanzas Inoue Kaoru y de Shibusawa Eichi.¹¹⁸

A pesar de que la JYK estaba bajo la jurisdicción de la Dirección de Correos y Comunicaciones, la administración de la empresa quedó bajo la responsabilidad de los socios privados de la compañía. En otras circunstancias esta libertad administrativa hubiera sido favorable; sin embargo, resultó ser perjudicial,

¹¹⁷ Empresas como la YJK eran a la vez “experimentos”, ya que la YJK era uno de los primeros intentos por introducir a Japón el concepto “Occidental” de una compañía fundada por diversos socios accionarios y regida por un consejo directivo formado por los accionistas más importantes: Gappon seido o Sociedades Anónimas. La creación de este tipo de compañías fue impulsado por un grupo político en torno a Shibusawa Eichi. El fracaso de estas empresas, en parte se debió a la falta de experiencia en la organización de este tipo de compañías que eran totalmente ajenas a los japoneses.

¹¹⁸ En noviembre de 1866 el vizconde Shibusawa fue invitado a acompañar al Príncipe Mambu de Mito, el hermano menor del Shogun a asistir a la Feria Internacional en París. Fue un importante empresario y ocupó importantes puestos en el gobierno Meiji como el de Ministro del Buró de Reorganización en 1869; y Viceministro de Economía en 1872. Para un análisis de la importancia de Shibusawa en la conformación del Estado moderno japonés véase: Kyugoro, Obata, *An Interpretation of the Life of Viscount Shibusawa*, *op. cit.*

porque la mayoría de las compañías accionarias de la YJK carecían de experiencia en asuntos de transporte marítimo.¹¹⁹

El apoyo político fue fundamental para la formación y crecimiento de la YJK. Por ejemplo, se ordenó que cada prefectura cooperara en lo posible con esta compañía y también recibió subsidios como el concedido para operar una nueva ruta a Okinawa por una cantidad de 6,000 yenes.

Si bien, la YJK pudo sostenerse gracias al apoyo que recibía, se demostró que esta empresa no era capaz de continuar sin el “favor gubernamental”. Uno de los acontecimientos que tal vez afectó más el destino de la YJK y del grupo de Shibusawa Eichi que la apoyaban, fue el reacomodo de los poderes políticos del gobierno. En consecuencia, por ejemplo, un subsidio por 600,000 yenes para gastos de reparación de embarcaciones que había sido previamente aprobado para la YJK nunca le fue otorgado. Esta situación, aunada a otros problemas tales como el minucioso burocratismo impuesto por el gobierno a la compañía, así como la corrupción e ineficiencias de sus funcionarios, convirtió a la YJK en una empresa lenta y con problemas que provocaron a la postre su quiebra.

Los primeros intentos por establecer una compañía paraestatal de navíos fracasaron. Los autores coinciden en que esto se debió a la falta de coordinación entre el gobierno y la administración de las empresas, a la falta de

¹¹⁹ William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, p.35.

financiamiento y a la competencia desleal de las empresas extranjeras, pero principalmente debido a la falta de experiencia del gobierno y de los socios en manejar una compañía naviera.

3.3 Política naviera de Okubo Toshimichi

En 1873, al regreso de la misión Iwakura por Europa, Okubo Toshimichi encontró que el país estaba dividido entre los expansionistas, quienes favorecían una intervención militar de Japón a Corea, y los desarrollistas que se oponían a ella. El triunfo de los desarrollistas implicó la renuncia de un importante número de funcionarios públicos que fortaleció el poder de Okubo Toshimichi. En este proceso, Okuma Shiguenobu se convirtió en el nuevo ministro de finanzas y Okubo Toshimichi en el ministro del nuevo Naimusho o Ministerio del Interior. Un año más tarde la administración de los navíos se pasó del Ministerio de Finanzas al Ministerio del Interior.¹²⁰

La creación del Ministerio del Interior en noviembre de 1873 implicó la reorientación de las políticas industriales y el inicio de una nueva etapa en el sector naviero. Es de destacar que los gobernantes japoneses se percataron 'muy a tiempo' de los inconvenientes de seguir fomentando el crecimiento de un sector

¹²⁰ Un análisis biográfico de los estadistas que transformaron a Japón basándose en los ejemplos de Occidente en: Joyce Lebra, "Okuma Shigenobu and the West", *Monumenta Nipponica*, 1968, pp. 27-40.

paraestatal. El fracaso de las experiencias previas propiciaron que el gobierno rediseñara sus estrategias para industrializar el país; dejar de lado la práctica de administrar directamente las empresas y en su lugar brindar apoyo a las compañías particulares ofreciendo, entre otras cosas, considerables subsidios. Se evitó crear competencia entre las aún pequeñas empresas para acelerar el crecimiento de la industria naviera, propiciándose la creación de monopolios.¹²¹ Podría decirse que durante este período se pasó de una política en que la burocracia dominaba y el Estado emprendía, por otra en la que el Estado se convirtió en el garante de las empresas del sector privado. Es a partir de entonces que se puede hablar de una unificación de las políticas industriales con el desarrollo del sector naviero del país.

Cuando Okubo Toshimichi regresó de Europa creó el Ministerio del Interior con el objeto de delinear las políticas más importantes para el país: mantener la paz interna e impulsar el desarrollo industrial. Una de las principales direcciones del Ministerio del Interior fue la de Kangyo Ryo o Desarrollo Industrial, el cual estaba dividido en cuatro departamentos: Nomu (agricultura), Komu (Industria), Shomu (comercio), Hensan (estadísticas).¹²² De acuerdo al Ministro del Interior,

¹²¹ Este nuevo período también se caracterizó porque el gobierno abandonó los intentos por introducir un sistema empresarial formado por varios socios, que había sido impulsado por el grupo político de Shibusawa.

¹²² Algunas otras direcciones fueron las de Keiho Ryo (Seguridad Pública), Ekitei Ryo (Comunicaciones y Transportes), Doboku Ryo (Construcción Pública), Chiri Ryo (Geografía), etc. Para un análisis detallado de Naimusho véase Touru Fujimura, y Kinshiro Nishie, Kindai Nihon Keizaishi, [Historia de la Economía del Japón Moderno], Tokio, Chuo Daigaku Shuppanbu, 1983.

la economía japonesa no debía basarse en exportar capullos de seda y té, a cambio de importar manufacturas de lana, algodón y maquinaria, por lo que el desarrollo del país no debía ser únicamente comercial sino también industrial.

Este desarrollo industrial se realizó en parte con la transferencia de capitales provenientes del sector agrícola. Las políticas fiscales del período Meiji, empezando con las reformas a la tenencia de tierras de 1873, se formularon para extraer la mayor cantidad de recursos de la agricultura a la industria.¹²³

Johnson dice que, en comparación con los privilegios que se dio a los *zaibatsu*, el sector agrícola recibió poca atención en este período, lo que “refleja la inclinación gubernamental por promover la industrialización del país aun a expensas del sector agrícola”.¹²⁴

Como Ministro del Interior, Okubo Toshimichi había delineado su filosofía de política económica en un memorándum en mayo de 1874 en el que exponía que: “La fuerza de un país depende de la prosperidad de su gente. La prosperidad de la gente depende a su vez de su capacidad productiva. Para poner en práctica esta capacidad productiva las industrias manufactureras son necesarias. La

¹²³ Un extenso estudio sobre este tema en: Henry Rosovsky, Capital Formation in Japan 1868-1940, New York, The Free Press, 1961.

¹²⁴ Chalmers Johnson, , MITI and the Japanese Miracle, The Growth of Industrial Policy, 19925-1975, Charles E. Tuttle , Tokio, 3a Ed., 1991, p. 89.

rectoría del gobierno es necesaria para fomentar el incremento del poder productivo de un país.¹²⁵

En el mismo sentido, según W. Wray el texto es como sigue:

Ningún país había logrado incrementar su poder productivo sin la protección de su gobierno. La expansión económica requiere de la cooperación entre el gobierno y la gente. Los japoneses carecen de conocimiento técnico y carecen también de una actitud emprendedora por lo que necesitan de instituciones que promuevan su industria. Para establecer un país rico y poderoso es necesario que el gobierno tome la iniciativa de impulsar el desarrollo de la industria y el comercio.¹²⁶

Los principios generales que Okubo establecía en su memorándum hacían hincapié en una política gubernamental que apoyaba al sector privado en contraste con el desarrollo de empresas paraestatales que el Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas había venido realizando. También insistía en impulsar a la agricultura y a la industria ligera, pero había una categoría reservada únicamente al sector naviero. Por su parte, Okuma Shigenobu, ahora ministro de finanzas, opinaba que “la única forma de salir de la crisis económica en la que se encontraba Japón era por medio de incrementar las exportaciones, lo cual se lograría por medio de promover a las industrias nacionales”.¹²⁷ Dentro de

¹²⁵ Okubo Toshimichi Monje, p. 561, cit. por Iwata Masakazu, *op. cit.*, p. 236.

¹²⁶ William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, *op. cit.* p.64.

¹²⁷ Naomi Nakamura, Okuma Zaisei no Kenkyu, [Investigación de las políticas de okuma], Azekira Shobo, 1968, cit. por *ibid.*, p.58.

ese programa, desarrollar el transporte marítimo era esencial para mejorar los mecanismos de distribución y así estimular el comercio.

En mayo de 1875 Okubo Toshimichi envió un memorándum al Consejo de Estado en el que se presentaban las estrategias para el sector naviero. Las opiniones que se reflejan en el memorándum pueden resumirse en las siguientes tres opciones: 1) No intervencionismo. Dejar el desarrollo del sector naviero enteramente en manos del capital privado; 2) promoción y supervisión de compañías navieras privadas; 3) desarrollar un sector naviero paraestatal.

Tras largas negociaciones y aclaraciones, el gobierno decidió aceptar la segunda propuesta que contenía los siguientes aspectos: Si el gobierno considera que el sector privado aún no ha llegado a un punto de desarrollo que le permita establecerse en forma independiente, puede propiciar que varias compañías navieras privadas formen una nueva empresa a la que el gobierno podría proveer con embarcaciones y fondos para su operación. Con este mismo plan, el gobierno ordenó establecer una escuela de marina mercante del sector privado y reglamentos para las empresas.¹²⁸

El gobierno creía que una gran compañía naviera simplificaría la administración y coordinación de los reglamentos y tarifas. Por lo demás una sola compañía evitaría la terrible competencia entre varias empresas, que en opinión

128 *Ibid.*, p.66.

de Okubo, era lo que había atrasado el desarrollo de un sector naviero fuerte en el país.

3.4 Fundación de Mitsubishi

Iwasaki Yataro, del *han* de Tosa,¹²⁹ nació en 1834 en una familia *samurai*. Ocupó varios puestos en el gobierno de su *Han*, entre otros el de Kaiseikan (Agencia de Promoción Industrial), cuya responsabilidad era supervisar las industrias del *han* de Tosa. En 1867 Iwasaki Yataro estuvo a cargo de la supervisión del transporte marítimo comercial de las sucursales en Nagasaki y Osaka (Kashokyouku).

Iwasaki Yataro pudo transformar parte de esta empresa gubernamental en una compañía semiprivada llamada Tsukumoto Shokai (Casa Comercial Tsukumoto), la cual operaba con el beneplácito del gobierno central y del *han* de Tosa. Tsukumoto Shokai se transformó en Mitsukawa Shokai en noviembre de 1871, cuando los *Han* fueron abolidos y Tosa se convirtió en la prefectura de Kochi.

El nombre de Mitsukawa, que significa “Tres Ríos”, se deriva de los nombres de los tres socios que formaron la compañía, cuyos apellidos tenían el ideograma río. Mitsukawa incursionó en el transporte comercial y de pasajeros

¹²⁹ El *han* de Tosa se ubica en lo que actualmente es la isla de Shikoku, en el Mar Interior de Japón. Iwasaki es el apellido y Yataro el nombre.

entre distintos puertos. En 1873 la compañía cambió de nombre y se convirtió en Mitsubishi (Tres diamantes).¹³⁰

A pesar de que la política general de principios del gobierno Meiji fue la de no depender del capital externo, Iwasaki Yataro sí aprovechó las oportunidades de crédito del capital foráneo. Tales fueron los casos de préstamos a compañías como la Walsh, Hall & Company, de Estados Unidos y la Alt & Company, de Gran Bretaña. Gracias a estos créditos, para 1873 Mitsubishi había podido hacerse de una flota de nueve barcos de vapor y un wasen o barco tipo japonés.¹³¹

Hasta la instauración de las nuevas políticas industriales de Okubo, el gobierno prosiguió impulsando el desarrollo de empresas paraestatales sin tener experiencia en el sector naviero. Por su parte, Mitsubishi pudo enfrentar esta competencia con empresas como la Kaiso Kaisha (Compañía de Transporte Marítimo) o la Nippon Seifu Yubin Jokisen Kaisha (Compañía Naviera de Correos del Gobierno Japonés).

El éxito de Mitsubishi se debió a que estructuralmente era una compañía más unificada y mejor operada, que no padecía las trabas y los controles

¹³⁰ Además del transporte marítimo, que para entonces era la principal industria de Iwasaki Yataro, también poseía otras industrias como la de hilado de seda, minería y distribución de alcanfor.

¹³¹ Shuko, Shiroyanagi, Nihon Kaiun no Kensetsusha, Iwasaki Yataro, Chobunkaku, 1942, pp.175-179, cit. por William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914 Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, *op. cit.*, p.41.

burocráticos de la Kaisei Kaisha y la YJK. A diferencia de éstas, Mitsubishi tenía acceso financiero foráneo y había contratado a un amplio grupo de expertos extranjeros, tanto en el área técnica como en la administrativa. En este sentido, Mitsubishi también es un buen ejemplo de la adquisición del conocimiento técnico y científico de naciones más avanzadas.

A pesar de que Mitsubishi había podido enfrentar la competencia de las demás empresas marítimas, el posterior apoyo gubernamental fue esencial para su consolidación, de la misma manera que lo fue en un principio para la YJK. El conjunto de estas ventajas hicieron que para 1873 Mitsubishi se convirtiera en una de las empresas más prometedoras de la época con apenas diez embarcaciones.

En 1874 y 1875, dos acontecimientos, uno internacional y otro de política interna, transformaron a Mitsubishi en la compañía naviera más importante de Japón y propiciaron que iniciara las primeras rutas internacionales de una compañía naviera japonesa. En este sentido, Mitsubishi también representa un buen ejemplo de una compañía *seisho* al aliarse con el gobierno en la consecución de los intereses nacionales de la época y al aprovechar las ventajas de esta alianza.

3.4.1 La expedición militar a Formosa 1874

En diciembre de 1871, cincuenta náufragos de las islas de Ryukyu (actualmente Okinawa) fueron asesinados por los aborígenes de las islas de Formosa (actualmente Taiwan). China manifestó no tener jurisdicción sobre la población aborígen de aquellos territorios y esto sirvió de pretexto al gobierno japonés para emprender una expedición militar a las islas en febrero de 1874.

A pesar del avance que había logrado el sector marítimo en tan sólo unos años, Japón aún no contaba con suficientes embarcaciones con la capacidad de transportar armamentos, guarniciones y ejércitos para una expedición militar como ésta. Debido a que los gobiernos de las compañías navieras extranjeras habían declarado su neutralidad en el conflicto y no permitieron que sus navíos fueran utilizados en la expedición, el gobierno japonés terminó por comprar en el extranjero las embarcaciones que requería.

Inicialmente el gobierno acudió a la YJK para ofrecerle el contrato del transporte de la expedición. Sin embargo, diferencias políticas del gobierno, en las que algunas fuerzas se oponían a la expedición, influyeron para que la YJK tampoco ofreciera sus embarcaciones.¹³²

¹³² Kyugoro Obata dice que de todas formas la YJK era ineficiente y tenía problemas administrativos que se vinculan a su carácter de industria paraestatal. (An Interpretation of the Life of Viscount Shibusawa, Tokyo Insatsu Kabushiki Gaisha, Tokio, 1937, p.114).

Por su parte, la naval japonesa contaba con aproximadamente 3,700 marinos, pero tampoco poseía las embarcaciones suficientes ni apropiadas. Además esta institución “estaba aún en proceso de formación y no contaba con la experiencia necesaria para manejar una empresa de esas magnitudes.”¹³³

Ante estas circunstancias, Iwasaki Yataro “aprovechó la oportunidad para poner a disposición del gobierno las embarcaciones de su compañía”¹³⁴. Aunque por otra parte, Wray dice que “las razones por las cuales se escogió específicamente a Mitsubishi no parecen estar muy claras. Sin embargo, parece ser que fue el gobierno quien contrató a Mitsubishi para llevar a cabo el transporte y no al revés”.¹³⁵

En seis semanas Mitsubishi había transportado a tres batallones del ejército japonés y a 5,600 civiles; 45,000 sacos de arroz, municiones y hasta el dinero de la indemnización que China pagó a Japón.¹³⁶ El éxito de esta misión había sellado un importante capítulo de confianza y de mutuo apoyo entre el grupo político de Okubo Toshimichi y Okuma Shigenobu con Mitsubishi. La

¹³³ Sugii Rokuro, “Meiji seifu no kaiun seisaku”, [“La política naval del gobierno Meiji”] Geirin, 7 (1956), pp.8-9, cit. por William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, p.46.

¹³⁴ Kyugoro, Obata, op. cit., p.115

¹³⁵ William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, p.47-48.

¹³⁶ Kazuo Shibagaki, Mitsui Mitsubishi no Hyakunen, (Cien años de Mitsui y Mitsubishi) Tokio, Chuo Koransha, 1968, p.21, cit. por William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, op. cit., p.51.

compañía había participado en una empresa arriesgada que implicaba la primera expedición militar al exterior desde el período Tokugawa.¹³⁷

Al término de la expedición el gobierno concesionó a Mitsubishi las trece embarcaciones recientemente compradas para que fueran utilizadas con fines comerciales. Esa era la primera ocasión que alguna compañía japonesa adquiría tantas embarcaciones a la vez. Esta acción fue decisiva en la expansión del transporte marítimo comercial de Japón y el inicio de la consolidación de Mitsubishi en el sector.

La expedición a Taiwan dio un gran impulso a la industria naviera del país. Para Mitsubishi significó lograr el dominio de la industria en Japón frente a otros competidores como la YJK, que para entonces estaba en serias dificultades financieras y sin el apoyo político de antes.

Estos acontecimientos fueron de gran trascendencia para Mitsubishi y para la historia de las subsiguientes políticas navieras. Después de la expedición a Taiwan, en un intento por dar mayor coherencia y eficacia a la administración de los navíos, el gobierno concentró al sector naviero en el Ministerio del Interior. A esta centralización le precedió la liquidación de la YJK y la adquisición de su capital por parte del gobierno. Así, en junio de 1875, el gobierno compró las 18

¹³⁷ También véase los Acuerdos entre Japón y China con referencia a la isla de Formosa, octubre 31 de 1874, y los Certificados intercambiados, 31 de Octubre de 1874, en Meiji Japan Through Contemporary Sources, 1844-1882, v.2, The Centre for East Asian Cultural Studies, Tokio, Comp.Tenrijihosha Printing, 1970.

embarcaciones de la YJK que, con los 13 barcos de la expedición a Taiwan que Mitsubishi estaba operando, sumaban un total de 31 embarcaciones a cargo de la Dirección de Navíos del Ministerio del Interior.¹³⁸ Diecisiete de las dieciocho embarcaciones de la YJK fueron posteriormente transferidas a Mitsubishi.

Como se trató en párrafos anteriores, las propuestas de una política naviera del Ministro del Interior fueron aprobadas por el Consejo de Estado en el mes de mayo. Dentro de estas propuestas se había recomendado escoger a Mitsubishi como la empresa por medio de la cual el gobierno iba a poner en práctica sus políticas. En consecuencia, y conforme a lo estipulado por la opción dos de las propuestas, la YJK, los trece barcos del gobierno administrados por Mitsubishi y la propia Mitsubishi se fusionaron en una nueva empresa que acordó llamarse Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha (Compañía de Correos de Buques de Vapor de Mitsubishi).

3.4.2 Compañía de Correos de Buques de Vapor de Mitsubishi

Como he venido destacando, notables fueron las diferencias entre las políticas establecidas por el anterior Ministro de Finanzas Inoue y el Ministro del Interior Okubo. La nueva política concedía mayor financiamiento por parte del gobierno a la empresa. Por ejemplo, el gobierno transfirió a Mitsubishi las trece embarcaciones de vapor, sin costo alguno, y ofreció a la nueva Compañía de

¹³⁸ William D. Wray, *Mitsubishi and the NYK 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry*, p.75.

Correos de Buques de Vapor de Mitsubishi un subsidio anual por concepto de gastos operativos de 250,000 yenes. En esta ocasión el gobierno no incursionaría en la administración directa de la compañía como en los fallidos casos anteriores, y sólo se reconocía la función rectora del gobierno. Sin embargo, el Estado se reservaba el derecho de realizar “estrictas auditorías de las cuentas de la empresa” y, por su parte, la nueva compañía estaría obligada a ofrecer las embarcaciones al gobierno en caso de emergencias, así como el servicio de correo marítimo. En este sentido, el artículo trece de la ‘Primera Directiva’ establecía que, en épocas de paz o de guerra, el gobierno podría disponer de las embarcaciones de Mitsubishi, aunque el gobierno debía pagar a la compañía por los servicios. 139

Okubo pensaba que las consecuencias negativas de un monopolio particular, bajo el cuidado y rectoría del gobierno, serían menos dañinas que un monopolio estatal, ya que esta última no sólo acarrearía los problemas de un monopolio, sino que arruinaría a industrias privadas nacientes como la de Yataro. A pesar de todo, dice Wray que “ el principio dual de la supervisión estatal y una autonomía privada, es decir, un tipo de coexistencia de opuestos, no fue armónica del todo desde un principio”. 140

139 *Ibid.*, p.67.

140 *Ibid.*, p.71.

Mitsubishi se había enfrentado a la competencia con la YJK y la había ganado. No sólo eso, sino que también se había ganado la confianza de Okubo Toshimichi y del grupo que se encontraba en el poder. Los motivos del apoyo a Mitsubishi son el producto de una de las primeras políticas que vincularon el desarrollo industrial con el sector naviero del país.

3.4.3 Los subsidios

El apoyo financiero gubernamental fue esencial para impulsar el desarrollo de la naciente industria nacional. Este apoyo se efectuó por medio de préstamos a bajo interés, de garantizar el reparto de utilidades de las empresas durante un período determinado y de asistencia técnica gubernamental para atraer la inversión privada.

Gracias a los subsidios, algunas de las compañías navieras pudieron enfrentar la competencia de las empresas extranjeras en Japón. Los subsidios fueron también muy significativos en la consolidación de la industria naviera, ya que las empresas japonesas que no contaron con un subsidio sistemático, a pesar de que hubieran gozado de otro tipo de apoyos, no llegaron a consolidarse y perdieron competitividad frente a las empresas que sí los recibieron.¹⁴¹

¹⁴¹ Un análisis de la relevancia de los subsidios en el desarrollo de Japón en : Herbert M. Bratter, "The Role of Subsidies in Japan's Economic Development", *Pacific Affairs*, 4(1931), núm. 5.

De no contar con los subsidios, la marina mercante no hubiera podido duplicar su tonelaje cada década como lo hizo desde 1880 hasta 1910. El apoyo económico sirvió también para incrementar las ganancias de las grandes empresas, para obligarlas a acelerar su ritmo de modernización y para influir en el tipo de las embarcaciones a adquirir y el uso que se les daría conforme al interés nacional.¹⁴² Desde este período, Mitsubishi negoció y obtuvo la mayoría de los préstamos del gobierno. Sólo entre octubre de 1874 y mediados de 1875 Mitsubishi recibió un total de 320,000 yenes del gobierno en forma de “concesiones especiales”.¹⁴³

Observa Wray que muchos académicos japoneses concuerdan en que el apoyo y la supervisión estatal a Mitsubishi era parte de un cuidadoso programa de promoción del desarrollo industrial de Japón. Saito Yoshihisa afirma que “la industria naviera moderna de Japón fue establecida por medio de un proceso de apoyo nutrido desde arriba”,¹⁴⁴ y Shibagaki Kazuo dice que la relación entre el gobierno y Mitsubishi fue complementaria, ya que al mismo tiempo que Mitsubishi fue el instrumento de las políticas del Estado, la compañía supo aprovechar las circunstancias para fortalecerse.¹⁴⁵

142 William Lockwood, The Economic Development of Japan, Growth and Structural Change 1868-1938, Princeton, Princeton University Press, 1954, p.548.

143 William D. Wray, Mitsubishi and the NYK 1870-1914, pp.79-80.

144 Yoshihisa Saito, “Meiji Shonen”, pp.60-61., cit. en ibid., p.81. También hay otras opiniones que difieren de esta. Véase loc. cit.

145 Entrevista con el profesor de economía japonesa en la Facultad de Economía de la Universidad Musashi, (julio, 1994).

A finales de 1874, Mitsubishi sólo contaba con diez embarcaciones que, a pesar de que la convertían en una de las principales empresas navieras del país, era demasiado pequeña para competir en el ámbito regional y aun menos en el internacional, pero en septiembre de 1875 contaba con treinta y ocho embarcaciones que la convertían en la principal empresa naviera del país e iniciaba su incursión para convertirse en una de las importantes compañías navieras del mundo.¹⁴⁶

Cuadro 3

Buques de Vapor Estilo Occidental en Japón 1870-1877					
Año	Número	Toneladas netas	Tonelaje neto promedio por barco	Toneladas brutas	Promedio toneladas brutas por barco
1870	35	15,498	443	24,997	714
1871	71	20,934	295	33,765	476
1872	96	23,364	243	37,684	393
1873	110	26,088	237	42,077	383
1874	118	26,120	221	42,129	357
1875	149	42,304	284	68,232	458
1876	159	40,248	253	64,916	408
1877	183	49,105	268	79,202	433

Fuentes: Saito Yoshihisa, "Meiji shonen no kaiun seisaku", pp. 65, 84; Miwa Ryoichi, "Suijokotsu", p. 481., cit. por William D. Wray, *op. cit.*, p.98.

¹⁴⁶ La competencia entre Mitsubishi y Mitsui fue muy importante y en gran medida determinó el curso del desarrollo de esta industria. Véase: Kyugoro Obata, *op. cit.*, pp. 105-128.

Cuadro 4

Embarcaciones de Vapor de Mitsubishi (1876)			
	Num. de barcos	Toneladas netas	Promedio Ton.Net.
Todo el país	159	64,916	1137
Mitsubishi	41	36,852	899
Resto del país	118	28,064	238

Fuentes: Mitsubishi-sha shi, III, 648-650 y Yanosuke den, I, 154-158, cit. por Wray, William, *op. cit.*, p.98.

3.4.4 La recuperación de los mercados nacionales

El crecimiento de Mitsubishi y el decidido apoyo gubernamental que la favorecía hicieron que pronto estuviera en condiciones para enfrentar a las compañías extranjeras por la competencia de las rutas comerciales marítimas. El 18 de enero de 1875 Okuma, en calidad de Ministro de Finanzas, ordenó a la compañía Mitsubishi que iniciara una nueva ruta comercial a Shanghai, a lo cual Mitsubishi respondió destinando cuatro buques de vapor con cede en el puerto de Yokohama. Uno de los objetivos de la apertura de esta ruta era romper el monopolio comercial estadounidense que tenía la Pacific Mail Steamship Company entre estos puertos.¹⁴⁷ Así inició Mitsubishi su competencia con la Pacific Mail Steamship Company, una lucha que terminó en una guerra de tarifas al grado que llegaron a reducirse hasta en un tercio. Pero el gobierno

¹⁴⁷ William, D. Wray, *Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry*, p.60.

japonés no quería esperar a ver el triunfo de una de las dos compañías y estaba decidido a una acción rápida. En consecuencia, en junio de 1875 ofreció a Mitsubishi un préstamo por \$880,000 dólares para que comprara la ruta a la Pacific Mail Steamship Company que terminó por acceder ante el ofrecimiento, ya que, por encima de esta competencia, la compañía se encontraba en aprietos financieros porque había dejado de percibir ese año un subsidio del Congreso de Estados Unidos por \$500,000 dólares. La venta de la ruta a Mitsubishi incluyó además cuatro buques y dos bodegas en Kobe y Shanghai.

Un año más tarde, en febrero de 1876, la compañía británica P&O inauguró una nueva ruta entre Hong Kong - Shanghai - Yokohama; y poco después también inició rutas comerciales en las costas japonesas. Esto representó una amenaza tanto para los intereses de Mitsubishi como para el gobierno japonés, por lo que la cooperación entre ambos fue nuevamente la clave para ganar la competencia en el transporte de carga y pasajeros. En este caso, la competencia entre la P&O y Mitsubishi no sólo consistió en la reducción de sus tarifas, sino en la calidad y velocidad de los navíos así como una guerra publicitaria en la prensa.

El apoyo más importante para Mitsubishi provino nuevamente del gobierno que aprobó una ley en 1876 la cual requería que todos los japoneses que abordaran embarcaciones extranjeras pagarían un “impuesto especial” de

veinticinco *sen*.¹⁴⁸ A pesar de la protesta de los diplomáticos extranjeros esta ley fue puesta en práctica y tuvo los efectos esperados: los pasajeros en las embarcaciones extranjeras disminuyeron en forma considerable.

Dice Wray que los países que poseen una marina mercante desarrollada prohíben a las embarcaciones extranjeras realizar el transporte comercial en puertos nacionales. Pero debido a que Japón no podía imponer esta prohibición hasta que se efectuó la revisión de los “Tratados Desiguales” en el año de 1899, aquella ley sirvió para proteger de alguna forma a la industria naviera del país.¹⁴⁹ En seis meses la P&O había sido obligada a salirse del mercado japonés y con esta victoria Mitsubishi había confirmado su predominio en el transporte marítimo del país. En tan sólo tres años desde que la compañía cambió su nombre a Mitsubishi y a sólo seis años desde la fundación de la Mitsukawa Shokai, la compañía y el gobierno habían logrado recuperar parte del comercio japonés para los japoneses. Con esto, el gobierno, por medio de Mitsubishi, estaba logrando uno de los objetivos de su seguridad nacional: recuperar el comercio y el transporte marítimo de bienes y personas a mano de los japoneses.

No deja de impresionar la velocidad con que los hechos se suscitaron y la cantidad de sucesos que ocurrieron simultáneamente. El objetivo era claro y aunque los caminos para lograrlo eran diversos y todos ellos nuevos para Japón,

148 100 *sen* equivalían 1 yen.

149 W. D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, p. 93.

que despertaba tras un largo período de seclusión, los resultados eran notables. En estos pocos años Mitsubishi se había convertido en la compañía japonesa que comenzó a desplazar a las compañías extranjeras en el transporte marítimo comercial del país.

3.5 Mitsubishi y la consolidación del nuevo régimen

Otra de las prioridades de la seguridad nacional era la consolidación del nuevo régimen político del emperador Meiji. Las reformas políticas, económicas y sociales que estaba efectuando el gobierno Imperial afectaron principalmente a los beneficiarios del viejo sistema feudal: los *samurai*, quienes en repetidas ocasiones se enfrentaron abiertamente en contra del nuevo régimen. La participación de Mitsubishi al lado del gobierno nuevamente fue esencial en la supresión de la última y más importante de estas rebeliones.

Para el gobierno, las prácticas sociales, económicas y políticas de la clase *samurai* habían sido tradicionalmente antagónicas al proceso de industrialización que ahora se perseguía. Por ello, el gobierno realizó una serie de modificaciones con el objeto de eliminar los vestigios del feudalismo japonés y cortar de raíz la estructura social, económica y política que caracterizaron al Japón del período de los Tokugawa. Dentro de ese proceso de modernización, las tierras de los *samurai*

(*hanseki houkan*), pasaron a la jurisdicción del trono imperial en 1869 y en un proceso gradual de asimilación de la clase *samurai* a las actividades económicas de la sociedad, la pensión de que gozaban fue disminuida en un principio y abolida posteriormente en 1876. En marzo del mismo año, el gobierno les prohibió portar los sables (*katana*) y luego su corte de cabello distintivo. Los *samurai* no permitieron la eliminación de su clase sin oponer resistencia. Numerosos levantamientos ocurrieron en la nación, y uno de los últimos y más importantes fue la rebelión de Sátsuma encabezada por Saigo Takamori. El gobierno central decretó el inicio de la guerra civil el 19 de febrero de 1877.¹⁵⁰

La participación de Mitsubishi al lado del gobierno fue decisiva en el control que éste ejerció finalmente sobre la rebelión. Conforme al artículo 13 de la Primera Directiva entre el gobierno y Mitsubishi, el gobierno dispuso de las embarcaciones necesarias para enfrentar la emergencia. Mitsubishi utilizó 32 de las 41 embarcaciones con que contaba, en las que transportó a 60,000 soldados, caballos, municiones y alimentos.¹⁵¹

Para Mitsubishi la consecuencia más importante de la rebelión de Sátsuma fue que ganó enormes fortunas. Por los ocho meses que duró la guerra civil el gobierno pagó a Mitsubishi la cantidad de 3 millones de yenes, o casi dos tercios

¹⁵⁰ Véase también: Harry D Harootunian, "The Progress of Japan and the Samurai Class, 1868-1882", *Pacific Historical Review*, (1959) núm. 3; Moon, Jo, "Japanese Traditional Values and industrialization", *International Social Science Review*, 62(1987), pp.3-13.

¹⁵¹ Ubicados en el viejo *han* de Sátsuma, en el extremo sudoccidental de Japón.

del total de 4.4 millones de yenes de ingresos de la compañía en 1877.¹⁵² Además, Mitsubishi obtuvo del gobierno un préstamo por U.S.\$800,000 dólares para comprar siete embarcaciones de vapor y otras más pequeñas, para cubrir algunas de las principales rutas que habían sido suspendidas por la guerra.¹⁵³

La participación de Mitsubishi en la rebelión de Sátsuma tuvo un significado especial, ya que previamente, no sólo había cumplido con los objetivos nacionales de romper la dependencia del transporte comercial de las compañías extranjeras, sino que en esta ocasión Mitsubishi había participado al lado del gobierno en un enfrentamiento militar interno aunque como se mencionó, el gobierno tuvo que pagar generosamente sus servicios.¹⁵⁴

Con el triunfo sobre la Rebelión de Sátsuma el gobierno Meiji había logrado otro de los objetivos de *fukoku kyouhei*. La estabilidad interna era esencial para poder negociar los Tratados Desiguales con las potencias extranjeras y para llevar a cabo las reformas económicas y sociales que se estaban emprendiendo. Este triunfo también fue la primera y más importante prueba de la superioridad del nuevo ejército sobre la vieja casta militar de los *samurai*. La nueva estabilidad política interna permitió crear un sistema de policía nacional que relevó al ejército de la función primordial de mantener la paz y el orden interno y

152 William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, p.106.

153 Este préstamo fue aprobado el 4 de junio de 1877. (*ibid.*, p.104).

154 El hecho es relevante ya que Iwasaki Yataro provenía también de una familia *samurai* y tenía amplias conexiones con los *samurai* de aquella importante región de Japón.

posteriormente permitió al gobierno reedificar los intereses de su seguridad nacional desde una perspectiva internacional.

Hasta la supresión de la rebelión de Sátsuma, el concepto de la defensa nacional tenía el sentido de consolidar la estabilidad del nuevo sistema para demostrar a las potencias occidentales que Japón tenía un gobierno efectivo. Sin embargo, una vez logrados estos objetivos, pareciera que este axioma fue suplantado por los “requerimientos de la defensa nacional de un imperio”.¹⁵⁵ En efecto, la seguridad nacional de Japón se vio cada vez más amenazada por la rápida expansión de las potencias occidentales por el control del comercio en el continente asiático, principalmente en China.¹⁵⁶ La amenaza a la seguridad nacional de Japón ya no se veía desde la perspectiva de mantener la independencia y la soberanía nacional como hasta entonces, sino por una visión mercantilista a mediano y largo plazo, para que Japón también pudiera participar de los beneficios en la competencia colonial en el Continente Asiático.

Los líderes del gobierno japonés estaban conscientes de que los recursos naturales del país eran muy limitados, y que de proseguir el camino de la industrialización, Japón necesitaría forzosamente de recursos naturales, así como

¹⁵⁵ James B. Crowley, “Japan’s Military Foreign Policies, p. 14, cit. por James William Morley, *Japan’s Foreign Policy 1868-1941: a Research Guide*, New York, Columbia University Press, 1974.

¹⁵⁶ Por ejemplo, Gran Bretaña dominaba la región del Yangtze, Francia en Kwangsi y Rusia en Manchuria y Mongolia.

de mercados para su distribución. Si este dominio Occidental sobre los mercados asiáticos se consolidaba, Japón quedaría excluida.

Aunque no es el propósito de esta tesis abarcar el período de expansión imperial de Japón, sí cabe destacar que fueron este tipo de factores externos y las circunstancias internacionales que imperaban en ese momento, los que impulsaron la decisión del gobierno japonés a desarrollar su ejército y los sectores naval y de la marina mercante.

3.6 Nuevas prioridades

Hasta este momento, Japón se había preparado para enfrentar la amenaza comercial externa y evitar el desmembramiento de su economía nacional. El mercado de las principales rutas comerciales marítimas nacionales y de algunas rutas internacionales se habían recuperado de los extranjeros; el gobierno Meiji también había logrado asegurar la paz y el control político interno después de la rebelión de Sátsuma.

Durante los primeros quince años del gobierno Meiji, el Estado se había concentrado en atender los asuntos internos del país y trató de no involucrarse en problemas de índole internacional. Sin embargo, una vez pasadas las primeras amenazas y al haber realizado las principales transformaciones estructurales, económicas y políticas, los dirigentes desviaron su atención a los asuntos de

índole internacional desde una nueva perspectiva. En consecuencia, el gobierno inició una serie de transformaciones que incluyeron el reordenamiento industrial y la redefinición en las prioridades de los objetivos nacionales entorno a *fukoku kyouhei*.

3.7 Las reformas económicas de Matsukata

El continuo déficit en la balanza comercial, las indemnizaciones a la clase *samurai*, las inversiones para fomentar el desarrollo industrial y comercial y el financiamiento para controlar la rebelión de Sátsuma, entre otros, provocaron una crisis financiera en Japón. Matsukata Masayoshi, Ministro de Finanzas desde 1880, inició una serie de ajustes económicos que se conocen como las “reformas de Matsukata”, las cuales no sólo repercutieron en la economía, sino que también modificaron el aparato gubernamental y tuvieron importantes consecuencias en las políticas industriales de Japón.

En el ámbito económico las reformas de Matsukata consistieron básicamente en una política deflacionaria que pretendía reducir el poder de compra de la población para disminuir las importaciones y de esta forma frenar la fuga de capitales. Otro aspecto de esta política fue la venta al sector privado de un considerable número de industrias paraestatales que estaban, hasta entonces,

bajo la jurisdicción de Kobusho (Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas). Esta medida ayudó al gobierno a ordenar sus finanzas, ya que la mayoría de estas empresas estaban operando con déficit, pero lo más importante fue que, con la venta de estas paraestatales el gobierno dejó de incursionar en la creación y el control directos de la industria y se convirtió en el promotor del capitalismo impulsando a los particulares. La venta de las industrias paraestatales a un precio muy por debajo del costo real propició la consolidación de grandes emporios comerciales e industriales privados que se conocieron como *zaibatsu*.

Cuadro 5

Las empresas del gobierno y sus compradores				
Empresa	Año de venta	Inversión del gobierno	Precio de compra	Comprador
Fab. de cemento Fukugawa	1884	169,631	61,700	Asano Soichiro
Mina kosaka	1884	547,476	273,000	Kuhara Shozaburo
Fab. de vidrio de Shinagawa	1885	189,631	80,000	Nishimura Katsuzo
Mina Ani	1885	1,606,271	337,000	Furukawa Ichibe
Fab. de Hilados algodón Sakai	1878	-----	25,000	Hamazaki
Mina Okuzu	1879	149,546	27,131	Okuda Hamba
Molino de seda Tomioka	-----	-----	-----	Mitsui
Ladrillera Fukugawa	1884	93,276	83,862	Asano Soichiro
Mina de carbón Takashima	1874	-----	550,000	Goto Shojiro
Mina Annai	1884	675,093	75,000	Furukawa Ichibe
Mina Nakaosaka	1884	73,803	25,000	Sakamoto Yahachi
Mina Aburato	1884	48,608	27,943	-----
Astillero de Nagasaki	1884	628,767	459,000	Iwasaki Yataro

Fuente: Thomas Smith. *op. cit.*, (véase tabla XIX)

3.8 La creación de Noshomusho (Ministerio de Agricultura y Comercio)

Las nuevas circunstancias del país condujeron también a realizar cambios significativos en la estructura gubernamental durante esos años. En abril de 1881 se creó Noshomusho o Ministerio de Agricultura y Comercio para impulsar la privatización y el desarrollo de las industrias. Se pretendía transformar la relación entre el Estado y los particulares por medio de la venta de las paraestatales e impulsar el desarrollo del sector privado.

En el ámbito comercial, las políticas generales de sustitución de importaciones y promoción de exportaciones continuaron. En 1884, el Ministerio de Agricultura y Comercio elaboró un estudio sobre las políticas de promoción de las industrias, *Kogyo Iken* u Opinión Acerca de la Industrialización, en la que se recomendó impulsar el desarrollo de la agricultura y de la industria ligera. Esta decisión fue una reafirmación de las políticas que se habían venido siguiendo desde la creación de Naimusho o Ministerio del Interior en la década de 1870. Sin embargo, y como se tratará más adelante, el desarrollo del sector naviero siguió siendo uno de los más importantes para el gobierno y para la seguridad nacional de Japón.

En lo que respecta a la política exterior, desde la creación del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas, Japón se había concentrado en la consecución de

fukoku¹⁵⁷. Sin embargo, a partir de la década de 1880 se procuró enfatizar kyouhei y, en consecuencia, el desarrollo industrial a partir de entonces iría más en conjunción con el fortalecimiento militar de país.¹⁵⁸

Hasta 1883, el sector naval contaba con una capacidad de 28 mil toneladas y 5 mil marinos; en 1891 poseía 58 mil toneladas y 11 mil marinos; es decir, más del doble en menos de una década. A su vez, el presupuesto destinado al sector naval entre 1881 y 1885 fue de 3 millones de yenes anuales, el cual se duplicó a partir de 1886 y en 1888 llegó a ser de 10 millones.¹⁵⁹

Las Reformas de Matsukata no sólo fueron dirigidas a modernizar el sistema financiero japonés, sino que tuvieron repercusiones importantes en el desarrollo del sector militar. Había dos prioridades en las políticas de Matsukata: el primero era reducir el circulante y buscar cómo frenar la inflación; el segundo, consistía en aumentar el presupuesto del sector militar, sin disminuir el de otros.¹⁶⁰

157 Esto no implica que se haya descuidado la parte de Kyouhei; enriquecer al país y fortalecer su sector militar eran objetivos mutuamente incluyentes y se trató de lograr ambos a la vez. Sin embargo, y como ya se ha visto, el gobierno favorecía el logro de uno u otro en forma intermitente. (Yoshimasa Muroyama, Kindai Nihon no Gunzy to Zaisei, [El sector militar y las políticas financieras del Japón Moderno], Tokio, Tokyo Daigaku Shuppan Kai, 1984, p.97).

158 Un estudio de la militarización de Japón en: E.E.N. Causton, Militarism and Foreign Policy in Japan, London, George Allen & Unwin, 1936; Eleanor D. Westney, "The Military", en Jansen, Marius B. y Gilbert Rozman ed., Princeton, Princeton University Press, 1986.

159 Muroyama, Yoshimasa, Kindai Nihon no Gunzy to Zaisei, [El sector militar y las políticas financieras del Japón moderno], Tokio, Tokyo Daigaku Shuppan Kai, 1984, p.97.

160 Ibid., pp.97-98.

Para lograr estos objetivos se autorizó incrementar los impuestos indirectos para que fueran canalizados al sector militar y de esta forma no afectar el presupuesto de otros sectores. Asimismo, en 1887, el gobierno acudió a la emisión de bonos públicos para destinar más recursos al sector naval.¹⁶¹

Cuadro 6

Embarcaciones de la Naval Japonesa			
	Importaciones	Construidos en astilleros de la marina	Construidos en astilleros particulares
1868-83	13	9	-----
1884-1903	81	38	1
1904-21	11	85	54
1922-28	4	11	40

No incluye submarinos, embarcaciones de transporte ni pequeñas embarcaciones. Fuente: Zosen Kayokai 1973. cit. por Fukasaku Yukiko, p.33.

3.8.1 La reordenación de la planta industrial: civil y militar

De la misma forma en que la estructura del aparato gubernamental se ajustó para satisfacer las nuevas circunstancias nacionales, la organización de la planta industrial también sufrió una reorganización de su producción. Esta división consistió básicamente en separar a la industria civil de la militar.

¹⁶¹ *Ibid.*, p.133.

En japonés se conoce como *Kaigun Kousho* a las instalaciones gubernamentales del sector naval, tales como los astilleros de Yokosuka, Onohama y Kure en los que se realizaban reparaciones y construcciones de navíos de la naval japonesa. A partir de la década de 1880 las funciones de los diversos astilleros del país fueron separadas; unos se especializaron en la reparación y otros a la construcción de navíos.¹⁶² Esta modificación también tuvo la finalidad de separar a las industrias vinculadas con la defensa nacional de las que producían maquinaria pesada e instrumentos agrícolas para el sector civil, poniendo a las primeras bajo el control del Estado y a las segundas, en manos del sector privado. En consecuencia, el astillero de Yokosuka dejó de construir maquinaria civil y se especializó en barcos para la naval, mientras que ya desde 1876, el gobierno había decretado que el astillero de Ishikawajima sería el lugar autorizado para efectuar las reparaciones.

Dentro de este proceso se realizó la venta de las industrias paraestatales al sector privado en la década de 1880, y específicamente la venta del astillero de Nagasaki a Mitsubishi en 1888. De esta forma, mientras el astillero de Yokosuka se concentró a fabricar barcos para el sector naval, Mitsubishi se dedicó a construir embarcaciones para la marina mercante en Nagasaki.

162 *Ibid.*, pp.144-148.

3.8.2 Mitsubishi bajo el Ministerio de Agricultura y Comercio

Inicialmente, el Ministerio de Agricultura y Comercio se formó con la fusión de varios departamentos de diversos ministerios. Del Ministerio del Interior se desprendieron: Kannokyoku (Desarrollo agrícola), Sanrin kyoku (Recursos Forestales), Ekitei kyoku (Patrimonio nacional); del Ministerio de Finanzas: Shomu kyoku (comercio); del Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas: Koumukyoku (Ingeniería). Pero de especial interés para el sector naviero fue la transferencia del Departamento de Correos y Comunicaciones del Ministerio del Interior y del Departamento de Comercio del Ministerio de Finanzas al recientemente creado Noshomusho.

En 1882 se creó Kansen kyoku o departamento de Navíos en el nuevo ministerio, lo cual provocó modificaciones en la administración del sector marítimo del país y sobre todo en la relación entre el gobierno y Mitsubishi.¹⁶³ En el año 18 del Emperador Meiji (1886), Kobusho o Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas fue clausurado y sus departamentos de Kousaku (Construcción de Maquinaria) y Kouzan kyoku (Minería) también pasaron a formar parte del Ministerio de Agricultura y Comercio.

¹⁶³ En 1878 Okubo Toshimichi había sido asesinado y Okuma Shigenobu había renunciado al Ministerio de Finanzas en febrero de 1880, por lo que Mitsubishi perdió así a sus principales aliados dentro del gobierno.

Como se ha visto hasta ahora, durante la década de 1870, Japón pudo hacer frente a las amenazas más apremiantes del monopolio extranjero en el transporte marítimo. Esto se logró creando otro monopolio que tuviera la capacidad de competir frente a las compañías extranjeras y que, a su vez, respondiera a las necesidades estratégicas del Estado japonés.

Dije ya que las rutas monopolizadas por las compañías extranjeras fue pasando poco a poco al poder de Mitsubishi, que en 1878 incluso llegó a controlar las rutas comerciales entre Japón y Corea, China, Islas Loo Choo, Vladivostok, Hokkaido y Hong Kong.

Por otra parte, la participación de Mitsubishi había sido fundamental para el éxito de las misiones en Taiwan y Sátsuma. Sin embargo, esta guerra había puesto de manifiesto la vulnerabilidad del gobierno por su dependencia de los servicios de Mitsubishi, por lo que a partir de entonces, el gobierno replanteó los términos de esta alianza e inició un distanciamiento en la que trataría de corregir los inconvenientes del monopolio de Mitsubishi. Adicionalmente, el apoyo gubernamental a Mitsubishi y los cuantiosos subsidios que destinaba a esta compañía habían provocado serios conflictos con otros grupos industriales y políticos. En consecuencia, las estrategias que habían propiciado la formación de los “monopolios nacionales” como mecanismo que permitiera el fortalecimiento de la industria nacional fueron modificadas y esto afectó especialmente a Mitsubishi.

Los cambios pueden explicarse en parte, debido a que Okubo Toshimichi había sido asesinado en 1878, y Mitsubishi perdió a su principal apoyo y contacto con el gobierno Japonés, y a que Okuma Shigenobu, de quien la compañía recibía los subsidios mientras fue Ministro de Finanzas, dimitió a su cargo en 1882. Además, la administración de la industria naviera había pasado a la jurisdicción del Ministerio de Agricultura y Comercio cuyo ministro era Judo Saigo y el viceministro era Yajiro Shinagawa, quienes se oponían al monopolio de Mitsubishi.

Cuadro 7

Barcos comerciales construidos en Japón		
Año	Número	Toneladas
1870-74	20	346
1875-79	82	2,833
1880-84	147	11,916
1885-89	105	9,062
1890-94	154	16,896
1895-99	249	48,835

Fuente: Banco de Japón, 1966, cit. por Fukasaku, Yukiko, *op. cit.*, p.29.

3.8.3 La Formación del KUK

Varias compañías marítimas particulares habían acudido al gobierno en busca de apoyo financiero y comercial. Tales fueron los casos de empresas como la Hokkaido Unyu Kaisha, Tokyo Fuhansen Kaisha y Etchu Fuhansen Kaisha. Ante estas circunstancias, en vez de brindar apoyo por separado a cada una de estas compañías, se planeó la fusión de las mismas en una gran compañía naviera que a la vez pudiera limitar el monopolio de Mitsubishi. Esta nueva compañía se llamó Kyodo Unyu Kaisha (KUK) o Compañía de Transportes Unidos y fue fundada entre mayo y julio de 1882 con capital del gobierno y del sector privado. Es irónico que los recursos usados para limitar el monopolio de las compañías extranjeras, ahora se usaban contra Mitsubishi.

La creación de la KUK es una visible muestra de la nueva política industrial y naviera del gobierno, producto de las reformas financieras de Matsukata. Políticos como Shibusawa Eichi y Shinagawa Yajiro apoyaban la creación de esta empresa, quienes estaban en contra del monopolio que había alcanzado Mitsubishi.

William Wray dice que la creación de la KUK no debe verse únicamente desde la perspectiva de que algunos círculos políticos y comerciales querían hundir a Mitsubishi, sino que es necesaria una visión más amplia que integre las crecientes necesidades del gobierno: “la mentalidad capitalista de Mitsubishi” había entrado en conflicto con las políticas de desarrollo y de seguridad nacional

del gobierno¹⁶⁴, y a pesar de que éste no tenía intenciones de eliminar a la compañía ni poner a la KUK en su lugar, sí procuró tener control más directo de la industria naviera, corregir las deficiencias de los servicios de Mitsubishi e incrementar las embarcaciones de la flota imperial.¹⁶⁵

No sorprende, por lo tanto que el aspecto militar fuera central en la creación de la KUK. Seis de los diecisiete artículos de la directiva estaban vinculados con el sector naval. Los artículos 1, 3, 5, obligaban a la compañía a proveer las embarcaciones en caso de guerra y en esta ocasión sí se especificaban las condiciones de cobro. El artículo 3 explícitamente establecía que todas las embarcaciones de la KUK pertenecían a la naval japonesa. El artículo 6 obligaba a la KUK a emplear estudiantes de las escuelas mercantiles y navales para ofrecerles adiestramiento. El gobierno asignó como presidente de la compañía al Almirante de la armada Ito Shunkichi y vicepresidente a un capitán, Totake Hideyuki. Este énfasis en la naval es parte de la redefinición de los programas de defensa nacional que durante la década de 1870 se habían concentrado en mantener la seguridad y la estabilidad internas, pero que a partir de la década de 1880 se orientó a fortalecer la nación desde la perspectiva internacional¹⁶⁶.

164 William D. Wray, Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, p.151.

165 Ibid., p.166.

166 Véase: Morinosuke, Kajima, The Emergence of Japan as a World Power, 1895-1925, Tokio, Charles E. Tuttle.

3.8.4 La competencia entre Mitsubishi y KUK

Tres años de feroz competencia hubo entre Mitsubishi y la KUK antes de su disolución y fusión en una nueva empresa naviera llamada Nippon Yusen Kaisha (NYK) o Compañía Naviera Postal de Japón.

El intento por terminar con el monopolio marítimo de Mitsubishi terminó siendo un fracaso que afectó seriamente la estabilidad de la industria y amenazó la independencia que se estaba tratando de lograr en el sector naviero. La lección había sido aprendida; la nueva empresa que se formó de la unión de las dos trató de combinar las ventajas de la KUK y de Mitsubishi, y evitar los errores que se habían cometido.

La directiva de la nueva compañía establecía que la NYK era una compañía dedicada únicamente al transporte marítimo y establecía la prohibición de abarcar otras actividades. Se establecieron tarifas en caso de que las embarcaciones fueran utilizadas en el transporte militar y, a diferencia de lo que ocurrió con la KUK, las embarcaciones de la nueva empresa no estarían supeditadas a la fuerza naval japonesa. Si embargo, durante los primeros quince años, el gobierno sería quien asignaría al presidente y vicepresidente de la compañía, y a cambio garantizaría el reparto de utilidades durante este período.

La NYK fue una de las primeras compañías que se denominaron *kokusaku kaisha* o “compañías de política nacional”. Su fundación sentó precedentes para

crear otras a finales del período Meiji, como la famosa compañía Ferroviaria del Sur de Manchuria (South Manchurian Railway Company) y de Nissan. Este tipo de compañías se fundaron con fines estratégicos, tenían participación de capital gubernamental, se garantizaba la repartición de utilidades a los accionistas privados, el gobierno tenía la facultad de asignar a sus directivos, y en términos generales, era el gobierno el que establecía o fundaba a la compañía, con la participación de capitales privados.

Oficialmente la NYK inició operaciones en octubre de 1885 con un capital de 11 millones de yenes divididos en 220 mil acciones; de éstas 100 mil fueron de la familia Iwasaki. El gobierno poseía 52 mil acciones y los antiguos socios de la KUK 68 mil en total. Esto convertía a la familia Iwasaki en la principal accionista de la nueva compañía.¹⁶⁷

A pesar de que la Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha se había fusionado en la NYK, y que la familia Iwasaki era la principal accionista de la nueva compañía naviera, Mitsubishi paulatinamente fue abandonando la NYK. Mitsubishi vendió su parte de las acciones de la NYK e invirtió este capital en el sector minero y sobre todo, en la construcción de navíos en el astillero de Nagasaki, lo cual le permitió diversificarse y consolidarse en otras ramas industriales.

¹⁶⁷ Hidemasa Morikawa, *op. cit.*, p.24.

Cuadro 8

Índice de ganancias de las empresas de Mitsubishi, 1883-1885 (Índice = 100)			
	1883	1884	1885
Trans.marítimo	-----	-----	-----
Subunidades	13.3	23.5	12.1
Mina Takashima	54.6	87.0	91.6
Mina de cobre de Yoshioka	0.3	0.1	8.1
Astillero Nagasaki	-----	8.3	9.3
Subsidios del gobierno	40.3	55.3	36.7

Fuente: Hatade, Mitsubishi, pp. 28-29 cit. por Wray, William, *op. cit.* P.189.

Para 1884, Mitsubishi era la compañía privada que poseía el astillero más grande de Japón -- posición que conservó durante casi medio siglo-- y era el segundo después del astillero gubernamental de Yokosuka, donde se construían las embarcaciones para la armada.¹⁶⁸ Si bien, en un principio, el astillero de Nagasaki se concentró más en reparaciones y en construir embarcaciones menores, la acumulación de experiencia y tecnología pronto permitió que se pudieran construir barcos de mayor calado y velocidad.¹⁶⁹

¹⁶⁸ Yukiko Fukasaku, *op. cit.*, p.36

¹⁶⁹ Sobre políticas de transferencia y adquisición de tecnologías al astillero de Nagasaki, véase Fukasaku, Yukiko, *op. cit.*

Cuadro 9

Embarcaciones Construidas en Nagasaki				
	Embarcaciones comerciales de más de 100 Tn		Embarcaciones navales	
	Número	Toneladas netas	Número	Toneladas (Dt)
1883-89	2	406	-----	-----
1890-94	4	2,184	-----	-----
1895-99	10	21,073	2	164
1900-4	23	54,473	1	120
1905-9	19	94,234	6	3,255
1910-14	18	185,124	7	62,657

Fuente: Nishinippon Jugokyo Kabushiki Kaisha 1951, cit. por Fukasaku, Yukiko, *op. cit.*, p.38.

Una característica de la marina mercante japonesa de finales del siglo pasado era que, si bien el número de embarcaciones no aumentó considerablemente, la flota se modernizó rápidamente y acrecentó la capacidad y velocidad de las embarcaciones.

Para la década de 1880 la marina mercante de Japón había podido recuperar gran parte del transporte comercial interportuario del país y a pesar de que seguía dependiendo de compañías extranjeras para cruzar el océano Pacífico, no tardó en iniciar rutas entre Japón y los países asiáticos, hasta llegar a la India y finalmente a los continentes Europeo y Americano. A partir de la década de

1880 la marina mercante japonesa llegó a ubicarse dentro de las siete más importantes del mundo.¹⁷⁰

Cuadro 10

Marina Mercante de Siete Países								
AÑOS	Inglaterra		Francia		Rusia		Alemania	
	Cap.	Número	Cap.	Número	Cap.	Número	Cap.	Número
...1880	177,605	29	66,583	9	68,948	23	55,557	8
1881-90	337,133	90	182,419	41	103,819	24	37,466	16
1891-1900	836,201	125	352,611	57	287,633	43	224,142	44

Años	USA		Italia		Japón	
	*Cap.	Número	Cap.	Número	Cap.	Número
...1880	19,665	9	64,886	9	26,849	10
1881-90	65,496	20	112,259	21	40,849	25
1891-1900	195,320	41	80,082	23	173,475	22

Fuente: Tomozo Masuda, *Gunkan Shosetsu*, Hakubunkan, 1905, cit. por Muroyama, Yoshitada, *op. cit.*, pp.320-321.

*Capacidad o Haisuiryo: capacidad de desplazamiento.

Hacia finales del siglo XIX, Japón llegó a contar con dos grandes empresas navieras: la NYK, y Mitsubishi, que construiría un número significativo de las embarcaciones que llegó a poseer el país. Con esto, Japón inició una nueva etapa

¹⁷⁰ A finales de la década de 1880 la NYK se había convertido en la tercera compañía naviera de buques de vapor del mundo. Para 1900 la NYK llegó a ocupar el quinto lugar internacional en capital y el séptimo en tonelaje. En Matsukata ke monjo, Kotsu, v.61, núm.32, p.18. cit. por William D. Wray, *op. cit.*, pp.279-280. Véase también: Mitsubishi Economic Research Bureau, *Japanese Trade and Industry Present and Future*, Tokio, Macmillan, 1936.

de la historia naviera, que pasó de una ardua lucha por defender sus derechos mercantiles, por otro de expansión y consolidación comercial. La NYK y el astillero de Mitsubishi en Nagasaki siguen siendo las principales empresas en la rama en Japón y unas de las principales del mundo.

CONCLUSIONES

La capacidad de introducir a su cultura elementos provenientes del exterior no es característica particular de Japón que se remita a los períodos que abarca esta tesis, y mucho menos a la idea generalizada de que esta nación asiática “se modernizó” como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. Desde tiempos remotos, los japoneses han podido y han sabido introducir a su cultura elementos extranjeros que enriquecieron su ya rica identidad nacional. En su momento, los japoneses lograron fusionar a su cultura las filosofías budista y confuciana provenientes del continente asiático, por lo que no debe sorprender la capacidad de adquirir nuevas tecnologías y formas de organización económica y social a partir del siglo XIX. Sin embargo, los japoneses también supieron rechazar influencias no deseadas y expulsaron y trataron de erradicar aquellos elementos que creyeron que amenazaban su seguridad y su convivencia nacional. Este fue el caso de la expulsión y ejecución de misioneros cristianos y la consecuente política de seclusión que inició a partir de 1638.

Hasta la llegada del comodoro Perry en 1853, los más de dos siglos de aislamiento de Japón sirvieron para consolidar un régimen que logró unificar a la nación bajo un sistema político y social. La relativa paz del período Edo propició además, el desarrollo y la maduración de una cultura de gran refinamiento y sofisticación.

A pesar de la rigidez, y en ocasiones la crueldad con que se impusieron las políticas de seclusión, el gobierno de los Tokugawa dejó abierta una ventana en la Isla de Dëshima en el *han* de Sátsuma, en donde se consintió el comercio con Holanda. Este comercio permitió a Japón mantener algún contacto con el resto del mundo y estudiar los avances científicos y tecnológicos de Occidente que denominaron *Rangaku* o “estudios de Holanda”, por medio de los cuales, Japón introdujo nuevamente a su cultura elementos del exterior en su provecho; en este caso conocimientos relacionados con medicina, ingeniería, astronomía, química, industria pesada y navegación.

La presencia de embarcaciones extranjeras en mares japoneses representaba una amenaza para su seguridad. Ya desde el período Edo, se desarrollaron industrias de carácter estratégico, principalmente en los *Han* del sur, con el fin de proteger los puertos de las embarcaciones intrusas. La acumulación de conocimientos, experiencias e infraestructura que se creó durante este período fueron importantes para que se pueda comprender el vertiginoso arranque de la industrialización en Japón a partir de la restauración Meiji.

Japón supo tomar ventaja de su condición de ser una nación menos desarrollada y pudo aprovechar lo que otras naciones habían logrado desarrollar como producto de su evolución histórica particular. La adquisición de las tecnologías y de los conocimientos por medio de los “estudios de Holanda” primero, y del resto de las naciones industriales de Occidente de mediados del

siglo XIX después, demuestran que las teorías de Alexander Gershenkron sobre las naciones que iniciaron su industrialización tardíamente pueden ser aplicadas para el estudio del inicio de la industrialización de Japón.

La apertura comercial de Japón debe verse desde una perspectiva internacional, como consecuencia de la expansión de las potencias coloniales y mercantilistas occidentales. El surgimiento de Estados Unidos como una potencia con nuevos intereses en el Pacífico es fundamental para entender que fue precisamente Estados Unidos el que envió un escuadrón de buques militares para forzar esa apertura que obligó a los líderes japoneses a replantear las estrategias de su seguridad desde una perspectiva internacional. La amenaza externa puso de manifiesto la incapacidad del gobierno Tokugawa de defender a la nación ya que las políticas de seguridad que se habían aplicado en la autarquía ya no fueron capaces de defender al país de la amenaza exterior.

La colonización de India, primero, la Guerra del Opio con China, después, y el impresionante despliegue de los barcos de vapor y el armamento occidental frente a las costas, ahora en Japón, confirmaron los presagios del peligro que representaba Occidente. La sociedad y la economía japonesa tuvieron que enfrentar repentinamente la competencia desleal de la tecnología, los

armamentos y las máquinas de vapor de Occidente cuando les impusieron los “Tratados Desiguales”.¹⁷¹

El gobierno japonés decidió que, para enfrentar la amenaza, tendría que utilizar la misma tecnología de los occidentales y de esta forma, sobre todo en un principio, pensaron que con la combinación de la “tecnología occidental y el espíritu japonés” pronto podrían superar el poder de sus adversarios. Sin embargo, los dirigentes japoneses también se percataron que por medio de introducir únicamente la tecnología no iban a resolver sus problemas, sino que también debían transformar su economía, su sistema legal y social, si es que Japón quería lograr negociar la anulación de los “Tratados Desiguales”.

A partir de la restauración Meiji se inició la institucionalización de un proceso de adquisición de tecnologías, de fortalecimiento de la defensa y una profunda transformación social, con el fin de preservar la soberanía y recuperar la independencia económica y comercial del país. Estos objetivos fueron resumidos en lemas o dichos y el más importante fue *fukoku kyouhei* o “país rico y ejército poderoso”. Este lema fue el bastión de las transformaciones y las aspiraciones del nuevo proyecto nacional a partir de 1868.

Dentro del proceso de industrialización y de la seguridad nacional de Japón, el sector naviero fue fundamental en una nación de islas montañosas y

¹⁷¹ Véase también Ian Inkster, “Prometheus Bound: Technology and Industrialization in Japan, China and India Prior to 1914, a Political Economy Approach”, *Annals of Science*, 45(1988), pp.399-426.

climas extremos, en donde el único transporte seguro y eficiente era el marítimo. Por eso, ante la llegada de Perry y la consecuente firma de los “Tratados Desiguales”, el gobierno Tokugawa eliminó la ancestral prohibición de construir embarcaciones y se impulsó el desarrollo de un sector marítimo nacional con toda prisa.

Durante el período Meiji el sector marítimo debió y pudo cumplir con dos objetivos principales: 1) limitar el monopolio extranjero y recuperar para las compañías japonesas el transporte marítimo interportuario; 2) tener a la disposición del nuevo gobierno imperial las embarcaciones existentes como un elemento de poder, tanto para el exterior, como fue el caso de la misión a Taiwan, cuanto para el sometimiento de rebeliones al interior, que amenazaban la estabilidad nacional como fue el caso de la rebelión de Sátsuma”.

La creación de monopolios nacionales resultó efectiva para enfrentar la competencia extranjera. Esto se logró uniendo a varias compañías pequeñas en otras más grandes, y por los subsidios que el gobierno ofreció como parte de su programa de desarrollo industrial. En el sector marítimo, los subsidios también fueron un mecanismo para inducir el desarrollo conforme a los intereses u objetivos estratégicos del Estado. Pero el impulso más importante se logró cuando el gobierno se percató de las inconveniencias de crear y administrar empresas paraestatales y así cedió la administración de estas a los empresarios más capaces y con mayor experiencia en el ramo, como fue el caso de Iwasaki Yataro y

la empresa Mitsubishi. A partir de entonces el Estado estableció una alianza estratégica con el sector privado en la que ambos 'socios' se beneficiaron.

La naviera estuvo vinculada al desarrollo de otras industrias como la minera, de maquinaria y metalúrgica, que también sirvieron como base para el desarrollo de la industria militar del país. El desarrollo del sector marítimo también se debió a que las instituciones del Estado se transformaron y se adecuaron continuamente a las necesidades del sector industrial y a que hubo coordinación entre las políticas industriales. La creación de departamentos directamente encargados del desarrollo y del control del sector marítimo en los ministerios de Ingeniería y Obras Públicas y de Agricultura y Comercio, así como en el de Economía y del Interior, reflejan la importancia de ese sector y su relación con las políticas de industrialización y de seguridad.

Sin embargo, el sector naviero tuvo un trato preferencial y en ocasiones las políticas generales que se aplicaron a otros sectores no fueron implementadas en el naviero. Por ejemplo, a principios de la década de 1870, mientras el ministerio de Ingeniería y Obras Públicas invirtió en la creación y administración de nuevas empresas en todo el país, el gobierno concedió la autonomía administrativa a la compañía naviera YJK. También, mientras que por un lado el gobierno vendió al sector privado un considerable número de empresas paraestatales y "permitió la consolidación de los *zaibatsu*, por otro lado,

incrementó el control sobre las compañías navieras, e inclusive fundó la compañía naviera KUK.

Otra característica del período analizado es que en ciertos momentos el gobierno fue más un gestor y en otros más un regulador del sector naviero. Un ejemplo de lo primero es cuando el gobierno apoyó abiertamente a Mitsubishi, después de la expedición a Taiwan. Este apoyo es congruente con las necesidades de ese momento y de consolidar una compañía nacional que pudiera enfrentar la competencia exterior. Sin embargo, la Tercer Directiva de Mitsubishi refleja más el interés gubernamental por ejercer mayor control sobre el sector naviero.

Para la década de 1880 los objetivos de *fukoku kyouhei* habían presentado sorprendentes resultados en sus dos aspectos principales: el referente al económico y el militar. Japón pretendió obtener el nivel de desarrollo que las potencias europeas habían logrado en por lo menos dos siglos y no sólo logró evitar que su nación fuera invadida y convertirse en otra colonia de Occidente en Asia, sino que además, en tan sólo unas décadas, pudo transformar a una sociedad y a su economía feudal por otra capitalista capaz de competir con las naciones más desarrolladas y modernas de la época, a pesar de las desventajas y la vulnerabilidad que representaban los “Tratados Desiguales”.

Independientemente de los vínculos personales que pudieran haber existido entre Iwasaki Yataro y los políticos más influyentes de la época, lo relevante es que una generación de jóvenes *ex-samurai* fuera capaz de proyectar

en las instituciones un proyecto de nación que trascendió sus vidas y que de alguna forma aún persiste hasta nuestros días. Japón sentó las bases del éxito de ser un "país rico" (*fukoku*), por medio de la recuperación de los mercados nacionales que estaban en manos de las compañías extranjeras y por el desarrollo de industrias que fueron capaces de competir con los productos extranjeros, tanto en el mercado nacional primero, como en el mercado internacional después.

De no contar con una sola embarcación que pudiera enfrentar la amenaza de Perry en 1853, el país pudo adquirir la tecnología y los conocimientos para operar una industria naviera nacional la cual también sirvió de base para la expansión imperial en las décadas subsiguientes.¹⁷² En tan sólo tres décadas Japón logró los principales objetivos nacionales que surgieron a partir de la repentina y traumática apertura del país a las potencias capitalistas de Occidente. Y aunque la revisión de los "Tratados Desiguales" no se pudo efectuar sino hasta 1899, para la década de 1880 se habían sentado las principales y más importantes transformaciones estructurales que permitieron el despegue de Japón como una nación capitalista y moderna, y el sector naviero desempeñó un papel fundamental en todo este proceso.

¹⁷² Para finales del siglo XIX, Japón se había convertido en una potencia imperialista que no sólo había derrotado a las fuerzas militares del imperio chino, sino que también se había apoderado de una parte considerable de los mercados del Este Asiático. Japón fue el primer país asiático que a principios del siglo XX se enfrentó militarmente a una potencia Occidental y ganó la guerra. Ante la sorpresa del mundo entero Japón había derrotado a las fuerzas del Zar en la guerra ruso - japonesa de 1905.

Chalmers Johnson dice que el actual Ministerio de Comercio e Industria Internacional, mejor conocido por sus siglas en inglés MITI, fue la institución gubernamental que condujo y produjo el “milagro japonés” de la segunda posguerra y que este milagro sólo ocurrió después de la Segunda Guerra Mundial.

Si bien, el MITI fue un elemento muy importante en la recuperación económica de Japón de la posguerra y en el logro de lo que este autor denomina el “milagro japonés”, es también la culminación de las experiencias acumuladas de otros ministerios que le precedieron desde el período Meiji. El Ministerio de Ingeniería y Obras Públicas y el de Agricultura y Comercio son los antecesores del actual MITI, y por ello, es importante conocer los acontecimientos y las políticas del desarrollo de Japón desde su comienzo para comprender las bases y los fundamentos del Japón actual.

Si es que en realidad existió algún “milagro japonés” este ocurrió durante el período que abarca esta tesis y consistió en que el gobierno pudo transformar a una sociedad feudal atrasada, por otra moderna, industrial y capitalista, y en que Japón fue la única nación asiática, que habiendo sido víctima del expansionismo colonial durante el siglo XIX, evitó ser colonizada y que alcanzó un nivel de desarrollo industrial muy considerable en un período de tiempo relativamente corto. Es un hecho digno de respeto y asombro que una nación que no contaba con una sólo embarcación de vapor en 1853 llegara a formar parte de los siete países con una de las flotas más importantes del mundo. Es en el logro de estas

transformaciones y ante la capacidad de abrirse un espacio entre la familia de las naciones desarrolladas del mundo que radica verdaderamente el “milagro japonés”.

APÉNDICE 1

División política de Japón: Nombre de los Han por región, existentes en el año 2 del Emperador Meiji (1869)

A (Kyushu)

1. Buzen
2. Bungo
3. Chikuzen
4. Chikugo
5. Hizen
6. Higo
7. Hyuga
8. Osumi
9. Satsuma
10. Tsushima
11. Iki
12. Ryukyu

B (Shikoku)

1. Sanuki
2. Awa
3. Tosa
4. Iyo

C (Nishi Nihon)

1. Nagato
2. Suou
3. Aki
4. Bizen
5. Bitchu
6. Bingo
7. Iwami
8. Izumo
9. Houki
10. Inaba

11. Mimasaka

12. Tajima

13. Harima

15. Tango

16. Tanba

17. Setsu

18. Kouchi

19. zumi

20. Wakasa

21. Yamashiro

22. Yamato

23. Kii

24. Oumi

25. Iga

26. se

27. Shima

28. Awaji

D (Higashi Nihon)

1. Owari
2. Mikawa
3. Tootoumi
4. Suruga
5. Izu
6. Kai
7. Sagami
8. Musashi
9. Shimousa
10. Kazusa
11. Awa
12. Hitachi
13. Shimotsuke
14. Ueno
15. Shinano
16. Hida

17. Mino

E (Kitanihon)

1. Echizen
2. Kaga
3. Noto
4. Etchu
5. Echigo
6. Sado
7. Uzen
8. Ugo
9. Mutsu
10. Rikuchu
11. Rikuzen
12. Iwashiro

F (Toukaido)

1. Oshima
2. Shiribeshi
3. Iburi
4. Ishikari
5. Hidaka
6. Tokachi
7. Kushiro
8. Nemuro
9. Kitami
10. Teshio
11. Chishima.

El nombre de los dominios o países (*kuni*) no siempre correspondieron al del Han. Los nombres y la cantidad de los Han también cambiaban constantemente. En ocasiones el nombre de la casa reinante o del Daimyo en turno era el que se usaba como nombre. Por ejemplo, el dominio de Satsuma y el de Osumi conformaban el Han de Sátsuma y cuando fue gobernado por el daimyo Shimazu, este Han cambio el nombre por el de Han de Shimazu (*Shimazu-han*).

A [九州など]

- ①豊前 ぶぜん
 ②豊後 ぶんご
 ③筑前 ちくぜん
 ④筑後 ちくご
 ⑤肥前 ひぜん
 ⑥肥後 ひご
 ⑦日向 ひゆうが
 ⑧大隅 おおすみ
 ⑨薩摩 さつま
 ⑩対馬 つしま
 ⑪老岐 いき
 ⑫琉球 りゅうきゅう

B [四国]

- ①讃岐 さぬき
 ②阿波 あわ
 ③土佐 とさ
 ④伊予 いよ

C [西日本]

- ①長門 ながと
 ②周防 すおう
 ③安芸 あき
 ④備前 びぜん
 ⑤備中 びっちゅう
 ⑥備後 びんご
 ⑦石見 いわみ
 ⑧出雲 いずも
 ⑨伯耆 ほうき
 ⑩因幡 いなば
 ⑪美作 みまさか
 ⑫但馬 たじま
 ⑬播磨 はりま
 ⑭丹後 たんご
 ⑮丹波 たんば

- ⑯摂津 せつづ
 ⑰河内 こうち
 ⑱和泉 いずみ
 ⑳若狭 わかさ
 21 山城 やましろ
 22 人和 やまと
 23 紀伊 きい
 24 近江 おうみ
 25 伊賀 いが
 26 伊勢 いせ
 27 志摩 しま
 28 淡路 あわじ

D [東日本]

- ①尾張 おわり
 ②三河 みかわ
 ③遠江 とおとうみ
 ④駿河 するが
 ⑤伊豆 いず
 ⑥甲斐 かい
 ⑦相模 さがみ
 ⑧武蔵 むさし
 ⑨下総 しもうさ
 ⑩上総 かずさ
 ⑪安房 あわ
 ⑫常陸 ひたち
 ⑬下野 しもつけ
 ⑭上野 うえの
 ⑮信濃 しなの
 ⑯飛騨 ひだ
 ⑰美濃 みの

E [北日本]

- ①越前 えちぜん
 ②加賀 かが
 ③能登 のと

- ④越中 えっちゅう
 ⑤越後 えちご
 ⑥佐渡 さど
 ⑦羽前 うぜん
 (出羽 でわ)
 ⑧羽後 うご
 ⑨陸奥 むつ
 ⑩陸中 りくちゅう
 ⑪陸前 りくぜん
 ⑫磐城 いわき
 ⑬岩代 いわしろ

F [北海道]

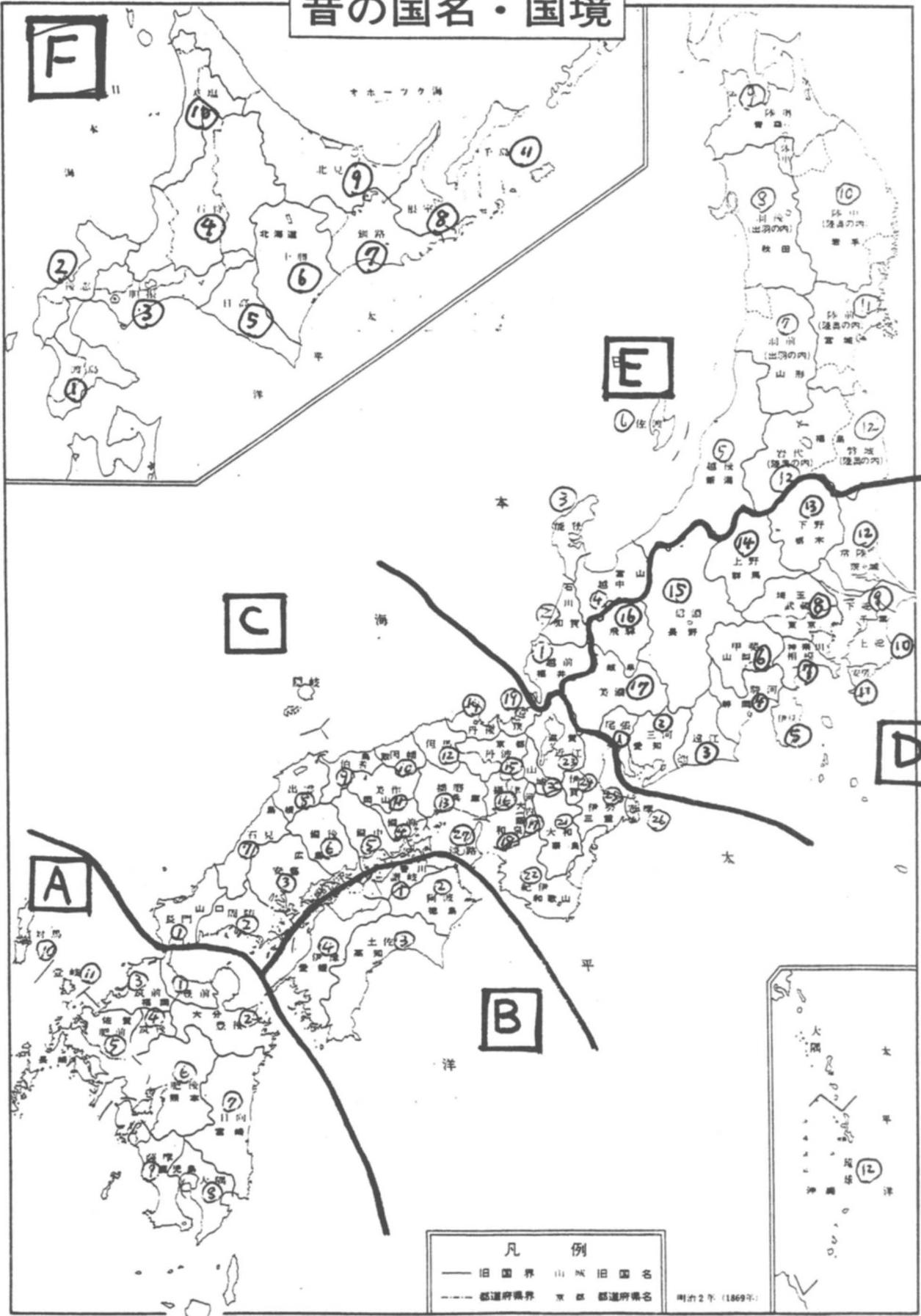
- ①渡島 おしま
 ②後志 しりべし
 ③胆振 いぶり
 ④石狩 いしかり
 ⑤日高 ひだか
 ⑥十勝 とかち
 ⑦釧路 くしろ
 ⑧根室 ねむろ
 ⑨北見 きたみ
 ⑩天塩 てしお
 ⑪千島 ちしま

*国の名は藩の名とおなじではありません。

*また藩の名は、大名の家名で呼ぶばあいと、国の名で呼ぶばあいとがあります。

*たとえば薩摩の国と大隅の国をあわせて「薩摩藩」といいますが、この薩摩藩は、大名の名をとって「島津藩」ともいうのです。

昔の国名・国境

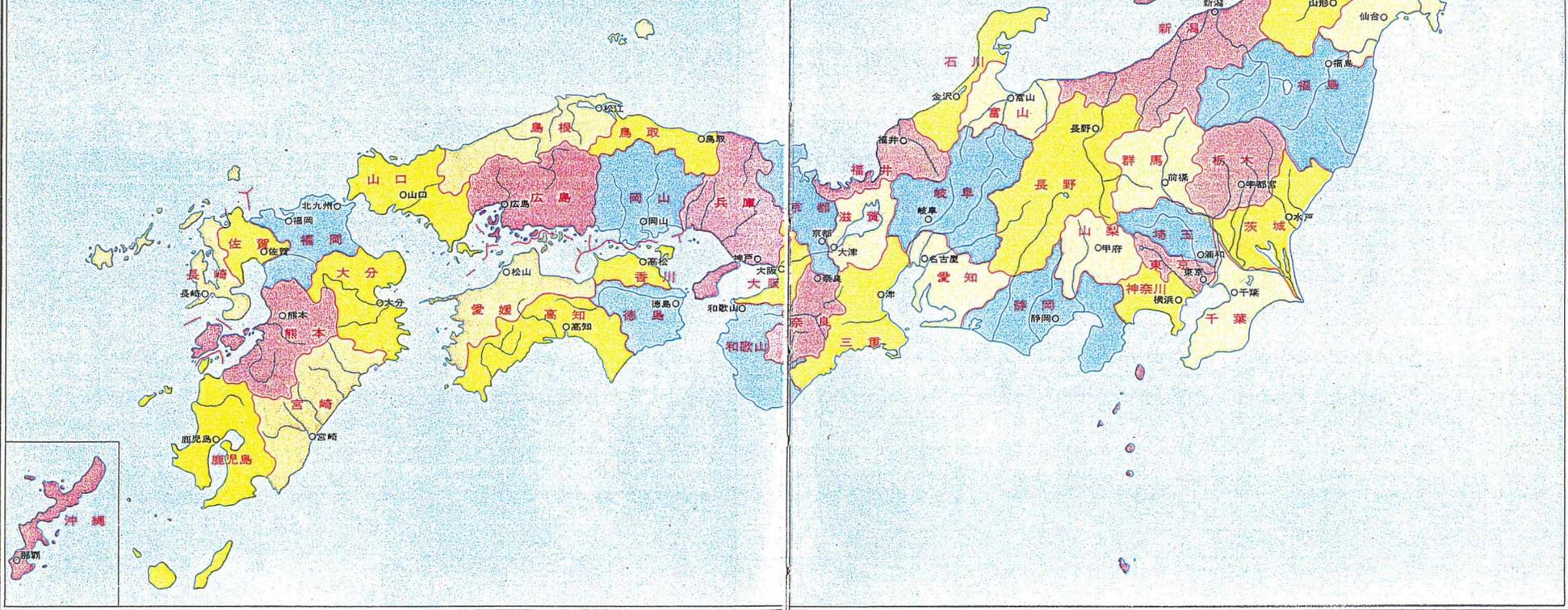
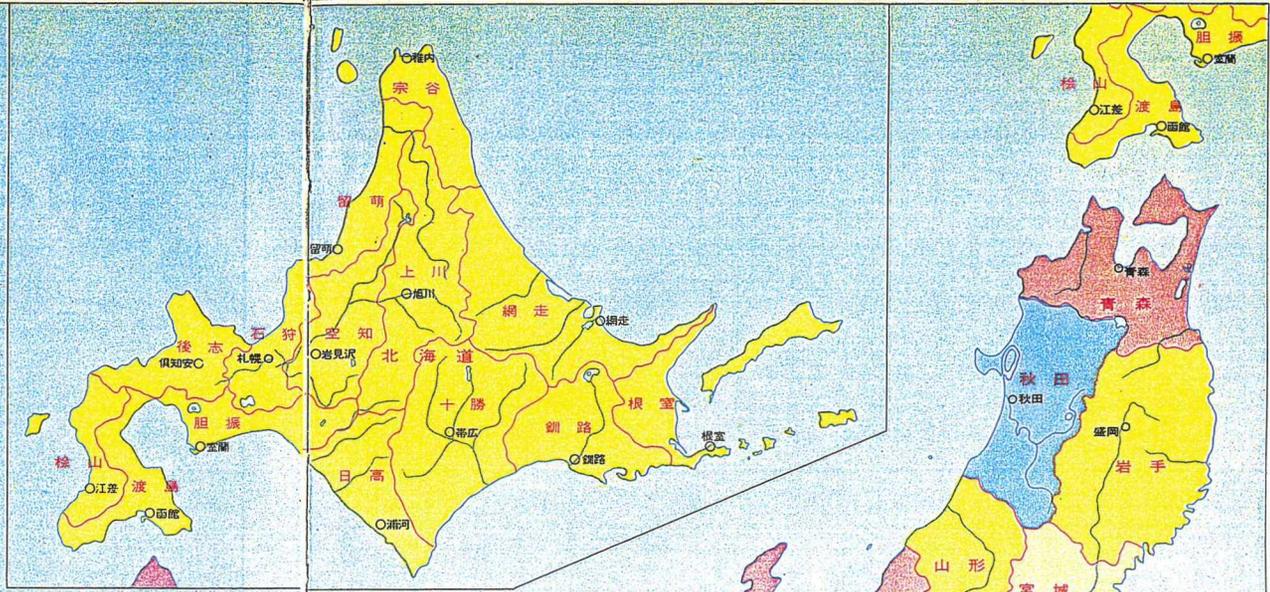


APÉNDICE 2**División política de Japón: Nombre de las prefecturas en la actualidad**

- | | | |
|--------------|---------------|---------------|
| 1. Hokkaido | 17. Ishikawa | 33. Okayama |
| 2. Aomori | 18. Fukui | 34. Hiroshima |
| 3. Iwate | 19. Yamanashi | 35. Yamaguchi |
| 4. Miyagi | 20. Nagano | 36. Tokushima |
| 5. Akita | 21. Gifu | 37. Kagawa |
| 6. Yamagata | 22. Shizuoka | 38. Ehime |
| 7. Fukushima | 23. Aichi | 39. Kochi |
| 8. Ibaraki | 24. Mie | 40. Fukuoka |
| 9. Tochigi | 25. Shiga | 41. Saga |
| 10. Gunma | 26. Kyoto | 42. Miyazaki |
| 11. Saitama | 27. Osaka | 43. Kagoshima |
| 12. Chiba | 28. Hyogo | 44. Nagasaki |
| 13. Tokyo-to | 29. Nara | 45. Kumamoto |
| 14. Kanagawa | 30. Wakayama | 46. Oita |
| 15. Niigata | 31. Tottori | 47. Okinawa |
| 16. Toyama | 32. Shimane | |

日本全図

- | | | |
|---------|---------|---------|
| 1 北海道 | 17 石川県 | 33 岡山県 |
| 2 青森県 | 18 福井県 | 34 山口県 |
| 3 岩手県 | 19 山梨県 | 35 徳島県 |
| 4 宮城県 | 20 長野県 | 36 香川県 |
| 5 秋田県 | 21 岐阜県 | 37 愛媛県 |
| 6 山形県 | 22 静岡県 | 38 高知県 |
| 7 福島県 | 23 愛知県 | 39 福岡県 |
| 8 茨城県 | 24 三重県 | 40 佐賀県 |
| 9 栃木県 | 25 滋賀県 | 41 長崎県 |
| 10 群馬県 | 26 京都府 | 42 熊本県 |
| 11 埼玉県 | 27 大阪府 | 43 大分県 |
| 12 千葉県 | 28 兵庫県 | 44 宮崎県 |
| 13 東京都 | 29 奈良県 | 45 鹿児島県 |
| 14 神奈川県 | 30 和歌山県 | 46 鹿儿岛県 |
| 15 新潟県 | 31 鳥取県 | 47 沖縄県 |
| 16 富山県 | 32 島根県 | |



BIBLIOGRAFÍA

- Abe, Masaki, "Japanese Industrial Policy in Perspective", Law and society Review, 24 (1990), pp. 1071-1088.
- Arthur E. Tiedeman, "Japan's Economic Foreign Policies, 1868-1893", en James W. Morley, Japan's Foreign Policy 1868-1941: A research Guide, New York, Columbia University Press, 1974.
- Bartholomew, J.R. "Catching Up and Hanging On: The Formation of Science in Modern Japan", Annals of Science, 47 (1990), pp. 393-406.
- Beasley, W.G., Japanese Imperialism 1894-1945, Oxford, Clarendon Press, 1987.
- _____, The Meiji Restoration, Stanford, Stanford University Press, 1972.
- _____, Select Documents on Japanese Foreign Policy 1853-1868, London, Oxford University Press, 1955.
- Beckmann, George M., "Political Crises and the Crystallization of Japanese Constitutional Thought, 1871-1881", Pacific Historical Review, 23 (1954), pp. 259-270.
- Bolitho, Harold, "Abe Masahiro and the New Japan", en Mass, Jeffrey P., y William B. Hauser, The Bakufu in Japanese History, Stanford, Stanford University Press, 1985.

Booth, Peter and Ichiro, Korogi, Yankees in the Land of the Gods.

Commodore Perry and the Opening of Japan, New York, Viking
Penguin Press, 1990.

Borton, Hugh, Japan's Modern Century, New York, The Ronald Press Co.

Bratter, Herbert M., "The Role of Subsidies in Japan's Economic
Development", Pacific Affairs, 4 (1931), núm. 5.

Brown, Sidney D., "Kido Takayoshi(1833-1877): Meiji Japan's Cautious
Revolutionary", Pacific Historical Review, 25 (1956), núm.2.

Buzan, Barry, People, States and Fears, Boulder, Lynne Rienner Publishers,
1991.

Causton, E.E.N., Militarism and Foreign Policy in Japan, London, George
Allen & Unwin, 1936.

Cintra, José Thiago, Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo,
México, El Colegio de México, 1991.

Clark, Dan E., "Manifest Destiny and the Pacific", Pacific Historical Review,
1(1932), pp. 1-17..

Cotton, James, "The Limits to Liberalization in Industrializing Asia: Three
Views of the State", Pacific Affairs, 64(1991), pp. 311-327.

Crowley, B. James, "Japan's Military Foreign Policies, p. 14, En Morley,
James William, Japa's Foreing Policy 1868-1941: a Research Guide,
New York, Columbia University Press, 1974.

Edwards Corwin D., "The Dissolution of the Japanese Combines", Pacific Affairs, 19 (1946), núm.3.

Elguea, Javier, "Paradigms and Scientific Revolutions in Development Theories", Development and Change, 16(1985), núm.2.

Emerson Wilds, Harry, Aliens in the East. A New History of Japan`s Foreign Intercourse, Wilmington, Delaware, University of Pensilvania Press, 1973, (1a ed. 1937).

Frank N. Trager, Frank L. Simonie., "An Introduction to the Study of National Security", en, Frank N. Trager, y Philip, S. Kronengerg, National Security and American Society: Theory, Process, and Policy, New York, The University Press of Kansas, 1973.

Fruin, Mark W., The Japanese Enterprise System. Competitive Strategies and Cooperative Structures, New York, Oxford University Press, 1992.

Fujimura Touru y Nishie Kinshiro, Kindai Nihon Keizaishi, [Historia de la economía del Japón moderno], Tokio, Chuo Daigaku Shuppanbu, 1983.

Fujiwara, Norman, The Spirit of Japanese Industry, Tokio, The Hokuseido Press, 1936.

Fukasaku, Yukiko, Technology and Industrial Development in pre-war Japan. Mitsubishi Nagasaki Shipyard 1884-1934., New York, Routledge, 1992.

- Gerschenkron, Alexander, Economic Backwardness in Historical Perspective, Cambridge, Ma., The Belknap Press of Harvard University Press, 1962.
- _____, "Reflection on the Concept of "Prerequisites" of Modern Industrialization", en Kanth, Rajani Ed. Paradigms in Economic Development: Classic Perspectives, Critiques, and Reflections, New York, M.E. Sharpe, 1994.
- Grabowski, Richard, "A Historical Reassessment of Early Japanese Development", Development and Change, 16 (1985), pp. 235-250.
- Gubbins, J.H., C.M.G, et al., The Making of Modern Japan, Delaware, Scholarly Resources, 1973.
- Hall, John A., "Nationalism: Classified and Explained", Daedalus, Journal of the American Academy of Arts and Sciences, 122(1993), pp. 1-27.
- Harootunian, Harry D., "The progress of Japan and the Samurai Class, 1868-1882", Pacific Historical Review, 28 (1959), pp. 255-266.
- Hauser B., William, The Bakufu in Japanese History, Stanford, Stanford Univeristy Press, 1985.
- Honjo Eijiro, Economic Theory and History of Japan in the Tokugawa Period, New York, Russell and Russell, 1965.
- Inkster, Ian, "Prometheus Bound: Technology and Industrialization in Japan, China and India Prior to 1914-- a Political Economy Approach", Annals of Science, 45(1988), pp. 399-426.

_____, "Catching up and Hanging on the Formation of Science in Modern Japan", Annals of Science, 47 (1990), núm.4.

Ishizuka Hiromichi, Nihon Shihonshugi Seiritsu Kenkyu, [Historia del establecimiento del capitalismo japonés], Tokio, Yoshikawa Koubunkan, 1973.

Iwata, Masakazu, Okubo Toshimichi, The Bismark of Japan, Los Angeles, University of California Press, 1964.

Jansen, Marius B., "Tokugawa and Modern Japan", Japan Quarterly, 12(1965), núm.1.

Jo, Moon., "Japanese Traditional Values and Industrialization", International Social Science Review, 62(1987), pp. 3-13.

Johnson, Chalmers, "Introduction: The Idea of Industrial Policy", en Johnson, Chalmers Ed., Industrial Policy Debate, San Francisco, Institute of Contemporary Studies, 1984.

_____, MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925-1975, Stanford, Stanford University Press, 1982.

Kajima, Morinosuke, The Emergence of Japan as a World Power 1895-1925, Tokio, Charles E. Tuttle.

Kawashima, Takeyoshi, "Post-War Democratization in Japan: Law", International Social Science Journal, 13 (1961), pp. 21-34.

Kemble, John Haskell, "The Panama Route to the Pacific Coast, 1848-1869", 7 (1938), pp.1-13.

- Kemp, Tom, Historical Patterns of Industrialization, New York, Longmans, 1978.
- Kikabidze E., "Development of Industrial Technology in Japan", Far Eastern Affairs, núm.1, 1984.
- Kinmonth, Earl H., "Japanese Engineers and American Myth Makers", Pacific Affairs, 64 (1991), núm.3.
- Kitahara, Michio, "The Rise of Four Mottoes in Japan", Journal of Asian History, 20(1986), pp. 54-64..
- Klaus Knarr, "National Security Studies: Scope and Structure of the Field", en N. Frank Trager, y S. Philip Kronenberg, National Security and American Society: Theory, Process, and Policy, New York, The University Press of Kansas, 1973.
- Kobayashi, Masaaki, Nihon no Kougyouka to Haraisage, Seifu to Kygyou, [La modernización de Japón y la privatización, el gobierno y las empresas], Tokio, Tokyo Keizai Shimpousha, 1977.
- Komiya, Ryutaro, Masahiro Okuno, et al., Industrial Policy of Japan, trad. Kazuo Sato, Tokio, Academic Press Japan, 1988,
- _____, The Japanese Economy: Trade, Industry and Government, Tokio, University of Tokyo Press, 1990.
- Lebra, Joyce C., "Okuma Shigenobu: Modernization and the West", Monumenta Nipponica, 1968, 27-40.

- _____, Okuma Shigenobu Statesman of Meiji Japan, Canberra, Australian National University Press, 1973.
- Lockwood, W. William, The Economic Development of Japan, Growth and Structural Change 1868-1938, Princeton, Princeton University Press, 1954.
- Mangold, Peter, National Security and International Relations, New York, Routledge, 1990.
- Milne, R.S., "Privatization in the ASEAN States: Who Gets What, Why, and With What Effect?", Pacific Affairs, 65 (1992), núm.1.
- Mitsubishi Economic Research Bureau, Japanese Trade and Industry Present and Future, Tokio, Macmillan, 1936.
- Morgenthau, Hans, Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace, New York, Alfred A. Knopf, 1968.
- Morikawa, Hidemasa, Zaibatsu. The Rise and Fall of Family Enterprise Groups in Japan, Tokio, University of Tokyo Press, 1992.
- Muroyama, Yoshimasa, Kindai Nihon no Gunji to Zaisei, Kaigun Kakucho Meguru Seisaku Keisei Katei, [El ejército y las políticas financieras en el Japón moderno, el proceso de la expansión de las políticas navales], Tokio, Tokyo Daigaku Shuppankai, 1984.
- Nagai, Michio y Miguel Urrutia, Meiji Ishin: Restoration and Revolution, Tokio, The United Nations University, 1985.

Nagai, Michio, "Pioneers of Modern Japan I, Mori Arinori", Japan Quarterly, 11 (1964), núm.1.

Nagaoka, Shinkichi y Tanaka Osamu, et al., Kindai Nihon Keizaishi, [Historia económica del Japón moderno], Tokio, Nihon Keizai Hyouronsha, 1980.

Nakamura, Naomi, Okuma Zaisei no Kenkyu, [Investigación de las políticas de Okuma], Tokio, Azekura Shoubou, 1968.

Nakanishi, You, Nihon Kindaika no Kisokatei: Nagasaki Zousenjyou to Sono Roushikankei 1855-1900, [Los fundamentos del proceso de modernización de Japón: El astillero de Nagasaki y las relaciones laborales 1855-1900], 2, Tokio, Tokyo Daigaku Shuppankai, 1983.

Newmann, William L., "Religion, Morality, and Freedom: The Ideological Background of the Perry Expedition", Pacific Historical Review, 23 (1954), pp. 247-257.

Norman, E.H., Origins of the Modern Japanese State, New York, Pantheon Books, Random House, 1975.

Obata, Kyugoro, An interpretation of the Life of Viscount Shibusawa, Tokio, Tokyo Insatsu Kabushiki Kaisha, 1938.

Ozaki, Robert S., "How Japanese Industrial Policy Works", en Johnson, Chalmers, Ed., Industrial Policy Debate, San Francisco, Institute of Contemporary Studies, 1984.

- Pérez, Louis G., "Mutsu Munemitsu and the Revision of the Unequal Treaties", Diary Industries International, 47 (1987), núm.10.
- Powels, Cyril H., "The Mith of the Two Emperors: A Study in Misunderstanding", Pacific Historical Review, 37(1968), pp. 35-50.
- Pritchard, E.H., "The Struggle for Control of the China Trade during the Eighteenth Century", Pacific Historical Review, 3 (1934), pp. 280-291.
- Rosovsky, Henry, Capital Formation in Japan 1868-1940, New York, The Free Press, 1961.
- Sakamoto, Kikuko, The Impact of Western Expansion on Japanese Nationalism During the Late Tokugawa Period, with Special Reference to the Influence of the Opium War of Yoshida Shoin and the New Political Elite of Japan, Master Theses, Chicago, University of Chicago, 1964.
- Samuels, Richard J., The Business of the Japanese State, Energy Markets in Comparative and Historical Perspective, New York, Cornell University Press, 1987.
- Sheridan, Kyoko, Governing the Japanese Economy, Cambridge, Polity Press, 1993.
- Shibagaki, Kazuo, Mitsui, Matsubishi no Hyakunen: Nippon Shihonshugi to Zaibatsu, [Cien años de Mitsui y Mitsubishi: El capitalismo japonés y los zaibatsu], Tokio, Chuko Shinsho, 1968.

Shioda, Nagahide., "The Sogo Shosha at the Turning Point", Japan Quarterly, 25 (1978), núm.2.

Smith, Thomas, Political Change and Industrial Development in Japan: Government Enterprise, 1868-1880, Stanford, Stanford University Press, 1955.

Sugii, Rokurou, "Meiji Seifu no Kaiun Seisaku", ["La política naval del gobierno Meiji"], Tokio, Geirin, 7.5:8-9, 1956.

Sugioka, Sekio., "Big Economic Power With Isolated Culture", Japan Quarterly, 24 (1977), núm.1.

Takao, Tsuchiya, "Pioneers of Modern Japan: Shibusawa Eiichi", Japan Quarterly, 4(1964), pp. 99-108.

Takayanagi, Kenzo., "Occidental Legal Ideas in Japan, Their Reception and Influence", Pacific Affairs, 3 (1930), pp. 740-753.

The Centre for East Asian Cultural Studies Comp., Meiji Japan Through Contemporary Sources, 1844-1882, t.2, Tokio, Tenrijihosha Printing, 1970.

Umemura, Mataji y Nakamura Takafusa, eds. , Matsukata Zaisei to Shokusan Kougyou Seisaku, [Las políticas financieras de Matsukata y las políticas de desarrollo industrial], Tokio, Kokusai Rengu Daigaku (University of the United Nations), 1983.

Varg, Paul A., "The Foreign Policy of Japan and the Boxer Revolt", Pacific Historical Review, 15 (1946), núm.2.

- Vernon, Manfred C., "The Dutch and the Opening of Japan by the United States", Pacific Historical Review, 28 (1959), núm.1.
- Vinacke, Harold M., "United States Far Eastern Policy", Pacific Affairs, 19 (1946), núm.4.
- Waltz, Kenneth, The Man, the State, and War, New York, Columbia University Press, 1959.
- Walworth, Arthur, Black Ships off Japan The Story of Commodore Perry's Expedition, Hamden, Connecticut, Archon Books, 1966.
- Westney, D. Eleanor, "The Military", en Jansen, Marius B. y Gilbert, Rozman ed., Princeton, Princeton University Press, 1986.
- Wildes, Harry Emerson, Aliens in the East A New History of Japan's Foreign Intercourse, Wilmington, Dwr., Scholarly Resources.
- Wittner, Lawrence S., "Mac Arthur and the Missionaries: God and Man in Occupied Japan", Pacific Historical Review, 40 (1971), núm.1.
- Wray, William D., Mitsubishi and the NYK, 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry, Cambridge, Ma., Harvard University Press, 1984.
- _____, "Shipping: From Sail to Steam", en Marius B. Jansen y Gilbert Rozman Ed., Japan in Transition: From Tokugawa to Meiji, Princeton, Princeton University Press, 1986.