Bibliografía

EL COLECTIVISMO RURAL EN MEXICO: ¿OPCION VIABLE O FRACASO PREVISIBLE?

La agricultura colectiva en México. La experiencia de La Laguna, Iván Restrepo-Salomón Eckstein, Siglo XXI Editores, México, 1975, 320 páginas.

El presente trabajo es lógico corolario de anteriores incursiones de los autores en el apasionante tema de La Comarca Lagunera. Existe una clara línea de continuidad que *habría* de aportar una obra integral, una visión comprensiva de uno de los grandes experimentos del capitalismo mexicano: las colectivas agrícolas. Pocas modalidades del movimiento social de 1910 han auspiciado tan amplia gama de opiniones encontradas: van desde aquellas que las enjuician como producto de un ilógico mimetismo al trasplantar las características de los koljoses rusos, hasta las que, como en el caso de Eyler N. Simpson, las conceptuaron como "la única salida para México". (Que poco después intentó refutar *intelectualmente* Manuel Girault al llamarlo "callejón sin salida".) Entre los que impugnaron la eficacia de los ejidos colectivos no pocos se remitieron al estático criterio del "acentuado individualismo del campesino mexicano".

Las medidas nacionalistas adoptadas por Lázaro Cárdenas fueron en mayor o menor grado crecientemente aceptadas aun por sus más radicales adversarios, al considerar que si bien momentáneamente ("En la historia de la humanidad

cincuenta años resultan un instante", Trosky) vulneraban los márgenes de ganancias de las clases poderosas, imprimían al sistema una elasticidad que garantizaba su marcha ulterior. Así, gradualmente, fue reinterpretada la nacionalización de los ferrocarriles que se enfrentó a la oposición cerrada de intereses extranjeros pero que, según un estudioso al "prolongar las compañías del norte sus actividades al territorio de su vecino meridional, también prolongaron el ámbito geográfico de sus pugnas", es decir, dirimían en territorio mexicano su insaciable apetito de ganancias. Por otro lado, esta medida devino en una situación que no dejó de arrojar beneficios a los empresarios nacionales, lo que aceleró la aceptación de su tan temido –inicialmente– radicalismo.

Otra de las grandes decisiones del régimen de Lázaro Cárdenas, que el tiempo permitió a los capitalistas nacionales ponderar adecuadamente, fue la expropiación petrolera que, como contrapartida a su impugnación externa, cohesionó a las diversas clases sociales mexicanas y pronto se convirtió en el pivote del crecimiento económico del país.

Empero, en torno a la cuestión agraria las disensiones llegaron a tal nivel, que en los años inmediatos posteriores al movimiento armado las disposiciones gubernamentales en la materia fueron apenas tímidos esfuerzos por soslayar y no por solucionar un problema ingente: la concentración de la propiedad territorial y, consecuentemente, del ingreso y empleo rurales. Apenas el régimen obregonista cobró interés en enfrentarse a él. . . para ser frenado por su sucesor, el Jefe Máximo de la Revolución, Plutarco Elías Calles, en un sorprendente cambio de criterio al considerar concluido el reparto agrario.

Sabido es que con Cárdenas el panorama nacional sufrió un cambio positivo que alteró, radicalmente, las relaciones *entre* las clases sociales del país y con el exterior. Internamente, el catalizador más importante fue la reforma agraria que pasó del reconocimiento y restitución de derechos seculares a la creación de nuevas formas jurídicas y, de paso, a un nuevo concepto del papel que se le confería al Estado, al convertirlo en un ente *actuante* y *moderador* de la economía.

La reforma agraria, por su carácter *masivo* y francamente *expropiatorio* al no indemnizar a los hacendados afectados, creó focos de resistencia que llegaron a confrontaciones armadas. Estas luchas ocurrieron en el casi incomunicado interior del país, lo cual impidió precisar con exactitud sus alcances. Pero, vencida esa resistencia y realizado en grandes áreas el reparto, imperaba una relativa tranquilidad social. . . excepto en zonas donde se establecieron "las colectivas". En la posibilidad de su éxito preveían los latifundistas la diseminación de su efecto contaminante. En ningún momento se las observó como una *formación económica racionalizadora* del esfuerzo de los campesinos más débiles, sino que se las tuvo como un injerto cuyos propósitos *políticos* eran *socializantes*, y que auguraban su establecimiento en toda la república.

Iván Restrepo y Salomón Eckstein, al replantear el análisis de la Comarca Lagunera, decíamos, culminan una serie de trabajos anteriores que no deben ser marginados, aun considerando su carácter parcial: *La reforma agraria en cuatro regiones*, de Restrepo y José Sánchez Cortés (Sepsetentas); *El ejido colectivo en México*, de Eckstein, que resulta fundamental para el planteamiento global del problema, con ejemplos frecuentemente alusivos a la Comarca y sus respectivas y prolongadas colaboraciones en el Centro de Investigaciones Agrarias (CDIA).

La obra aquí comentada consta de nueve capítulos y cuatro páginas finales de apretadas conclusiones que resultan un tanto reiterativas por su sostenida frecuencia a lo largo del texto; unas páginas iniciales signadas por las autoridades del CDIA prologan la obra.

En el capítulo I, "El marco geofísico y el reparto agrario", reseñan los autores las características ecológicas de la región; la trascendencia internacional para el gobierno de Porfirio Díaz del fallo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, contrario a los intereses de la compañía norteamericana que determinaba el uso el recurso estratégico: el agua; la concentración regional de la propiedad y su obvio correlato: el peonaje; las luchas en torno a la tierra y las argucias de los latifundistas por paliarlas. Importancia primordial cobra el análisis del reparto agrario, cuya premura y afán justiciero, siendo "un gran proyecto y una hazaña extraordinaria. . ." propició, *grandes errores al relegar a un segundo plano el establecimiento de unidades de producción económicas.*

En el capítulo II, "La población de la Comarca", se analizan las características demográficas que suscitan en el lector interesantes reflexiones. La llamada "migración por etapas" parece aplicable en este caso, aun cuando predomina, desde la realización del reparto, una tendencia constante: siendo zona de inmigración se "urbaniza" la población con rapidez. Las mayores posibilidades de empleo productivo volvieron atractiva la región para los trabajadores rurales, lo que se relacionaba estrechamente con el cultivo predominante: el algodón, que absorbe intensivamente mano de obra. No obstante, el proceso de urbanización no ha limitado sensiblemente la gran presión demográfica sobre los recursos agrícolas, problema regional que tipifica a la Comarca. "Los recursos y la producción agrícolas en La Laguna", son sujetos a estudio en y dan título al capítulo III. Las observaciones de mayor interés para los estudiosos resultan, a nuestro juicio, las siguientes:

i) La reforma agraria en la región y el uso colectivo de los recursos no sólo no abatieron la producción sino que se expandió la superficie de los dos cultivos comerciales básicos (algodón y trigo) y se redujo sensiblemente la superficie ocupada con los de subsistencia.

ii) Se intensificó el uso de la superficie agrícola, aun cuando se registra un menor dinamismo en el sector ejidal para adecuar sus actividades a los cambios suscitados en la redituabilidad de los predios y las características del mercado. En este rezago no poco tuvo que ver la dependencia respecto a las instituciones oficiales crediticias.

iii) Al expandirse la superficie con base en agua por bombeo se alteran sensiblemente los costos de producción que resultan diferentes de los logrados por productores que riegan con agua rodada y se impide el cultivo racional de

grandes predios al tener que supeditarlos a la capacidad de los pozos.

iv) La Comarca logró una acentuada capitalización que se originó, principalmente, en el fomento oficial, aun cuando la disparidad entre productores (ejidatarios y pequeños propietarios) todavía favorece notoriamente a estos últimos.

v) En torno a la rentabilidad de los predios, los autores realizan un análisis que, siendo técnicamente correcto, margina por no decir que soslaya del todo la importancia singular de las cotizaciones internacionales y la grave incidencia de empresas transnacionales en la comercialización del algodón, caracterizado como un producto que internacionalmente está sujeto a acentuada especulación. Al localizar el problema de la redituabilidad absoluta de los cultivos y la relativa, que genera cambios en los patrones regionales de cultivo, se minimiza el efecto del precio internacional de la fibra que, en épocas de repunte, alcanzó a cubrir un número francamente irracional y técnicamente antieconómico de fumigaciones. Es decir, para la zona, en la que el algodón resulta un cultivo prioritario, no es adecuado marginar el efecto de la especulación de empresas monopolísticas internacionales. Por ello, a nuestro juicio, resulta *debilitado* el análisis de la redituabilidad de cultivos.

vi) En el mismo capítulo se estudian las peculiaridades del crédito y los señalamientos no pueden ser más certeros: para 1970 en Banco Agrario de La Laguna apenas atendía del 33 al 50 por ciento de los agricultores laguneros y se concretaba a financiar lo existente, cuando debió cobrar carácter de institución innovadora, en cuyos programas tuviera importancia la organización ejidal. Se señalan deficiencias, tales como la atención a grupos reducidos de productores, que encarecen el crédito y pulverizan sus beneficios. Se insiste en este capítulo en la expansión del número de jornaleros sin tierra, problema cuya solución radica en la diversificación productiva y ocupacional y en el éxodo a otras regiones.

La restricción impuesta por la superficie cultivable llevó a las autoridades federales a realizar un Plan de Rehabilitación del que se describen sus propósitos y beneficios iniciales en el capítulo IV. Las medidas adoptadas pretendían incrementar y mejorar el uso del recurso estratégico: el agua. Mediante obras y por un proceso de compactación (relocalización de áreas dispersas) se logró abatir las pérdidas del líquido e incrementar la producción. Simultáneamente, se introdujeron cambios tecnológicos que alteraron la rentabilidad de los predios y se modificó su uso. No obstante sus beneficios, los autores consideran que el Plan es una solución parcial y parece diferir el problema regional del subempleo, ante la gran presión sobre los recursos agrícolas disponibles. Así, el estudio presenta como constante que limita los beneficios de cualquier medida, la inadecuada relación entre la población activa y los recursos disponibles.

Las características de "El movimiento campesino en La Laguna" se reseñan en el capítulo V, desde la situación previa al reparto. Se pone de relieve la ascendencia regional de afiliados al Partido Comunista mexicano y su papel dinámico en la organización de la huelga general que impelió al general Cárdenas a decretar el reparto; la cohesión de los campesinos laguneros y las diversas modalidades por las que se pretendió vulnerar sus organizaciones de lucha; la forma como se fueron transfiriendo las responsabilidades colectivas en la ejecución de actividades técnicas a organismos oficiales... con el consiguiente paternalismo y sus onerosos resultados. Desde el ángulo político, la pugna de diversas agrupaciones por controlar a los campesinos de la región, el deterioro de la Confederación Nacional Campesina (CNC) y la aparición de organismos rivales como la Unión General de Obreros y Campesinos de México (UGOM) y la Central Campesina Independiente (CCI), la creciente marginación de los ejidatarios en las decisiones básicas (la distribución del agua), etc., sin dejar de mencionar las pérdidas derivadas por importación de tractores soviéticos que fueron negociados por los campesinos ventajosamente y su "congelamiento" en Tampico, presuntamente por presiones norteamericanas para impedir la competencia a las compañías norteamericanas abastecedoras del mercado nacional.

A lo largo del capítulo VI se describe "El marco legal de la explotación colectiva de la tierra en México"; los autores ponen de relieve las características jurídicas de "las colectivas" y cómo la forma en que operan ha permitido que los comisariados ejidales mantengan el control político, manejando una instancia que debería ser soberana: la asamblea general. Ponen en claro que lo que comúnmente se conoce como ejido colectivo, en la práctica es una sociedad de crédito controlada por la institución crediticia, en la que los ejidatarios se vinculan por el tipo de tenencia de la tierra; señalan cómo las necesidades de operación del crédito condicionan el uso de la tierra, incrementando el papel rector de la institución acreditante en detrimento del propósito primordial de fortalecer los nexos sociales de los ejidatarios.

En el capítulo VII se describe "El funcionamiento de las sociedades laguneras". Se indica cómo, inmediatamente después del reparto, el 80% de los ejidos de la región hacían colectivamente las labores agrícolas y cómo, al reducirse prematuramente la asesoría oficial *en la organización* interna del ejido, se deterioró la eficiencia lograda. Señalan cómo un criterio simplista, que pretendió artificiosamente igualar los anticipos y las utilidades a los campesinos, operó como disolvente al no estimular a los ejidatarios que cumplían debidamente, ni sancionar a los negligentes. Las relaciones actuales con el Banco Agrario (motivo de una reorganización drástica en fecha reciente) tienen como antecedente fuertes pasivos que un acuerdo presidencial congeló. Así, en muchos casos resulta indiferente para las sociedades operar con números rojos, pues no pierden el derecho al crédito. Se detalla la operación de una de las recientes experiencias: Las empresas ejidales que, procurando ampliar el empleo productivo y el ingreso rural, agregando mayor valor a los productos agropecuarios, resultan opciones viables, aun cuando registran deficiencias al incorporar a los agricultores motivados más por la percepción inmediata de un ingreso seguro y superior al común que por la convicción de una mejoría sustancial a largo plazo.

La inexistente coordinación de organismos oficiales y, sobre todo, la entidad responsable en grado directo de la organización campesina (un poco en contra de las notas de los que prologan la obra), la incorporación parcial de los ejidatarios en las empresas y la abstención de muchos grupos,

son aspectos tratados sucinta pero adecuadamente. De manera adicional, se señala el riesgo de hacer descansar el éxito de las empresas en el algodón y la existencia de duplicación de actividades por organismos oficiales que elevan el costo de la asistencia técnica. Producto del grave subempleo regional ha sido el carácter de patrones que han adquirido algunos ejidatarios cuyas ganancias se originan en bajos salarios pagados a familiares y vecinos carentes de opciones ocupacionales.

En el capítulo VIII, "Análisis comparativo de logros económicos", se presentan indicadores obtenidos de una muestra. Desde un punto de vista general prevalece para la región una situación tal que las ventajas económicas exigen ampliar la escala de las unidades y diversificar la estructura productiva; aspectos que si bien, como señalan los autores, se vinculan al incremento de los rendimientos unitarios del algodón y a la difusión de otros cultivos, nuevamente soslayan la importancia primordial de las fluctuaciones en los precios de la fibra. En cuanto a la escala de las unidades, resulta sugerente la correlación inversa entre la superficie bajo cultivo y el peso de insumos estratégicos como el agua. Los autores revelan el nivel satisfactorio que han alcanzado sociedades ejidales "buenas", y que cuentan con más ganado por ejidatario; la eficacia de combinar actividades y restringir aquellas exclusivamente agrícolas son criterios básicos para la programación agrícola.

Algo de singular importancia es puntualizar en la obra la ambivalencia económica de la acumulación de capital; siendo condición necesaria para el incremento de la producción y la productividad, no es suficiente, y sin condiciones complementarias se convierte en una carga financiera para el productor, papel que guarda un marcado paralelismo con el agua de bombeo y sus efectos en la redituabilidad de los predios.

En el capítulo IX se analizan cuatro casos de sociedades ejidales cuya trayectoria ha sido diferente, poniendo de relieve los factores positivos y negativos que afectaron su operación. Las conclusiones del libro son optimistas, manteniéndose la idea de que se ha iniciado un camino lento y difícil "pero el más seguro en cuanto a resultados a mediano y largo plazo".

En la obra descrita, básica para los estudiosos, se alude continuamente a la participación positiva de un líder, Arturo Orona, denostado con frecuencia, tildado de agitador y que en un estudio anterior, sólido como el presente, un extranjero, Clarence Senior, evaluó en su justa dimensión de promotor de la Comarca Lagunera, papel que Restrepo y Eckstein ratifican implícitamente, a contrapelo de cierto amarillismo periodístico.

A la luz de los criterios técnicos de los autores en el análisis del mayor experimento colectivo mexicano, La Laguna, y de las trascendentes implicaciones políticas que alcanza en nuestra época, en la que recobran fuerza los postulados colectivistas rurales, se replantea con interés singular para nosotros la vieja afirmación de Kautsky, formulada en 1890: ¿las limitaciones crecientes de las colectivas *en el sistema capitalista* que restringen sus beneficios en un plazo no mayor, nos enfrentarán a un mayor estrangulamiento ocupacional en el campo y a intensificar la lucha de clases, o mediante un decidido *fomento y apoyo político oficial*, se convertirán las colectivas en un medio eficaz para vitalizar al capitalismo dependiente mexicano? *Rubén Mújica Vélez*

UNA IDEOLOGIA BURGUESA TRAS LA NOCION DE "POLITICA MONETARIA"

La política monetaria, Suzanne de Brunhoff, Siglo XXI Editores, México, 1974, 182 páginas.

Un enfoque materialista histórico del papel que desempeña la moneda en el capitalismo y de la noción que en él se tiene de la "política monetaria" lleva a demostrar que las corrientes académicas imperantes en este régimen, por antagónicas que parezcan, no esgrimen, en última instancia, argumentos fundamentalmente diferentes. Todas ellas están impregnadas por una ideología, pues el concepto de política monetaria es en sí una noción ideológica que la autora de este libro, Suzanne de Brunhoff, se ha propuesto derribar.

Con un rigor metodológico que hace sentir sistemáticamente a lo largo de su obra, la autora analiza los conceptos que encierra la política monetaria. El capitalismo actual, afirma, tiene necesidad de utilizar esta noción por constituir la ideología de una práctica estatal en la que ni la moneda ni el Estado son neutros, ya que el papel de ambos está determinado por las necesidades de reproducción del capital industrial en beneficio de la burguesía. Sin embargo, los análisis no materialistas esconden este hecho y, en cambio, difunden otras consideraciones más específicas, que confunden y que no tocan el problema de fondo.

Al abordar el tema de la crisis monetaria internacional contemporánea, la autora no encuentra en las ideas de Marx los elementos suficientes que le permitan llegar desde un principio a conclusiones contundentes. (El mundo en el que vivió Marx es muy distinto del que se nos presenta en el siglo XX; incluso Lenin deja todavía algunas lagunas en este campo.) Sin embargo, toma los elementos del método implícito en *El capital* que, enriquecidos con las aportaciones de Lenin en materia de imperialismo y con las de otros autores, incluyendo a Althusser, le permiten derivar una serie de conclusiones de validez actual. De esta forma, llega a explicar la crisis del dólar de 1971 y a criticar las interpretaciones de los académicos "reformistas".

En efecto, la mayoría de los estudios realizados por ellos toman como punto de partida el hecho de que en un país dado un aumento de la masa monetaria provoca un aumento de los precios. Por tal razón, las autoridades monetarias, ligadas al Gobierno, proceden a restringir los créditos. Frecuentemente el esquema se complica por una acción del exterior —tipos de cambio, especulación— o bien sencillamente se culpa a los gastos gubernamentales o a los costos salariales de causar la inflación. Es según las variables que manejen las autoridades monetarias, y la forma en que lo hagan, que esos autores juzgan si una política monetaria ha sido o no la más adecuada, de acuerdo con sus convicciones propias.

Así, Jean Denizet opina que los estadounidenses han perdido la hegemonía por "los errores [cometidos] en su política interna desde hace cinco años. Pero sobre todo la han perdido cuando su *establishment* adoptó la tesis de la flexibilidad generalizada, arrastrando por este camino a sus más fieles aliados y en primer lugar a la *intelligentzía* alemana". A esto aañade que "no es ya posible hoy en día sostener que la inflación es en primer lugar y esencialmente un fenómeno monetario... [pues no hay un] lazo entre el crecimiento de la moneda y el crecimiento del producto nacional bruto en valor".

En cambio, Milton Friedman, su aparente opositor, cuyas ideas, como el propio Denizet señala, han sido tan abundantemente difundidas que han influido en el *establishment* internacional, sostiene que existe una relación entre las variaciones de la masa monetaria y las fluctuaciones económicas. "No se trata de una simple correlación, ni de una acción de la economía sobre la circulación de la moneda, sino al contrario, de la influencia de la cantidad de moneda sobre los precios y los ingresos. Esta influencia es determinante —dice Friedman en sus numerosas obras— y es necesario neutralizarla como posible fuente de desequilibrios que afectan a la economía 'real' de mercado. Ahora bien, los desequilibrios debidos a las variaciones de masa monetaria siempre han sido agravados históricamente, incluso hasta suscitados, por la política monetaria."

Para la autora, estos economistas no divergen mayormente. Ninguno de los dos capta las características particulares del modo de producción capitalista, ni las relaciones entre la moneda y la acumulación de capital. Ambos son, en definitiva, cuantitativistas. Ella propone un análisis cualitativo en el que se ponen de manifiesto las luchas interimperialistas a través de la moneda y el carácter clasista de la acción estatal. El desarrollo de la acumulación financiera obedece en última instancia a las condiciones de la reproducción capitalista y la acción de los bancos centrales toma, por tanto, un partido bien definido en lo que se refiere a las relaciones entre clases o fracciones de clase.

Para Suzanne de Brunhoff la política monetaria es "una práctica estatal y presupone la existencia de una obligación: la del uso de una moneda que debe ser aceptada en todo momento como medio de pago estable y válido en el país y en el plano internacional". En momentos de crisis, esta obligación se puede encontrar tan comprometida que dicha condición esencial llega a ponerse en duda. "Entonces la práctica llamada 'política monetaria' toma un cierto aspecto o una sola forma capaz de resolver temporalmente la crisis." La acción estatal presenta, pues, dos aspectos: el de la administración de la moneda y el de la sanción política correspondiente en momentos de crisis, esto es, la adopción de intervenciones gubernamentales tendientes a instaurar una nueva administración de la moneda, indispensable para la acumulación capitalista. Sin embargo, la necesidad de administrar la moneda lo mejor posible para los intereses capitalistas y la imposibilidad de hacerlo sin amenazar la condición esencial de esta obligación objetiva caen en una contradicción.

De hecho, el funcionamiento de la moneda, el del Estado y el del sistema capitalista son contradictorios, y cambiar la noción de "política monetaria" por la de "administración-sanción" no es simple retórica, sino una forma de despojar de su contenido ideológico a la noción de política monetaria.

La política monetaria es el fruto de una rigurosa investigación realizada por Suzanne de Brunhoff en el *Centre National de la Recherche Scientifique*, de París. Si bien el texto se torna denso en ocasiones, debido en parte a problemas de traducción, la metodología implícita en él permite derivar conclusiones valiosas. Independientemente de que se esté o no de acuerdo con las ideas expuestas por la autora, su obra ubica con precisión a las corrientes de pensamiento preponderantes, las critica y propone a través del método materialista histórico un camino para el estudio de los problemas monetarios hasta ahora poco explorado en el mundo capitalista. *Pablo Serrano Calvo*

SISTEMATIZACION DEL DERECHO ANDINO

Una integración equitativa: rol del Derecho en el Acuerdo de Cartagena, Manuel Casanova, Corporación de Promoción Universitaria, Santiago de Chile, 1975, 321 páginas

Este interesante volumen implica un necesario replanteo, que por lo demás hacía mucha falta, de los problemas jurídicos de la integración latinoamericana, centrado en el experimento más auspicioso (el Acuerdo de Cartagena) que dio origen al Pacto Andino. El libro, escrito en un lenguaje técnico, pero al mismo tiempo sencillo y comprensible, consta de cuatro partes. La primera resume todo el marco histórico que sirve de antecedente necesario para visualizar la filosofía del Pacto Andino que nace ante las nuevas exigencias políticas y económicas que hicieron crisis en el Tratado de Montevideo y que sin descartar los mecanismos de la ALALC se estructura para dar un renovado y drástico impulso a la integración regional. Casanova incursiona con fluidez y erudición por todos los matices técnicos y económicos que llevaron a los países andinos a plasmar en nuevos mecanismos su decidida voluntad integracionista. Queda claro que el Pacto Andino no surge como antagónico a la ALALC, sino como un instrumento destinado a provocar reacciones dialécticas que precipiten políticas más definidas en el propio marco del Tratado de Montevideo.

En la segunda parte, Manuel Casanova exhibe un gran dominio de las técnicas del derecho económico y analiza, con bases teóricas coherentes, el conjunto de procedimientos de armonizaciones y acercamientos de tipo legislativo que el Acuerdo de Cartagena contempla, que van desde la integración física, agropecuaria, financiera, fiscal-impositiva y comercial. No escapan al estudio del jurista chileno los engorrosos problemas arancelarios y sus efectos internos que surgen del proceso de levantar un arancel externo común, aspiración que emerge como un imperativo para acrecentar realmente el comercio recíproco y ofrecer ante terceros países un tratamiento igual y no discriminatorio.

Esta segunda parte culmina con un detallado tratamiento de los mecanismos auxiliares del llamado derecho andino,

expresión que al leer el libro que comentamos asume una connotación realmente científica, es decir, lo concerniente a las cláusulas de salvaguardia y a las reglas que determinan el embrollado asunto del origen de las mercaderías.

La tercera parte se refiere a la terminología del acuerdo, a las competencias de los órganos que crea el Acuerdo, temas éstos que se inscriben en la necesaria armonización y aplicación del derecho andino en los diversos países del bloque. En esta parte se incluye el régimen común sobre tratamiento de los capitales extranjeros, tema que en estos días está sometiendo a dura prueba a los suscriptores del mencionado instrumento internacional. Como es sabido, este principio fue instrumentado por la Decisión 24 que hoy es criticada acerbamente por el Gobierno militar de Chile y por el de Colombia. El capítulo V de esta parte se completa con el régimen uniforme de la empresa multinacional, estableciendo requisitos de constitución, lo que permite a Casanova efectuar un juicio crítico sobre tan polémico y novedoso asunto,

La cuarta parte denominada "Elementos para una teoría general del derecho económico en el Acuerdo de Cartagena" comprende tres capítulos. El primero aborda la vertiente metodológica, sin profundizar conceptualmente, empero, en la unión entre el derecho económico como disciplina autónoma y el derecho de la integración. Al efecto Casanova toma una opción más empírica que teórica y entra de lleno a denominar derecho económico a la experiencia integracionista que le preocupa. En el capítulo segundo se dedica al estudio de las exigencias jurídicas del equilibrio de beneficios en el Acuerdo de Cartagena. En el capítulo tercero de esta parte final, el autor analiza la instrumentalización jurídica de la distribución de beneficios en donde el criterio de lo equitativo sirve de premisa central. Toda esta problemática se relaciona con la necesaria interacción de los beneficios con los diversos sistemas económicos de los países del Pacto.

Este trabajo constituye el primer logro de sistematización del derecho andino, campo desconocido para los juristas tradicionales apegados a las viejas concepciones formalistas decimonónicas. El papel del derecho como marco de regulación instrumental aparece nítidamente en los capítulos referentes tanto al Acuerdo en sí como a las demás fuentes del derecho de la integración. Las decisiones 24 y 46 constituyen verdaderos aportes de los juristas andinos a la búsqueda de mecanismos que rompan con la secular dependencia extranjera, asunto que la ALALC no ha podido afrontar por razones políticas obvias.

En este libro queda en claro que el derecho, concebido y sistematizado por Casanova, más que ser un obstáculo al cambio social, se proyecta como un instrumento de progreso y desarrollo. Este, entre otros valores, es el que asignamos al trabajo de este experto latinoamericano que logra plasmar en una síntesis técnico-jurídica los principales aspectos de este naciente y promisorio proceso abierto en el Pacífico regional.

Sin embargo, como insinuamos más arriba, lamentablemente el autor no desarrolló un marco teórico conceptual para definir y perfilar lo que él mismo llama "derecho económico". Es una ausencia metodológica que dificulta deslindar los campos del derecho comunitario de la experiencia europea y lo que Fajat llama derecho económico en el sistema jurídico francés. Por la necesaria explicación que requiere y el aporte que significaría para los juristas latinoamericanos, remarcamos esta limitación del trabajo de Casanova.

Más allá de esta omisión, que calificamos de fundamental, empero, creemos que el autor logra con creces el objetivo central buscado. La técnica y el lenguaje coherentes, la sistemática bien lograda, la bibliografía actualizada y bien documentada, hacen de este libro un material insustituible para los estudiosos y profesionales que trabajan con los procesos de integración regional y, muy especialmente, para los académicos, abogados y estudiantes de los países que integran el bloque denominado Pacto Andino. *Jorge Witker V.*

ESTUDIO SOBRE TRANSPORTES URBANOS

Transportes urbanos. Documento de política sectorial, Banco Mundial, Washington, 1975, 118 páginas.

El desarrollo rural y el urbano han de complementarse de manera indispensable a fin de llevar a cabo las obras adecuadas para el establecimiento de servicios e instalaciones. Función de primer rango es la que corresponde a los transportes urbanos, ya que ellos facilitan la movilidad y accesibilidad requeridas por los trazados de las ciudades y por las necesidades de los habitantes. A este respecto, interesa mucho tener en cuenta las proyecciones demográficas. Según un pronóstico intermedio de las Naciones Unidas, durante los próximos 25 años se sumará a la población de las zonas urbanas del mundo en desarrollo un número de personas dos veces mayor que durante los últimos 25. El aumento es de dramáticas dimensiones: para fines de siglo, las poblaciones urbanas en Africa pasarán de menos de 100 millones de personas actualmente, a más de 300 millones; de menos de 200 millones en América Latina a más de 450 millones, y de bastante menos de 300 millones a más de 800 millones en Asia meridional. Al terminar el siglo, la India puede llegar a tener más de 20 ciudades de un millón de habitantes o más cada una y América Latina podrá contar con una proporción de habitantes urbanos mayor que la que Europa tiene hoy en día.

A pesar de la migración del campo a la ciudad, se calcula que el crecimiento de la población en los campos será tan rápido que en el próximo cuarto de siglo la población de las zonas rurales de Africa y Asia meridional aumentará en las mismas cantidades que la de las ciudades; la presión que se ejerce sobre las tierras disponibles ya es muy grande y se hace cada vez más difícil ampliar las extensiones cultivables. En Asia meridional se calcula que la población agraria es ya en promedio de 230 personas por km^2 de tierras arables, en comparación con 60 en Europa y cinco en América del Norte, a pesar de lo cual se prevé un aumento de más de 50% de la población rural en los 25 años venideros.

En lo que concierne a los transportes urbanos, la

situación contrasta radicalmente con el relativo descuido de las cuestiones de política que entran en juego y de las soluciones viables. Agrega este estudio que aunque sólo una cuarta parte de la población del mundo en desarrollo reside en las ciudades, más de la mitad del producto nacional se genera en los núcleos urbanos, y principalmente en las ciudades importantes. Los transportes urbanos no sólo son esenciales en relación con la necesaria concentración del empleo y la producción dentro de las zonas urbanas, sino que también proporcionan los enlaces indispensables con la red de transporte que sirve al interior del país. Desde un punto de vista más amplio, los servicios de transporte amplían las posibilidades de trabajo y proporcionan acceso a los servicios de sanidad y de enseñanza y a otros que a menudo sólo se pueden ofrecer con eficacia en las zonas urbanas, debido a las economías de escala.

Se afirma en este trabajo que el transporte comercial exige gastos importantes debido a la intensa congestión, los malos pavimentos de las calzadas y las terminales inadecuadas. A estas deficiencias contribuyen con frecuencia el pequeño porcentaje de la zona urbanizada que se dedica a vías de tránsito, la mezcla de vehículos rápidos y lentos y el trazado de los sectores edificados, que obstaculiza las corrientes de tráfico.

Hablando de la necesidad de racionalizar el uso de los servicios de transporte se indica que la intensa demanda de automóviles particulares que existe en todo el mundo refleja la gran conveniencia y las mayores oportunidades que proporcionan. Estos beneficios no deben dejarse sin aprovechar, pero tampoco han de proporcionarse a costa de la mayoría menos pudiente de los habitantes de las ciudades. En la actualidad, el uso derrochador del espacio vial por pasajero que hacen los automóviles particulares impone grandes gastos en forma de exclusiones, retrasos e incomodidades a otros usuarios de los caminos que no se reflejan bien en los cargos por el uso de vías congestionadas. Es preciso cobrar más por el uso en horas punta, de una manera análoga a las mayores tarifas con que se grava en algunos países el uso de los teléfonos en las horas de tráfico máximo. Las dificultades de fijar un precio adecuado en horas de congestión son de carácter político y técnico. Los problemas políticos resultan muy espinosos para los encargados de adoptar decisiones que dependen del apoyo de los dueños de automóviles. Y desde el punto de vista técnico, es difícil concebir sistemas que no tengan inconvenientes graves, tales como una rígida restricción de los viajes en horas y lugares en que existe capacidad de transporte sobrante.

El logro de una mayor eficiencia y coordinación en las empresas de transporte depende mucho de que se mejore su administración. Sin embargo, la imposición de tarifas bajas por los organismos reguladores no suele conducir por sí sola a la eficiencia. La consiguiente carencia de recursos financieros tiene a menudo, como consecuencia, vehículos anticuados y un mantenimiento deficiente, lo cual origina frecuentes averías y mal servicio.

En algunos casos quizá esté justificado subvencionar los transportes públicos, sobre todo cuando prevalece un costo decreciente por unidad y otras posibilidades resultarían más caras. Existe además el posible riesgo de apoyar una administración ineficiente. Cuando el capital para ampliaciones representa un problema importante en las empresas particulares de autobuses y en las empresas municipales más pequeñas, que de otra forma serían financieramente viables, merece la pena considerar la creación de intermediarios financieros. La gran discrepancia que existe entre el nivel de servicio de autobús que puede pagar la población más pobre y el del automóvil particular hace que resulte mucho más importante el suministro de niveles intermedios de transporte de personas, tales como los microbuses y taxis colectivos.

La rápida expansión de las zonas urbanas y la flexibilidad en la ubicación de los lugares de trabajo proporcionan una gran oportunidad para establecer un trazado de los núcleos habitados con menos densidad de transporte, menos costoso y más eficiente y acogedor. La más importante de estas consideraciones es la conveniencia de ubicar a los obreros y sus lugares de trabajo lo más cerca posible, por lo que el trazado urbano deberá ser tal que el tráfico comercial pueda evitar las zonas congestionadas y el transporte público resulte más eficiente.

Se señala en el documento que aquí se resume que existen muchas y evidentes posibilidades para mejorar los transportes urbanos, que servirían para incrementar la productividad y mejorar la situación de los pobres de la ciudad. Desde luego, el habitante pobre es quien más sufre como consecuencia de las distorsiones e ineficiencias. Además los proyectos de transporte urbano proporcionan un punto lógico de acceso para aspectos más amplios de la planificación y el fomento de configuraciones urbanas eficientes en los órdenes económico y social. Durante los próximos años, lo probable es que no se inicien más de dos o tres proyectos por año, y en consecuencia resulta mucho más importante que el programa del Banco Mundial se concentre sobre todo allí donde la experiencia sea más valiosa y donde puedan lograrse amplios efectos de demostración. Se reconocen plenamente las dificultades que encierran las reformas del sector de los transportes urbanos. En general, suele estar indicada la aplicación gradual de medidas de política y de modificación de las instituciones.

En los proyectos del Banco tendrá prioridad la rehabilitación y ampliación de los sistemas urbanos de autobuses y ferrocarriles, incluyendo los vehículos, el mantenimiento los talleres de reparación y las terminales. También se prestará apoyo a los caminos para ciclistas y vías para peatones, bien por separado o como parte de proyectos más grandes. Las carreteras podrán formar parte de esos proyectos; por ejemplo, enlaces entre las vías dentro de la ciudad y las redes urbanas o carreteras para mejorar el acceso a zonas portuarias y lugares donde se han instalado nuevas industrias.

Se examinan luego en el documento los efectos del crecimiento de la población, el costo creciente de las vías de la zona central; los efectos de la congestión de las carreteras en los gastos de explotación y la posibilidad de establecer transportes colectivos.

En cuanto a otorgar subvenciones a los transportes

públicos, el Banco Mundial considera que cuando no existe a corto plazo otra posibilidad viable para mantener o mejorar sus servicios, puede indudablemente resultar más costoso que un subsidio bien concebido, desde el punto de vista económico y social, el hecho de otorgar otra clase de ayuda económica, que acaso gravite sobre la masa de contribuyentes, sobre todo los más necesitados. Además, en la práctica quizá existan otros gastos públicos que los pobres preferirían hacer (por ejemplo, en abastecimiento de agua o en servicios de sanidad).

El estudio termina exponiendo el programa quinquenal del Banco para los ejercicios económicos de 1975-79, en esta materia. El programa comprende los sistemas básicos de transporte orientados principalmente a satisfacer las necesidades de la mayor parte de la población urbana, que no puede permitirse el lujo de tener automóvil, y el tráfico de mercaderías, los sistemas de autobuses y ferrocarriles urbanos, incluyendo vehículos, talleres de reparaciones y terminales, y las mejoras de las calzadas y rieles necesarias para que funcionen con eficiencia. Para llegar hasta las pequeñas empresas privadas y públicas que proporcionan servicios de transporte a la comunidad, se encauzará la ayuda por conducto de intermediarios financieros; podrá incluirse asistencia técnica para reforzar las actividades de instituciones adecuadas a tal efecto. Los proyectos destinados a ampliar las instalaciones para el tráfico comercial abarcarán probablemente carreteras de acceso a los puertos y zonas industriales, así como caminos de circunvalación para evitar los sectores urbanos muy congestionados, los enlaces entre las carreteras interurbanas o principales y las redes viales de la localidad. Asimismo, merecen consideración los proyectos sobre instalaciones mejoradas de terminales y tránsito, incluidas las terminables de mercaderías, que permiten economizar en la clasificación y consolidación de productos para su embarque. Se espera que los mercados al por mayor ofrezcan un interés análogo.

Ante las deficiencias de la metodología actual para analizar los problemas que tienen planteados los transportes urbanos y encontrarles soluciones, se tratará de fomentar la creación de métodos relacionados concretamente con las condiciones prevalecientes en los países menos desarrollados, si bien probablemente son de interés en un ámbito mucho mayor.

El Banco Mundial ya ayuda a vigilar un ambicioso plan de transportes urbanos que no pertenece a su propio programa. Asimismo, se piensa investigar la experiencia práctica en la esfera de los transportes urbanos en colaboración con otros varios organismos. A este respecto se piensa establecer estrechos vínculos con la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) para examinar la experiencia práctica en la aplicación de varias clases de medidas con objeto de fomentar un uso más racional de las vías públicas de las ciudades. *Alfonso Ayensa.*

OBRAS RECIBIDAS

Carlos Altamirano Toledo
Introducción a una reforma presupuestal en las entidades federativas. (Caso del estado de Oaxaca.) (Tesis profesional) Escuela Superior de Economía, Instituto Politécnico Nacional, México, 1975, 144 páginas y anexos.

Hernán Anzola Jiménez
La crisis energética. Sus orígenes y su desarrollo, Colección La Alquitrana, núm. 1, Oficina Central de Información y Ministerio de Minas e Hidrocarburos, Caracas, s.f., 48 páginas.

Asociación de Ejecutivos en Transferencia de Tecnología, A. C.
Memoria, primera reunión anual, México, 1975, 136 páginas.

Vera V. Bermúdez M. y Mario Fernández A.
Informe de la encuesta de inmigración en la ciudad de San José (1972), (mimeo.) Centro de Estudios Sociales y de Población, Departamento de Investigación, Universidad de Costa Rica, 1975, 196 páginas.

Isaac Deutscher
Lenin: los años de formación, Serie Popular, Ediciones Era, México, 1975, 120 páginas.

Erasto Díaz Tapia
Acumulación de capital y niveles de desarrollo en la agricultura mexicana, 1950-1974 (tesis profesional), Escuela Nacional de Economía, UNAM, México, 1975, 137 páginas.

Israel Hernández Diego
El proyecto como contribución al desarrollo económico de México. Establecimiento de un módulo de explotación ovino en el estado de Chiapas (tesis profesional), Escuela Nacional de Economía, UNAM, México, 1975, 86 páginas.

Instituto de Desarrollo Municipal del Estado de México, A. C.
Las finanzas municipales en México, Toluca, 1976, 130 páginas.

Norman Pino, Luis E. Berrizbeitia y René Arreaza
La OPEP. Hacia un nuevo orden económico internacional, Colección La Alquitrana, Oficina Central de Información y Ministerio de Minas e Hidrocarburos, Caracas, s.f., 82 páginas.

Fernando Reta Martínez, Luis Manuel Rodríguez Torres y José Alejandro Rodríguez Cornejo
La planeación financiera de un establecimiento turístico (tesis profesional), Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, México, 1976. □