

Bibliografía

EL PERFIL DE MEXICO EN 1980

El perfil de México en 1980 (vol. 2), VARIOS AUTORES, Siglo XXI Editores, S. A., México 1970, 304 pp.

En este segundo volumen de *El perfil de México en 1980* se recogen catorce ensayos sobre muy diversos temas animados del propósito común de integrar el perfil a que se alude en el título de la obra y que complementan y enriquecen el panorama mostrado en los cuatro ensayos del primer volumen.¹ Como, a diferencia de los del primero, en este segundo volumen predominan los enfoques restringidos a un sector productivo o a una cuestión específica, se ha considerado útil presentar notas críticas de algunos de los ensayos contenidos en el libro, más que intentar una descripción de conjunto de los mismos. Tales notas aparecen a continuación.

"Agricultura y Ganadería", MANUEL RODRIGUEZ CISNEROS, pp. 1-10; "Comentario", RAMON FERNANDEZ Y FERNANDEZ, pp. 11-12.

El enfoque elegido por el autor consiste en analizar las repercusiones que el crecimiento de la economía mexicana ha tenido en la estructura del sector agrícola, o sea, el estudio no parte de considerar al sector como entidad aislada o autónoma, sino que lo sitúa en "estrecha interdependencia con el resto de la economía". Fernández y Fernández, al comentar lo anterior, apunta: "Esta actitud contrasta con la postulación de soluciones simplistas, a veces demagógicas y regresivas, que atienden más a los efectos que a las causas y que confunden aquéllos con éstas".

Para conocer la influencia del proceso de desarrollo general en los niveles de ingreso del trabajador agrícola, se dividió la economía en dos sectores; el agropecuario y el resto de la economía y se estudió la evolución del ingreso a valores constantes a partir de 1950. El resultado de los cálculos mostró que el ingreso de los trabajadores de ambos sectores aumentó en la misma cantidad; sin embargo, el cálculo a valores corrientes de producción mostró una franca desventaja para el incremento en el ingreso del trabajador agrícola. Rodríguez Cisneros afirma que los resultados anteriores muestran que el aumento de la productividad no ha sido diferente en los dos sectores mencionados, y si el incremento del ingreso agrícola fue menor en valores corrientes se debe a que "los precios en el resto de los sectores

aumentaron en una proporción mayor respecto a los agrícolas. Esto dio lugar al fenómeno conocido como deterioro de los precios relativos de la agricultura".

Tal deterioro se ha visto disminuido en los últimos 10 años, evidentemente por la relativa estabilidad de precios. No obstante, la mayor dependencia, para el aumento de la productividad agrícola, de insumos como maquinaria, fertilizantes, insecticidas, y semillas mejoradas hacen al sector más vulnerable respecto de ese deterioro de precios relativos.

No obstante, las crecientes inversiones y el monto de los créditos destinados a la agricultura invalidan las predicciones de algunos técnicos respecto a que se presentará escasez de alimentos en el futuro. Si el producto bruto interno crece en la década de los setenta a un ritmo de 8% anual, la agricultura crecerá a un 4.6% anual. Afirma Rodríguez Cisneros que el problema agrícola en la próxima década no se presentará desde el lado de la producción, sino que está inscrito en la búsqueda de una mejor distribución del ingreso, pues la mano de obra dedicada a labores agropecuarias apenas recibe 14 centavos de cada peso que genera la población económicamente activa total.

De las diversas soluciones planteadas para mejorar el ingreso de la mano de obra ocupada en actividades primarias, el autor se manifiesta partidario de lograr ese aumento de ingreso dentro del propio sector agrícola: "En la próxima década deberán resolverse problemas relacionados básicamente con la forma de producción. . . urge transformar el tipo de agricultura de pequeñas explotaciones que se apoya fundamentalmente en el trabajo personal".— ALFONSO SOLARES MENDIOLA.

"La Industria Siderúrgica y la Industria Automotriz", GERARDO M. BUENO, pp. 83-99.

"El dinamismo del crecimiento del valor de la producción parece ser la única característica común a ambas industrias [la siderúrgica y la automovilística], pues existen diferencias considerables entre la primera y la segunda en otros aspectos." El trabajo de Gerardo M. Bueno contiene el análisis sobre aspectos concretos referentes a la situación y perspectivas de una y otra industrias; incluye, además, algo que sin duda vendrá a enriquecer el arsenal terminológico —lanza y escudo de la abrumadora mayoría de los economistas mexicanos: la expresión "obsolescencia tecnológica relativa", cuyo manejo, por parte del autor, no parece del todo congruente como se intenta ejemplificar más adelante.

El trabajo revela un profundo conocimiento de ambas industrias, especialmente de la siderúrgica, de la que se manejan nu

¹ Véase la nota bibliográfica sobre este primer volumen en *Comercio Exterior*, vol. XX, núm. 6, junio de 1970, pp. 490-491.

merosos aspectos técnicos, por lo que el autor teme haber sido "excesivamente prolijo en cuanto a cifras o a nombres técnicos".

La "obsolescencia tecnológica relativa" se define como "el lapso entre la demostración a escala comercial de la bondad de un nuevo proceso en términos de los ahorros que genera, ya sea en la utilización de los factores productivos como trabajo y capital, o de insumos físicos propiamente dichos y su eventual aplicación por las empresas".

Este concepto no se refiere a cambios tecnológicos de gran significación, sino a innovaciones que han sido comercialmente aceptadas y que "...por consideraciones de preocupación excesiva por parte de los empresarios, o a causa de la situación lucrativa favorable que puede tenerse en un momento dado, no llegan a ser adoptados".

La expresión "obsolescencia tecnológica relativa" es, en sí misma, objetable, pues la obsolescencia es, en su acepción más común, un concepto necesariamente relativo: un bien no puede tener en algún momento la cualidad intrínseca de ser obsoleto; su obsolescencia se presenta respecto a otro bien, que se utiliza para finalidades similares que el primero, pero con mayor eficacia; por otra parte, cuando un bien es obsoleto, no puede dejar de serlo o volverlo a ser, de modo que no se puede hablar con propiedad de "nuevas obsolescencias", como lo hace el autor. Finalmente, no puede aceptarse la definición de obsolescencia (con cualquier agregado) como un lapso o período, sino que la obsolescencia es una cualidad que puede presentarse con el paso del tiempo.

Algunos ejemplos ilustran sobre el no muy congruente manejo del concepto "obsolescencia tecnológica relativa", según fue definido: en la industria siderúrgica norteamericana se presentó, dice el autor, obsolescencia tecnológica relativa, "...pues se adoptaron nuevos procesos siderúrgicos como la preparación de minerales y en especial, la aceración por oxígeno, con un rezago de tiempo considerable respecto a otros países competidores". Y en seguida: "...el mejor ejemplo de la importancia que reviste evitar la obsolescencia tecnológica relativa... [quizá] sea Japón y sobre todo dentro de la industria siderúrgica"; la única posible explicación a ello parece ser "... atribuible a dos factores: uno, la localización... [y] el otro, de mayor importancia, es que en cuanto a procesos técnicos, utiliza los mejores del mundo, además de que sus instalaciones están sujetas a un continuo proceso de modernización".

Refiriéndose a México, afirma que "La posibilidad de incurrir en una nueva 'obsolescencia tecnológica relativa' es alta. Para evitarlo, no creo que se necesite de fórmulas o mecanismos especiales sino simplemente de un espíritu emprendedor y joven y fijarse metas muy claras en cuanto al papel que debe desempeñar una industria tan básica como lo es la siderúrgica en el desarrollo del país y la participación que en ello podrían tener los nuevos procesos tecnológicos".

Los ejemplos anteriores parecen suficientemente ilustrativos en cuanto a que, definida como fue la multimencionada "obsolescencia tecnológica relativa", no se maneja con propiedad en el trabajo, sino que se le asignan las más diversas interpretaciones.

El análisis de la industria siderúrgica está "de acuerdo con las previsiones que se han hecho, tanto en Nacional Financiera como en otras empresas directamente ligadas al ramo". En esta cuestión llama la atención la aseveración de que "... a mediados de la próxima década se estará entrando a una etapa totalmente

nueva en el desarrollo de la industria siderúrgica y muy diferente a la que se ha tenido en el pasado... [lo cual] involucrará necesariamente un cambio en el tipo de argumento que hasta ahora ha estado en boga en la discusión dentro de la industria siderúrgica". En el trabajo no se exponen las razones que permiten prever el cambio cualitativo señalado; se indica solamente, quizá como caracterización de la nueva etapa, que "el consumo aumentará a razón de 500 000 toneladas". La conclusión a que se llega es la necesidad de mejorar la tecnología en la industria para hacer frente a los requerimientos del futuro.

El análisis de la industria automovilística pone de relieve sus principales problemas: la existencia de un número excesivo de marcas y modelos, el alto costo comparativo de la producción nacional respecto al mercado mundial por lo cual, pese al 60% de contenido de partes nacionales en los automóviles, "...el contenido nacional es de sólo 36% a precios internacionales y los excedentes de costos necesarios para alcanzarlos son equivalentes a un 167% que ciertamente son muy altos".

En el trabajo se incluyen previsiones según las cuales esta industria mostrará una "...tasa de desarrollo de un 9% anual, lo que significará un mercado de alrededor de 460 000 vehículos hacia 1980". Aunque no se explica la metodología que dio lugar a estos cálculos, cabe preguntarse si se consideraron factores externos a la industria, tales como la posible saturación de la ciudad de México para la circulación de vehículos, los problemas de la contaminación atmosférica, el desarrollo de medios masivos de comunicación y otros por el estilo.

Propone el autor cuatro soluciones complementarias: reducción del número de marcas y modelos; compensación de las importaciones con futuras exportaciones (como ya se ha dispuesto oficialmente); modificación del decreto que se refiere a la integración de la industria para establecer normas que fomenten la tipificación de partes producidas en el país; y modificación del mismo decreto para precisar los aspectos referentes a la programación del desarrollo de la industria auxiliar, así como la congelación de modelos.— RENWARD GARCIA MEDRANO.

"La infraestructura del transporte", DANIEL DIAZ DIAZ, pp. 101-117.

En este interesante, aunque breve ensayo, el autor se da a la tarea de ubicar el sector transporte dentro del panorama económico mexicano y de definir su contribución al crecimiento económico del país.

Así, en uno de sus pasajes señala que "...el sector transporte está interrelacionado y depende del crecimiento global, en la misma forma que acontece con los demás sectores de la economía, distinguiéndose en particular por su importante papel y su gran dinamismo, es decir, por su alta capacidad de acelerar el proceso de desenvolvimiento".

Después de examinar la evolución de algunos indicadores económicos a partir de 1950, el autor precisa que la política gubernamental en la esfera de la infraestructura para el transporte tuvo que reflejar las tendencias imperantes en los principales renglones económicos, y que la misma debe buscar la eliminación de estrangulamientos que obstaculicen el desarrollo económico acelerado. La red troncal del transporte constituye un reflejo fiel de la acentuada concentración geográfica de la industria (proceso que ahonda la diferenciación regional y conlleva el fenómeno del insuficiente aprovechamiento de capacidad productiva, a causa de lo reducido del mercado interno), es decir, las zonas de mayor desarrollo cuentan con transporte

eficiente, aunque debe subrayarse que las redes alimentadoras adolecen de notorias deficiencias; el descuido de este problema se ha traducido en que grandes núcleos de población se encuentran al margen del avance económico y social global (este aspecto negativo reviste particular dramatismo en materia de carreteras).

En los últimos 18 años, la amplitud lograda por la red de carreteras ha mostrado un notable paralelismo en la evolución del producto nacional bruto: se ha triplicado, al pasar de 21 400 km en 1950 a 67 000 km en 1968 (38 000 pavimentados; 29 000 revestidos o con terracería) y se ha quintuplicado el número de vehículos en circulación; en 1967 se calculaba un tránsito promedio diario de 560 vehículos transportando diariamente 1.3 millones de pasajeros y un volumen superior a 150 000 ton diarias de carga.

En cuanto al tráfico ferroviario del país, se proporciona el dato de que en 1967 fue de 20 000 millones de ton/km, frente a 9 000 registradas en 1950; ello implicó un incremento anual de 5 por ciento.

El tráfico aéreo logró una acusada expansión a lo largo de los últimos diez años, especialmente en el transporte de personas; el extraordinario aumento se vio propiciado por el empleo de aviones de retroimpulso, desde 1952. Durante el lapso 1950-1960 se transportó la gigantesca cifra (para nuestros estándares) de 15 millones de viajeros, con un recorrido de 635 millones de km. Desde luego, tales resultados se han venido obteniendo con la sistemática canalización de fuertes recursos financieros para la construcción y modernización de aeropuertos, tanto para vuelos de largo como de mediano alcance (en 1969 se invirtieron 350 millones de pesos).

¿Cuáles son las previsiones para la infraestructura del transporte, en sus capítulos fundamentales, en la década de los setenta?

En lo que respecta a carreteras, el autor de este ensayo manifiesta que, con apoyo en las tendencias observadas y los planes que al efecto ha elaborado el Gobierno, para 1980 la red de carreteras podría llegar a una longitud de alrededor de 120 000 km (dentro de los programas de que se dispone, se otorgará atención prioritaria a los caminos que beneficien al, hasta aquí, postergado sector rural).

Como la infraestructura ferroviaria reclama voluminosas inversiones, sólo se realizarán obras de modernización y construcción cuando haya una demanda concreta de transporte masivo, principalmente de las materias primas que el proceso de industrialización requiera y de los productos terminados hacia los centros de consumo internos o hacia los puertos de embarque, en cuanto toca a la exportación.

En materia de transporte aéreo, se prevén desarrollos casi increíbles, a medida que se vayan incorporando al servicio los aviones que la industria aeronáutica internacional lance al mercado y cuyo uso se traduzca en una considerable reducción de tarifas tanto para personas como para carga. En 1968, el número de pasajeros fue superior, en México, a los seis millones. De continuar la tendencia actual de crecimiento, para 1980 la cifra se ubicará en alrededor de 13 millones de personas.

El autor concluye que "...la sorprendente evolución tecnológica que se acusa en nuestra época, nos llevará, quizá más pronto de lo que imaginamos, a profundos cambios en la concepción de los medios de transporte y en la construcción de su infraestructura e instalaciones".

Desde luego, huelga señalar la conveniencia de que México se esfuere para no permanecer marginado, hasta por razones de competitividad económica internacional, de los avances que la ciencia y la técnica mundiales van registrando en la esfera de los medios de transporte.— HIPOLITO CAMACHO CAMACHO.

"Las telecomunicaciones", EUGENIO MENDEZ, pp. 119-167.

En el trasfondo teórico de su ensayo, el Ing. Méndez señala que "la revolución tecnológica en la que ahora estamos involucrados parece tener su núcleo en la información, en su trasmisión y en su uso". Además, los avances alcanzados por la televisión, los sistemas de información y las redes globales de comunicación propician el advenimiento de cambios radicales en el manejo, presentación y uso de la información con todas sus consecuencias benéficas sobre el progreso humano.

El autor subdivide la comunicación en dos campos típicos: la masiva, atendida por la televisión, y la personal, servida por la telefonía. Después, destaca que los cambios tecnológicos y sociales repercuten en que la comunicación masiva tiende a la personalización, o sea, a referirse a grupos cada vez más pequeños de la comunidad, y a generalizar la personal, sirviendo a grupos de amplitud cada vez creciente. Tal tendencia opuesta constituye un desafío para los dos campos típicos indicados.

En lo que respecta a los pronósticos en materia de telefonía, el autor considera que para el año de 1980 existirán en el país 3.6 millones de aparatos, con lo que se logrará una densidad telefónica de 4.85 por cada cien habitantes, habida cuenta de la expansión demográfica que se registre en el período. Se estima que el número de llamadas de larga distancia en el interior del país llegará a la cifra de 179 millones, y las de larga distancia internacionales, que ofrecen un paralelismo muy acusado con las tendencias del comercio exterior, habrán de alcanzar los 29 millones.

Se estima que el número de suscriptores del servicio telefónico, que actualmente es de alrededor de 640 000, llegará a una cifra de cerca de 1.8 millones en 1980.

En lo que se refiere a telegrafía nacional se considera que en dicho año el número de telegramas podría llegar a 92 millones, lo que implica una tasa de crecimiento medio de 6%; el volumen de giros telegráficos estimado para 1980 es del orden de 15 millones, y las cantidades situadas por este medio podrán alcanzar la cifra de 10 000 millones de pesos; se prevé que el Gobierno recaude en ese año por servicio telegráfico alrededor de 166 millones de pesos. El ritmo de crecimiento que se observa en el tráfico internacional permite prever que para 1980 se pueda alcanzar una cifra de 3.2 millones de mensajes; el volumen de giros internacionales se expande a una tasa promedio anual del 6%, lo que apoya la previsión de que en 1980 pueda registrarse una cifra de 50 000.

En 1958 se inició en México el servicio télex, habiendo mostrado una veloz tasa de crecimiento, lo que se pone de manifiesto por los siguientes datos: el número de abonados crece a una tasa promedio del 31.5%, y la de la capacidad instalada asciende a 26.4%. Tales índices hacen prever que para 1980 el número de abonados a este servicio llegará a 60 000; los ingresos previstos, por este concepto, son de 947 millones de pesos en lo que se refiere al servicio interior, y de 7 000 millones en lo que atañe al servicio internacional.

Por lo que ve a difusión, el autor señala que para 1980 se espera "el cubrimiento sustancialmente mayor en el servicio de radiodifusión con modulación de frecuencia y con el de tele-

visión, tanto en la banda de muy altas frecuencias como en la de ultraaltas frecuencias. Esto dependerá de los criterios normativos que implante el Estado en materia de regímenes de concesión, de grado de impartición del servicio de difusión por el poder público, de contenido de las emisiones y de reglamentos de la explotación comercial de este servicio".

En este capítulo se indica la posibilidad de difusión directa por satélites artificiales en tres etapas fundamentales: 1) radiodifusión a través de estaciones terrestres de relativo bajo costo, desde donde se distribuirían las señales a receptores comunales o emisoras convencionales; 2) radiodifusión directa susceptible de ser captada por los aparatos receptores con equipo adicional; 3) captación de las difusiones de los satélites directamente en los aparatos receptores, sin que se requiera el uso de aditamentos complementarios. El autor destaca la imposibilidad de prever la última etapa antes de 1985.

Al referirse a la red general de telecomunicación, el Ing. Méndez la clasifica atendiendo a la naturaleza de las vías que emplea, en alámbrica (líneas físicas) y radio inalámbrica (enlace por radio). La primera, está constituida en la actualidad por 67 000 km de longitud simple y 330 000 km de la longitud en desarrollo; para la red de longitud simple se estima un crecimiento lento en los próximos años. En cambio sí son de preverse grandes aumentos de la utilización de la red inalámbrica federal que está constituida principalmente por enlaces, por radio en altas frecuencias y por los de microondas. Para 1980 se espera un aprovechamiento de cerca de 70% de la mencionada red, frente a sólo el 20% en la actualidad.

En la parte final de su ensayo, el autor pone de relieve que "la utilidad de las comunicaciones eléctricas reside fundamentalmente en su carácter universal. Una red de comunicaciones sería de poca utilidad si sólo fuera disponible a unas cuantas personas o si sólo existiera en una zona restringida. Inicialmente no todos necesitamos una forma nueva de comunicación, pero es esencial que esa nueva forma sea asequible para la mayoría".— HIPOLITO CAMACHO CAMACHO.

"El turismo", DIEGO G. LOPEZ ROSADO, pp. 171-185.

En este breve ensayo, el autor persigue tres objetivos: primero, decirnos qué es el turismo y cuáles son los factores que, de manera general, condicionan las corrientes turísticas; segundo, informarnos cuál es la situación actual del turismo en México, y, tercero, descubrirnos "el perfil turístico de México para 1980". Tres partes distintas y una sola confusión verdadera.

Primera parte: Turismo "es, por un lado, conjunto de turistas que son cada vez más numerosos; y por el otro son los fenómenos y relaciones que esta masa produce como consecuencia de sus viajes". "Turismo es todo el equipo receptor de hoteles, agencias de viajes, transportes, espectáculos, guías, intérpretes, etc., que el núcleo debe habilitar para atender a las corrientes turísticas que lo invaden y que no promovería si no las recibiera". "También son turismo los efectos negativos o positivos que se producen en las poblaciones receptoras; turismo es también, paradójicamente, el efecto que se produce en un núcleo receptor, cuando se corta la afluencia turística." Es indudable, y no sólo por la muy especial sintaxis del autor, que todo el que pensaba tener una idea más o menos clara y sencilla de lo que es el turismo queda anonadado por esta torrencial definición, en la que, además de señalar que las corrientes turísticas no se promueven cuando no existen, se concluye que el turismo es, "paradójicamente", el efecto de la ausencia de turismo.

Definido así el turismo, el autor pasa a examinar los factores que, de manera general, condicionan las corrientes turísticas. Alcanza a enumerar los siguientes: "la situación internacional", "la situación política interna tanto del país de origen como el país receptor", "la estabilidad de los precios y el ritmo de inversiones en centros turísticos del segundo y el comportamiento de los ingresos del primero", "la mayor o menor libertad para salir o introducirse en los diferentes países", "la promoción del ámbito receptor" y "la situación de transporte internacional e interno del país de destino". Armado con este instrumental analítico, el autor demuestra que en los años recientes se han elevado los ingresos nacionales y han aumentado las corrientes turísticas; que en el costo de los viajes al extranjero influyen el precio de los pasajes y los gastos que se efectúan en el país de destino; que ha habido un rápido incremento en los viajes que se efectúan en aviones fletados; que "si el costo total del viaje a determinado país es relativamente alto, lógicamente el número de personas que cuenta con fondos suficientes para realizar ese viaje tiene que ser bastante reducido", que se necesitan inversiones para estar en condiciones de recibir las corrientes turísticas; que la falta de confianza en las corrientes turísticas provoca disminución del número de turistas; que, en fin, existe interrelación entre el turismo y el transporte internacional, "ya que uno y otro muestran su evidente interdependencia".

Segunda parte: Aquí se combinan los datos con las observaciones analíticas. Por ejemplo, se menciona que en 1968 México recibió 1 879 829 turistas, los cuales erogaron 424 300 000 dólares; se hace notar que los porcentajes más grandes de turistas que visitaron el país "corresponden a las personas dedicadas al comercio y, en menor porcentaje, a las dedicadas a trabajos domésticos"; que la mayoría de los viajeros que llegan a México se dirigen a las ciudades fronterizas, el Distrito Federal y Acapulco; que las inversiones federales en infraestructura, aunque predominantemente auxilian a otras actividades económicas, también apoyan al turismo; que lo invertido para preservar la salud de la población en algunos casos sirve también para proporcionar servicios médicos a los visitantes; que en Estados Unidos ha venido aumentando el número de familias que tienen mayores "ratos libres"; que los transportes aéreos internacionales presentan un desarrollo sin precedentes, y que a México llegan las principales líneas.

Tercera parte: El autor hace depender la situación futura del turismo en México de "tres supuestos sumamente importantes y difíciles de determinar dada su naturaleza: 1) que la situación internacional no padezca una conflagración que afecte las corrientes turísticas mundiales; 2) que la situación política de nuestro país prosiga con la misma estabilidad seguida hasta la fecha, y 3) que no se presente una depresión económica, sobre todo en Estados Unidos que es nuestro principal abastecedor de turismo".

No obstante la dificultad para "determinar" estos supuestos, el autor presenta dos hipótesis respecto del nivel del turismo a México en 1980 derivadas de dos extrapolaciones lineales: la primera prevé el arribo, en ese año, de 5 117 739 turistas, que gastarían un total de 1 558 millones de dólares; la segunda supone que en 1980 se recibirían 7 323 755 turistas que erogarán 1 918 millones de dólares. En relación con esto estima que, para 1980, se tendrían que invertir 61 548 millones de pesos en servicios de energía eléctrica, comunicaciones y transportes, agua potable, drenaje, alcantarillado y asistencia social, "para satisfacer la demanda nacional de este tipo de obras necesarias para el fomento del turismo". Además, estima que la inversión necesaria en alojamientos tendría que ser del orden de entre 4 669.9 millones de pesos y 7 851.7 millones durante el período 1969-1980.

Finalmente, ante la tendencia "del turismo nacional que se desplaza hacia el extranjero", el autor recomienda con no escasa originalidad que "es necesario... llevar a cabo una campaña exhaustiva para hacer que el turista nacional primero conozca México, y que a los que salgan al exterior se les haga un urgente llamado a que disminuyan sus gastos en bien de la economía del país".

La confusión verdadera: Las conclusiones (confusiones) de este ensayo pueden exponerse con brevedad: que el turismo es muchas cosas, entre ellas los hoteles, los guías de turistas y los efectos de la suspensión de turismo; que existen varios tipos de turismo: interior ("que es el que realizan los nacionales de un país sin salir de su propio territorio"), exterior ("que se cumple cuando los nacionales cruzan las fronteras para visitar otros países"), receptivo ("aquellas corrientes extranjeras que entran en el país considerado") y egresivo (cuya definición se nos ahorra); que México recibe turistas del exterior, sobre todo de Estados Unidos, y envía turistas al exterior, sin precisar adónde; que las inversiones públicas en infraestructura han servido también para alentar el turismo; que las inversiones privadas en hotelería han sido cuantiosas (sin mencionar el origen geográfico de los fondos invertidos); que, salvo una guerra atómica que acabe con los turistas, una revolución que les impida la entrada, o un *crash* en la economía norteamericana, "las perspectivas para la industria turística en su conjunto se muestran realmente optimistas", que, en fin, es necesario convencer a los turistas nacionales de que visiten primero Pátzcuaro y luego París y de que, cuando vayan al exterior, gasten lo menos posible.—JORGE EDUARDO NAVARRETE.

"La educación primaria y media", MANUEL BRAVO JIMENEZ, pp. 187-194.

Entre los intelectuales mexicanos que con mayor profundidad conocen el origen y la trayectoria de nuestros graves problemas educativos y, por tanto, pueden opinar con autoridad indiscutible sobre las decisiones que habrán de adoptarse para superarlos, ocupa un lugar distinguido el licenciado Manuel Bravo Jiménez, actual director del Centro Nacional de Productividad y coordinador de las actividades de la Comisión Nacional de Planeamiento Integral de la Educación, constituida al principiar este sexenio con el fin de sentar las bases que sustentarán la política educativa del país hasta 1980.

En el texto cuyo nombre encabeza esta nota, el licenciado Bravo Jiménez presenta y comenta con brevedad las conclusiones sobresalientes que, sobre los niveles básicos de la enseñanza, contiene el informe rendido por la Comisión al concluir sus trabajos en 1968.

A su juicio, para 1980 las condiciones de la educación primaria que se imparte a la población escolar campesina deberán ser, por lo menos, semejantes a las que imperen en promedio en las escuelas urbanas; de conseguirse esta meta, aumentarán las posibilidades de generalizar la enseñanza secundaria y, en consecuencia, de elevar sustancialmente el perfil educativo del mexicano antes de que concluya el presente siglo.

Empero, alcanzar el objetivo que en forma tan sencilla se ha expuesto implica resolver tal cantidad de problemas financieros, administrativos, pedagógicos, etc., que la tarea constituye un verdadero reto a la imaginación y a la capacidad de trabajo de los futuros responsables del servicio educativo.

La atención de varios grupos de escolares por un sólo profesor en las llamadas escuelas rurales unitarias, el bajo rendimiento escolar derivado de ello, la dispersión geográfica de los

núcleos de población, el desfase entre los programas de enseñanza y las necesidades cotidianas de la vida campesina, son algunos de los problemas que deberán afrontarse con urgencia, no sólo para brindar a los niños de las localidades rurales la oportunidad de recibir la educación primaria completa a que innegablemente tienen derecho, sino para adaptar ésta a los requerimientos ocupacionales del quehacer rural, teniendo en cuenta los avances científicos y tecnológicos obtenidos por la humanidad en los últimos años y una mejor comprensión de la vida social.

Respecto a la educación secundaria, además de las dificultades de carácter cuantitativo, habrá que enfrentar otras, quizá mayores, de tipo cualitativo. Tal es, por ejemplo, la violenta confrontación de los niños con una realidad por completo extraña a sus vivencias, en un período de su desarrollo psicofísico en el que más necesitan de la educación en el sentido formativo, no informativo, que originalmente tuvo esta palabra.

Desde luego, ningún problema podría resolverse en definitiva si, paralelamente a la atención que se otorgue a los diversos elementos que intervienen en el hecho educativo, no se acentúa la que se proporciona a la formación y a las condiciones en que desempeña su labor el magisterio, pues, en última instancia, en él descansa el éxito de toda medida encaminada a mejorar la enseñanza.

Tales son, en síntesis, las principales ideas expresadas por el licenciado Bravo Jiménez sobre la educación básica del país en el inquietante libro *El Perfil de México en 1980*. Podrá o no estarse de acuerdo con ellas, pero es indudable que éstas no son fruto de la improvisación, sino que se apoyan en una firme trayectoria de estudio y en la sólida experiencia que le han proporcionado sus investigaciones sobre los recursos humanos de México.—CESAREO TEROBA LARA.

"El problema habitacional", JESUS PUENTE LEYVA, pp. 255-303.

El problema habitacional en nuestro país es uno de los más apremiantes. Sin embargo, del trabajo realizado por Puente Leyva se desprende que este problema "podría resolverse en *forma integral* con los recursos que en nuestros días se dedican periódicamente a la construcción de habitaciones suntuarias para un reducido grupo de familias privilegiadas".

La magnitud del problema habitacional de México no debe sorprender a nadie; basta recorrer los suburbios metropolitanos, o cualesquiera de las áreas rurales, para percibir, captar, vivir este ingente problema. Lo que sí resulta una novedad en el trabajo de Puente Leyva es que nos muestra que dedicando un poco más de lo que actualmente se gasta en la construcción de viviendas sería factible solucionar este problema. ("México podría resolver integralmente su problema habitacional en el transcurso de una década... sin comprometer, anualmente, nada más que el 4% del producto nacional bruto. Actualmente México aplica por año poco más del 3.5% del producto nacional a la construcción residencial.")

Planteadas las cosas en estos términos se infiere que el problema de la vivienda, como tantos otros del desarrollo mexicano, radica en la inequitativa distribución del ingreso o, dicho en los términos del autor, en "un déficit de situaciones convenientes".

Muy acertadamente, en nuestra opinión, Puente Leyva observa que el programa que se sigue actualmente en México para solucionar el problema de la carencia de casas-habitación, "ha derivado en la promoción de la llamada vivienda de 'interés

social', cuyo costo promedio es actualmente de \$ 60 000, pero que frecuentemente se eleva (como en el caso de la ciudad de México y en las ciudades fronterizas) hasta \$ 80 000". Este programa deja fuera a las familias que viven en las localidades urbanas del país y que perciben ingresos mensuales inferiores a \$ 1 500.00 (o sea, las dos terceras partes de la población urbana del país).

Por lo que respecta al sector rural, el autor señala que "la referencia más ilustrativa de los niveles generales de miseria que ahí se padecen (incluido el aspecto habitacional) queda explicado si señalamos que el 55% de la población rural (aproximadamente 12 millones de personas) percibe ingresos *per capita* que apenas representan dos pesos diarios. La mitad de este contingente corresponde a una población de más de 5 millones, cuyo ingreso *per capita* está por debajo de un peso cincuenta centavos diarios", de acuerdo con datos de la *encuesta sobre ingresos y gastos familiares* practicada en 1963 por el Banco de México.

La solución que plantea Puente Leyva consiste en expropiar terrenos actualmente baratos, habilitándolos gradualmente con un tipo de urbanización de bajo costo. "Esto posibilitaría adjudicar lotes 'tipo' a las familias de bajos ingresos, los cuales (excepción hecha de la ciudad de México, donde el problema ya ha adquirido caracteres irreversibles) estarían al alcance de casi cualquier presupuesto. . . Una vez que la población amortizara el terreno (adquirido a precio razonable) se convertiría en un aceptable sujeto de crédito para el eventual financiamiento de la construcción de una vivienda."

Si bien es cierto que, como señalamos anteriormente, para nadie es una novedad el problema habitacional de nuestro país, también es cierto que siempre que se observa cualquier cuestión social se encuentra con problemas igualmente importantes (insuficiencia de hospitales y de escuelas, deficiente alimentación, déficit en el consumo de calzado y vestido, etc.), por lo que el problema es, en realidad, de prioridades. ¿Qué es lo más necesario? —GLORIA LUZ LABASTIDA OCHOA.

"El proceso de urbanización", LUIS UNIKEL, pp. 221-253.

Después de tratar algunos aspectos sobre las definiciones del proceso de urbanización, el autor hace, en un segundo apartado, una breve reseña sobre los antecedentes históricos de dicho proceso en México. Posteriormente analiza con mayor detalle el período 1940-1960, para más adelante exponer las probables tendencias del proceso de urbanización en los veinte años siguientes. En el último apartado se discuten las diferentes interpretaciones sobre el significado de la concentración urbana y el enfoque que en México se le debe dar.

A estas tres últimas partes del autor dedica mayor atención, haciendo, en la primera de ellas, una clara exposición de los aspectos más sobresalientes de la magnitud y concentración de la población entre 1940 y 1960. Durante este período, nos dice, la concentración urbana registró un acelerado crecimiento; sin embargo, en la primera década, éste fue mayor que en la segunda, en la cual la concentración urbana empieza a mostrar una tendencia hacia la distribución del crecimiento en varias ciudades, reduciendo así el alto índice de "primacía" de la ciudad de México.

En el siguiente apartado, el autor expone las diferentes hipótesis en que se basa la proyección de la tendencia de la concentración urbana entre 1960 y 1980. Una vez señaladas las distintas variantes en las hipótesis, y después de hacer hincapié en lo aventurado y difícil de la "prognosis", concluye que pare-

ce ser que seguirá predominando la tendencia observada en la década 1950-1960, o sea que se registrarán ritmos más lentos de concentración y se tenderá hacia un sistema de ciudades más equilibrado y relacionado entre sí.

En el último apartado se tratan, como ya se dijo, las interpretaciones que existen sobre este fenómeno, haciendo notar que éstas son generalmente parciales, pues consideran a las ciudades grandes como perjudiciales o enfermas, sin tomar en cuenta sus aspectos positivos y benéficos. Para el caso de México, el autor señala que no existen los elementos suficientes para adoptar una posición definida ante el problema de la concentración y, tanto para éste como para los demás aspectos del proceso de urbanización, apunta que para conocer sus causas y consecuencias es necesario llevar a cabo estudios tanto a nivel nacional como regional y urbano, tratando de vincularlos con los demás aspectos del desarrollo económico del país.

Es en esta última parte donde quizá el autor parece excesivamente cauteloso, y no ofrece observaciones y proposiciones más concretas. Si bien no existen elementos ni estudios suficientes para hacer afirmaciones o consideraciones sobre la incidencia que ha tenido la concentración urbana en México, sí se podrían considerar algunos elementos —aun cuando muchos de ellos serían más que nada empíricos— para emitir algún juicio sobre la situación actual y más importante aun sobre las implicaciones de su futura tendencia.

En conjunto, se tiene la impresión de que el estudio queda, a pesar del abundante material y las acertadas consideraciones que contiene, un tanto en el aire. Probablemente ello se deba a la escasa consideración que el ensayo presta a los factores que influyen y determinan el proceso de urbanización, es decir, los factores principalmente económicos que condicionan la mayor o menor concentración urbana.—JACQUES TARANZAUD ZERTUCHE.

AMERICA LATINA Y LA LIQUIDEZ INTERNACIONAL

América Latina y la liquidez Internacional, serie "Reuniones", Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (CEMLA), México, D. F. 1970, 376 pp.

Se trata de una recopilación, tan completa como ha sido posible, de estudios, informes y discursos en los que se refleja buena parte de la actividad desarrollada en el proceso de reforma del sistema monetario internacional, textos producidos tanto por los bancos centrales de América Latina como por los representantes de los países de la región, de 1964 a 1969, en las asambleas anuales del Fondo Monetario Internacional, del Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso y del CEMLA. Los textos recogidos en este volumen aparecen en orden cronológico, clasificados en lapsos anuales, dejando constancia en ellos de la insistencia, siempre razonada documentalmente y con hechos, de que para la solución de esta clase de problemas es indispensable tener en cuenta la opinión de los países industriales y la de los que se hallan en vías de desarrollo, y se subraya al respecto la firme posición de América Latina y de Filipinas ante el criterio sustentado por algunos países industrializados según el cual "a ellos —a los industrializados— correspondería crear la nueva liquidez para ser distribuida entre ellos mismos". América Latina y Filipinas dejaron claramente establecida su repulsa a cualquier forma de discriminación en este como en otros aspectos fundamentales. Por ejemplo, los países Latinoamericanos apelaron con reiteración al Fondo Monetario Internacional para que les apoyase en sus esfuerzos integracionis-

tas mediante la prosecución de una política monetaria y de pagos que fuera congruente con los objetivos regionales trazados, ya que los recursos que pueden movilizar los propios países son insuficientes para su desarrollo y para la integración. Así, al reseñar los puntos de vista expuestos en la reunión de 1969 por el representante del grupo latinoamericano y filipino en el Fondo Monetario Internacional se destaca, de un modo apremiante, que el apoyo de éste a las balanzas de pagos, mediante la asignación de derechos especiales de giro a dichos países, puede constituir un paso en el camino de una acción eficiente; "concretamente —se añade— la definición de 'otros tenedores' y de las condiciones en que, tanto éstos como los participantes, pueden usar los DEG, servirá a los países latinoamericanos para intensificar el apoyo recíproco que ya han acordado prestarse", lo que vigorizará sus propósitos de integración.

Comienza el libro con una exposición-resumen del presidente del Banco de Guatemala y gobernador del FMI, en nombre de los gobernadores de América Latina y Filipinas, Arturo Pérez Galiano, formulada en la Asamblea del Fondo celebrada en Tokio en 1964. En ese texto se muestra ya la preocupación de los países de la región por los problemas relativos a la liquidez internacional y se propugna por un aumento general de las cuotas en el Fondo; y cuando las circunstancias lo justifiquen, aumentos adicionales específicos y que para el desembolso del aporte en oro correspondiente al aumento de cuotas, el Fondo ofrezca las mayores facilidades posibles a los países en proceso de desarrollo.

Se incluye a continuación el ensayo preparado en 1965 por Jorge González del Valle sobre los planes de reforma del sistema monetario y América Latina.

Entre los distintos planes de reforma examinados, los que proponen la centralización de las reservas internacionales (es decir, los planes de Triffin y Stamp) son los que más directamente satisfarían el objetivo de un crecimiento continuo de la liquidez global en función de las necesidades del comercio y el desarrollo mundiales. Puesto que estos planes se basan en la creación de una unidad fiduciaria de reserva, el problema quedaría reducido a los criterios que determinarían la fijación de una tasa anual de crecimiento de la liquidez, dando por supuesto que el sistema estuviera en pleno funcionamiento y mereciera la más absoluta confianza de todos los países participantes. Triffin ha llegado incluso a calcular esa tasa anual entre un 3 y un 5% sobre la base de la experiencia histórica. Por consiguiente, ambos planes suponen que los países industrializados aceptarían incurrir en déficit de balanza de pagos en la medida necesaria para mantener adecuados niveles de comercio e inversión mundiales. Naturalmente, en esta característica de los planes de centralización de reservas radica la objeción principal de que conllevarían una tendencia "inflacionista".

Al hablar de la influencia de América Latina en las decisiones de creación monetaria del Fondo, se afirma en ese ensayo que estaría asegurada en la medida en que el sistema monetario mundial se base en la existencia de un organismo multilateral; nuestra región tiende a asociar sus intereses a los de otros grupos de países subdesarrollados, de modo que su influencia directa podría ampliarse también en la medida en que la cooperación internacional sea más estrecha.

Seguidamente se inserta el informe del grupo de expertos del CIAP, de febrero de 1966, en el que se reconoce que las necesidades de aumentar las reservas en América Latina son aún mayores que las de otras partes del mundo en desarrollo. Por ejemplo, la ayuda externa a la mayoría de los países latinoamericanos ha consistido, sobre todo, en créditos oficiales y priva-

dos que han generado mayores cargas fijas en el servicio de sus deudas que las que pesan sobre otras regiones; además la etapa intermedia de desarrollo, en la que América Latina se encuentra, implica que ésta tiene una estructura de importaciones relativamente rígida. El objetivo de la integración económica regional, mediante la expansión del comercio recíproco y de las corrientes intrarregionales de capital de desarrollo, resulta seriamente entorpecido por la escasez de reservas. Finalmente, América Latina es la única gran región del mundo en desarrollo que no goza de la protección de un sistema de comercio preferencial que incluya tanto a países desarrollados como en desarrollo. Actualmente, a pesar de los esfuerzos por elevarlas, las reservas de la mayoría de países latinoamericanos son particularmente bajas, en relación con su comercio exterior, así como con su producto nacional bruto. Es evidente que los esfuerzos de desarrollo y el proceso de integración se perjudican por ese bajo nivel de reservas.

Se agrega que el actual sistema de pagos internacionales ya ejerce demasiada presión sobre los países deficitarios y muy poca sobre los países superavitarios para que eliminen sus respectivos déficit y superávit. Uno de los propósitos de la creación deliberada de nueva liquidez es, ciertamente, la moderación de su actual tendencia a ejercer tales presiones. Puede ser necesario, por lo menos inicialmente, vincular el uso de las nuevas unidades con el oro y otros activos de reserva; establecer una relación uniforme entre las nuevas unidades y las reservas totales que cada país aceptaría mantener. En este caso, tendría que producirse una reestructuración periódica de las reservas de modo que los países deficitarios que tuviesen una proporción de nuevas unidades con respecto a sus reservas totales superior al promedio, pudiesen emplearlas con preferencia sobre otros activos al cancelar sus deudas con los países con superávit y que éstos las aceptasen sin limitaciones.

Señala que los países menos desarrollados podrían, en ciertas circunstancias, aumentar la utilidad de las nuevas unidades de reserva que puedan corresponderles, al constituir con ellas un fondo común (*pool*) voluntario. Esa unificación puede servir para dos propósitos principales. En primer término, mancomunar las unidades de reserva latinoamericanas ofrecería una gran oportunidad para promover la integración económica de la región. En segundo lugar, la vigilancia multilateral a nivel regional —que implica el acceso al fondo común— ofrecería a esos países incentivos adicionales para seguir políticas destinadas a mantener la estabilidad monetaria, indispensable para el desarrollo.

Entre otros trabajos que se recogen en este volumen figuran: "América Latina ante la reforma del sistema monetario internacional", de Javier Márquez; "Posición latinoamericana y filipina en el FMI", de Antonio Ortiz Mena; "Las discusiones sobre el sistema monetario internacional", también de Javier Márquez; "La reforma del sistema monetario internacional", de Horacio A. Alonso; la relatoría sobre ajustes al sistema monetario internacional, de la III Comisión de la VIII Reunión de Técnicos de Bancos Centrales del Continente Americano, de noviembre de 1966 y, por último, un estudio titulado "Los países en desarrollo y el sistema monetario internacional: problemas seleccionados", también del director del CEMLA, y otro: "Posición latinoamericana y filipina en el FMI, 1969" de Carlos Massad.

Se aportan, por tanto, en esta obra opiniones muy autorizadas que conciernen a demandas de América Latina, aún no satisfechas: la relativa a la vinculación de la creación de nueva liquidez, directa o indirectamente, con la transferencia de recursos reales para el desarrollo. "Apoyamos esa idea —se afirmó en 1969— en cuanto ella implica un incremento de préstamos y transferencias no atados y una decisión de más largo plazo acerca de sus montos."—ALFONSO AYENSA.