

Necesidad de definir otro estilo de desarrollo rural

En los últimos meses se han manifestado en congresos, seminarios, reuniones políticas, actos oficiales de diverso tipo y por conducto de los medios de difusión de masas, las más variadas opiniones acerca de la difícil situación del campesino y la agricultura de México. Con mucha frecuencia, esas manifestaciones han adquirido el carácter de denuncias abiertas contra un estado de cosas que se juzga del todo inconveniente desde el punto de vista socioeconómico y político.

Se ha aludido, así, a los despojos e injusticias de que siguen siendo víctimas los campesinos, especialmente los de los grupos indígenas, al insatisfactorio crecimiento de la producción agrícola en los últimos años, muy inferior al de la población, a la persistencia del neolatifundismo, a la concentración de ingresos y beneficios en el sector de la agricultura “moderna”, en detrimento de la mayoría campesina, al minifundio y a los males que provoca, a la desocupación y a las migraciones rurales, a la falta de crédito, de asistencia técnica y de educación en el campo, a la destrucción irreparable de bosques y suelos, a la contaminación de aguas y a su escasez y, en fin, a todo un sombrío catálogo ante el cual lo menos que puede decirse es que la situación del agro mexicano resulta estremecedora y dramática.

Al mismo tiempo, los opinantes han propuesto diversas medidas y transformaciones, según los matices y tendencias de sus puntos de vista (relacionados sin duda con su adscripción profesional, de grupo social o de sector económico y político), a fin de encontrar soluciones a los graves problemas planteados. De esta manera, las propuestas cubren también una amplia gama: las hay que se centran en aspectos técnico-económicos; otras insisten sobre todo en los ángulos políticos e institucionales del asunto; algunas se caracterizan por su enfoque cuantitativo y desarrollista, y otras, por último, intentan un planteamiento amplio en el que se conjugan los muy variados elementos que hacen del fenómeno una totalidad compleja.

A este respecto, es alentador observar que ganan terreno en México los enfoques del último tipo, en los que desde una perspectiva multidisciplinaria se tienen en cuenta los aspectos culturales, socioeconómicos, político-institucionales y ecológicos de la realidad

agraria del país. Como se señaló en un número anterior,¹ el actual Gobierno ha comenzado a rectificar la política basada en la industrialización a ultranza y en la agricultura como mera proveedora de alimentos, materias primas y divisas. Conforme a esa concepción, de hecho se había venido favoreciendo, en aras del simple aumento de la producción agrícola, el fortalecimiento del sector capitalista, el deterioro del ejido y de otras formas de organización campesina, así como la consolidación de estructuras de explotación y de dominio en el campo. Los esfuerzos del presente régimen tienden a revertir esa tendencia con base en otra concepción del desarrollo, en la que se dan mayores ponderaciones a los aspectos sociales, sobre todo al imperativo de propiciar una más amplia participación de los mexicanos en los procesos que les atañen y de lograr una mejor distribución del ingreso y la riqueza.

En relación con los esfuerzos por resolver los múltiples problemas del sector agrícola de México, conviene insistir en la necesidad de abandonar en definitiva los enfoques simplistas que pretenden encontrar soluciones únicas, a manera de remedios universales aplicables en todo tiempo y en cualquier lugar, como si la compleja realidad no tuviera profusión de facetas y características, a tal punto que cabría hablar más bien de diferentes realidades, según los diversos elementos de todo orden que las moldean.

Por ello, de lo que se trata es de definir un estilo de desarrollo multidimensional (cultural, económico-tecnológico y sociopolítico) que se base en los rasgos distintivos comunes del campo mexicano, para separarlo de realidades ajenas y no caer en los planteamientos imitativos de aspiraciones y modalidades imperantes en otros países, sobre todo en los industrializados, en los que domina sin cortapisas la sociedad de consumo, dentro de condiciones económicas y sociales muy diferentes. También han de tenerse en cuenta en ese proyecto las diferencias entre las culturas distintas y entre las variadas condiciones ecológicas, socioeconómicas y políticas de regiones y localidades que hacen del país un mosaico.

El centro de ese estilo de desarrollo rural debe ser el hombre, con toda su riqueza de intenciones y necesidades, en una estrecha relación cooperativa con la naturaleza. La unión —y no el antagonismo— entre el hombre y su mundo permitirá evitar las actitudes depredatorias y el despilfarro de los recursos, así como disminuir los efectos nocivos de la actividad humana en el ambiente. Con ello, además, se salvaría la responsabilidad histórica que tienen los pobladores actuales de México con las generaciones futuras, en el sentido de no menoscabar su herencia ni dejarles un patrimonio de tal manera dañado que les signifique una grave desventaja o incluso un impedimento para la vida.

Es claro que todo lo anterior requiere, por una parte, la definición cabal de soluciones específicas para cada tipo de problemas, en función de las necesidades y aspiraciones humanas, así como de las condiciones concretas de cada caso. Ello, con apoyo en un esfuerzo ingente de investigación creadora y de innovación social que determine los requisitos técnico-institucionales, organizativos, económicos y educativos de tarea semejante.

¹ Véase "Reflexiones sobre la política de desarrollo agrícola", en *Comercio Exterior*, México, febrero de 1975, pp. 119-121.

De ahí la enorme importancia que adquiere la investigación científica y tecnológica en todo proyecto de cambio rural.

Por otro lado, es claro también que un estilo propio de desarrollo rural que satisfaga las condiciones y cumpla los propósitos aquí mencionados, exige necesariamente la voluntad política para definirlo, primero, y para llevarlo a la práctica, después, convirtiéndolo en realidad viva y actuante, en característica normativa nacional.

La posibilidad de que esto se logre suscita la oposición de quienes se benefician con el estado actual de cosas. Los depredadores de los recursos, los miembros del pesado aparato de intermediación, los que se valen de la ignorancia y el desvalimiento de los campesinos para despojarlos y explotarlos, los incapaces de actuar por otros motivos que no sean los del lucro y el provecho propio, quisieran que ese proyecto no rebasara la etapa de simple aspiración utópica, de vago sueño inalcanzable de buena parte de una sociedad dividida.

La lucha contra tal maraña de intereses, favorecedores del *statu quo*, requiere no sólo la voluntad y la acción gubernamentales, sino también la participación organizada de los campesinos que dé sustento y contenido a la voluntad de cambio del poder público.

La naviera del Caribe y el nuevo espíritu de la integración

El 28 de mayo se suscribió en San José, Costa Rica, el acuerdo constitutivo de la Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR). Tan señalado hecho forma parte de un nuevo movimiento de integración económica latinoamericana que busca reforzar y ampliar los vínculos ya existentes en la región y que se ha articulado en torno de la idea que anima al proyectado Sistema Económico Latinoamericano (SELA).¹

¹ Véase "El SELA, realidad a la vista", en *Comercio Exterior*, México, marzo de 1975, pp 239-241.

El acuerdo para constituir la Naviera fue firmado por Colombia, Costa Rica, Cuba, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela. La empresa tendrá un capital inicial de 30 millones de dólares, suscrito por partes iguales, pero se dejó abierta la posibilidad de que otros países participen en la sociedad. A este respecto, tres países manifestaron que estudiarán la conveniencia de unirse dentro de poco a la empresa de navegación: Guyana, la República Dominicana y Trinidad y Tabago. Por otra parte, Curazao, Aruba y Surinam podrían también ingresar en ella, una vez que tengan el carácter de países autónomos.

Los propósitos generales de la NAMUCAR son incrementar el comercio entre los países del Caribe; eliminar la dependencia respecto a las transnacionales en materia de transporte marítimo; romper el círculo vicioso de la exigüidad o carencia de intercambio comercial por falta de transporte, y viceversa, así como impulsar la integración económica regional.

En la actualidad se pierden muchas oportunidades comerciales porque las rutas de transporte marítimo del Caribe dependen fundamentalmente de los intereses de las empresas transnacionales, que están dispuestas, en primer término, a movilizar la carga de sus propias filiales o la que tiene como destino los centros mercantiles de los países industrializados. Sólo de manera secundaria se atienden las necesidades de intercambio dentro del Caribe. A ello hay que agregar que los países caribeños carecen de una flota propia de magnitud suficiente para sustituir a las navieras transnacionales.

El camino escogido para solucionar el problema ilustra con claridad el contenido de los nuevos esfuerzos en pro de la integración económica y, en términos más amplios, la nueva solidaridad que se busca materializar entre las naciones latinoamericanas.

El procedimiento obedece a la necesidad de superar la parálisis que aqueja a los mecanismos de integración. Desde luego, en algunos casos se ha logrado cierto progreso en el ámbito subregional. Sin embargo los avances son insuficientes para mantener vivas las posibilidades de llegar a un grado tal de integración que constituya por su propio peso un factor de primer orden en el desarrollo conjunto de América Latina.

Al estancamiento aludido contribuyen sobre todo la virtual paralización de la ALALC y las escasas perspectivas de que los procesos parciales de integración converjan en un gran movimiento totalizador. Las dificultades más importantes derivan en lo fundamental —sin dejar de reconocer excepciones, en particular la representada por el Pacto Andino— del predominio de un enfoque que parece limitarse a un solo propósito: lograr que se establezca una zona de libre comercio. Tal unilateralidad de los fines últimos ha limitado desde su base la posibilidad misma de la integración, pues se ignora la existencia de obstáculos estructurales y se desperdician las oportunidades de coordinar las políticas económicas y, sobre todo, de cooperar en proyectos conjuntos destinados a aprovechar los recursos productivos.

El enfoque integracionista que da prioridad a la liberación del comercio ha originado una inconveniente competencia en la que cada país trata de vender lo más posible y de comprar apenas lo indispensable. En esta pugna tienden a perder los más débiles desde el punto de vista económico (a pesar de los tratamientos favorables a las naciones de menor

desarrollo relativo), lo que es muy significativo dadas las diferencias de potencialidad productiva de los países latinoamericanos.

Otro problema importante de la integración se refiere a la falta de acuerdo para tratar a los inversionistas extranjeros, que hasta ahora han estado entre los principales beneficiarios de la liberación regional del comercio. Las posibilidades de perder la mencionada competencia comercial y, en algunos casos, la carrera para desarrollar primero una rama industrial determinada, según el tratamiento que otros países den a la inversión foránea, destruyen el atractivo de la integración a base de liberar el comercio, a la vez que limitan desde su origen los programas de complementación industrial. No cabe duda que las divergencias políticas y sociales de los gobiernos latinoamericanos están íntimamente ligadas a la existencia de criterios distintos respecto a la inversión extranjera, así como a la de cierta desconfianza en cuanto a la conveniencia de adoptar determinada política industrial y de desarrollo en general, si es que todo ello va a estar condicionado por las decisiones de política económica de otro gobierno con concepciones diferentes.

Las limitaciones inherentes al esquema de la liberación del comercio y el fracaso de la complementación industrial dejan en pie los antagonismos comerciales de los diversos países, sobre todo de los más grandes entre sí, pues no agregan elementos significativos que propicien el logro de un intercambio equitativo y de mutuo beneficio. Por otra parte, ese modelo integracionista impide aprovechar muchas de las ventajas naturales tanto de liberar el intercambio cuanto de plantear la complementación industrial sólo entre algunos de los países y únicamente en relación con un determinado tipo de mercancía. En efecto, hasta ahora se ha pensado que el proceso de integración funcione para el conjunto de los participantes, lo cual hace que se tropiece con los antagonismos mencionados y con las fuertes diferencias de desarrollo relativo de los países.

En buena medida, los acuerdos subregionales de integración han tratado de evitar las dificultades anteriores, así como otras de considerable importancia. Entre estas últimas se encuentran la escasez de vínculos económicos y de cooperación entre los países latinoamericanos. El fortalecimiento de dichos vínculos permitiría que se materializaran intereses comunes y que surgieran otros nuevos, proporcionando una base de apoyo para la integración. Esta es, fundamentalmente, la idea en que se sustenta el proyecto del SELA, con la ventaja de que no exige la participación de todos los países de la región o de la subregión en un mismo esquema de integración o en un mismo proyecto específico de cooperación.

Los promotores del SELA han dejado bien claro que los fines últimos del organismo son apuntalar los actuales procesos de integración, crear condiciones para que éstos se desarrollen y, en general, evitar los caminos que han conducido a su estancamiento. Como ya se mencionó, la creación de la NAMUCAR es un paso más en la misma dirección, pues reúne alrededor de un proyecto a países que participan en diversos acuerdos subregionales y aun a otros que no son miembros de mecanismo alguno de ese tipo. Cada una de las naciones participantes en la Naviera tendrá derecho a los mismos beneficios y le corresponderán iguales obligaciones.

Quizá una de las diferencias más novedosas entre la NAMUCAR y el SELA y los actuales mecanismos de integración es que, en los primeros, se trata de lograr la cooperación para el aprovechamiento de recursos naturales y de capital de una manera pragmática y se establece la participación de un grupo de países en los proyectos específicos que les interesen, y, en cambio, en los segundos se trata meramente de abrir posibilidades al comercio, de “encargarle” a un país tal o cual rama de la producción, o de competir por mercados o por el establecimiento de una industria. El propósito ahora es emprender una actividad conjunta, producir juntos y compartir directamente los beneficios que de ello deriven. Otra característica que conviene destacar se refiere al hecho de que la producción que se obtenga, merced a los proyectos emprendidos, podrá destinarse lo mismo a los mercados de los países participantes que a los de otros situados fuera de la zona.

También destacan en los proyectos de la NAMUCAR y del SELA las posibilidades abiertas a una nueva participación directa del Estado en el movimiento integracionista. Hasta ahora dicha participación ha sido sobre todo institucional, puesto que en el ámbito de los negocios, de la producción, del intercambio comercial, se han dejado en lo fundamental a los particulares las oportunidades y las responsabilidades provenientes de los acuerdos de integración. En vista de las condiciones del desarrollo latinoamericano, en la práctica no ha sido raro que esas oportunidades y responsabilidades las hayan tomado de manera preponderante las empresas extranjeras y, en una escala insignificante, las nacionales.

Como ahora se trata de que los estados promuevan proyectos específicos en los que se consideren en primer lugar las necesidades y propósitos nacionales de conformidad con las finalidades del desarrollo económico y social, la participación de los particulares —en caso de ocurrir— tendrá que subordinarse a los objetivos fijados, con pleno acatamiento de las condiciones establecidas por los poderes públicos en los acuerdos respectivos.

La decisiva participación de los estados nacionales en proyectos concretos que se ajusten a las modalidades recién enunciadas, permite prever la posibilidad de superar ciertas limitaciones de los enfoques propuestos en relación con los nuevos caminos de la integración. Sería difícil materializar esa posibilidad si en el SELA y en otros mecanismos similares llegaran a prevalecer los intereses y puntos de vista de los particulares, que, en general, no dejan cabida para la auténtica cooperación internacional.

En efecto, hasta ahora se ha hablado casi exclusivamente de que participen en un proyecto determinado los estados que tengan interés; esto entraña, desde luego, la condición de que al interés añadan la capacidad de participar. En cambio, se ha insistido poco en algo muy importante: en los esquemas de cooperación debe preverse la necesidad de ayudar a quien está en desventaja en términos de oportunidades y de capacidades. Es preciso reconocer que ello ha sido uno de los principales obstáculos de la integración. Por eso resulta indispensable pensar en mecanismos de financiamiento que permitan la participación de todos los interesados, aun cuando no tengan por sí mismos la capacidad económica que se requiera. Esto es factible precisamente porque entre estados nacionales puede y debe darse una cooperación de esta naturaleza, por encima de los intereses limitados del lucro y de las ventajas inmediatas.