

# Bibliografía

## EL NUMERO 150 DE EL TRIMESTRE ECONOMICO

*El Trimestre Económico*, Fondo de Cultura Económica, México, vol. XXXVII (2), núm. 150, abril-junio de 1971.

Ha llegado a su entrega número ciento cincuenta *El Trimestre Económico*, la revista especializada más antigua y prestigiosa que se edita en nuestra lengua.

Ciento cincuenta veces, como dijera uno de sus directores<sup>1</sup> "se ha desempeñado en forma callada esa tarea que requiere imaginación, buen estilo, capacidad analítica, espíritu crítico, responsabilidad y perseverancia, que es la de proyectar el número y reunir el material necesario". Ciento cincuenta veces,

<sup>1</sup> Los directores de la revista han sido los siguientes: 1934-1936 (número 1 al 12) Daniel Cosío Villegas y Eduardo Villaseñor; 1937-1938 (números 13 a 17), Daniel Cosío Villegas, Eduardo Villaseñor y Manuel Meza. En esta época la revista empieza a ser editada por el Fondo de Cultura Económica; 1938-1942 (números 18 a 38), Daniel Cosío Villegas, Eduardo Villaseñor y Emigdio Martínez Adame; 1943-1948 (números 39 a 57), se suma a los tres directores Víctor L. Urquidí; 1948-1949 (números 58 a 62), Jesús Silva Herzog, director; Jorge Espinosa de los Reyes, secretario; 1949-1950 (63 a 64), Víctor L. Urquidí; 1950-1953 (números 65 a 76), Víctor L. Urquidí, director; Julián Calvo, secretario; 1953-1959 (números 77-100), Emigdio Martínez Adame, director; Oscar Soberón M., secretario; 1959 a la fecha (número 101-150), Oscar Soberón M.

"quien ha estado al frente ha sentido la íntima satisfacción de crear... batallando por la existencia y continuidad de una revista de este género —a labour of love".

En América Latina, la entrega ciento cincuenta de la revista representa un hecho insólito que debe ser destacado: no son pocos treinta y siete años y medio de esfuerzos inintermitidos, tendientes a permitir el examen y diseminación de la teoría y la práctica del crecimiento de nuestros países.

*El Trimestre Económico* es en realidad el antecedente del Fondo de Cultura Económica. Nació como respuesta a la apremiante necesidad de preparar una juventud de técnicos, capaz de afrontar los problemas, graves y complejos, que iba a deparar la organización de una economía moderna. Culminaba entonces una época azarosa. México se disponía a iniciar una nueva etapa de su historia revolucionaria y paralelamente a esta fase —también como respuesta, como en el caso de *El Trimestre* y del FCE— adquiriría vida autónoma la Escuela Nacional de Economía, a cuyos alumnos había de prestar alimento mediante lecturas. Era necesario que los estudiantes pudieran estar al corriente de las ideas del pensamiento económico moderno, a través de la selección y traducción de los artículos más importantes editados por *The American Economic Review*, *The Economic Journal*, *Revue d'Économie Politique*, *Économie Appliquée*, *Economia Internazionale*, *Economica*, etcétera. Si acaso se aventuraban a escribir entonces en *El Trimestre*, los profesionistas precursores de la materia, que habían de ser más tarde fundadores o profesores de la Escuela de Economía o de nuestra propia casa editorial: Daniel Cosío Villegas, Antonio Espinosa de los Monteros,

Alfonso Fabila, Manuel Gamio, Manuel Gómez Morán, Enrique González Aparicio, Vicente Lombardo Toledano, Roberto López, Antonio Martínez Báez, Moisés T. de la Peña, Alfonso Reyes o Jesús Silva Herzog. La revista se abrió desde entonces a todas las corrientes del pensamiento y la libre discusión de los problemas del desarrollo, venciendo desde un principio posiciones intelectuales cerradas y dogmáticas.

Cuando se tienen a la vista los ciento cincuenta números de *El Trimestre Económico* se adquiere la sensación de que se recorre un largo viaje en la evolución del pensamiento económico. En sus primeros números encontramos las firmas de Keynes, Robertson, Cassel, Hicks, Williams, Sraffa, Fisher, Haberler, Schumpeter, Laski, Hansen, Lange, Nurkse, Tinbergen, Leontief, Viner, Gregory, Berstein, Triffin, Polak, Wallich, Adler, Alter, Singer, entre otros. A sus directores debe causarles una honda e íntima satisfacción la obra realizada, ya que nuestro órgano no tiene nada que envidiar en calidad, rigor científico y orientación de sus trabajos a publicaciones similares editadas en otras lenguas.

La revista fue concebida con pretensiones locales; pero su calidad la ha llevado a convertirse en un órgano latinoamericano. Se pensó desde un principio que *El Trimestre* debía destinarse al estudio de cuestiones de la mayor hondura y perspectiva, desatendiendo las urgencias de los hechos corrientes, y cada uno de sus directores ha sabido aislar los fenómenos circunstanciales, de los que se ocupan muchos otros periódicos y revistas, para concentrarse en la discusión y análisis de los grandes litigios teóricos y los aspectos que los relacionan con la estructura y tendencias primordiales de la economía regional y mundial. También desde su inicio —y consideramos que este enfoque debe mantenerse en el futuro— *El Trimestre* ha superado las tentaciones que ofrece la edición de trabajos superficiales, que contarían con grupos de lectores más amplios y mayor éxito comercial, para conservar su carácter de alto nivel académico. La revista está destinada fundamentalmente a los estudiosos de la economía a nivel profesional y nos parece que debe continuar ocupando sus páginas con trabajos teóricos de la más alta calidad, con la convicción de que no existe nada más práctico que las buenas teorías.

Lo anterior no ha sido obstáculo para que nuestra revista haya estado íntimamente relacionada con los acontecimientos de mayor trascendencia. Fue testigo, por ejemplo, de la Reunión de Bretton Woods y en sus páginas se reprodujeron los Planes de Estabilización Monetaria (Plan White y Plan Keynes) y los proyectos canadiense, francés e inglés; acudió al advenimiento del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y editó el Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional; asistió al inicio del crecimiento de nuestro país: publicó la "Ley de Fomento de Industrias de Transformación" y el "Plan de Ajuste y Pago de la Deuda Exterior de México"; ha estado atenta a todas las reuniones de la CEPAL; en sus páginas se encuentra la "Ley del Banco de Exportación e Importación". Ve cómo nace Nacional Financiera y asiste al advenimiento de la ALALC y del ILPES. Reproduce en sus páginas el "Acta de Bogotá", la "Carta de Punta del Este" y el "Convenio Constitutivo del BID", entre otros documentos.

En fechas recientes, a medida que la ciencia económica evoluciona, da a conocer la "Carta de Alta Gracia", la "Declaración de los Presidentes de América", el "Plan de Acción de Viña del Mar", la "Declaración de Santo Domingo" y las leyes de Reforma Agraria de Cuba, Bolivia, Guatemala y Perú. En el número ciento cincuenta, por fin, asiste al nacimiento del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de nuestro país. En sus páginas colaboran ya, en forma especial, Chenery, Lewis, Powelson, Kalecki, Sachs, Hirschman, Leff, Baran, Myrdal, Spengler, Holzman, Ellis, Mahalanobis, entre los "extranjeros", y Bueno, Caggno, Canto, Castillo, Cervantes, Cosío, Cibotti, Cornejo,

Chonchol, Dagum, Di Tella, Durán, Escobar, Espinosa de los Reyes, Esteves, Ferrer, Flores, Flores de la Peña, Furtado, García, García Reynoso, Ghigliazza, Ibarra, Izquierdo, Jaguaribe, Lara, Martner, Matus, Mayobre, Mora, Navarrete, Oliveira, Pazos, Pinto, Pérez López, Prebisch, Reyes Heróles, Rosenzweig, Sáenz, Solís, Sunkel, Tamayo, Urquidí, Zamora, entre los "nacionales". Cada vez traduce menos y son más frecuentes las cartas que solicitan permiso para reproducir en otras lenguas los trabajos de economistas latinoamericanos, editados originalmente en *El Trimestre*. Ya no hay libro sobre América Latina en que se deje de mencionar a nuestra revista, ni bibliografía en la que no aparezca la cita "Véase *El Trimestre Económico*".

En un principio, el número de páginas y, por ende, de trabajos editados era limitado; el tiraje y número de suscriptores pequeño; los ingresos obtenidos por concepto de publicidad y venta de números eran también reducidos y la revista no siempre veía la luz con la puntualidad que requiere un periódico.

A partir de esa época y aun cuando muchos problemas no han sido superados —la falta de siete u ocho originales de gran calidad, cada tres meses, siempre será un grave problema para revistas como la nuestra— los progresos han sido evidentes.

Nuestro país, América Latina y el mundo en desarrollo son por completo distintos a los de 1934 en que *El Trimestre* nacía. En el caso de México existen ya, para bien, varias escuelas de economía y no sólo una como entonces; diversas revistas especializadas han nacido, aunque *El Trimestre* haya tenido que lamentar la desaparición de muchas otras. Las necesidades de lecturas de técnicos y estudiantes, muchos graduados en el extranjero, son diferentes a las de 1934. Por ello, como apuntamos antes, *El Trimestre* casi ya no traduce. Ahora los técnicos ofrecen a otro tipo de público las enseñanzas que han logrado reunir en sus propios países y la revista es el vehículo para expresar sus ideas. Así, *El Trimestre* se ha convertido, con el tiempo, en el órgano divulgador más importante de ideas nuevas de la región y es el promotor del pensamiento económico latinoamericano.

Nuestros economistas prefieren expresar sus ideas en *El Trimestre* porque tiene el prestigio y la experiencia que dan los muchos años y porque circula y se lee en todo el mundo. Los investigadores extranjeros, interesados en los problemas del desarrollo, desean ver publicados sus trabajos en la revista.

Los economistas más destacados están registrados en nuestro fichero de suscripciones y *El Trimestre* se recibe en las universidades, centros de investigación, organismos de planeación, instituciones gubernamentales, bancos centrales y de fomento más importantes de todo el orbe.

Actualmente, la revista tiene un tiraje tres veces mayor en comparación con su primera época; hemos logrado duplicar el número de trabajos y páginas promedio editados; el número de suscriptores ha crecido cinco veces; sus ingresos cubren los costos y aún dejan un pequeño margen al Fondo, a pesar de que nuestro periódico no tiene propósitos de lucro; y hace cincuenta y tres números que aparece puntualmente en los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año.—ANTONIO CARRILLO FLORES.

## SOBRE LAS POSIBILIDADES DE LA PRODUCCION AGRICOLA COOPERATIVA

*Formas de cooperación e integración en la producción agrícola*, OTTO SHILLER, Siglo XXI Editores, S. A., México, 1970, 308 pp.

El desarrollo moderno de la agricultura se ha caracterizado por la aplicación de diversas formas de cooperación e integración de

los productores agrícolas, tanto en los países desarrollados como en los países en proceso de desarrollo. Este hecho y la escasez de estudios de carácter práctico sobre el tema, indujeron al autor a poner, en el presente estudio, especial interés sobre la base de su propia experiencia práctica en el campo de la organización cooperativa. En la primera parte de la obra el autor se refiere a los principales tipos de producción cooperativa, sus conceptos básicos y sus métodos prácticos. En la segunda, describe las diferentes formas de cooperativas de producción agrícola de distintos países, haciendo referencia, por ejemplo, a los *kibutz* y *moshav* en Israel, a los ejidos colectivos en México, a la agricultura colectiva en la India, así como a formas recientes de cooperación agrícola en países industrializados y en vías de desarrollo. El último capítulo se refiere a la cooperación e integración de la agricultura en los países socialistas.

En vista de la gran variedad de formas cooperativas, el autor considera como rasgo esencial de diferenciación la forma en que se usa la tierra y no la clase de derechos de propiedad sobre ella. Por tanto, si la tierra de una sociedad cooperativa se trabaja con mano de obra pagada, no debería llamársele agricultura cooperativa. La agricultura cooperativa puede practicarse, de acuerdo con el autor, en tierra cooperativa, lo mismo que en tierra del Estado, tierra comunal o tierra de propiedad privada. La agricultura cooperativa debe entenderse como una forma de cultivo en que los procesos de producción agrícola se ejecutan en común, sobre una base cooperativa.

Más adelante, el autor señala que, al pensar modernamente, uno se inclina a considerar el grado alcanzado o alcanzable de perfección técnica y económica como el criterio decisivo para evaluar determinada empresa. Sin embargo, continúa señalando, no hay que olvidar que existen factores que no son de naturaleza económica; por ejemplo, el factor psicológico, que desempeña un papel muy importante en la agricultura por su influencia en la eficiencia y voluntad para el trabajo. Además, en los países en desarrollo debe tomarse en cuenta el factor demográfico. Es decir, para determinar cuál de los dos tipos de agricultura, la individual o la colectiva, es más apropiada, es necesario tomar en cuenta, entre otros, los factores anteriores.

En el aspecto referente a las economías de escala en la agricultura, el autor anota que quienes propugnan la introducción de la agricultura cooperativa suelen dejarse llevar por la creencia de que cuanto mayor es el tamaño de una empresa agrícola mayor es la posibilidad de explotarla racionalmente. Sin embargo, existe también cierto límite máximo para el tamaño de una empresa agrícola, de acuerdo con las exigencias de la administración, las cuales son diferentes en la producción agrícola y en la industrial. Sería erróneo suponer que las economías de escala, respecto de la disminución de costos, aumentarían en la misma medida en que aumentara el tamaño de la empresa. Por ejemplo, "en la Unión Soviética, donde el tamaño medio de muchas granjas colectivas, y en especial de muchas granjas del Estado, es mayor de lo que puede defenderse desde el punto de vista de la administración, en la actualidad vuelve a someterse a examen la cuestión del tamaño óptimo de las empresas grandes".

Por otra parte, la productividad por unidad de superficie en condiciones económicas iguales depende principalmente de la capacidad y de la calificación profesional del administrador o titular de la finca. Una empresa en pequeña escala bien dirigida puede tener la misma productividad que una empresa en gran escala, en iguales condiciones locales, porque la pequeñez de la granja no es un obstáculo esencial para la aplicación de los métodos modernos de producción necesarios para un alto nivel de productividad.

En general, la baja productividad por hombre en las granjas pequeñas se debe al mayor número de personas por unidad de superficie. Por ello, la simple fusión de un gran número de granjas en pequeña escala y la creación de una nueva granja en gran

escala, mediante la introducción de la agricultura cooperativa, no implica automáticamente el aumento de la producción para el mercado. Sin rendimientos mayores, ese aumento sólo podría lograrse si a la vez se redujera el número de personas por unidad de superficie. Pero puede afirmarse que la reducción del número de individuos por unidad de superficie sólo es posible en las mismas proporciones en que se creen nuevas posibilidades de trabajo fuera de la agricultura. Por otra parte, la creación de nuevas oportunidades de trabajo fuera de la agricultura puede reducir el número de agricultores en determinada entidad, sin la transición a la agricultura cooperativa y traer consigo un aumento correspondiente de la producción para el mercado de las respectivas empresas en pequeña escala. Es decir, que aun sin la introducción de la agricultura cooperativa es posible conseguir un aumento de la producción excedente para el mercado. Además, el aumento de la producción para el mercado puede conseguirse también mediante el incremento de la productividad a través de la introducción sistemática de métodos mejorados de cultivo.

La principal dificultad que señala el autor para organizar la agricultura cooperativa en el sector tradicional radica en que no es fácil persuadir a los campesinos a que renuncien al uso individual de la tierra. Por tanto, un punto especial para el fomento cooperativo de la producción agrícola (combinación de procedimientos colectivos e individuales de trabajo) es que el margen para las decisiones individuales y para la aportación individual de trabajo no sea demasiado restringido.

Finalmente, por lo que a México se refiere, el autor señala que la decisión sobre el uso colectivo o individual de la tierra no depende de consideraciones de principio de los ejidatarios, ni de argumentos ideológicos, sino de exigencias de la explotación.

Indica, asimismo, que en lo relativo al nivel de producción, la agricultura colectiva debería preferirse en las zonas donde se aplican métodos de cultivo intensivo, como en el caso del algodón o el cultivo de productos especiales.—MARIA DEL CARMEN REGUEIRO DE BLANCO.

## UN NUEVO ESTUDIO SOBRE LA GEOGRAFIA ECONOMICA DE MEXICO

*Geografía económica de México*, ANGEL BASSOLS BATALLA, Editorial F. Trillas, México, 1970, 421 pp., cuadros y mapas.

Este es el primer tratado sistemático de la materia que aparece en el México de nuestros días, porque contiene: teoría general, descripción del cuadro mundial de los fenómenos económicos, sobre el que se proyectan las condiciones y circunstancias nacionales; los fenómenos generales en el país y estudios regionales realizados *in situ*.

Es muy sugerente la parte de análisis regional que, a pesar de ser somero, resulta novedoso no sólo por basarse en la viva realidad, sino porque por primera vez aparece en un libro de texto de esta clase, desde el punto de vista, como lo subraya el autor, de las zonas y regiones geográfico-económicas del territorio nacional.

Hemos estado acostumbrados, al no contar con textos específicos de la geografía económica mexicana, a estudiarla dentro de geografías generales del país o bien, tratándose de regiones, mediante algunos estudios monográficos realizados por especialistas, dentro de los cuales se cuentan varios del propio geógrafo Bassols, por ejemplo: los muy interesantes de Baja California, que fueron resultado de dos viajes exploratorios, realizados con el apoyo de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística; recordamos otro de Chiapas y acabamos de escuchar una conferencia colectiva, en la misma Sociedad, sobre el resultado de la

expedición especial de Bassols, para el estudio del extenso litoral chiapaneco, considerándolo como región económica muy caracterizada junto con su *hinterland*. Hay algunos estudios más, encargados por bancos privados y otros patrocinados por los gobiernos de territorios y estados, pero de contenido más económico que geográfico.

Bassols encabeza un grupo de geógrafos y economistas, a cuya formación ha contribuido, en sus años de docencia e investigación en la Escuela de Economía y en el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma que están estructurando la geografía económica del país sobre la base del estudio específico del medio y con el auxilio necesario de los trabajos académicos o de gabinete. Puede afirmarse que Bassols y sus colegas, todos especializados en geografía económica, conocen ya toda la república, mediante expediciones especiales; pero aun así, consideran que México está lejos de haber logrado estudios fundamentalmente intensivos, monográficos o no.

A estos geógrafos y economistas les interesa, como primera tarea, el estudio de las regiones consideradas periféricas, es decir, fuera de los núcleos geográfico-económicos integrados, *v. gr.*: el que se forma por las coordenadas que unirían los vértices: Guadalajara-San Luis Potosí (la capital de dicho Estado)-Puebla y otra vez Guadalajara, para pasar por la ciudad de México, que hoy es lo mismo que el Distrito Federal, conforme a la ley orgánica respectiva.

Por fortuna para nuestras ciencias geográficas, en los últimos tiempos han aumentado los estudios *in situ*, pero aún no podemos emular un esfuerzo de conjunto organizado, como lo fue el de la Comisión Geográfica Exploradora a principios de siglo.

Después de un importante número de exploraciones por todo el territorio nacional, para la investigación geoeconómica, Bassols ha demostrado lo que se puede hacer con economía de medios, resolución de hacer ciencia experimental y sin necesidad de influencias y recomendaciones. Esta es una lección altamente constructiva para nuestras instituciones e investigadores.

En esta obra, pues, se parte de los aspectos básicos de la geografía física del país, sin cuyo estudio no se puede comprender la extensión que cubren los fenómenos geográfico-económicos, dado que aquéllos condicionan a éstos, por ejemplo: relieve, zonas climáticas, edafología (suelos), oceanografía e hidrología, vegetación. Siguen los de geografía humana: población, el crecimiento de las ciudades, para establecer después los grandes grupos de actividades económicas, los cuales, a su vez, también condicionan los fenómenos geográficos de que trata este libro.

Bajo dos principios eminentemente geográficos exponen la materia: el de extensión, reconocido por los tratadistas contemporáneos y el cual se debe al célebre geógrafo francés Martonne, y el de la interacción entre la sociedad y el medio geográfico. Mediante su aplicación, el estudiante podrá discernir con claridad el campo propio de la geografía económica, dado que ésta no se propone, por ejemplo, la prospección de un mercado o de una serie de industrias. Trabaja sobre la distribución territorial de los datos que previamente aportaron ya otras disciplinas especiales, desde la geología hasta la economía pura.

La parte más novedosa del libro es el tratamiento de la geografía regional, para cuyo efecto se exponen las bases teóricas de este tipo de divisiones geográficas, en zonas, regiones y subregiones, y los factores que las determinan, para, posteriormente, entrar al estudio casuístico de las contenidas en el territorio nacional. Es muy interesante el estudio de la interferencia y/o concomitancia de diversos factores en juego, como determinantes de esas zonas y regiones.

Los trabajos de Tamayo, Vivó y ahora los de Bassols, con los de los discípulos de todos ellos (no deseamos omitir nombres de maestros y alumnos), demuestran que nuestra tradición geográfica iniciada por Sigüenza y Góngora, Alzate, Humboldt,

Orozco y Berra, García Cubas, Sánchez, Alcorta y otros muchos, se prosigue vigorosamente y que nuestro país no necesita importar en esta rama seudoespecialistas de segunda clase, que son los que podría pagar.—LUIS CORDOVA.

## SOBRE LA HISTORIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN MEXICO

*Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*, SERGIO ORTIZ HERNAN, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1970, 193 pp.

La historia de los ferrocarriles mexicanos es bastante ingrata. Excepto en unos cuantos años del régimen porfirista, constituye una larga cadena de fracasos, destrucciones, estancamientos y esperanzas frustradas. En mucho, se le puede denominar "historia de las rehabilitaciones", pues éstas empezaron prácticamente antes de que se inauguraran las primeras vías. Los siguientes ejemplos patentizan estas desalentadoras afirmaciones: 1) a pesar de que desde 1825 se empezó a hablar de los beneficios que traerían a México los caminos de hierro, no fue hasta en 1837 que se dio la primera concesión para construir uno; el primer tramo de 13.6 km fue inaugurado hasta el 16 de septiembre de 1850, como parte de lo que sería la primera ruta ferroviaria mexicana (concluida 23 años más tarde, el 1 de enero de 1873, en sus 423.7 km); 2) en ese entonces, ir de México a Veracruz tomaba un tiempo de 17 horas 40 minutos, mientras que casi un siglo después —el siglo de los avances tecnológicos nunca conocidos antes por la humanidad— en 1969, se utilizaban 12 horas 5 minutos (cierto es que hay un "rápido" que hace solamente 10 horas 30 minutos). Respecto a 1912, el adelanto ha sido de 30 minutos, pues entonces el recorrido tomaba 12 horas 35 minutos.

En un estilo ameno y no exento de detalles de la picaresca del desarrollo mexicano, Sergio Ortiz Hernán presenta en este libro una panorámica de la evolución de los ferrocarriles de México, poniendo la atención principal en las etapas formativas y de relativo auge que terminaron en 1910, aunque también presenta informaciones de la época moderna de los ferrocarriles. Desgraciadamente, el autor resultó traicionado por el trabajo de composición e impresión, pues son innumerables las erratas que aparecen, algunas de importancia bastante como para confundir al lector. (Por fortuna, el comentarista trabajó con una versión corregida directamente por el autor.)

Es de especial relevancia la reseña que se hace de la época y acontecimientos que dieron vida al auge ferrocarrilero durante el período porfiriano. Se observa cómo adquiere ímpetu la construcción de ferrocarriles cuando se admite ya sin muchas reservas al capital norteamericano en 1880 (fecha que, por otra parte, marca también el inicio del predominio de Estados Unidos en las inversiones extranjeras en México, a costa de la posición europea), no sin antes, fuerza es decirlo, haberse hecho en el país algunos esfuerzos infructuosos para realizar la expansión ferroviaria con base en recursos nacionales. Al vencerse las suspicacias respecto a la influencia que podría adquirir Estados Unidos en esta materia, las grandes compañías ferroviarias del vecino país extendieron su área de acción y sus luchas entre ellas a México. Difícilmente el interés nacional sería tomado en cuenta en tales circunstancias. Al respecto dice el autor:

En efecto, los intereses económicos tras las concesiones de las líneas Central y de Sonora, eran los mismos de la compañía *Atchison, Topeka and Santa Fe*. Con la Compañía Constructora Nacional Mexicana, por otra parte, extendían

sus actividades a México los intereses Palmer-Sullivan, ligados al ferrocarril *Denver and Rio Grande*, entre otros.

Así,

...al prolongar las compañías del norte sus actividades al territorio de su vecino meridional, también prolongaron el ámbito geográfico de sus pugnas. La batalla entre los magnates del ferrocarril, si no cambió totalmente de escenario, sí se diversificó adquiriendo con ello nuevos matices. Resulta difícil precisar qué parte de la acción constructora de las corporaciones ferroviarias yanquis en México, considerada en su conjunto, fue consecuencia directa de la batalla por la hegemonía en Estados Unidos. . .

Al reflexionar sobre los hechos y datos aportados por esta obra, queda viva la idea de que, como en otros muchos aspectos del desarrollo material y social de nuestro país, e independientemente de las dificultades objetivas que se encuentren, en materia ferrocarrilera los mexicanos hemos sido demasiado temerosos y faltos de imaginación y proyección al futuro. Así como muestra siderurgia, que en su época moderna va a cumplir setenta años, apenas produce 3.5 millones de toneladas de acero al año y tal como fabricamos unos cuantos barcos pesqueros de 200 toneladas, teniendo 10 000 km de costas, así hemos añadido tan sólo 5 000 kilómetros a la red ferrocarrilera en 60 años (una media anual de 83 kilómetros).

De esta forma, si hemos estado tan ocupados tratando solamente de mantener y "rehabilitar", con grandes trabajos, una red de caminos de hierro integrada hace 60 años, malamente podremos pensar en adelantos tan necesarios a un país en desarrollo como México, tales como trenes ultrarrápidos, automatización de operaciones, penetración regional de vías, administración integrada, investigaciones técnicas sobre ferrocarriles, etcétera.

Ahora bien, si visto el enfoque de política económica que considera como un servicio social al servicio ferrocarrilero, se ha considerado oneroso para el país buscar su expansión, puesto que en la situación actual produce una pérdida anual de más de mil millones de pesos, vale la pena destacar que seguramente sería posible seguirlo considerando como tal y, al mismo tiempo, reducir sustancialmente ese déficit, si una eficiente organización interna, un esfuerzo enérgico, pronto y a fondo de modernización del servicio y un manejo profesional y honesto, con participación laboral, fueran implantados en el sistema.

La nacionalización de los ferrocarriles realizada por Lázaro Cárdenas en 1937 se hizo con el propósito de beneficiar al país y no de lastrarlo innecesariamente.—JUAN JOSE HUERTA.

## LOS CAMINOS NOVOHISPANOS Y EN EL MEXICO INDEPENDIENTE

*Caminos y transportes en México a fines de la Colonia y principios de la Independencia: su relación con el marco económico y social*, SERGIO ORTIZ HERNAN, Escuela Nacional de Economía, UNAM (Tesis profesional), México, 1970, 288 pp.

He aquí un muy documentado trabajo de investigación histórica que permite extraer aleccionadoras conclusiones sobre el esfuerzo llevado a cabo por el pueblo de México en las diferentes etapas de su evolución, en lo que se refiere a la formación y evolución de una infraestructura que ha servido de apoyo al desarrollo económico y social. Aduce el autor, en primer término, que los historiadores y sociólogos estiman que fue la falta de caminos y transportes una de las principales causas del atraso general del país durante los primeros cincuenta años del México independiente y se llega incluso a afirmar por algunos investigadores que, durante tres siglos de dominio, los españoles apenas trazaron caminos, hasta en los últimos años del siglo XVIII en que

construyeron dos o tres; tampoco se hizo gran cosa en los primeros cincuenta años de la independencia y, por ello, fue muy difícil y penoso el avance de actividades económicas basadas en el intercambio. Con buen sentido, el autor señala que, tal vez, la descripción de un panorama tan desolador, tan negativo, haya sido inspirado por el porfirismo con el deseo de exaltar los logros materiales realizados durante su larga etapa de gobierno.

La loable tarea del autor consiste en hacer comprender la situación material del país en sus balbucesos como nación soberana, y dejar constancia de la gran voluntad y del espíritu de las generaciones de la época, vigorizados en el transcurso de los años para llegar a ser el México que es. Precisamente porque se trata de una visión histórica, en ella están las raíces del genio del país y ahí se encuentra la razón íntima del comportamiento político, social y económico característico de cada instante.

Valiéndose de textos de H. G. Ward, de Poinset y, sobre todo, de Humboldt, precisa, en los dos primeros capítulos, que hacia 1808 la población de México sería de unos 6.3 millones de habitantes, aunque el dato no es absolutamente confiable, ya que el mismo autor germano señala que en 1793 esa cifra era de 4.9 millones y que hasta 1803 aumentó a una tasa media anual de 1.7%. Para Ward, México contaba en 1827 con 8 millones de habitantes. Resulta claro para Humboldt que en 1803 la superficie total de la Nueva España era de 2 335 628 km<sup>2</sup> y la de las intendencias y provincias sujetas al Virrey de 1 011 091 km<sup>2</sup>. Sea como fuere, la Nueva España era el más poblado de los dominios de la Corona Española en América y también se le consideraba como el de mayor extensión, siendo desigual la distribución de los pobladores en el territorio: así, en el 43% de la superficie total se concentraba casi el 93% de los habitantes.

Refiriéndose a la dominación española, y aunque reconociendo sus enormes fallas, el autor indica que se alentó el mestizaje, "como medio de extender la civilización europea, ya que las españolas solteras tenían prohibido emigrar al Nuevo Mundo". Resalta, en cambio, el carácter hegemónico de los colonizadores y recuerda que Revillagigedo asentó que casi todos los mineros, hacendados, patrones y comerciantes eran europeos o sus descendientes, pero agrega que, según la ley, no existían distinciones entre peninsulares y criollos, aunque la realidad fuera distinta, ya que lo cierto es que existía gran desigualdad en el reparto de la riqueza y el poder. Una minoría de la población novohispana, que no pasaba del 18.5% del total, tenía acceso a la riqueza y al poder y oprimía al resto: indios, mestizos y otras castas. Los españoles nacidos en la Península constituían una minoría privilegiada dentro del grupo escogido, compuesto por ellos y los criollos. Con frecuencia les animaba un solo propósito: hacer fortuna y luego retirarse a disfrutarla a España.

En el capítulo III, con fundamento en estudios del secretario del Real Consulado de Veracruz, D. José María Quirós, y en otros testimonios, se asegura que en 1811 el 4% de los habitantes de la Nueva España estaría formado por eclesiásticos, empleados, militares y comerciantes. Al 96% restante no le quedaba más ocupación que la de la agricultura, las fábricas y las obras mecánicas, y que una de las causas del atraso económico del país radicaba en la pésima distribución del ingreso y en la correlativa estrechez del mercado. Fijó Quirós en cerca de 228 millones de pesos el valor de la producción en la Nueva España, a comienzos del siglo XIX, total que, después de ciertos ajustes, se reduce a un poco más de 190 millones, asignándose el 47% al sector agropecuario, el 38% al manufacturero y el 15% al minero.

Al referirse a las características del sector agropecuario, se resaltan las limitaciones que representaban, para este tipo de actividades, el mal estado de los caminos y la ineficacia y carencia del transporte, sobre todo cuando se pensaba en exportar. Pese a esos obstáculos, la producción del sector aumentó con-

siderablemente gracias al incremento de la inversión y al fortalecimiento de los mercados urbanos, pero era en este sector en donde más pesaban los defectos del sistema de transporte: los precios de los productos agrícolas tenían variaciones muy marcadas y había consenso general en que uno de los principales impedimentos para extender los cultivos y, sobre todo, para exportar, era precisamente la escasez de las comunicaciones. Esta situación de los transportes influía también en el lento desarrollo de la minería, actividad que vendía al exterior gran parte de su producción, pero apenas aportaba el 15% del valor bruto generado total. En cambio, los sectores que dependían de los mercados internos y del autoconsumo, para colocar casi todos sus productos, eran los más fuertes desde este punto de vista: el sector agropecuario aportaba el 56% y el manufacturero, el 29% restante.

El capítulo IV se dedica al estudio, de los transportes y caminos antes de la independencia. Se hace referencia a las modalidades de construcción y financiamiento de las rutas camineras, y se bosqueja la estructura fiscal novohispana, examinándose luego brevemente los factores geográfico-físicos y geoeconómicos que influyeron en la configuración de la red vial; se determina la extensión total de los caminos novohispanos, se presentan algunos coeficientes con respecto a los datos estimados de la población y la superficie del país en varios años del primer tercio del siglo XIX y se comparan las longitudes de los caminos coloniales más notables con las de sus equivalentes modernos. Se analiza la importancia de las vías terrestres principales por la intensidad de su tráfico y por sus relaciones con los centros económicos y políticos. En esta parte se estima el valor de las corrientes comerciales movilizadas a lo largo de algunas rutas muy características y se complementa la visión mediante testimonios y otros datos cualitativos que dan idea aproximada del fenómeno en estudio.

La red de caminos coloniales alcanzaba casi los 29 000 km de longitud. De ellos, el 30% correspondía a rutas carreteras y el 70% a rutas de herradura. Este sistema vial comunicaba en lo fundamental todos los centros principales de las actividades económicas. En general, la condición de los caminos era deplorable; el transporte tenía que hacerse a lomo de mula, pues los carros y carreteras sufrían mil inconvenientes aun en las mejores carreteras. No era menos malo el estado de las vías terrestres en el Viejo Mundo y hasta la segunda mitad del siglo XVIII comenzaron a mejorarse sensiblemente los caminos en Inglaterra y Francia y en este último país llegó a estructurarse la mejor y más abundante red caminera.

Alude después, en el capítulo V, a los efectos de todas estas carencias sobre los precios, el uso de los recursos, la ampliación de los mercados, etc., y llega a la conclusión de que era preciso modificar la estructura socioeconómica del país y realizar los cambios en las actitudes y conductas que fuesen congruentes con aquellas modificaciones, junto con las mejoras de los medios y las vías de comunicación, para que pudieran realizarse el progreso social y el crecimiento económico.

A su juicio, en la economía de la Nueva España de principios del siglo XIX se daban las características de un capitalismo mercantil, con supervivencias de modos de producción ya caducos. Al atraso técnico había que añadir el peso de la dependencia externa y el de una ideología e instituciones sumamente rezagadas y sólo hasta que se realizaron vastos cambios estructurales, y no simples ajustes, fue posible consolidar la existencia nacional y preparar el camino para los desarrollos logrados más tarde y para configurar el panorama que nos es dable contemplar.

La tesis de Ortiz Hernán constituye, pues, una valiosa aportación al más claro conocimiento de las luchas de México en pro del bienestar de la colectividad nacional.—ALFONSO AYENSA.

## GRAN BRETAÑA Y ESTADOS UNIDOS

*Britain and America: A Study on Economic Change, 1850-1939*, PHILIP S. BAGWELL y G. E. MINGAY, Routledge & Kegan Paul, Londres, 1970, 312 pp.

Los autores delimitan así la significación de su obra: "...es la primera que se propone efectuar una investigación comparativa del desarrollo económico de Gran Bretaña y de Estados Unidos de América". Al establecer dicha comparación se pone de relieve el progreso económico y social que ambos países alcanzaron durante la etapa de acelerada industrialización y profundo cambio social que tuvo lugar entre 1850 y 1939.

Los temas que la obra examina comprenden agricultura, transporte, organización sindical, bancos, comercio exterior, problemas industriales y sociales. Como puntos especiales se examinan: las repercusiones económicas de la guerra civil, el impacto del desarrollo ferroviario, la migración de la mano de obra y la exportación de capital, el atraso de la economía inglesa, la Gran Depresión de 1930 y el llamado Nuevo Trato.

Al referirse a la metodología utilizada, los autores consideran que es más importante bosquejar el marco fundamental de las dos economías y comparar los factores que produjeron el cambio social, que emprender una pesquisa descriptiva amplia y pormenorizada, y señalan que, por ello, su obra no persigue constituirse en un sucedáneo de los estudios nacionales ya realizados, sino, más bien, en un complemento de éstos.

En la parte conclusiva del capítulo dedicado a la agricultura se señala el hecho de que "mientras la expansión de la producción y la mayor eficiencia de la agricultura británica desempeñaron en el siglo XIX un papel de capital significación en el abastecimiento de productos alimenticios, materias primas y (después de 1850) mano de obra para una economía con alta tasa de industrialización y de urbanización, la importancia de la agricultura estadounidense fue aún más elevada. Esta aportó alimentos y materias primas a una economía que se expandía a un ritmo todavía más rápido que la inglesa, en términos demográficos y de volumen de producción industrial".

"La alta participación de la agricultura norteamericana en el comercio de exportación, permitió pagar la importación de diversos bienes y de capital monetario vital para el desarrollo económico de Estados Unidos. Además, su veloz expansión, tanto en superficies en cultivo, como en la cifra de personas ocupadas, y la demanda de implementos, maquinaria, transportes e instalaciones para el procesado y el almacenamiento, fue una formidable palanca para el crecimiento global de la economía estadounidense. Y, aún más: la enorme exportación de cereales y harina de trigo baratos en las postrimerías de la pasada centuria, fue un factor clave para la reestructuración de la agricultura británica, ya que permitió que una gran parte de la mano de obra agrícola se desplazara hacia otras actividades, propiciando, así, que la clase laborante británica mejorara significativamente su nivel de vida en esa época".

Capítulo digno de mención es el que examina los orígenes y características de la crisis económica, que abarcó dos y medio años (entre el otoño de 1929 y la primavera de 1932), y que todavía representa el ejemplo máximo de hasta qué grado puede descender la actividad económica mundial. La obra contiene cifras que ponen de manifiesto la magnitud del impacto que la Gran Depresión tuvo sobre las economías estadounidense y británica.

En conjunto, se trata de una obra didáctica, muy documentada, que seguramente alcanzará el objetivo que persigue en la esfera universitaria a la cual está en gran parte destinada.—HIPOLITO CAMACHO CAMACHO.