

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

HENDERSON, H. D.—*Oferta y Demanda* México: Fondo de Cultura Económica, 1938.

Para quien tenga un conocimiento aunque sea lejano de la literatura económica, poco habrá que decir sobre este libro: entre los manuales introductorios es un clásico; su lectura y dominio es la vara con que se mide el mínimo de conocimientos que ha de tener todo estudiante que pretenda ingresar a los cursos de Economía de las tres grandes universidades inglesas: Londres, Cambridge y Oxford. Y ya en esos cursos las listas de lectura lo incluyen constantemente. Eso explica que en Inglaterra se hayan vendido de él 18,000 ejemplares y en Estados Unidos 12,000.

Sus principales virtudes generales pueden destacarse como sigue: en primer lugar contiene la teoría económica inglesa al día; no ha quedado fuera sino la que se está haciendo, la que aún se encuentra en un terreno de plena controversia: para fijar fechas y nombres puede decirse que en él se encuentra toda la teoría económica inglesa anterior a la aparición del último libro de Keynes (*General Theory of Employment, Interest and Money*, 1935), del de Joan Robinson (*Essays on the Theory of Employment*, 1937). Luego, se la presenta en lo que tiene de esencia, es decir, las partes accesorias, de detalle o las que son simple consecuencia de los principios más generales, no se tocan, con el propósito de dejar el camino de la exposición tan llano y tan corto como sea posible. Tercero—y pasando de la materia a su tratamiento—pocos ejemplos podrían señalarse de presentación fácil, transparente y encadenada. Y no es el caso, por supuesto, de los *Principios* de Gide, en que a fuerza de simplificar la exposición se distorsionan las ideas, dejando al final en el lector la feliz—y falsa—impresión de que no había en la ciencia económica problema que valiera la pena.

Otro mérito del libro—y más señalado aún que los otros—es que da un criterio para juzgar de los problemas económicos; no es, en suma, uno de esos libros de fruto transitorio, que se acaba con su lectura, sino que el fruto da semilla para que de ésta se inicie un nuevo ciclo vital; es, podría decirse, con toda razón, una obra fecunda. Por

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

eso pocos de la célebre Serie de Manuales de Economía de la Universidad de Cambridge se ajustan tanto al propósito que en la Introducción señala el Editor General, J. M. Keynes: "Exponer los elementos de su método en forma lúcida, exacta e iluminativa, de manera que por su instrucción crezca el número de los que piensen por sí mismos."

Sin embargo, para mí el mérito mayor del libro de Henderson es el de que carece de un prejuicio político o social y por eso representa el mejor esfuerzo, o uno de los mejores, para extraer de los fenómenos de la vida económica diaria conclusiones, normas o leyes, independientes de la sociedad económica en que vivimos. Es impresionante el gran tino y la gran cautela con que Henderson llega a conclusiones generales. Su esfuerzo por medir con exactitud, por matizar siempre, por señalar con una claridad inequívoca el punto en que la conclusión es legítima y el punto a partir del cual principia a ser insegura o francamente infundada, es cualidad que muy pocas veces se encuentra en libros sobre esta materia. Por ejemplo, entre los temas iniciales que aborda está el de la existencia en el mundo económico de un orden semejante al que se ha descubierto en el de los fenómenos naturales. Ese orden se deriva del hecho de que el hombre vive porque coopera con sus semejantes; de esta cooperación depende para los medios de su vida y, sin embargo, esa cooperación no es deliberada, planeada o consciente. Establecida esta idea, punto de arranque de toda teoría económica, Henderson, sin embargo, cita un pasaje admirativo de Bastiat en que ya hay una nota de exageración y, para corregirla, hace en seguida esta observación correctiva: "Hay una distancia corta de un pasaje como el citado antes, a glorificar el sistema social existente, a defender a todo trance cosas indefendibles y a una actitud terca ante todo proyecto de reforma". Y agrega: "Es una distancia corta; pero salvarla sería del todo injustificable, pues las calamidades de nuestro sistema económico son demasiado claras para ignorarse; demasiada gente tiene agrias experiencias personales del desperdicio de su producción, de la injusticia de su distribución, de su opresión, su desocupación y sus barrios bajos." Y con lenguaje más fuerte todavía, agrega: "Y cuando se hace el intento de encubrir males como éstos con la retórica servil acerca de la majestad de la ley económica, no es sorprendente que el espíritu de muchos hombres se

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

rebele, que repliquen negando la existencia de un orden en el mundo económico y declaren que el espectáculo que *ellos* ven, es de discordia, confusión y caos.” El orden a que Henderson se refiere se caracteriza por una regularidad rítmica semejante al proceso de las estaciones y al flujo y reflujo de la marea, regularidad rítmica que en el mundo económico se manifiesta en la alternativa de comercio bueno y malo que trae consigo desocupación y miseria. Y en seguida Henderson matiza: “No es ésta una elegancia que deba admirarse. Mas aún, hasta el punto en que el orden incluye ajustes y tendencias que son beneficiosos, no hay justificación para suponer que bastan a poner a salvo una comunidad próspera, o que son consecuencia de la organización social existente.”

Otro de los temas iniciales de que trata—de un modo, por cierto, admirablemente claro—es el de los co-productos; en él, lo mismo que en tantos otros posteriores que tienen alguna significación especial, Henderson se pregunta si en una organización social diversa, por ejemplo en una comunidad socialista, ese fenómeno de los co-productos existiría y cómo lo manejaría una autoridad socialista. Y llega a la conclusión de que en una comunidad semejante la regulación de la oferta de dos o más co-productos tendría que hacerse finalmente por un sistema de precios que permitiría mover éstos hacia arriba, o hacia abajo, “elevando, digamos, el de la carne y reduciendo el de la lana, hasta conseguir que el consumo de los dos se ajustara a la proporción necesaria”. Y con esa especial cautela de que se ha hablado antes, nuestro autor agrega: “No debe interpretarse mal la moraleja de esta ilustración: “No revela ni la insensatez del socialismo, ni la superioridad del *laissez-faire*; lo que muestra es la existencia en el mundo económico de un orden más profundo y más permanente que cualquiera de nuestros sistemas sociales, y aplicable por igual a todos ellos.”

Nada más lejos de Henderson que un liberalismo demodado; las censuras que le hace, las limitaciones que le señala son tan claras que ni aun el espíritu más suspicaz dejaría de hallarlas inequívocas. En su párrafo “Una reflexión sobre el *laissez-faire*” habla de que “se sacrificaron a un ideal de competencia privada, convertida en ídolo, mucha carne y sangre humanas”; de que “quienes se oponían a alguna medida exagerada de intervención estatal creían justificarse con la

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

verdad *externa* de la ley económica”; de que “la ocupación de la teoría económica no es justificar un régimen de *laissez-faire*”; de que “de hecho las condiciones del mercado de trabajo difieren mucho de las de un mercado de mercancías”; de que “debe haber Sindicatos para lograr una uniformidad apropiada de los salarios dentro de la misma ocupación y entre diferentes ocupaciones”, etc., etc.

En sus páginas finales surge, como es natural, el grave problema de la distribución de la riqueza. No lo rehuye, pero explica que si el economista ha concentrado mucha de su atención en la distribución de los agentes de la producción sin decir casi nada de la distribución entre individuos y clases, es por la muy buena razón de que sólo respecto de ellos pueden sentarse leyes generales y claras sobre la distribución: “En la distribución entre individuos y clases entran factores diversos y variables a los que ninguna ley fundamental gobierna.” Es decir, el punto de vista que mantiene en el terreno de la teoría económica deja abierta la puerta para todo espíritu de reforma social—*D. C. V.*

GARIZURIETA, C.—*Realidad del Ejido*. México: Editorial Dialéctica, 1938.

La presente publicación fué leída por su autor en una reunión del Frente Socialista de Abogados. Esto explica que las notas históricas sobre el significado que ha tenido el ejido en distintas épocas y en diversos pueblos se vea, más que nada, desde un punto de vista jurídico y sólo de manera excepcional desde un punto de vista social o económico. Para quienes acostumbran pedir de los libros una satisfacción cabal al deseo y a la curiosidad de información, es ése un grave defecto de la publicación de Garizurieta, como lo es también la fina brevedad con que presenta su disertación: en notas breves que sólo señalan lo más importante y, a veces, apenas si lo sugieren. En efecto, hubiera valido muchísimo la pena explorar el concepto español viejo del ejido como simple lugar de recreo, en contraste con el nuestro moderno, al que se ve como pivote de una actividad económica que a su vez lo será del bienestar social.

La literatura sobre la historia del sistema de la propiedad en Méxi-

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

co es relativamente abundante y conocida; pero ni ha sido comparada con la de otros pueblos, ni aun dentro de nuestras fronteras ha llegado a mayores profundidades. Apenas si se ha sugerido que la organización económica de la propiedad de la tierra en la época precolonial inmediatamente anterior a la llegada del conquistador español estaba en plena desintegración y que, por consiguiente, es falso creer en el contraste entre un paraíso precolonial y un infierno colonial. Aun cuando, como se ha dicho antes, con el simple sistema de sugerencias, Garizurieta ha enfocado muy bien la luz hacia rincones que valdría la pena examinar más dilatadamente.—D. C. V.

CARR-SAUNDERS, A. M.—*World Population: Past Growth, Present Tendencies*. Londres: Oxford University Press, 1938.

Las ciencias sociales cada vez adquieren más las características contradictorias que un ensayista señala para las ciencias naturales: por una parte, cada rama toma una fisonomía propia y, por otra, todas tienden a formar una unidad. Y es que todas concurren en su objetivo, la sociedad misma, y todas se separan, para su exposición metodológica. Pero lamentable sería que al estudiar una en particular, se perdiera de vista el vínculo entre la totalidad de las múltiples relaciones. Sin embargo, por lo que toca a los autores, razones de método y límites de espacio, los fuerzan a enfocar la discusión y exposición de su materia particular.

Así, hemos visto, en los últimos años, una afluencia bibliográfica especialista en problemas monetarios, de bancos, de salarios, de comercio internacional; en cambio, pocos autores se han dedicado a estudiar el núcleo mismo alrededor del cual gravita toda actividad económica: la población del mundo.

De ahí que la obra del Profesor Carr-Saunders, traída a México por el *Fondo de Cultura Económica*, merezca, por su asunto, toda la atención que en el mundo está despertando el estudio de la biología social, como base necesaria al de las condiciones en que la humanidad consume y produce.

El libro de Carr-Saunders sigue un plan bien ideado; está escrito con el vigor de la convicción científica. El autor nos dice en el pró-

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

logo que su objeto es tratar el aspecto global de la población del mundo, por oposición a las obras que se han escrito sobre la de países determinados. Dos hechos notables destacan en la obra, desde luego.

Primero, señala el autor la imposibilidad que existe para trazar el bosquejo de la historia demográfica del mundo con anterioridad al siglo xvi, por la falta de registros y cifras fidedignas en que fundarse. Pero, al estudiar minuciosamente el período comprendido entre 1650 hasta nuestros días, llega a la conclusión de que “los últimos tres siglos tienen la característica de un brote de población, sin paralelo histórico”. De 545 millones, en que se estimó la población en 1650, suma ahora 2,057 millones. La causa principal de este fenómeno es, evidentemente, la disminución de la mortalidad, sobre todo entre las razas europeas, como resultado del progreso en la medicina preventiva y curativa.

Del continente europeo, el fenómeno y su causa se extendieron a los otros. Idea del incremento de la población de Europa nos la da el Profesor Carr-Saunders cuando concluye que “el total de individuos de ancestro puro europeo en el mundo, es ahora de 720 millones contra 155 en 1770”. Ahora, por lo que respecta a la fecha en que se inició la disminución de la mortalidad al grado de hacer posible aumento de tanta cuantía en el monto de la población, no es posible precisarla, por la falta de cifras y datos dignos de crédito; pero es evidente que el incremento no pudo iniciarse antes del siglo xviii, porque si sólo la población blanca hubiese aumentado de 1300 a 1770, en la forma en que creció desde esta fecha a nuestros días, sería ahora alrededor de 40,000 millones, es decir, cerca de 20 veces más que la población total del mundo. Esto indica justamente que “el fenómeno y su causa principal—la disminución de la mortalidad—se iniciaron en Europa y de allí se transmitieron a los otros continentes”.

Pero parece imposible que la disminución de la mortalidad sea la causa única de este notable incremento y así también lo implica el autor cuando nos dice, al analizar y contrastar un absurdo cálculo de la población china con la europea, que “si bien es cierto que entre el período de 1650 a 1930, la población de Europa aparentemente creció en cinco veces . . . , en este período de 280 años hubo un aumento en las oportunidades de empleo sin precedente en la historia de la hu-

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

manidad". Luego, es de advertirse la influencia del factor económico en la totalidad de las relaciones y la omnipresencia del vínculo que da unidad a las ciencias sociales. Además, la observación de Carr-Saunders nos hace ver una singular interacción dialéctica: por una parte, el modo de producción europeo, más desarrollado que el asiático, que impulsa la medicina y la higiene y, por ende, disminuye la mortalidad; por otra, el incremento consiguiente de población, fenómeno que nace en Europa, que hace viables la revolución industrial y la mecánica, bases del asombroso progreso del régimen liberal en el siglo XIX.

El segundo punto importante que se destaca del libro es la disminución de la natalidad, que se inició entre los pueblos de ancestro europeo, hace como cincuenta o sesenta años. El autor, valiéndose de los métodos ideados por el Dr. Kuczynski, presenta una tabla sinóptica de los coeficientes netos de reproducción en distintos países. Para algunos, el asunto es grave, especialmente para los de la región noroeste de Europa, para Australia y para Nueva Zelandia, donde el coeficiente de reproducción es menor de la unidad, es decir, que sus poblaciones no se están reponiendo. Si las cosas siguieran así, esto es, si la fertilidad y la mortalidad permaneciesen las mismas, la población iría en merma constante y, finalmente, desaparecería.

Ello no quiere decir que el fenómeno vaya a operarse en un futuro cercano; depende de los cambios de estructura de la población en lo que se refiere a los grupos de edades que la constituyen, los que, en igualdad de circunstancias, tienen necesariamente que dar diferentes coeficientes de natalidad. En efecto, al cambiar, en la estructura de la población, la proporción de mujeres en edad de concebir, digamos de un 20 por ciento a un 15 por ciento, el coeficiente de reproducción necesariamente tendrá que influir, en las mismas circunstancias, en el monto de la población, puesto que cuando la mujer se acerca al término del período genésico, su fertilidad decrece. En el caso de los países europeos con coeficiente de reproducción menor de la unidad, el fenómeno no se dejaría sentir, por lo menos, en el período de una generación. Pero, si de ahí en adelante no hay cambio alguno en el estado actual de cosas, la merma de la población se traduciría en un cuarto de ella, por generación.

La gravedad del asunto está, por tanto, no en la perspectiva in-

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

mediata de una mengua, sino en la extensión del período que se requiera para corregir en esos países la tendencia actual.

En las circunstancias de ahora y en la región noroeste de Europa, no hay esperanza de volver al coeficiente de repoblación, ya sea por una disminución mayor de mortalidad o por un incremento de matrimonios.

Respecto al primer medio y después del nivel en que se encuentran la medicina y la higiene, ya cualquier desarrollo, por pequeño que sea, es difícil. En cambio, las posibilidades de aumentar la natalidad por medio de un mayor número de matrimonios, parece más viable; pero ello implica un estudio también de las condiciones sociales y económicas, porque parece que "el instinto paterno se satisface ahora en forma que no es suficiente para fines de reposición" en el agregado humano de esos países. Y es claro que *ahora* quiere decir, en las circunstancias actuales, esto es, en las circunstancias económico-sociales que reinan en los países citados. Y es curioso observar, de nuevo, el paralelismo entre el desarrollo industrial y el incremento de población, que se opera en el devenir histórico y el mismo paralelismo que, en el momento de saturación crítica, no sólo detiene el ascenso de la tasa de incremento, sino que reduce el coeficiente de natalidad a un nivel inferior al de reposición, con la circunstancia de que "los estímulos económicos que hasta hoy se han presentado", para corregir la mengua que se sufre, "han demostrado ser completamente inadecuados".

En consecuencia, el esfuerzo en buscar métodos eficaces para restaurar el nivel de reproducción al de repoblación se hace no sólo digno del interés científico sino de urgencia social.

Y por lo que se refiere a migración, de cuyos problemas se ocupa ampliamente Carr-Saunders, hay una observación de tópico actual. "El cultivo de un sentimiento expansionista es difícilmente compatible con un fenómeno de sobrepoblación, porque implica una debilidad interna en presencia de la cual un pueblo apenas si puede concebir la extensión de sus fronteras". En consecuencia, "si no hay posibilidad de hacer cambiar sencillamente la soberanía de los países, ciertos de ellos tienen la obligación de colaborar en la resolución del problema que ofrecen determinadas regiones en efecto sobrepobladas".



## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

Pero, de nuevo, el autor delimita su disciplina, porque "este asunto cae ya fuera de su dominio".

En concreto, el libro, que es una brillante exposición de la historia demográfica del mundo, desde la fecha en que es posible iniciarla, tiene como argumento principal, la necesidad de buscar los medios de impedir la baja del coeficiente de reproducción y de restaurarlo allí donde ha descendido a niveles en los que la población no se está reemplazando. Es claro que el problema es económico con datos demográficos. Pero la resolución de todo problema social será tanto más acertada cuanto con mayor precisión se conozcan sus términos. Y esto es justamente lo que hace el libro de Carr-Saunders, como una aportación valiosa al agregado de las ciencias sociales.

Para los países latinoamericanos, la obra tiene particular interés, en razón de la luz que arroja sobre los variados aspectos de problemas con que ellas se enfrentan: el desproporcionado pequeño número de sus habitantes con sus enormes territorios; el alto coeficiente de mortalidad; la relación entre el incremento de población y su desarrollo industrial y, en fin, su juiciosa colaboración en el problema migratorio, para bien de los habitantes de las regiones en realidad sobrepobladas y para la futura riqueza humana de sus propios territorios.

*El Fondo de Cultura Económica* ha prestado un señalado servicio al traer este libro a México y al preparar su traducción al habla española.—R. A.

S. B. DE E. E.—*Del desorden jurídico a la bancarrota económica*. México, 1938.

¿Hasta qué punto el Derecho debe ser considerado capaz por sí solo de cambiar los elementos constitutivos de la vida social? Y también: ¿En qué medida debemos concebir la evolución del Derecho como reflejo de la evolución de las relaciones colectivas?

Planteadas así, esas preguntas entrañan un problema tradicional de los juristas, más amplio que ellas, pero en el que las mismas ocupan lugar importante: la función histórica del Derecho.

Sin embargo, toda cuestión científica es susceptible de reducción al ridículo. Y los hombres, cuando defienden intereses de clase, co-

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

mo que se sienten liberados de escrúpulos científicos o morales y aun de la simple discreción que habitualmente exigen de sí mismos. Sólo así se explica la existencia del folleto titulado "Del desorden jurídico a la bancarrota económica", por el S. B. de E. E.". (¿Estas siglas, ocultan quizás algún "Seminario Belga de Estudios Económicos"?) Y sólo así se explica que el traductor, señor Mariano Alcocer, juzgue que "el estudio analiza a fondo el problema creado por el Estado".

Esa misma opinión, con un poco más de pasión y de crudeza, la exponía hace algún tiempo un escritor francés, al preguntarse: Estas gentes, ¿son más tontas que hipócritas o son más hipócritas que tontas? Y dejaba su inquietud indecisa.

Parece, en efecto, imposible responder esa pregunta, cuando se encuentra uno frente a textos como el traducido por el señor Alcocer.

Seguramente parecerá más bien tonto afirmar en estos momentos que "siguiendo el ciclo ordinario, la economía mundial resurge después de un período de depresión" y que "una vez más tal resurgimiento desmiente a aquellos que atribuían a vicio de estructura en el régimen económico, un desequilibrio pasajero entre el consumo y los medios de producción..."

Pero, ¿será solamente tonto decir: "LA EMPRESA ES LA QUE HACE VIVIR A LA COMUNIDAD", así con mayúsculas? O esto: "FRECUENTEMENTE SE OLVIDA QUE LA RIQUEZA COMUN VIENE DE LOS PRODUCTORES (patrones, en el lenguaje del folleto) Y QUE LA CONSERVACION Y AUMENTO DE TAL RIQUEZA SE DAÑAN CUANDO PARA REPARTIRLOS ATOMICAMENTE ENTRE LOS CONSUMIDORES O LOS USUARIOS, SE QUITA A LOS PRODUCTORES LOS MEDIOS DE LOGRAR UN MEJORAMIENTO PARA EL PROPIO CONSUMIDOR." Como vemos, la preocupación esencial de los "productores" es lograr un mejoramiento "para el propio consumidor"...

Por último, ¿parecerá solamente hipócrita decir: "El Estado debe señalar límites a la libertad, y debe obligar a los ciudadanos a cumplir con sus deberes de solidaridad. Pero un Gobierno no tiene por qué temer que una persona física o moral, disponiendo de grandes riquezas, amenace la autoridad del Estado; no tiene por tanto que impedir el que las fortunas privadas vayan más allá de cierta canti-

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

dad, y sobre todo, se cuidará de limitar la recompensa de la invención, del ahorro o la empresa, que son fuentes vivas de la creación y conservación de bienes?" Es decir, sólo las gentes pobres son peligrosas y sólo a ellas debe obligarse a "cumplir con su deberes de solidaridad"; los productores están por encima de toda sospecha, como la mujer de César.

El folleto, olvidaba decirlo, explica la crisis como se ha visto, pinta a los "productores" como personas generosas que ahorran durante años para poderse sacrificar tomando sobre sus espaldas los riesgos de la producción económica (cuando usted lea esto, no piense en las sociedades anónimas, olvide a Staviski, a Insull, a Kreuger, a Oustric; olvide los informes de los consejos de administración, las investigaciones de Pecora en el Senado Americano, la historia de la economía mundial, la biografía de Rockefeller, de Carnegie, de Juan March, la existencia del oso verde, etc., etc., etc.); sostiene la necesidad de cambiar las leyes en general, cuando lo manda Montesquieu y la conveniencia de no modificar ninguna en particular, para no trastornar la vida económica de las empresas que se sacrifican tomando los riesgos de la producción para que pueda vivir la comunidad de la mejor manera posible, en el mejor de los mundos posibles, a pesar de los malos deseos de esos monstruosos líderes que todo lo quieren echar a perder removiendo la conciencia de los usuarios, sin comprender, etc. . . . —A. Z.

BACH, F. Y PEÑA, M. DE LA.—*México y su petróleo. Síntesis histórica*. México: Editorial México Nuevo, 1938.

Los señores Bach y De la Peña han preparado, con la prisa que la actualidad requiere, un folleto de 78 páginas cuyo título difícilmente coincide con el contenido. No puede, en estas condiciones, esperarse que hayan tratado todos los problemas que la cuestión petrolera ha levantado, ni siquiera que los apunten. Los cuatro capítulos se llaman: Política imperialista de las compañías petroleras de México, Características económicas de la explotación petrolera, Conflicto obrero-patronal de la industria petrolera y El decreto de expropiación de la industria petrolera.

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

La obra, a pesar de la dualidad de autores, tiene una cierta unidad, que en gran parte da el criterio político con que se juzga la conducta de las compañías petroleras y la resolución gubernamental de expropiarlas. Sin embargo, la calidad de los capítulos es desigual: el primero, el tema quizás más difícil, no alcanza la altura que su título promete; el segundo, el de tema más fácil de tratar, es, empero, de una confusión notoria; el tercero es sin duda el mejor en su género: escrito con un cierto elemento de pasión, el argumento es fuerte y convincente; el cuarto es útil: en él se presentan los textos legales que fundaron la expropiación y se hacen algunas consideraciones que ayudan a medir su alcance.

La política imperialista de las compañías petroleras en México no es tema único que se aborde en el capítulo inicial; en realidad hay tres: la importancia del petróleo en la organización industrial moderna; la rivalidad de los grandes *trusts* petroleros, con un escenario mundial, y la lucha entre el gobierno o la ley mexicana y las compañías petroleras.

En cuanto al primer tema, es en verdad de lamentarse que no haya podido tratarse con extensión y, sobre todo, ponderadamente. Aun cuando la ocasión sea pobre para decirlo, hay que decirlo y con entera franqueza: ya va siendo tiempo de que nos formemos una idea cabal, justa, verdadera, de lo que el petróleo puede significar en una nueva etapa de nuestra vida económica. En esta Revista se ha publicado un artículo sobre la industrialización de América, en que se apunta la posibilidad de que los países de este Continente puedan construir una civilización sobre la base del petróleo y no del carbón, del que carecen. Es así como habría que enfocar el problema: no hay duda de que la situación de hecho es la de que las grandes organizaciones industriales se han levantado en los países que cuentan con carbón: Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Bélgica, y que siempre se ha considerado, por ejemplo en el caso de Italia, una fatal limitación la de carecer de él. Claro es que sin entrar más al fondo se puede pensar que si así ha sido, se debe a que el carbón era el único, o el mejor combustible con que se contaba durante el siglo XIX, época en que la gran industria aparece y se desarrolla en esos países. Pero no dejaría de impresionar, en sentido contrario, la refle-

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

xión de que en el caso de Estados Unidos, primer productor de carbón y de petróleo, siga siendo aquél la base de la industria. El papel que el petróleo representa ahí y en todo el mundo, en países que lo tienen y en los que de él carecen, es el de acelerador, y por eso, es en los transportes donde ha hallado su mayor aplicación. ¿El ingenio humano es capaz de transformar esta situación y convertir, así, el petróleo y el gas no en un elemento acelerador de la industria, sino en un elemento básico de ella, como lo ha sido y es el carbón? De ahí que la afirmación lisa y llana de que el petróleo es la *esencia*, la *clave*, el *eje*, de la industria moderna, resulte inexacta por falta de matiz. Y en las circunstancias actuales de México, además, resulta peligrosa, porque induce—y ha inducido—a la mente popular a creer que una vez realizada la expropiación y resueltos los problemas que de manera necesaria ha creado, el porvenir de México es halagador en un grado fantástico.

El segundo tema del mismo capítulo, justo en sus apreciaciones, es pobre en su truculencia: compáresele, no en profundidad, sino simplemente en el tono, con los cinco volúmenes de la investigación de la *Interstate Commerce Commission* sobre el monopolio de la *Standard Oil Company*, y se verá que es así. Y entre los libros no ya de información primaria, sino de información ya elaborada, los de Fanning y Pineau son también un punto de referencia adverso. Porque es ancho, anchísimo, el mar en que pueden bañarse los pinceles para pintar la pujanza al servicio de los objetivos de lucro más descarnados, de que han dado pruebas las compañías petroleras en todo el mundo.

La historia de la lucha—breve y no siempre honrosa para nosotros—entre nuestros gobiernos y las compañías petroleras, es útil recordarse en estos días, y desde ese punto de vista el capítulo es valioso.

Se ha dicho ya que el tratamiento del tema del capítulo segundo lo hace confuso. En efecto, los datos de producción, de inversión de capitales, de exportación y consumo, de utilidades, precios, actividades de exploración, de impuestos, salarios, etc., se mezclan y barajan juntos sin que el lector vea en perspectiva cada aspecto y relacione uno con otro. Por eso quizás no se destacan conclusiones que siendo válidas, son, además, de un gran interés. Tal la de que los

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

salarios de 1937 eran inferiores a los de 1920-25 (p. 38), lo cual demuestra la falta de fundamento de la campaña de prensa de las compañías "asentando que las exigencias de sus trabajadores habían elevado últimamente el nivel de los salarios, en forma tal, que los dichos trabajadores guardaban una situación excepcional frente a los del resto de la industria nacional".

El tercer capítulo, en su género, es el mejor: lo alienta una convicción, su estilo mismo, rápido y descuidado, subraya la impresión de fuerza y a veces capta fórmulas muy bien logradas: "les faltó visión política, no capacidad económica, para cumplir el laudo" (p. 58). Y párrafos enteros tienen el sabor de las conclusiones perentorias del fiscal: "Las empresas (petroleras) disfrutaron por más de veinte años de un derecho absoluto sobre las riquezas del subsuelo nacional, abusaron de ellas como les vino en gana, pagaron los salarios que se les antojó pagar sin ofrecer a sus trabajadores ninguna comodidad ni asumir responsabilidad alguna en materia de previsión social; casi no pagaron impuestos: cometieron los peores abusos para posesionarse de los terrenos petrolíferos al menor costo y muchas veces recurriendo al soborno y al asesinato; y en fin, sacrificaron sin ninguna responsabilidad las riquezas petrolíferas de la nación, precipitando el agotamiento de los campos y desperdiciando un patrimonio público para poder amasar las mayores utilidades en el menor tiempo posible." (p. 60).

Otro problema cuyo estudio habrá de imponer el tiempo—y, desde luego, para época no lejana—, es el de las transformaciones que habrá de sufrir nuestra economía como consecuencia de tener que sustituir con capital nacional el extranjero que fundó y movía la industria petrolera, lo mismo en el caso en que se adquiriera ésta, que en el más limitado de conservarla en giro.

En todo caso, es de desearse que de estos autores, o de otros que con ellos se han interesado en la cuestión petrolera, nos ofrezcan bien pronto una obra que permita al país ver cuáles son nuestras perspectivas, las inmediatas y las más lejanas.—D. C. V.

BOGLICH, J.—*La Cuestión Agraria*. Buenos Aires: Claridad, 1937.

"Sabemos perfectamente que el régimen agrario argentino dista

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

mucho de ser perfecto, aun desde el punto de vista de su desarrollo capitalista, y que es imposible, como ya lo hemos expresado, hallar la solución del problema dentro del marco de la sociedad que hoy nos rige. Mas no por esto hemos de ser indiferentes ante el planteamiento de los problemas inmediatos, cuya resolución debe ser encarada dentro de la perspectiva del nivel técnico y cultural ya alcanzado, y, aún más, en un nivel superior, pero nunca en el retroceso a la pequeña explotación de trabajo individual que, como dijera Marx, "produce una clase de bárbaros medio aislados de la sociedad, con toda la rudeza de las sociedades primitivas, y todos los sufrimientos y miserias de los países civilizados".

Así termina Boglich su libro, y así resume su concepto sobre el problema agrario.

No es una obra original, ni mucho menos fundamental. El autor no sustenta ninguna tesis propia. Se puede afirmar que todo, o casi todo, lo que el libro contiene, se encuentra ya en otros tratados. La contribución de Boglich se reduce casi a la recopilación. Tal cosa no se trata en modo alguno de ocultar, pues las frecuentes citas e inserciones entrecomilladas, por cierto oportunas y selectas, son reveladoras de lo dicho.

Las primera parte se refiere a la función económica de la clase campesina a través del desarrollo capitalista; toca puntos fundamentales de la doctrina marxista relacionándolos con el tema. Es oscura y desalienta para proseguir. Se trata, sin embargo, sólo de un tropezco inicial; a medida que se avanza en la lectura, desaparece lo abstruso de las exposiciones, seguramente por acometerse temas más concretos, vitales y apasionantes.

Es particularmente lúcida e ilustrativa la exposición de la génesis, vida y muerte del postulado de nacionalización de la tierra, propuesto como una solución a la cuestión agraria por la burguesía liberal del siglo XIX.

A través de la lectura del libro, aunque en forma dispersa y no bajo rubro especial, se integra la discusión de las ventajas e inconvenientes de la pequeña propiedad, tema que, no por muy discutido, ha perdido interés. Las exposiciones se ilustran con ejemplos, no tan

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

abundantes como los de Bauer, que ha tratado este tópico mucho mejor.

El capítulo viii tiene una discusión de interés sobre el desenvolvimiento de la maquinación agrícola y sus efectos. También a este respecto parece superior lo que hemos leído de Otto Bauer.

En el capítulo ix hay algunos párrafos de gran fuerza en contra del ideal parvifundista, tan perseguido durante el siglo pasado y aun en el primer cuarto del presente. Queda, a la vez, de relieve, la imposibilidad de funcionamiento de un sistema mixto, en que la tierra estuviera socializada y la industria siguiera bajo un sistema capitalista. La discusión anterior merece nuestra particular atención, pues aunque aquél no se preconiza como meta en nuestro país, ha constituido, sin embargo, un punto hacia el cual indudablemente nos hemos venido moviendo. En la página 90 se dice:

“En cambio, los social-demócratas pretenden asegurar a la masa campesina su propiedad y sus medios de producción dentro del régimen burgués, lo que es de todo punto imposible. ¿Cómo defender al pequeño viticultor contra las grandes industrias vitícolas, que elaboran millones de cascos de vino mediante procedimientos modernos y científicos, para lo cual tienen a su servicio agrónomos, químicos, etc.? ¿Cómo defender al pequeño tambero frente a los grandes establecimientos de producción e industrialización, que elaboran cremas, mantecas, quesos, caseína, etc., aprovechando completamente todas las materias lácteas? ¿Cómo defender al colono, con su antiguo y rutinario método de producción, frente a las grandes explotaciones mecánicas, con tractores, trilladoras combinadas, camiones, etc.? ¿Cómo defender al pequeño cultivador de caña de azúcar, de algodón, de café, etc., que en realidad no son más que simples accesorios de la gran industria? En fin, ¿cómo defender a todos estos productores que han de caer fatalmente entre los engranajes de los grandes “trusts”, y, por otra parte, cómo asegura la social-democracia a todos esos pequeños productores sus medios de producción dentro de la producción capitalista, cuando es ésta quien impone los precios y condiciones a sus productos, por donde resultan explotados del mismo modo que los asalariados, con la sola diferencia de que los obreros de las fábricas trabajan ocho horas y en cambio ellos y sus hijos tienen el



## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

“privilegio” que les confiere su “pequeña propiedad” de trabajar doce y catorce horas? ¿Cómo los social-demócratas aseguran a la clase campesina su pedazo de tierra, su propiedad, de las garras de la usura hipotecaria, dentro del régimen capitalista?”

En el capítulo x, bajo el rubro de *El régimen agrario soviético*, se hace una descripción del problema agrario anterior a la revolución en la U.R.S.S. Luego se describe, en una forma confusa y con equivocaciones frecuentes, la estructura agraria actual de la Unión Soviética. La página 104 está plagada de errores.

En lo de adelante, Boglich deja de guiarse por la literatura marxista fundamental y toma como referencia principal a Arthur Wauters en su conocida obra *La reforma agraria en Europa*. Quizá inspirado por dicho autor, Boglich, no obstante su posición francamente marxista, llega en la página 17 a hacer cierta crítica contraria de los sistemas seguidos en la U.R.S.S. para la colectivización de la tierra. Boglich es marxista, pero a veces, como en la ya citada y en la página 119, es también antistalinista. Lo anterior pudiera hacer pensar que se trata de un afiliado a la IV Internacional; pero no existen indicios precisos de que tal cosa sea cierta. Más bien se trata de un pensador independiente, no afiliado a ningún partido militante, aunque en esencia marxista.

El capítulo xii se refiere a la social-democracia alemana y a su reforma agraria. Es uno de los mejor logrados del libro.

Después, en el capítulo xiii y siguientes, conservando siempre como guía principal a Wauters, nuestro autor se refiere a otros países europeos; Austria, Bulgaria, Hungría, Rumania, Polonia, Checoslovaquia, etc. En esta parte puede decirse que Boglich resume, en algunas páginas, los puntos principales del libro de Wauters.

Más adelante hay referencias a la crisis agraria de la post-guerra, al comercio internacional de productos agrícolas y a la fiebre proteccionista que acometió al mundo. Luego trata del proceso de la crisis en los países exportadores, con amplia referencia a Estados Unidos y otra no menos amplia a Argentina. Sobre este país, que es el del autor, se insertan algunas estadísticas, y se hacen también descripciones de problemas parciales; pero, contrariamente a lo que pudiera esperarse, no se obtiene del libro un criterio completo sobre el carác-

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

ter del problema agrario en dicho país, ni menos se presenta un plan para su resolución.

En 1933 Boglich publicó un trabajo titulado *El problema agrario y la crisis actual*. La obra que se comenta viene siendo una ampliación de dicho trabajo, que en parte se vuelve a incluir.

Con todas las deficiencias que el libro de Boglich pueda tener, una opinión atinada sobre él indicaría, muy probablemente, que no se pierde el tiempo con su lectura, que sirve a los eruditos para refrescar conceptos, y a los poco leídos para vislumbrar el panorama de las cuestiones que preocupan en la actualidad a los teóricos en relación con la economía de la agricultura.—R. F. F.

CUELLAR, A. B.—*La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo*. México.

El gran interés de actualidad que para los estudiosos tienen los asuntos ferrocarrileros, hace que sea bien recibida toda nueva aportación que contribuya a poner en claro los intrincados problemas que afectan a la más importante red ferroviaria de México, problemas sobre los cuales muy poco se ha escrito y hay tanto que investigar. En apariencia el estudio de las finanzas de la extinta Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México está fuera de actualidad puesto que sus bienes fueron expropiados desde junio de 1937, y acaban de darse en administración a los trabajadores que prestaban sus servicios a la empresa; pero es fácil persuadirse de que no hay tal inoportunidad si se tienen en cuenta los antecedentes del desequilibrio financiero en cuestión, los cuales subsisten casi intocados y por tanto, siguen y seguirán entorpeciendo la buena marcha de la administración, cualquiera que ésta sea.

Las líneas férreas que forman parte de la red de los Ferrocarriles Nacionales de México, se construyeron al amparo de concesiones otorgadas por el Gobierno mexicano, en condiciones de raro privilegio; pero lo más sensible no radica en los cuantiosos subsidios y liberalidades múltiples que bastaron para cubrir una gran parte de los costos de las líneas por cuenta de la Nación, sino en la absurda actitud de un mal entendido liberalismo de los poderes públicos,

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

que en la práctica dejaron a las empresas concesionarias el arbitrio de la localización de la vías cómo y en donde mejor les vino en gana. Fué gracias a esta política de dejar hacer, que las líneas férreas más importantes para los intereses nacionales, en lo económico, en lo político y en lo cultural, se quedaron en proyecto, en tanto que se dió preferente atención a las que más interesaban a los fines estratégicos y de penetración económica que Estados Unidos de Norteamérica alentaba respecto a México.

Las líneas más importantes de los Ferrocarriles de México a Laredo y a Juárez, dan la impresión de haber sido construídas de prisa y buscando acortar lo más posible la distancia entre la frontera sur de Estados Unidos y el centro político de México: localización de las vías a través de montañas improductivas y desiertos inexplotables; carencia casi absoluta de los ramales indispensables para extender el radio de influencia del ferrocarril y favorecer las zonas rurales alejadas de las troncales; ninguna labor de colonización, y en fin, parece que hubo el propósito de que las líneas férreas fueran por todos conceptos una adquisición antieconómica para la Nación; porque anti-económicos fueron los privilegios otorgados a manos llenas a los concesionarios por parte del Gobierno mexicano; lo fué la forma en que se llevaron a cabo las construcciones, por lo inadecuado de los trazos de las principales líneas y por su carencia de ramales alimentadores; y lo fué, finalmente, porque el Gobierno, dando un digno corolario a su imprevisión, autorizó el cobro de tarifas prohibitivas que aparte de traer como consecuencia un encarecimiento del costo de la vida, supuso un impedimento al desarrollo de la economía nacional, que todavía persiste puesto que las altas tarifas y las causas que las determinaron sólo en pequeña parte han tenido modificaciones favorables.

Fueron muy altas las tarifas ferrocarrileras desde que las líneas se pusieron en explotación, pero más lo fueron a medida que las empresas contraían nuevas deudas, crecían sus erogaciones y con ellas sus deficientes. Históricamente se ha obligado, pues, al usuario a pagar los errores cometidos en la localización y construcción de la red; esto, de acuerdo con la política muy propia de los regímenes anteriores a la Revolución de 1910, para los cuales sólo fué digno de

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

toda su atención el interés del capital, el cual se satisfacía a costa de la colectividad, incapaz de defenderse y carente de influencia ante gobernantes exclusivistas. He aquí por qué hasta 1910 siempre tuvieron dividendos que repartir las empresas ferrocarrileras, contra toda razón, ya que lo único justificado debería haber sido un deficiente permanente.

Todos estos tópicos tan apasionantes por el gran interés nacional que encierran, son tratados en cortas líneas por el licenciado Cuéllar, quizás en términos distintos, pero con un fondo más o menos semejante. El reconoce con franqueza que ésta era la situación como no puede dejar de reconocerlo quienquiera que dedique su atención a estos asuntos, y con mayor razón si el observador es un economista. Sin embargo, la conclusión que acabamos de desprender, de que en tanto no se rectifiquen los defectos citados, los Ferrocarriles Nacionales habrán de operar con deficiente si ajustan sus tarifas al principio de función social, implícito en toda empresa de transportes, parece merecer poca importancia de parte del licenciado Cuéllar, puesto que parte de sus conclusiones son muy otras, totalmente adversas a las que de manera necesaria se desprenden del análisis anterior.

Como es fácil comprobar, a partir de 1922 se ha venido generalizando en los Ferrocarriles Nacionales la expedición de tarifas reducidas que dan para carga y pasaje un ingreso medio de transporte decreciente, en tanto que había sido creciente desde fines del siglo pasado hasta 1922. Por otra parte, los errores cometidos en materia de construcción de carreteras, han creado una muy difícil situación de competencia que resienten los ferrocarriles de parte de los autocamiones, situación esta muy delicada, que era desconocida antes de la revolución.

Todo esto, paralelamente a una creciente erogación por pago de mano de obra, que sin llegar a crear una situación privilegiada para los trabajadores ferrocarrileros, como erróneamente se pretende, sí ha tenido que conceder la empresa, siquiera sea en parte, aquellas prestaciones a que está obligada toda negociación que opera en grande escala y que tiene a su servicio obreros competentes, cuya fuerza de trabajo rinde lo necesario para darles derecho a exigir remuneraciones aproximadamente compensatorias.

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

En resumen, los Ferrocarriles Nacionales pudieron darse el raro ~~lujo~~ de repartir dividendos hasta 1910 a costa ~~de extorsionar~~ a los usuarios con tarifas inmoderadamente altas y a base de pagar a su mano de obra salarios de tipo colonial, ofensivos para la dignidad humana del trabajador ferrocarrilero; y ahora, que hasta cierto punto se ha dado a las tarifas una orientación de servicio social y que los trabajadores vienen logrando el reconocimiento de sus derechos, el desequilibrio de las finanzas ferrocarrileras se hace patente como un fenómeno connatural del desarticulado y deficiente sistema de la empresa, al cual hay que agregar el inconveniente de administraciones torpes.

El licenciado Cuéllar cierra los ojos ante la evidencia y según parece, impresionado por las aseveraciones del general Calles, de junio de 1935, cuando se había hecho evidente la traición de este señor a sus principios revolucionarios, y actuando como consejero (?) de la empresa de los Ferrocarriles Nacionales (con un sueldo diario de \$225.00), sostuvo la tesis de que debería federalizarse a los trabajadores ferrocarrileros para arrancarles sus derechos conquistados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. El licenciado Cuéllar acoge esta idea convencido, como no dudamos que lo está, si se quiere por una aberración ideológica, de que la causa eficiente del desequilibrio de las finanzas ferrocarrileras es el desordenado apetito de los trabajadores.

En sus conclusiones contenidas en media página, después de una exposición y un apéndice que requirieron 590 páginas, sostiene el referido punto de vista del general Calles, así como el de favorecer una intensa inmigración europea y que se proceda a la integración del sistema. Esta última conclusión se desprende por sí sola del bien documentado libro del licenciado Cuéllar; la segunda es una conclusión deficientemente fundada, y la primera la extrae por los cabellos de la abundante información periodística que transcribe acerca de las agitaciones de los trabajadores ferrocarrileros.

Con todo, el valor documental del libro del licenciado Cuéllar es magnífico, como que es la mejor recopilación que se tiene sobre tan vitales asuntos. La crítica y el análisis de tan abundante documentación es muy parca y se tiene la impresión de que al autor le

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

interesó más que nada llevar a cabo una muy bien lograda recopilación, en lo que tuvo completo éxito. La interpretación parcial que da al malestar financiero de la empresa quizá pudiera atribuirse a que no captó el panorama en su conjunto, en virtud de que los problemas técnicos ferrocarrileros de la construcción y explotación apenas los toca de paso, en tanto que concede un amplísimo margen a los problemas de la mano de obra con una documentación muy poco imparcial. Es indudable que si Cuéllar hubiera estudiado a fondo los problemas de la explotación, aprovechando la abundantísima documentación que se tiene a mano sobre el asunto, con un criterio de economista en cuanto a la técnica de los transportes y de las tarifas, podía haber producido una obra mucho más valiosa. Ciertamente podría argüirse que el mismo título del libro está indicando que se trata de un "análisis de las finanzas con relación al trabajo"; pero el conocimiento superficial de factores de primera fuerza en la determinación del estado financiero de una empresa, conduce a extravíos, dando al factor que se estudia una importancia mayor que la que en realidad tiene: hay, pues, un error de técnica en la realización del estudio; pero en lo que se refiere a la documentación relativa a finanzas, ésta es muy rica y aquí radica el gran valor documental del libro del licenciado Cuéllar.—M. T. P.

## UNA RESPUESTA

Mi estimable compañero y amigo, el Licenciado en Economía don Moisés T. de la Peña, se ha servido escribir una nota crítica sobre mi libro "La Situación Financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con Relación al Trabajo", publicado en 1935. Mil gracias.

Las personas que simpatizan con la política ferrocarrilera del Gobierno revolucionario se empeñan en presentar el problema con caracteres que, en mi concepto, no son los que deben tenerse en cuenta para orientar la opinión pública y, en definitiva, servir al país y a los mismos ferrocarriles.

La verdad escueta es que no habiendo en México los capitales, el espíritu de empresa y la técnica necesarios para construir los ferrocarriles que reclamaba a gritos la economía nacional, fué necesari-

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

rio recurrir, primero a Europa y luego a los Estados Unidos para suscribir los centenares de millones necesarios para realizar empresa de tanto aliento.

Desde que se inició el movimiento de independencia nos empeñamos en destruir los capitales y fuentes de riqueza que se habían acumulado durante la colonia. Don Carlos Pereyra sintetiza el estado del país en dos palabras: Anarquía y pobreza. Agotados los esfuerzos de todos los gobiernos para construir ferrocarriles con capitales nacionales, y viendo que otras naciones nos llevaban ya medio siglo de adelanto, en septiembre de 1880 se firmaron las dos concesiones del Central y el Nacional a empresarios americanos que lanzaron las acciones al público en Boston y Colorado Springs. Si estudiamos las condiciones en que se construyeron los primeros ferrocarriles en Norteamérica, y las comparamos con las que sirvieron de base para la construcción de los nuestros, veremos que no existió aquí ningún raro privilegio. No ha faltado quien haya pretendido demostrar que, en realidad, nuestros ferrocarriles se construyeron con capital del Gobierno mexicano, basándose en los subsidios de \$9,500.00 por kilómetro de vía construída para el Central y \$7,500.00 para el Nacional en su línea del Pacífico y de \$6,500.00 en la de la frontera del Norte. En los Estados Unidos, país que cuenta con el 30% del kilometraje mundial de ferrocarriles (243,857 millas en su territorio), se calcula un costo de \$76,487.00 oro americano por milla de vía, incluyendo el equipo. En 1902 el Gobierno mexicano había pagado (hasta el 30 de junio), \$144.891,743.92 por concepto de subvenciones, incluyendo \$80.000,000.00 a que ascendieron sus compromisos contraídos para la construcción de los 309 kilómetros del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Si no hubiese venido el capital extranjero, acompañado de sus hombres de empresa y técnicos experimentados, y hubiésemos tenido que construir nuestros ferrocarriles con capitales propios, lo más probable es que no contásemos hoy con los 24,000 kilómetros de vía herrada que tenemos.

Las utilidades que tuvieron los inversionistas americanos en sus primeras empresas, dentro de su territorio, prepararon el ambiente para la suscripción del capital necesario para nuestros ferrocarriles. Las acciones se vendían de casa en casa, en las oficinas de los promotores,

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

en las bolsas de valores y en los centros financieros. Las gentes invertían en acciones mexicanas sus ahorros con la esperanza legítima de recibir un dividendo, como lo habían hecho al adquirir acciones de compañías ferrocarrileras americanas. Con el dinero de aquellas gentes confiadas se construyeron los ferrocarriles de México. La aportación del Gobierno no se hizo en dinero, porque no lo había. A estos inversionistas no se les pidió su dinero para una obra de beneficencia ni con un fin patriótico. Miles de pequeños accionistas hicieron posible la realización de una empresa demasiado grande para nosotros que hemos vivido en eterna bancarrota, no sólo económica sino espiritual. Y digo espiritual porque nunca hemos tenido fe en nuestros gobiernos ni en las posibilidades de nuestro país. Y si hemos de guiarnos por las teorías marxistas que hoy triunfan en nuestro medio, debemos aceptar que el capital no es sino trabajo acumulado antes. Si es así, el capital que invirtieron los particulares, los comerciantes, los empresarios de todo género que suscribieron las acciones del Central y del Nacional, y más tarde los bonos de los Nacionales de México, ese capital representaba trabajo, esfuerzo, ahorro, privación y abstinencia que tuvieron que consentir las gentes de Norte-América y Europa para acumularlo. Compraron las acciones mexicanas porque tenían fe. Y las compraron en unos cuantos días. En aquella época, y quizás en la actual también, no las hubiéramos suscrito nunca. La gente invertía en ferrocarriles porque creía que era un buen negocio. En las bolsas de valores las acciones ferrocarrileras alcanzaban cotizaciones de un 25 y un 40% más alto que las acciones industriales.

Más que a los empresarios, yo culpo a nuestros gobiernos del mal trazo de las vías. Creo que nuestro sistema ferroviario se quedó trunco porque el estado de agitación constante, nuestra bancarrota endémica impidieron que los accionistas recibieran dividendos. Los ferrocarriles, cuando se construyen en países con crédito, pueden ampliarse casi indefinidamente, ya que se emiten bonos o acciones por cada kilómetro que se construye. Su capital no es fijo. Se establece el precio del kilómetro construido y se van emitiendo documentos por el capital necesario. Si hubiésemos cuidado de que los inversionistas tu-



## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

vieran una recompensa legítima, como nos hemos cuidado de que los trabajadores disfruten de salarios elevados y prestaciones de orden social importantes, México hubiera encontrado en los mercados mundiales, incluyendo en un cierto porcentaje el nuestro, todo el capital para terminar su sistema.

De los primeros informes de los Nacionales vemos que como resultado de la explotación en 1908-09 se repartió a las acciones preferentes un dividendo de un 2%. En 1909-10, un 3%; en 1910-11, un 4%; en 1911-12, bajó a un 2%, y en 1912-13, otro 2%. En total, los tenedores de las acciones preferentes recibieron un 13% de dividendos. Hace veinticinco años que no reciben un solo centavo. Por más que se pretenda sostener la tesis de que desde antes de la revolución los ferrocarriles estaban quebrados, yo sostengo la tesis contraria: A los ferrocarriles los destruyó la revolución. Primero, con hechos materiales: incendio de equipo, estaciones, bodegas, talleres, hasta el saqueo de las mismas oficinas en la ciudad de México. Después, los políticos que se valieron del elemento ferrocarrilero para sostenerse en el poder, sobrecargándolos de personal, imposibilitándolos para operar con la elasticidad que requiere una industria de tal magnitud y complicación y, por último, cuando se había perdido toda esperanza de redención, se expropiaron por utilidad pública, de acuerdo con una ley que obliga al gobierno a pagar el monto de lo expropiado en diez años, compromiso difícil de cumplir. Y para remate, se entrega un sistema quebrado, sin crédito, sin los elementos más indispensables para su explotación, en manos del sindicato, que por mucho prestigio que tenga entre las organizaciones de trabajadores en México, no por ello deja de ser irresponsable. Recibe un cúmulo de bienes destinados a prestar un servicio vital. Los recibe con las vías construídas, el equipo rodando, las estaciones prestando un servicio, aunque todo ello muy deficiente. Vivimos en la época de la Economía de Crédito, en que toda institución económica necesita irremisiblemente de este elemento. Aquella que tenga que vivir en el período anterior, o sea en el de Economía monetaria, tendrá que luchar contra fuerzas insuperables para existir. En las condiciones actuales los Ferrocarriles Nacionales están colocados en una situación por demás difícil. Sin crédito, sin el capital necesario para completar su sistema, sin la posibilidad

## EL TRIMESTRE ECONOMICO

de aumentar sus ingresos sin aumentar sus tarifas, en manos de una administración irresponsable que tendrá que poner en práctica las medidas que no permitió que tomaran los directores anteriores. El mismo licenciado De la Peña declaró hace unos meses en la Escuela Nacional de Economía que sólo el sindicato estaba capacitado "para meter en cintura a los ferrocarrileros"; "que sólo la administración sindical podría ahorrar \$10.000,000.00 de salarios el primer año". Y a fe que tenía razón. El 23 de mayo en la prensa diaria aparece una nota con este encabezado: "Numerosos Ceses se Dictaron en Ferrocarriles. En los Ferrocarriles Nacionales de México, según pudimos saber hoy, el gerente general, señor Salvador Romero, ha ordenado numerosos ceses que al ser conocidos causaron verdadera sensación entre el personal. La medida anterior ha sido tomada, iniciando el plan de economías trazado por el Consejo de Administración Obrera de los Ferrocarriles, pues se considera *que sólo en esa forma podrá obtenerse éxito.*" Desde la administración del ingeniero Sánchez Mejorada se escucha el clamor de los directores para introducir las economías que una administración técnica y sana imponía. Pero los sindicatos llegaron hasta la huelga antes de consentirlo. Hoy son ellos mismos los que implantan las medidas que negaron a sus predecesores.

Mientras no haya hechos que me demuestren lo contrario, seguiré creyendo que la política ferrocarrilera mexicana ha sido la más torpe, la más antieconómica que haya podido implantarse en país y época alguna. No solamente fueron don Carlos Pacheco, don Vicente Riva Palacio, don Manuel González los que siguieron una política equivocada. En estos momentos vemos que los errores continúan. En vez de terminar nuestro sistema principal, nos empeñamos en construir líneas de segunda o tercera importancia. En vez de mejorar nuestro sistema, perfeccionando las vías, aumentando el peso del riel, haciendo posible el tráfico a mayor velocidad y seguridad, nos empeñamos en la construcción lenta, imperfecta, de líneas que no son de primaria importancia. Mientras que en los principales países del mundo existen equipos modernos capaces de alcanzar 80 millas por hora, nosotros tenemos que suspender el primer ensayo de trenes semi-rápidos por el pésimo estado de nuestras vías. No hay semana en que la prensa no dé cuenta de algún desastre ferroviario. Es imposible llegar a

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

una administración eficiente cuando un alto porcentaje de energías se gasta en discusiones violentas, cuando los directores no ocupan sus puestos por merecimientos técnicos sino por la fuerza política que tengan en las esferas oficiales o sindicales. Por la pendiente en que caminamos no sería pesimista decir que dentro de diez o quince años el país tendrá que hacer frente a una situación económica sombría por la falta de medios de transporte rápidos, económicos y adecuados. Nuestro sistema de carreteras ha venido a ser un nuevo enemigo de los ferrocarriles. Para ver a los ferrocarriles como un servicio público, necesitamos resolvernos a que el Estado aumente los diversos renglones del impuesto para cubrir el déficit que necesariamente tiene que aparecer en los ferrocarriles, como en toda industria bajo la administración del Gobierno. Mientras en otros países se toman medidas drásticas para conjurar la crisis ferrocarrilera, nosotros seguimos un ritmo distinto. Y bien sabemos que los errores económicos se pagan caros.

Pero, desgraciadamente, la organización política, social, económica y espiritual de nuestro país, hace imposible la implantación de cualquier otro método para la explotación de nuestros ferrocarriles, que no sea el sindical. El sindicato ha venido a ser un super-poder, desde el momento en que puede realizar actos que le son imposibles aun al mismo Gobierno. El Gobierno nunca pudo hacer el reajuste necesario para equilibrar la organización del sistema. En cambio, el gerente general, don Salvador Romero, de acuerdo con el Consejo de Administración Obrera de los Ferrocarriles, sin tener en cuenta más razones que el equilibrio económico del sistema, se deshace del material humano innecesario. Esto viene a demostrar que es fundada la posición que asumo en mi libro: "La Situación Financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con Relación al Trabajo". Sólo se han necesitado tres años para que el mismo sindicato me dé la razón con sus propios hechos.—A. B. C.