

## LOS ORIGENES DEL ATRASO

**Ma. del Pilar  
Martínez López Cano**

COATSWORTH, John H., Los orígenes del atraso. *Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza Editorial (Raíces y razones), 1990, 265 pp. (Prólogo de Enrique Semo).

Quizá, alguna vez nos hemos preguntado por las causas y origen del rezago económico mexicano, y sobre la distancia que nos separa de los países que se han denominado "desarrollados", en especial, de nuestros vecinos del norte. La cuestión recobra actualidad en vísperas de un tratado de libre comercio.

Pues bien, en el libro que se reseña, el profesor Coatsworth reflexiona sobre el origen del atraso y sus causas, y nos presenta un estudio de econometría retrospectiva a partir de los principios de la economía moderna, de la sociología histórica y del método comparativo, donde analiza los principales indicadores económicos (producto interno bruto, renta per cápita, ingreso nacional, productividad) y los compara con los de los países industrializados.<sup>1</sup>

No cabe duda de que este libro es novedoso por las técnicas que utiliza y por la materia de estudio, pero a la vez polémico. En efecto, la pertinencia de la utilización de los principios de la economía moderna en el estudio de las sociedades anteriores, el recurso frecuente a la simulación histórica<sup>2</sup> y la escasez de datos históricos fiables en que se basa, ponen en guardia al historiador. Medir la productividad de la economía mexicana y compararla con la de otros países, en épocas preestadísticas (con pocos datos disponibles, inexistentes o inexplorados), no permite muchas veces más que especular o, en el mejor de los casos, formular fundadas hipótesis, pero no respuestas definitivas. De cualquier modo, la crítica que hace de las explicaciones tradicionales y las hipótesis que formula convierten al libro en una referencia obligada, puesto que propone una nueva hipótesis explicativa que la ciencia histórica se encargará de corroborar, matizar o desechar.

El autor considera que, probablemente, desde la conquista hasta mediados del

siglo XVIII, la productividad de la economía novohispana era equiparable a la de las naciones más industrializadas del momento, incluida la incipiente estadounidense. Sin embargo, en las últimas décadas del siglo XVIII, la economía virreinal entró en crisis y hacia 1800, el ingreso nacional suponía la mitad que el de Estados Unidos; en 1910 aproximadamente una décima parte, y estas proporciones se han mantenido en esta centuria en términos similares (10 a 15%). Es decir, a pesar de nuestros períodos más prósperos, la diferencia entre la economía mexicana y la estadounidense no se ha reducido. Es más, si se hubiese mantenido la brecha que nos separaba de Estados Unidos en 1800, hoy estaríamos entre las potencias industriales del mundo, con un ingreso per cápita comparable al de Italia o al del Reino Unido.

A partir de esta visión, el autor reflexiona sobre nuestro atraso económico, en concreto, sobre sus causas, fechas y dimensiones.

En cuanto a las causas, rechaza las explicaciones tradicionales (colonialismo, sistema de tenencia de la tierra, el papel de la Iglesia Católica o la inestabilidad política que cubre gran parte del siglo XIX) y considera que los principales obstáculos a los que nos volveremos a referir, debemos buscarlos en la ineficiente organización económica y en unos transportes inadecuados.

Coatsworth sitúa estas fechas entre 1770 y 1870. Critica la idea de un periodo colonial tardío marcado por la prosperidad, al que seguiría un periodo independiente de crisis. Según el autor, desde 1780 la economía novohispana inició su descenso o estancamiento en minería, agricultura e industria. La inestabilidad política en que se enmarcó el movimiento independentista no vendría más que a profundizar una crisis que ya se había iniciado y hundía sus raíces en el virreinato. Por ejemplo, el aumento de la producción minera de las postrimerías del periodo colonial esconde la grave crisis que sufría el sector. Este aumento de producción no se debió a una mayor productividad (por el contrario, hay indicios para considerar que bajó su rentabilidad), sino al intervencionismo del Estado: incentivos fiscales, generosos créditos e insumos baratos. Esta política fue nefasta porque asignó capital y mano de obra a una actividad en crisis. Para 1810, la falta de apoyo estatal, que había permitido su supervivencia y, en menor grado, la violencia y destrucción de muchas minas, colapsaron la minería.

La ineficiente actuación estatal incidió negativamente en la economía colonial. El intervencionismo del Estado en apoyo a actividades menos productivas pero que permitían obtener mayores beneficios fiscales (minería) o las restricciones que impuso a la movilidad de la población indígena para facilitar la recaudación del tributo, o los monopolios, restaron productividad a la economía. Como, además, una parte importante de lo recaudado en el virreinato era exportado, los ingresos fiscales no pudieron des-

tinarse a mejorar los caminos y los puentes. La falta de inversión en infraestructura provocó un costoso transporte. Aunque con la Independencia se eliminaron algunos obstáculos, la inestabilidad política y la falta de apoyo estatal impidió que mejorasen las condiciones económicas.

Sobre las dimensiones, el autor considera que la situación se agravó porque la crisis se mantuvo y acentuó en la primera mitad del siglo XIX, en una coyuntura en que los países hoy desarrollados enfrentaban su revolución industrial y un crecimiento económico sin precedentes. En ese momento la brecha que separaba a México de las economías más desarrolladas se agrandó. Aunque la economía mexicana posterior a 1870 creció a tasas similares y, a veces, superiores a las de Europa occidental e incluso Estados Unidos, no pudo recuperar la distancia que la separaba de estas últimas.

A partir de 1870, se dio un gran impulso a la infraestructura ferroviaria y se realizaron importantes reformas legisla-

tivas (nuevos códigos en los ramos comercial y minero, legislación bancaria, reorganización de la Hacienda federal y de la deuda externa), lo que hizo posible el desarrollo económico del porfiriato. Sin embargo, el retraso de México era para ese entonces notable y, para desarrollarse, tuvo que recurrir a recursos y tecnología externos. A corto plazo, se optó por la exportación de materias primas, lo que, a largo plazo, hizo a nuestra economía dependiente de los recursos y mercados extranjeros.

Razones de espacio impiden ofrecer una descripción más detallada del libro y obligan a silenciar otra idea importante que se desarrolla: el origen del autoritarismo.

En conclusión, el uso de la econometría retrospectiva y del método comparativo abren la posibilidad de estudios como el que aquí se presenta; la necesaria crítica y acomodo que hace la ciencia histórica a las técnicas que se incorporan de otras ramas del saber, dotan al historiador de nuevas herramientas, que le permiten ensanchar su campo de estudio y, consecuentemente, del conocimiento del pasado.



## NOTAS

<sup>1</sup> El libro reúne los resultados de nueve investigaciones que fueron publicadas entre 1975 y 1989 en distintos medios, y que se corresponden con los capítulos de la obra: La historiografía económica de México; Los límites del absolutismo colonial; Estado y economía en el siglo XVIII; La industria minera mexicana en el siglo XVIII; Los obstáculos al desarrollo económico en el siglo XIX; La decadencia de la economía mexicana, 1800-1860; El Estado y el sector externo, 1800-1910; La producción de alimentos durante el porfiriato; El impacto económico de los ferrocarriles en una economía atrasada; Los orígenes sociales del autoritarismo en México. El hecho de que el libro sea una recopilación de artículos le resta unidad y le hace, en ocasiones, repetitivo. Es una lástima que aunque el autor hace una buena introducción a la obra, donde enlaza sus tesis, nos prive de una conclusión.

<sup>2</sup> Por ejemplo, para medir el impacto de la construcción de los ferrocarriles, compara la diferencia en el PIB de la economía real y la economía hipotética sin ferrocarriles.