

programa económico político capaz de abarcar las posiciones adquiridas por las fuerzas en la revolución. Sólo un ejemplo de radicalización halla Mendoza Diez en discrepar ya que el programa que se está llevando a cabo allí se debe más a ajustamientos inmediatos, a situaciones apremiantes que al establecimiento de un sistema desarrollado de antemano. Si los líderes-doctores se han entregado siempre de lleno a la revolución, no han sabido, con excepción de Cuba, llevarla a cabo, según el autor.

El ensayo de Mendoza Diez es de sumo interés y pide ampliación inmediata.

José ELGORRIAGA. Fresno State College. Reproducido de *The Hispanic American Historical Review*. Febrero de 1965.

Easterbrook, W. T. and Hugh G. J. Aitken: *Canadian Economic History*. The Macmillan Company of Canada Limited. Toronto, 1963. 606 pp.

La historia económica canadiense es una extensión de la europea. No puede ser estudiada aislándola ni de ésta ni de la del resto de Norteamérica. Europa fue, para Canadá, fuente de mano de obra y de capitales, mercado, centro de influencias políticas y económicas. Las actitudes frente a las zonas ultramarinas las dictaba, entonces, el mercantilismo que las tomó como campos de prueba, en las que unos imperios se fortificaron y otros se debilitaron y decayeron. La aparición de Estados Unidos de América resultó un factor adicional —favorable a la creciente libertad de los intereses económicos— y la economía canadiense vino a ser el resultado del juego de cambios que se produjeron en el viejo y el nuevo mundos. Canadá se inicia con el descubrimiento de las pesquerías del Atlántico del Norte. Cabot, en busca de la ruta más corta para el Lejano Oriente, desembarcó

en Terranova en 1497. Terranova, en un principio, no resultó promisorio: minerales los había, pero la tecnología no había alcanzado el grado de la actual, que —de potenciales— es capaz de convertirlos en reales satisfactores de necesidades. En el siglo XVI, los pescadores vieron en la abundancia de recursos marinos en las inmediaciones de la isla, recursos que, por entonces, eran objeto de fuerte demanda en Europa. Portugal y España —países católicos consumidores de pescado— eran también por entonces, productores y poseían ventajas diferenciales sobre los demás, pues disponían de sal suficiente para el salado y conservación del pescado. No tardarían, sin embargo, en aparecer y extenderse las pesquerías inglesas; sería cosa de poco tiempo la obtención de la sal portuguesa mediante pago, o a cambio de protección y, asimismo, no tardarían en subseguirla las técnicas de cura en seco. Terranova se convirtió en codiciadísima presa, y mientras los ingleses pescaban en la península de Avalón, los franceses se extendían hasta alcanzar, en tierra firme, a Canso, Gaspé, el Golfo de San Lorenzo. En tanto, por falta de visión del gobierno central, las pesquerías españolas decaían definitivamente.

La historia inmediatamente ulterior es la de los conflictos suscitados por las pesquerías; la de la oposición a que hubiese colonización permanente en Terranova; la de las luchas de los pescadores por establecerse; la del surgimiento de Nueva Inglaterra como competidora.

El surgimiento de Nueva Inglaterra fue vital para el desarrollo de la economía canadiense, en múltiples aspectos: fue ella la que arruinó el imperio comercial francés; fue ella la que entró en conflicto con Inglaterra, en cuanto estimulaba la colonización de Terranova como base para un libre comercio, y en cuanto combatía el monopolio de las Indias Occidentales.

En tierra firme, los problemas que enfrentó la administración colonial francesa fueron análogos a los que habrían de enfrentar, ulteriormente, sus sucesores: los ingleses antes, y los canadienses después de la Confederación. La nación tenía que construirse mediante explotación de un simple producto primario que producía ingresos inciertos, y hacerse a gran costo, debido a la dificultad de la penetración continental por ríos, canales, caminos, ferrocarriles. Estas dificultades —según Easterbrook y Aitken— son las que han puesto a Canadá, en ocasiones, al borde de la ruina. En el caso de los franceses, se trató del comercio de pieles; pero, después, se enfrentarían dificultades parecidas con el comercio de la madera y con el cultivo del trigo de “las Praderas”. Conforme señalan los autores, esas dificultades han parecido, a veces, insuperables y hubieran seguido pareciéndolo aún en caso de que no se hubieran visto acompañadas —como se han visto— por la amenaza de absorción de Canadá por naciones más poderosas.

Las rivalidades en el Atlántico del Norte constituyen la tónica del periodo comprendido entre 1650 y 1713. España y Portugal habían sido desalojadas en cuanto competidores activos, aun cuando, por otra parte, seguían siendo mercado importante de las pesquerías. Francia se había establecido principalmente en el sur de Terranova, en Cabo Bretón y en el Golfo de San Lorenzo, y a pesar de la oposición de los pescadores de la Costa Occidental, se había iniciado la colonización de Terranova con el apoyo de intereses comerciales ingleses y americanos de Londres, Bristol y Boston. Se buscaba —en la época— el control de las pesquerías y de las rutas que conducían a ellas, y esto provocaba choques entre Inglaterra y Francia, Inglaterra y Holanda. Llegaba a establecerse, por este camino, un círculo vicioso, que hacía de

la guerra un instrumento para el dominio sobre las colonias y sus productos, y convertía a las colonias y sus productos, en fuentes de materias primas y centros de entrenamiento de marinos especializados, de posible utilización en las guerras europeas.

En la historia de las pesquerías y del comercio en el Atlántico del Norte se entreveran dos temas: el de la rivalidad de las naciones europeas por la expansión colonial, y el desarrollo de los nuevos centros de crecimiento económico que habrían de formar el núcleo de Estados Unidos de América y Canadá. La historia de la rivalidad colonial europea es más o menos conocida: Inglaterra y Holanda habían sido aliadas en el común propósito de derrotar a España, y lo habían conseguido; tras conseguirlo, se habían convertido en competidoras y enemigas. Holanda había tenido ventajas iniciales en cuanto no dividida por pugnas intestinas; Inglaterra, menos afortunada en este sentido, había recuperado el terreno perdido al concebir la expansión colonial no como algo simple, sino como algo complejo: al no aceptar que hubiera en ello un simple propósito mercantil —como pensaban los holandeses— sino un propósito mercantil *apoyado en* la posesión de colonias y puntos estratégicos que le dieran base y le aseguraran rutas. Esta idea, unida a la promulgación de las Leyes de Navegación —que fueron un acto de guerra económica contra los holandeses— aseguraron el dominio inglés. Francia, por otra parte, más absorbida que sus competidoras y antagonistas por las preocupaciones de la defensa continental europea, se organizó en lo económico más en torno del comercio y los mercados domésticos que en derredor de los exteriores, que descuidó considerablemente.

Si esa historia es más conocida, aun por nosotros, los americanos, resulta menos conocida la que se liga con el otro

tema: con el del surgimiento de nuevos centros económicos en el nuevo mundo. Fue éste, principalmente, el caso de la emergencia de Nueva Inglaterra en la segunda mitad del xvii. Nueva Inglaterra tenía intereses divergentes de los de la metrópoli y pronto llegó a crear una red comercial que ligaba a las colonias inglesas del Atlántico con Terranova y con el Caribe. Esa fue, sobre todo, su significación económica.

Las hostilidades entre Francia y Gran Bretaña, en Norteamérica, llegaron a seguir patrones bien conocidos y durante un cierto tiempo pareció que se había llegado a una situación de equilibrio. El Tratado de Utrecht, de 1713, vino a alterar esas posiciones de las potencias europeas en Norteamérica y empezó a prefigurar la situación actual. De 1713 a 1776, puede seguirse el desarrollo del comercio continental de las pieles en el naciente Canadá, y de 1783 a 1815 pueden verse claros síntomas de reconstrucción en la Norteamérica británica. Hay, evidentemente, traslapamiento de fechas, y las líneas de desarrollo se entrecruzan hasta tal punto que —como lo hacen los autores— los intentos por escapar del colonialismo pueden ser rastreados desde 1776.

Los primeros obstáculos para la industrialización de Canadá en el siglo xix fueron, en efecto, producto: de su antigua condición colonial; del cambio de la política económica de la madre patria (que repercutió desfavorablemente en él); de la falta de integración del país como unidad económica y, en algunos casos —al menos—, de la lentitud con que se resolvieron ciertos problemas económicos, lentitud que ciertamente explica la pérdida de muchas y buenas oportunidades en el campo de la competencia internacional.

La condición colonial de Canadá, en el siglo xix, se refleja en el tipo de actividades económicas principales del país.

Canadá era, por entonces, un país que explotaba productos primarios, de acuerdo con las necesidades de la madre patria. Es cierto que, sin las necesidades y el interés de los países europeos en la satisfacción de tales necesidades, los territorios de Norteamérica difícilmente hubiesen seguido, en su desarrollo, diferentes lineamientos. Pero, también es cierto que, al menos por entonces, la explotación de tales territorios se hizo de acuerdo con necesidades externas, propias de la población europea, más que para la satisfacción de las necesidades y la actualización de las posibilidades de desarrollo de su propia población.

La última cuarta parte del xviii y la primera cuarta parte del xix representan, para Canadá, medio siglo de comercio de pieles y de expansión hacia el occidente. Tras las conquistas, los ingleses, escoceses y americanos tomaron en sus manos el antiguo comercio de pieles del San Lorenzo, y lo extendieron en tal forma que llegaron a constituir la Compañía del Noreste, la cual, tras entrar en competencia y conflicto con la Compañía de la Bahía de Hudson hubo de unirse a ella.

El comercio de la madera fue, también, muy importante, porque Inglaterra —que necesitaba mucho de la misma para conservar su supremacía naval— trataba de evitar que su única fuente de abastecimiento estuviera constituida por las tierras del Báltico. Obviaba con ello dificultades políticas y tropiezos en la obtención de madera. Inglaterra, presionada por sus necesidades, descubrió que poseía grandes e importantes fuentes de abastecimiento de madera en Norteamérica y especialmente en Canadá, y fue este uno de los factores de desarrollo de la metrópoli.

La actividad económica de Canadá se limitaba —de este modo—, en la época colonial, casi exclusivamente a las pieles y a la madera. Esto muestra a las claras, la dependencia colonial de Canadá: la ex-

plotación maderera misma era en efecto, el resultado de la expansión del corte original de los árboles para construir mástiles. Esta actividad económica llegó a proporcionar —con todo— ingresos para el pago de los gastos canadienses y, ulteriormente, llegaría a ser elemento atractivo de capitales y trabajo. Había —además— una especie de fuerza expansiva en la explotación de tales productos, pues la misma explica, en cierto modo, la extensión hacia el Pacífico: hacia zonas de las que España y Rusia hubieron de retirarse, y en donde los intereses de Canadá y de Estados Unidos de América tuvieron que transigir y llegar a un avenimiento.

Las provincias marítimas, que se habían beneficiado con el declinar de las pesquerías competidoras, durante las guerras napoleónicas, por entonces, tuvieron que enfrentarse nuevamente a dicha competencia. Se inició, entonces, una larga batalla en busca de protección legal, en la que, por ejemplo, se pedía que se excluyeran los barcos americanos de las pesquerías de tierra adentro. Esos esfuerzos fracasaron porque Estados Unidos de América, al tomar represalias que afectaron los intereses de la madre patria supieron jugar su carta de triunfo. Esta situación amenazante para las Provincias Marítimas habría de conducir las, finalmente, a su unión con el Canadá Inferior y Superior. En el caso de Nueva Brunswick, fueron motivos similares a los que movieron a Nueva Escocia, los que la inclinaron hacia la confederación: había dependido, en efecto, de la madera destinada a la industria naviera; pero, al aparecer los barcos metálicos, la provincia decayó y hubo de buscar en la unión su propia supervivencia. Terranova, por otra parte, en cuanto no llegó a ser afectada por tales cambios, se mantuvo aparte, y sólo muy recientemente (afectada por una crisis económica de diferente tipo) buscó la unión con Canadá.

Puede verse —en general— que en el territorio del Canadá de nuestros días existen algunos de los elementos que hubieran permitido la superación de las dificultades propias del cambio económico y de la industrialización; pero, por entonces, algunos de esos territorios no estaban bajo el control de los colonos y, por otra parte, no existía ni el interés ni los elementos técnicos y de capital necesarios para el descubrimiento y la explotación de esos recursos potenciales.

La unión que empezaba a formarse habría de constituir, a la larga, la base del desarrollo y la prosperidad industrial canadiense; pero, la base previa había sido proporcionada por la unión del Canadá Superior y del Canadá Inferior. Cada uno de ellos, por sí mismo, no era sino una parte —insuficiente de por sí— de una región económica. El Canadá Superior y el Canadá Inferior constituyen las dos porciones inseparables de la región formada por la cuenca del San Lorenzo. En una “época de canales” (en Inglaterra hubo incluso una manía que llevó a construir más canales de los necesarios), el San Lorenzo era el índice que apuntaba hacia el futuro. Había ahí una posibilidad que habría de actualizarse en el periodo de grandes dificultades económicas de Canadá.

La dificultad económica se presentó, cuando la madre patria hubo de cambiar su política económica. Por largo tiempo (incluso tras el inicio de la revolución industrial), Inglaterra había seguido siendo un sistema económico agrícola. Le tomó cierto tiempo a la revolución industrial el extenderse, el convertirse, en una realidad en todos los sectores de la economía británica, tal y como ocurre, generalmente, con los cambios tecnológicos. La economía británica se encontraba —ahora— en una etapa de transición de la economía agrícola a la industrial. Por otra parte, obligada por éste y por otros desarrollos semejantes, Inglaterra estaba

abandonando ya la política conocida como mercantilismo y abogaba, en forma creciente, por la libertad de comercio. Este cambio, en cuanto llegara a realizarse plenamente, habría de significar, para las colonias, una creciente desprotección económica para sus productos.

El industrialismo de Inglaterra, al ir en aumento, había abierto nuevos mercados para los productos coloniales y, con ello, las colonias habrían llegado a ser beneficiarias de tales desarrollos, pero, simultáneamente, el industrialismo demandaba: alimentos más baratos para los trabajadores de las industrias de Inglaterra; materias primas más baratas para esas mismas industrias (a fin de hacerlas tan rendidoras como fuese posible). De este modo, hubo un movimiento hacia la libertad de comercio. Ésta, por otra parte, tenía otras raíces: las Leyes Granarias y de Navegación no habían tenido siempre los buenos resultados que de ellas se esperaba y, en muchos casos, provocaron serias presiones para que se derogaran. Los viejos sistemas mercantilistas, de preferencia colonial, tenían que desaparecer y, con ello, las colonias se verían privadas de la protección económica que les había permitido prosperar.

El tránsito de la forma de vida agrícola a la industrial generalizada representaba, así, un ajuste para Inglaterra misma, pero tendría que representar uno más importante, más profundo, más crítico, para las colonias, pues es bien sabido que los cambios en el centro de un sistema económico se resienten más gravemente en la periferia del sistema (y, en este caso, la periferia estaba constituida por las colonias). El ajuste, por supuesto, es mucho más difícil en la periferia que en el centro, no sólo por razones económicas, sino por razones de carácter político que, en el caso del naciente Canadá, también operaron.

El reajuste en Canadá, no fue sólo un proceso económico; produjo, también,

una crisis política. Hubo por entonces, disturbios políticos, y ciertos círculos pidieron la amalgamación con Estados Unidos de América. Pero, el resultado final no fue ese. Los canadienses —en último término— trataron de resolver la dificultad mediante el desarrollo de la agricultura del país, y al tratar de lograrlo, descubrieron que necesitaban transportes adecuados. La necesidad de transporte no había sido muy importante en el caso de la madera porque las vías de agua eran —como siguen siendo, en grado considerable, en el Canadá de hoy o en su homóloga Finlandia— importantes medios de transporte.

Cuando la Compañía del Noreste fue absorbida por la Bahía de Hudson, y la gente del área de Montreal no quiso tener que depender de las órdenes que provenían del Norte, el área del San Lorenzo dependió, más y más, de la madera. Su explotación presentaba la oportunidad de un comercio, con trato preferencial, en los mercados ingleses. Pero, por otra parte, el área del San Lorenzo desarrolló también un comercio agrícola con los Estados del Medio Oeste de Estados Unidos de América. Este comercio llamó la atención de la gente de la región del San Lorenzo hacia la posibilidad que había y hacia la conveniencia que tendría constituir una red de canales basada en la conexión del río y de los Grandes Lagos (especialmente el Erie).

Desgraciadamente, construir el sistema de canales del Erie al mar tomó 25 años y dejó a las provincias con una deuda de dos y medio millones de libras. La idea fue, por supuesto, grandiosa, y la realización espléndida; pero, con todo, tuvo el gran demérito económico de no haber llegado en su debido tiempo. Estados Unidos de América habían construido, previamente, un sistema de canales no menos importante, que representaba, por entonces, para Canadá, una seria competencia incluso en el renglón de transporte.

Los fundamentos sobre los que se había construido la economía de todo el área del San Lorenzo habían desaparecido entre tanto (con la derogación de las Leyes de Granos y de las Leyes de Navegación en Inglaterra, y con la desaparición de la preferencia colonial). Además, en ese lapso, se habían producido importantes mejoras económicas que hacían que los canales fueran menos deseables de lo que eran antes, pues no sólo se habían inventado los ferrocarriles sino que habían probado ser más eficientes, más baratos, operables incluso durante el invierno.

La expansión hacia el oeste y la construcción de los ferrocarriles canadienses permitió, finalmente, la unión de las provincias originales del este (las provincias marítimas y el Canadá Superior e Inferior) con la lejana Columbia Británica y con la Tierra de Rupert, obtenida mediante compra, en el oeste, en donde se resentía el peligro y el atractivo de una posible unión con Estados Unidos de América, que sólo podía contrarrestarse mediante el vínculo material de la línea ferroviaria.

La unión canadiense, para tener éxito, necesitaba ser, simultáneamente, política y económica. De ahí que se considerara —por entonces— que era necesario usar de una política de tarifas para realizar la unión económica, y emplear asimismo la tarifa como un arma económica, con objeto de defender a Canadá de la competencia externa. Las tarifas entre las provincias hubieron de abolirse, y otras tarifas hubieron de interponerse entre Canadá y el mundo exterior. Pero, la tarifa, como instrumento de desarrollo económico —que a la larga probó ser efectivo para este propósito— pudo obtener algún resultado sólo a través de la especialización de las diferentes regiones de Canadá. La especialización, a su vez, significaba que había necesidad de medios efectivos de transporte que pudieran movilizar fácilmente los factores de capital

y de trabajo hacia las áreas productivas, y los productos resultantes de la actividad económica hacia las regiones de consumo.

Las nuevas perspectivas de la nación no eran muy estimulantes, porque la economía, al internacionalizarse, se había vuelto más vulnerable a todos los cambios: a la competencia internacional, al ciclo económico, a los cambios en las políticas aduaneras de los diferentes países, a los cambios tecnológicos. Sin embargo, puede aceptarse que, por 1860, la primera fase del desarrollo industrial de Canadá había principiado ya.

La prosperidad de los años comprendidos entre 1860 y 1873 produjo el establecimiento de fábricas que ya estaban produciendo bienes para el consumo local, a partir de materias primas existentes en el territorio canadiense. La calidad de los recursos naturales de Canadá y los bajos costos de producción, permitieron que las difíciles condiciones que prevalecían fines de siglo, pudiesen ser superadas. Pero fue especialmente durante las primeras décadas del siglo XX cuando el desarrollo de la economía canadiense pudo realizarse. La agricultura continuó desempeñando un importante papel en la economía, especialmente en cuanto se equiparon convenientemente las haciendas de las porciones oriental y occidental de Canadá (en particular a partir de la apertura y el cultivo de las Praderas). La guerra mundial ayudó considerablemente a la aceleración de este desarrollo. Y, bajo la presión de las condiciones bélicas, se descubrieron nuevos recursos y nuevas fuentes de energía.

En nuestros días, gracias a esos desarrollos, Canadá ha podido desarrollar importantes industrias, como la del papel y la pulpa (que hace recordar la dependencia original respecto de la madera), la de los productos químicos, la del equipo de transporte, la de construcciones nava-

les y aéreas, la de implementos de labranza, etcétera.

Canadá ha pasado, en esta forma, fases preindustriales de actividad económica en las que el uso del viento, el agua y los animales representaba las fuentes de energía; en que la madera era material predominante y el suministro de alimentos constituía la actividad económica principal. De dichas fases, ha pasado a otras, de carácter industrial, que se relacionaron con el carbón como fuente básica de energía, en que el acero y el hierro eran los materiales de construcción y el vapor era la fuerza motora básica (etapa que, por otra parte, Canadá no pudo utilizar al máximo, en su debido momento). De esa etapa está pasando a una nueva fase industrial en la que las fuentes y materiales previos se usan y explotan; pero, en la que también se han descubierto nuevas fuentes de energía (la energía atómica, con muy importantes aplicaciones futuras) que demandan diferentes recursos, que Canadá parece poseer en abundancia (según es el caso de uranio). Esto parece abrir un futuro prometedor a la antigua Norteamérica británica, especialmente si es capaz de preservar su unión con los franco-canadienses; estos, en algunos respectos, parecen constituir una fuerza disruptiva capaz de destruir una unión política y económica que fue muy difícil lograr y de la que ellos mismos reciben beneficio, si bien no han conseguido (de acuerdo con sus propias declaraciones) una igualdad de trato que con esfuerzo y buena voluntad —si hemos de juzgar desde nuestra atalaya— creemos que podrían y deberían buscar dentro del marco generoso de la nación canadiense.

Easterbrook y Aitken, al mostrar el desarrollo económico de Canadá, desde sus remotos orígenes hasta nuestros días, le han hecho un indudable servicio al país a todos los americanos que, gracias a ello, estamos en posibilidad de entender

mejor la peculiar posición canadiense en el marco continental y en la perspectiva del desarrollo histórico de nuestro continente (OUV).

*Estudios y Materiales para una Sociología de la República Democrática Alemana.* Publicada por Peter Christian Ludz, Berlin. Westdeutscher Verlag-Köln und Opladen.

La presente obra, publicada como uno de los títulos especiales de la Revista de Sociología y Psicología Social de Colonia, que dirige el doctor profesor René König, está dedicada al estudio del sistema social imperante en la República Democrática Alemana.

El volumen quedó bajo la coordinación acertada del doctor Peter Christian Ludz del Instituto de Ciencias Políticas de la Universidad Libre de Berlin, quien aparte de prologar la obra, nos presenta un valioso estudio sobre el estado de la Sociología y la Investigación Social en la R. D. A. Debemos agradecer al doctor Ludz el completo éxito alcanzado por la obra aquí comentada y el ponernos en contacto con un ambiente que resulta difícil de penetrar para los especialistas latinoamericanos.

Los trabajos que contiene el volumen han sido realizados por sociólogos, economistas, historiadores, juristas, pedagogos, publicistas y especialistas en ciencias políticas; todos ellos se han ocupado del estudio de las condiciones sociales imperantes en la R. D. A.

La variedad de las disciplinas estudiadas se refleja en la diversificación de los aspectos tratados y los métodos utilizados en las diferentes aportaciones. Esta misma variedad ha llevado a considerar el presente volumen como una de las primeras, si no es que la primera aportación científica y sistemática para el estudio de la sociedad de la R. D. A.