

Y la respuesta a la pregunta pendiente es que Mílada Bazant está lejos del feminismo militante y de ninguna manera pretende hacer una historia de mujeres al margen de los hombres, lo cual habría dado la razón a quienes piensan que son, efectivamente, mundos aparte. Al reflejar las contradicciones entre la tradición y la modernidad, el libro es una aportación a la historia del México del tránsito del siglo XIX al XX contemplado por los ojos de una mujer cuya tragedia consistió en vivir en un mundo que apenas podía admitir sus méritos literarios y siendo compañera de poetas que la relegaban a una posición subalterna que, según sus convicciones, le correspondía como mujer. Y Laura no estuvo tan alejada del feminismo, pero el feminismo del siglo XIX nada tiene que ver con el del XXI. Ella renunció a los “placeres de esclava” que satisfacen a las mujeres sumisas dependientes de las dádivas masculinas, pero no a la maternidad, que le proporcionó más dolores que gozos; criticada por su liviandad, fue, sin embargo, una fiel esposa y viuda de intachables costumbres. A Laura no la dejaron ser heroína y tuvo que esperar casi un siglo para que su biografía nos la muestre como la valiente e inteligente mujer de carácter brusco y tesón indomable que realmente fue. Y su biógrafa ha logrado más que un retrato individual, una panorámica de su tiempo.

Pilar Gonzalbo Aizpuru

El Colegio de México

GUSTAVO GARZA y JAIME SOBRINO (coords.), *Evolución del sector servicios en ciudades y regiones de México*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, 2009, 875 pp. ISBN 978-607-462-034-4

A pesar de la creciente hegemonía de las actividades de servicios y de su alta concentración en zonas metropolitanas, en México

las investigaciones históricas, sectoriales, urbanas y regionales sobre este sector no son abundantes, debilidad significativa si se considera que 95% del producto nacional es generado por actividades terciarias y de transformación. En ese sentido, es una temática prioritaria que plantea una amplia agenda de investigación a cuyo propósito contribuye el libro *Evolución del sector servicios en ciudades y regiones de México*, coordinado por los doctores Gustavo Garza y Jaime Sobrino, investigadores del Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales de El Colegio de México. La obra es producto de una larga línea de trabajo de ambos autores y parte de una trilogía de libros que entregan un amplio diagnóstico sobre la estructura, dinámica y distribución geográfica del comercio y los servicios en todos los estados y principales ciudades del país.¹

Es un volumen extenso, de 875 páginas, integrado por 17 capítulos agrupados en tres partes; la primera se titula “Características históricas del sector servicios en la Ciudad de México”, con cuatro capítulos que cubren un largo periodo histórico, desde el siglo XVII hasta 1842; las dos partes siguientes reúnen 13 capítulos que analizan la cobertura espacial y las especificidades de los servicios entre los años 1980 y 2003. En la segunda parte, titulada “Ámbitos territoriales de las actividades económicas terciarias”, se presentan nueve capítulos encabezados por el capítulo v —escrito por Gustavo Garza—, que es un puente entre los capítulos históricos que finalizan en 1842 y los restantes que analizan la estructura y dinámica del sector terciario en nueve estados y una ciudad: Baja California, Morelos, Jalisco, Nuevo León, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Querétaro y la Zona

¹ Gustavo GARZA (coord.), *Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*, México, El Colegio de México, 2008 y *La organización espacial del sector servicios en México*, México, El Colegio de México, 2006.

Metropolitana de Puebla. Finalmente, la tercera parte, titulada “Singularidades del sector terciario por ciudades y regiones”, ajusta su mirada entre la década de 1990 y el año 2003 con cuatro capítulos preocupados por la ciudad de México y el Área Metropolitana de Toluca.

De estos trabajos nos interesan los capítulos de la primera parte y las consideraciones metodológicas que el profesor Garza expone en el capítulo v “Hacia una nueva teoría del desarrollo económico urbano”, que nos permitirá tener una lectura de conjunto la obra, señalar sus potencialidades para el análisis histórico, plantear algunos temas para una agenda sobre historia de la movilidad en México y rescatar la importancia que los autores le otorgan a las relaciones entre infraestructura, transporte, política e instituciones en la conformación de las ciudades mexicanas. Los capítulos en cuestión son el primero, “Nueva España y Ciudad de México: hegemonía del sector servicios en las postrimerías del siglo xviii”, a cargo de Gustavo Garza y María Eugenia Terrones; el segundo, de Guillermina del Valle Pavón, sobre los “Servicios fiscales y financieros del Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México, siglos xvii y xviii”, el tercero, de Regina Hernández Franyuti, titulado “El aparato de gobierno virreinal y el Cabildo de la Ciudad de México” y el capítulo iv, “Peculiaridades del sector terciario en la Ciudad de México, 1790-1842”, de Sonia Pérez Toledo. Estos trabajos se unen al resto del libro a través del capítulo “Hacia una nueva teoría del desarrollo económico urbano”, que el autor define como un puente metodológico para descubrir los nexos históricos del proceso de servicialización de México desde el siglo xviii hasta inicios del xxi (p. 199). Pero este capítulo también puede considerarse una “llave” para entender el conjunto de la obra y la propuesta de llevar a cabo un análisis histórico-estructural sobre los servicios en ciudades y regiones. En particular, destaca la importancia de la infraestructura como capital social acumulado construido por el Esta-

do, así como el papel de la ciudad como activo nacional para la competitividad internacional.

El autor señala que la casi totalidad de la producción en el mundo contemporáneo es manufacturera y terciaria, la cual se realiza básicamente en las ciudades, por esa razón la competitividad nacional depende fundamentalmente de la eficiencia de sus urbes. Por ello considera a las ciudades como “activos nacionales” que facilitan altos y crecientes niveles de productividad para las empresas, a la vez que son el motor central de las economías desarrolladas y subdesarrolladas. La capacidad de la fuerza de trabajo, junto con la calidad y suficiencia de la infraestructura de las ciudades, son variables que deben incorporarse en cualquier explicación de la productividad, eficiencia o competitividad de las ciudades (pp. 198, 220-223).

Para analizar estos fenómenos, Gustavo Garza plantea su discrepancia con los enfoques neoclásicos de la economía urbana y de la economía política sobre la función de la ciudad en el proceso de producción de bienes y servicios. Critica los modelos que tratan de explicar la morfología urbana más que el desarrollo económico de la ciudad, razón por la cual intenta avanzar en el conocimiento de las categorías históricas que determinan la expansión urbana, así como el vínculo entre el desarrollo económico y la urbanización. Para esto propone una función de la producción urbana que define como las condiciones generales de la producción, es decir, como un factor de producción que subsume al trabajo y al capital privado en el ámbito urbano (pp. 197-198, 201). Señala la necesidad de estudiar pormenorizadamente la función de la infraestructura para el proceso productivo de las ciudades que cobra gran relevancia en el contexto de la globalización de las economías, pues las metrópolis tienen que competir con sus contrapartes de otros países (p. 218). La expansión de la infraestructura y el equipamiento de las ciudades bajo la égida del Estado constituye un capital social creciente que se yuxtapone

con la construcción por los agentes inmobiliarios de viviendas y edificaciones comerciales e industriales, y con ello se produce el espacio urbano (p. 229).

Estas propuestas se incorporan en el primer capítulo, “Nueva España y Ciudad de México: hegemonía del sector servicios en las postrimerías del siglo XVIII”, a cargo de Gustavo Garza y María Eugenia Terrones, en donde se hace una crítica a la historiografía económica existente por haber analizado aisladamente el comercio, sin constatar la importancia real del sector terciario en su conjunto, ni mucho menos atisbar su futura hegemonía (p. 49). Frente a ese vacío, los autores establecen que los servicios tuvieron una temprana y significativa presencia desde el periodo colonial; para esto llevaron a cabo una estimación de la magnitud macroeconómica del comercio y los servicios en Nueva España, incorporando estas ramas en las estadísticas de contabilidad nacional existentes en las postrimerías del periodo colonial. Lo cual les permite cuestionar la metodología y los resultados de los cálculos hechos por John Coatsworth sobre la estructura del PIB para el año de 1800, señalando como un error grave haber omitido el valor de la iglesia católica, que era la institución más poderosa y fuente de crédito (p. 57). Los resultados obtenidos por Garza y Terrones muestran un notable peso del sector terciario en la economía virreinal, en donde 52.2% del PIB de la Nueva España era generado por el sector primario, seguido por 27.7% del sector servicios y en tercer lugar por el sector secundario con 20.1% del total; este resultado es consistente con la estimación que hacen para el año 1895, cuando el sector servicios alcanza 37.9% del total (pp. 63-64). A su vez, señalan los problemas que debió enfrentar el sector terciario y que frenaron su mejor desempeño, dados por la débil dotación de infraestructura de caminos y el escaso desarrollo de los transportes, basados en la arriería como servicio general de circulación, actividad que estaba sometida a altos costos por la alcabala y a controles públicos y corporativos (pp. 82-83).

Si bien se enfatiza la importancia de la infraestructura y el transporte, no se presentan estudios de caso sobre las relaciones entre transporte, infraestructuras y operadores, salvo la arriería en el periodo colonial. Esto se debe a un gran salto de tiempo en el libro, porque no hay capítulos que analicen los años que van entre las décadas de 1840 y 1980, vacío que se explica por el carácter de la obra, que no es entregar un estudio histórico extenso, sino avanzar en una agenda de investigación que incorpore las dimensiones históricas al análisis de la conformación urbana y terciaria contemporánea.

No obstante, debe señalarse que esos 140 años presentan un gran potencial para desarrollar más el tema central del libro. Tal como lo establecen los autores, la falta de interés por la historia de los servicios es notable, lo cual también se puede extender a la historiografía sobre la infraestructura, los transportes y la movilidad en México. La historia económica no se ha interesado mucho en los servicios ni en analizar las diversas formas de movilidad; desde la década de 1970 el ferrocarril llamó la atención de historiadores —como Coatsworth— interesados en el desempeño económico, aunque no lo insertaron en la historia urbana. No obstante, algunas evidencias provenientes de una historia más interesada en la conformación de los espacios regionales, las instituciones y los negocios entrega pistas para el largo periodo entre 1840 y 1980, durante el cual ocurrieron dos fenómenos históricos relevantes: la mecanización de los transportes y la revolución mexicana.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, el país asistió a la introducción del ferrocarril como un nuevo medio masivo de transporte que construyó una nueva infraestructura y operó con tecnología generada por la revolución industrial. Sin embargo, el ferrocarril se implantó sobre los viejos trazos coloniales por los que se movía la arriería,² ya que el trazo férreo unió las mismas

² Véase Sergio ORTIZ HERNÁN, *Caminos y transportes en México: Una*

terminales extremas y los mismos trayectos, aproximadamente, de los viejos caminos reales y carreteros de la época colonial, que servían a una matriz de circulación interna de los sistemas de intercambio que ubicaban a la ciudad de México como predominante en el territorio.³ A esto debe agregarse la revolución mexicana como un fenómeno clave para explicar el proceso de terciarización del país, ya que entre 1910 y 1920 frenó el potencial ferroviario y a la vez permitió la entrada de nuevos medios y operadores de transporte que modelarían los espacios urbanos y las tecnologías de los servicios. Durante el conflicto los bandos en pugna emplearon como ejes de movimiento los troncales ferroviarios, movilizándose desde el norte y sur hacia la ciudad de México, la frontera de Estados Unidos, el Golfo de México y las regiones occidentales.⁴ Pero también surgió el transporte automotor de pasajeros y de carga en estrecha alianza con el sistema político en formación; tempranamente se dio un ensamble

aproximación socioeconómica, fines de la colonia y principios de la vida independiente, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fondo de Cultura Económica, 1994; Clara Elena SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real y carrera larga: la arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997; Emilia VELÁZQUEZ, *Cuando los arrieros perdieron sus caminos: la conformación regional del Totonacapan*, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, 1995; Orépani GARCÍA RODRÍGUEZ (coord.), *Nueve ensayos de caminería*, San Nicolás de Hidalgo, Michoacán, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Escuela de Historia, 2000.

³ Véase Alejandra MORENO TOSCANO, "Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810-1910", en *Historia Mexicana*, xxii:2(86) (oct.-dic. 1972), pp. 160-187; Gustavo GARZA VILLARREAL, *El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821-1970*, México, El Colegio de México, 1985.

⁴ Véase Guillermo GUAJARDO SOTO, "Tecnología y campesinos en la Revolución Mexicana", en *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, 15:2 (1999), pp. 291-322.

entre la nueva tecnología del vehículo automotor y el interés de los actores sociales por la actividad empresarial y consolidar el poder político. En ese proceso la ciudad cumplió un papel relevante en un ambiente de guerra civil que se libraba en el medio rural; las ciudades y en particular la ciudad de México fueron centros de control y plataformas de gobernabilidad sobre los territorios adyacentes.

Cambio tecnológico y construcción de una nueva institucionalidad se ajustan a lo indicado por Gustavo Garza cuando critica a los modelos urbanos abstractos que no incorporan los aspectos históricos ni políticos, ya que la inversión en infraestructura es una función central y preponderante del Estado que permite entender los fenómenos territoriales, pues la producción social del espacio construido bajo la égida estatal constituye un factor de producción socializado sin el cual la actividad de las empresas no es posible (pp. 202 y 211). A esto se ajusta el caso de la expansión del vehículo motorizado y los negocios inmobiliarios que crecieron junto con el nuevo régimen que implementó una política de caminos a partir de 1925. Carreteras y camiones se fueron apropiando del tráfico ferroviario en distancias inferiores a 200-250 km en torno a los centros urbanos, a la vez que caminos y autobuses abrieron nuevas rutas, mercados y negocios como el turismo, siendo Acapulco desde 1934 el caso más característico que a su vez contribuyó al desarrollo de empresas de autobuses y de aviación.⁵ Este fenómeno se replicó a partir de 1970 con el polo turístico de Cancún, en el Caribe mexicano, basado en la disponibilidad de comunicación aérea con Estados Unidos.⁶

⁵ Véase Samuel SALINAS ÁLVAREZ, *Historia de los caminos de México*, México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994, 4 vols.

⁶ Véase Carlos MACÍAS RICHARD y Raúl PÉREZ (coords.), *Cancún: los avatares de una marca turística global*, México, Bonilla Artigas Editores, Universidad de Quintana Roo, Conacyt, 2009; Juan BOGGIO VÁZQUEZ, "Emprendimientos empresariales en el Caribe mexicano: innovación

En todo este panorama un lugar central lo ocupa la ciudad de México, cuya historia como capital en buena medida ha sido —como lo señala Bernardo Navarro— la historia del transporte y los servicios.⁷ Fue sede de un imperio indígena, capital virreinal, y en su área se han sedimentado diversas infraestructuras, medios e instituciones; un lago en donde se desarrollaron medios y rutas de transporte fluvial que permanecieron hasta el siglo xx, compartiendo las barcas con las mulas, el motor y la electricidad.⁸ Desde la década de 1930 el motor desplazó al tranvía y a las barcas y para la década de 1960 la ciudad era servida por 29 empresas de transporte urbano cuyos propietarios, dirigencia y conductores estaban afiliados al partido del gobierno.⁹ Este grupo de interés fue un formidable obstáculo para la construcción del metro, obra que se inició en 1967 y que debió enfrentar la oposición del *lobby* camionero que impidió su expansión has-

y relaciones entre turismo e infraestructura aeroportuaria a inicios del siglo XXI”, en Guillermo GUAJARDO (coord.), *Innovación y empresa: estudios históricos de México, España y América Latina*, México, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México, Fundación Gas Natural, 2008; Rebecca TORRES, “Linkages between tourism and agriculture in Mexico”, en *Annals of Tourism Research*, 30:3 (2003), pp. 546-566.

⁷ Véase Bernardo NAVARRO BENÍTEZ, “El metro de la ciudad de México”, en *Revista Mexicana de Sociología*, 46:4 (1984), pp. 85-102.

⁸ Véase Héctor Manuel ROMERO, *Historia del transporte en la Ciudad de México: de la trajinera al Metro*, México, Secretaría General de Desarrollo Social, 1987; Carlos GONZÁLEZ MANTEROLA (coord.), *Treinta años de hacer el metro: Ciudad de México*, México, Espejo de Obsidiana, 1997; Sistema de Transporte Colectivo, *El metro cumple 20 años llevándole a su destino*, México, Sistema de Transporte Colectivo, 1990.

⁹ Véase Héctor Manuel ROMERO, *Esquina bajan: los inicios del auto-transporte público en la Ciudad de México*, México, Delegación Cuauhtémoc «Cuadernos de la Ciudad de México, 7», 1982; Jesús RODRÍGUEZ LÓPEZ, *El transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el siglo xx*, México, Gobierno del Distrito Federal, 1999.

ta 1976 porque era un obstáculo para su negocio; no obstante, en las décadas siguientes el metro se expandió y coexistió con el crecimiento del popular y masivo servicio de taxis sobre el cual se sigue moviendo la historia de la movilidad de México.¹⁰

En la actualidad se experimenta un fenómeno similar al que se dio en la década de 1920, cuando el automóvil compitió con el ferrocarril y el tranvía. Hoy en día emprendedores populares aprovechan un nuevo vehículo, los *Passenger Carriers*, “moto taxis” o “moto carros” de tres ruedas, fabricados por la empresa india Bajaj, que se expanden por ciudades y pueblos de Campeche, Tabasco, Oaxaca y Puebla. Sus operadores son gente modesta, pescadores, desempleados, pequeños comerciantes que ofrecen una nueva movilidad barata y flexible vinculando las periferias populares y colaborando con la penetración urbana en las áreas rurales adyacentes.

Todas estas historias pueden encontrar una estimulante aproximación teórica y una ruta metodológica relevante en el libro coordinado por los doctores Garza y Sobrino, como también cubrir el largo período histórico que se vincula a la estructura, dinámica y distribución geográfica del comercio y los servicios en el México moderno será una agenda de trabajo extensa y una necesidad en los años futuros.

Guillermo Guajardo Soto

Universidad Nacional Autónoma de México

¹⁰ Bernardo NAVARRO, *Ciudad de México: el metro y sus usuarios*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Departamento del Distrito Federal, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993; Bernardo NAVARRO (coord.), *Los taxis de la ciudad de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 2004.