

Geografía

PIERRE GEORGE. *PRECIS DE GEOGRAPHIE ECONOMIQUE*. Presses Universitaires de France, Paris, 1962, 402 páginas, 32 láminas y 20 figuras.

El *Précis de Géographie Economique*, de Pierre George, profesor de Geografía en La Sorbonne, completa la trilogía que iniciara en 1961 con el de *Géographie Urbaine* y culminara con el de *Géographie Rurale* en 1963, los tres editados por Presses Universitaires de France, probablemente la mayor proveedora de obras didácticas para el profesorado y el estudiante universitario de ese país. Como los otros dos mencionados, tiene éste el mismo formato cómodo, la misma pulcra impresión, y dos hermosas cubiertas en colores: la represa hidroeléctrica de Bort —les Orgues, en el Departamento de Correze—, Macizo Central Francés, en la tapa, y la usina metalúrgica de Mondeville, en el Departamento de Calvados, en Normandía, en la contratapa.

Quien se dispone a leer un libro de George debe tener la mente bien despierta para recoger los nuevos u originales puntos de vista, las nuevas relaciones, los nuevos planteamientos que el autor sustenta desde la primera a la última página. Un vistazo al índice de materias así lo revela de inmediato; tomando al azar algunos títulos de capítulos o subcapítulos, se lee: Sistemas económicos y tipos de economía: Diversidad de las formas de economía capitalista en el mundo; Economía Socialista y construcción de una economía socialista; La economía y la producción industriales: estructura y formas de organización; Estructuras urbanas y nuevas relaciones económicas y sociales entre las ciudades y el campo, etc. Llama también la atención que luego del capítulo sobre la población como factor de la producción y la organización que ésta se da, el autor dedique inmediatamente su atención a la producción industrial, para luego continuar con la producción agrícola y terminar con el comercio y la circulación. La mayor parte de los autores parten, en cambio, de las bases primarias de la economía: la agricultura, la ganadería, la pesca, etc. George lo fundamenta diciendo que, si bien considera que la producción agrícola es, en el orden histórico, con mucho la más antigua, y sobre el plano geográfico la más ampliamente desarrollada, la llave de los mecanismos de la economía contemporánea es provista por el conocimiento de las formas y de las condiciones del desarrollo de la producción industrial.

En la Introducción de George hallamos su propia definición de geografía económica: es el estudio de las formas de producción y de la localización del consumo de los diferentes productos en el mundo. Ella es entonces por esencia ciencia humana, más precisamente ciencia social, en el sentido de que los procesos de producción, de transporte y de cambio, de transformación y de consumo de producción, resultan de inicia-

tivas, y deben sus caracteres, su eficacia, a formas de organización que devienen ellas mismas del pasado propio a cada grupo humano. Los hechos y los procesos, según George, que constituyen el tema de estudio de la geografía económica, resultan de datos de amplitud más o menos larga: evolución milenaria de procedimientos de cultivos y de fabricación, los descubrimientos científicos sucesivos y continuos bajo ciertas condiciones históricas y geográficas, y la proyección en la superficie del globo de los diversos medios de producción y de cambio, diversos modos de consumo y de uso, etc. Adviértase la importancia que concede al proceso de consumo, tanto que en el Instituto de Geografía de la Universidad de París, ha profesado ya varias veces cursos sobre Geografía del Consumo, en los que vierte sus propias ideas sobre el campo geográfico y sociológico de este proceso.

En efecto, la naturaleza y las características del consumo de productos económicos, son objeto por George de un amplio desarrollo: La Geografía del Consumo —escribe— procede combinaciones complejas entre el número y el nivel de las necesidades, y el nivel mismo ligado al grado de desarrollo técnico y a las estructuras sociales.

Los factores que inciden, dice el autor, en cualquier estudio de geografía económica son susceptibles de clasificarse: condiciones de producción, vale decir, datos inherentes al medio físico (lluvias, suelos, yacimientos mineros, etc.), o adquiridos por la acción de las generaciones pasadas (acondicionamiento del territorio, equipamiento industrial, red de transportes, etc.). Estos serían datos potenciales, datos de un valor relativo en el sentido de que no bastan por sí solos para provocar hechos actuales de geografía económica. Falta la presencia de los hombres. Sin embargo, su presencia es de valor desigual y depende no solamente del número (en cuanto fuerza de producción y de consumo, como incentivo que obligue a producir), sino también de su eficiencia productiva, de su capacidad técnica, de su sentido de organización de la producción, de sus propias necesidades y de las necesidades exteriores que incentiven la producción (podría citarse aquí a la India como caso ejemplo de lo que falta, y de Bélgica u Holanda como ejemplo de lo que se ha hecho). La población y los sistemas y técnicas de producción constituyen entonces factores esenciales del proceso productivo.

En relación con lo anterior, vale la pena reseñar lo que debe entenderse por países desarrollados y subdesarrollados, expresiones muy usadas, pero no siempre cabalmente comprendidas. Los países desarrollados son aquellos que han podido realizar su industrialización sobre una base nacional. Las rentas de la producción industrial se agregan en la determinación de la renta nacional a las de una explotación agrícola mucho más eficaz que la de los países no industrializados (rendimiento por unidad de superficie de 3 a 10 veces superior en el solo dominio de la comparación de economías agrícolas sedentarias, rendimiento del tiempo de trabajo hasta más de 100 veces superior). La acumulación de capitales permite subvencionar las actividades de servicios: transportes efectuados por cuenta de personas ajenas al proceso mismo de la producción, venta

de patentes o privilegios de invención, de prototipos, etc. Las rentas de la producción son además suficientemente elevadas como para financiar actividades no productivas. El nivel medio de existencia (nivel de vida) es elevado (abstracción hecha de toda consideración de repartición verdadera de la renta nacional), el desarrollo de la instrucción y de las actividades culturales es grandemente facilitada, la higiene individual y social alcanza un alto nivel. La población urbana tiene un lugar generalmente preponderante desde el punto de vista numérico.

Los países subdesarrollados, cuyo total de población es igual a los $\frac{2}{3}$ en el mundo entero, se definen naturalmente por la antítesis. Desde luego son países esencialmente agrícolas o que no poseen sino actividades industriales subalternas o desarrolladas sobre una base no nacional (relacionese con Chile y sus industrias extractivas organizadas por la economía extranjera para sus propias necesidades, o de Venezuela, en relación con su petróleo; o en fin, de todos los países latinoamericanos en relación con las inversiones de capitales extranjeros, tan defendidas desgraciadamente). El rendimiento de la agricultura, única forma de producción, es muy bajo. La renta local —pues casi no es posible hablar de renta nacional— representada esencialmente por una posibilidad de alimentación, no permite soportar la carga de una población activa no productiva, en el aspecto no agrícola. El nivel medio de vida en estos países es bajo, a menudo muy bajo. El analfabetismo es general, a pesar de los progresos recientes; la higiene social está todavía insuficientemente desarrollada. Las ciudades, en las que viven los dueños de la tierra, que detentan al mismo tiempo el poder administrativo, y las colectividades de comerciantes y de artesanos atraídos por la concentración geográfica del emigrante de los campos vecinos, no agrupan —las ciudades— sino una muy débil parte de la población: menos del 30%, y hasta menos del 10%.

Sin embargo, no podrían caracterizarse los países subdesarrollados solamente por un retardo técnico y una insuficiencia de producción que son los elementos de una situación de hecho y los resultados de una serie de coyunturas históricas. Es preciso también calificar esta situación recordando que ella procede por una parte del rol inhibitorio de las relaciones que les han sido impuestas desde hace un siglo al menos por los países desarrollados, es decir, por la colonización o la subordinación económica.

Para quienes defienden el orden y el progreso material a outrance, basados en la tutela económica sobre los países latinoamericanos, las anteriores expresiones de George deben sonar como condenación.

Para los estudiosos de la geografía económica que quieran leer en una breve y sustanciosa síntesis lo que son y representan las economías capitalistas y socialistas, el capítulo sobre sistemas económicos y tipos de economía les proveerá toda la información básica necesaria. Lo mismo cabe para el que busca en su espíritu una definición frente a problemas como industria pesada e industria ligera, o industria de equipamiento y de consumo, caracteres de la concentración industrial, etc.; el

capítulo Estructura y formas de organización puede darles todo cuanto reclama su inquietud, incluso porcentajes, índices y calificaciones en las cuales no siempre es posible detenerse a pensar.

Considerando lo fundamental que resulta ser la energía para la actividad económica en general (un pensamiento y una acción que en Chile comprendió y desarrolló CORFO a base de su filial ENDESA), George dedica cincuenta apretadas páginas al estudio de la producción de energía bajo todas sus formas, incluso las que podrían provenir o provienen ya de centrales atómicas. La economía industrial, dice George, nacida de la revolución industrial de los siglos XVIII y XIX —con todo lo que ella comporta de factores de transformación de la sociedad, de las condiciones de repartición de la población atraída hacia las grandes regiones de producción—, reposa sobre la utilización masiva de energía mecánica.

En fin, los últimos capítulos sobre la economía agraria y pesquera, sobre los transportes continentales, marítimos y aéreos, presentan un nuevo y original tratamiento. El subcapítulo sobre los transportes aéreos merece ser detenidamente leído, porque es uno de los pocos que pueden tenerse a la mano. El transporte aéreo es el transporte económico en los países poco equipados en medios de circulación, en los que el tráfico es demasiado débil para determinar grandes inversiones en construir vías camineras a gran distancia o muy extensas o, con más razón, de ferrocarriles, pero a los que, sin embargo, cualquier tipo de medios de transporte es absolutamente indispensable: regiones demasiado extensas no explotadas o actualmente inexploradas, pero que potencialmente pueden tener gran atractivo futuro. Piénsese si no en la extensa región austral de nuestro país.

EUSEBIO FLORES SILVA

EL PROYECTO AEROFOTOGRAMETRICO

A raíz de los terremotos de mayo de 1960 y en vista de la destrucción de numerosas obras públicas y construcciones que afectó a la economía nacional, la OEA, a petición de la Corporación de Fomento a la Producción, propuso al Gobierno de Chile un proyecto que permitiera el levantamiento aerofotogramétrico del área afectada por los sismos con vista a la reunión de datos y antecedentes cartografiados básicos que permitieran posteriormente lograr una visión de conjunto y en detalle de las obras que era necesario reparar o de otras nuevas que fuese preciso concluir. Al proyecto inicial aportó, con posterioridad, su ayuda financiera el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y se amplió no solamente al área afectada sino a una gran parte del Norte Chico, Chile Central y Chiloé, es decir, la mayor parte del ecúmene agrícola chileno, real y potencial. En resumen, el objetivo central del proyecto