

no habían derrocado al capitalismo en ningún lugar fuera de Rusia. Una y otra vez examinó la larga y desalentadora secuencia de derrotas que la revolución había sufrido entre las dos guerras mundiales. Y se vio arrastrado a la conclusión de que, si a este historial se añadían nuevos fracasos capitales, toda la perspectiva histórica trazada por el marxismo quedaría efectivamente en entredicho. Entonces incurrió en una de esas afirmaciones exageradamente enfáticas e hiperbólicas que, de cuando en cuando, hace cualquier gran polemista y hombre de acción, pero que, tomadas al pie de la letra, crean una confusión sin término. Trosky declaró que la prueba final para la clase obrera, para el socialismo y para el marxismo, era inminente; se produciría con la segunda guerra mundial. Si la guerra no daba lugar a la revolución proletaria en el Occidente, entonces el lugar del capitalismo en decadencia no sería ocupado efectivamente por el socialismo, sino por un nuevo sistema burocrático y totalitario de explotación. Por supuesto, esas ideas eran muy exageradas, pero no cabe duda de que hay mucho de razón en esas críticas, sobre todo cuando el stalinismo se convirtió en el abuso burocrático y el marxismo dogmático.

*El profeta desterrado* es uno de los más grandes libros que hayan aparecido últimamente dentro de la sociología política. Isaac Deutscher maneja como pocos la sociología y la historia política en función de la dialéctica marxista, demostrando que es posible hacer sociología marxista sin caer en el dogmatismo. Porque las bases de Deutscher se muestran en relación con el humanismo marxista; de esta forma nos recuerda que Marx se dirige en contra de la enajenación por el capitalismo y que Trosky se dirige en contra de las nuevas y temibles enajenaciones del abuso burocrático del stalinismo. En la cima de este libro extraordinario, de este fresco fascinante de una época, de un mundo, de un intelectual genial, se plantea otra vez la pregunta: ¿Podrá el hombre alguna vez acabar con los demonios del terrorismo intelectual, de la opresión, de la irracionalidad, de la enajenación?

*Gabriel Careaga*

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. *Economía marítima*, Barcelona, editorial Cadí, 1968, 815 pp.

Esta obra que es considerada en España como "de utilidad para la Marina Mercante, por decreto oficial del Estado, del 11 de abril de 1968", puede decirse que merece tal designación por su completa y clara organización y contenido.

La obra se divide en dos grandes partes, la Geografía Económica, desde luego enfocada hacia lo marítimo, y la segunda parte llamada Técnica del Comercio Marítimo.

En la primera parte nos habla del concepto de la Geografía Económica Marítima y va a señalar con precisión absoluta las grandes regiones económicas donde se realiza el más intenso tráfico marítimo.

Es triste que dentro de estas grandes zonas, nuestro país no se encuentre ubicado, por ello mismo los costos del transporte aumentan excesivamente y dañan nuestra economía.

Primero nos habla de toda el área del Mar del Norte, describiendo la región y los puertos importantes de ella; posteriormente nos va a hablar de la zona del Mar Bál-

uco para continuar con el área oriental de los Estados Unidos, es decir, aquella que va del río San Lorenzo y Los Grandes Lagos al Cabo Hatteras.

En esta gran área que hemos descrito antes, se encuentran los fabulosos puertos de Rotterdam, Amberes, Hamburgo, El Havre, Nueva York, etcétera.

Posteriormente habla de los puertos del Golfo de México, donde brevemente se mencionan nuestros puertos de Tampico y Veracruz.

La siguiente región de que nos habla es la del Golfo Pérsico; sigue con el área chino-japonesa, para continuar con el área occidental de los Estados Unidos y las Islas del Pacífico. Concluye con el área del Mediterráneo Europeo.

Después trata de todo lo que se refiere a la economía portuaria. Éste es, en realidad, el trabajo más completo que puede darse sobre los puertos en general. Ahí nos dice qué es puerto, cuál es su función económica, cuál es la clasificación de estos en base a la existencia de *hinterland* o "traspáis", como él lo llama, en base a su carácter económico-administrativo, y desde luego en base a la gestión. También nos da la importante clasificación de los puertos en base al tráfico; nos dice cuál debe ser la organización de los servicios portuarios y qué debe reunir un puerto para ser tal.

Es impresionante ver la descripción que nos hace de canales de acceso, antepuertos, radas, rompeolas, escolleras, grúas de tierra y flotantes, elevadores, silos, frigoríferos, transportadores, etcétera.

Señala cuán importante es la comunicación ferroviaria y carretera de los puertos para que se puedan realizar mejor las operaciones de carga y descarga de estas puertas de entrada y salida.

Nos menciona los principales puertos de exportación e importación. Ahí desgraciadamente tenemos que reconocer que menciona puertos mexicanos que no tienen verdadera importancia y señala:

"En Méjico (sic): Matamoros; Tampico...; Veracruz...; Alvarado; Coatzacoalcos o Puerto Méjico...; Frontera; Ciudad del Carmen o Laguna de Términos...; Campeche...; Sisal; Puerto de Mujeres; Puerto Morelos; Chetumal y Corozal.

Como vemos, salvo Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos, ninguno de los otros tiene verdadera importancia y lo más sorprendente es que deja de mencionar a Progreso.

Con respecto a nuestros puertos del Pacífico, menciona los siguientes:

"Ensenada...; San Quintín; Puerto Magdalena; Santa Rosalía...; Atlanta; Mazatlán...; Manzanillo...; Maruta; Cayuca; Acapulco...; Maldonado; Escondido; Puerto Salina Cruz...; Puerto Arista y San Benito."

Aquí verdaderamente nos sorprende con un puerto de Atlanta que no existe y otros puertos que jamás habíamos oído mencionar como Maruta y Cayuca, amén de que San Quintín no es puerto.

A pesar de estos errores, la obra no desmerece, pues tiene gran valor de índole técnico-científico.

Con el fin de concluir dicha primera parte, habla de los diferentes tráficos, de las flotas mercantes mundiales y de los cables submarinos existentes.

En la segunda parte nos habla de la gestión en el tráfico marítimo, es decir de la empresa armadora. De su organización y de las modalidades que acepta la explotación de dicha empresa naviera. Señalando inclusive el problema de los pabellones de conveniencia.

Esta segunda parte es importante porque nos va a señalar todos los problemas referentes a la correduría de seguros marítimos a la que dedica cuatro capítulos enteros, señalando las principales formas de éstos. También explica todo lo referente a los

fletes, su cálculo, tomando en consideración todos los costos y gastos fijos, así como los gastos variables e imprevistos. Cuantos tipos de fletes hay y luego las conferencias "pools", señalando todos los problemas referentes a las organizaciones estatales y de flotas privadas en la lucha por la desmedida competencia existente hoy día en el tráfico marítimo en general.

Es necesario que esta obra la tengan a la mano los estudiosos de los problemas marítimos, pues aparte del importante contenido que hemos señalado, la obra tiene ilustraciones gráficas que ayudan de mejor manera a la correcta apreciación de los problemas que en ella se plantean.

Es cierto que la obra tiene algunos errores, ya los hemos señalado, con respecto a nuestro país, pero insistimos, la misma es muy importante, pues para concluir toda la problemática señala el medio que existe para los pagos en el comercio internacional.

No obstante que la obra está dirigida en su aspecto fundamental a la economía española, nosotros creemos que tiene aplicación internacional.

*José E. Salgado y Salgado*

KOZLOWSKI, T. A. *Imperativos del equilibrio en la política mundial*, Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1969, 245 pp.

El autor nos presenta en este estudio la realización de su esfuerzo por descubrir la verdad multilateral y la nueva jerarquía de valores como menester primario del pensar político. Contribuir a ello es la aspiración fundamental del trabajo.

Las agrupaciones humanas en el pasado han revelado como una de sus características propias la tendencia a la cohesión de los grupos y a la integración de territorios, que igualmente se advierten como inevitables para el futuro no obstante la diversificación cultural y nacional de las colectividades humanas.

Presentes aún en nuestros días estas manifestaciones, los métodos utilizados hasta hoy en la esfera de las acciones políticas, tales como los imperios y las confederaciones conocen cambios sustanciales. Los imperialismos sufren transformaciones profundas que los condenan al anacronismo; interdependencia y no interferencia es el término conceptual que califica la época y decide sobre la realidad política del mundo contemporáneo. Asimismo, en la medida en que las acciones imperialistas pierden su fuerza merced a las nuevas circunstancias, los confederacionistas cobran nuevos y mayores impulsos, convirtiéndose así el integracionismo en uno de los lemas políticos de mayor actualidad.

El integracionismo voluntario ve así su mayor auge en virtud de diversas causas que convergen en sus planteamientos el avance logrado hasta ahora por la ciencia y la técnica ha redundado en la eficiencia y proyección universal de los medios de información y con ello la penetración ideológica en los lugares más apartados del planeta. Ante tal situación los pequeños organismos estatales buscan formas de cooperación más amplias que les permitan salvaguardar su autonomía política y los elementos propios de su ser nacional. El desarrollo de los medios de destrucción ha hecho necesaria la revisión de las anteriores doctrinas militares y consecuentemente el cambio de concepciones políticas, ofreciendo una mayor libertad de acción política; y finalmente el hambre y la miseria con los procesos estructurales que en la época