



Septiembre 2016 - ISSN: 1988-7833

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O PAPEL DAS FERROVIAS NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO MÉXICO NO FINAL DO SÉCULO XIX

George Henrique de Moura Cunha¹
Celso Vila Nova Souza Junior²
Camilla Sara Gonçalves Cunha³

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

George Henrique de Moura Cunha, Celso Vila Nova Souza Junior y Camilla Sara Gonçalves Cunha (2016): "Algumas considerações sobre o papel das ferrovias no desenvolvimento econômico do México no final do século XIX", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (julio-septiembre 2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/cccss/2016/03/ferrovias.html>

Este trabalho objetiva realizar um resgate do papel das ferrovias na economia mexicana durante o governo de Porfirio Díaz (1876 a 1911). Para tanto, são levantadas análises preliminares sobre o processo de industrialização ocorrida no México, as condicionantes políticas e os questionamentos ao próprio processo econômico.

Palavras Chave: História economia do México; Ferrovias; Industrialização na América Latina.

This work aims to perform a rescue of the role of railways in the Mexican economy during the government of Porfirio Díaz (1876-1911). Therefore, preliminary analyzes are raised about the industrialization process that took place in Mexico, the political constraints and questions the very economic process.

Keywords: History of the Mexican economy; railways; Industrialization in Latin America.

Este trabajo tiene como objetivo realizar un rescate del papel de los ferrocarriles de la economía mexicana durante el gobierno de Porfirio Díaz (1876-1911). Por lo tanto, los análisis preliminares se elevan sobre el proceso de industrialización que tuvo lugar en México, las restricciones políticas y cuestiona el proceso muy económico.

Palabras clave: Historia de la economía mexicana; ferrocarriles; La industrialización en América Latina.

Introdução

Durante todo o século XIX, a economia mexicana era essencialmente rural. A principal fonte de recursos para a sobrevivência dos mexicanos estava ligada a terra. A maior parte de sua população estava assentada nas pequenas cidades. Nos campos se praticava uma agricultura de subsistência que dependia praticamente da vontade divina para ter sucesso. Nesse universo

¹ Universidade Católica de Brasília – e-mail: george@ucb.br

² Universidade Católica de Brasília – e-mail: celsov@ucb.br

³ Universidade Católica de Brasília – e-mail: camillas@ucb.br

rural, grande parte da população sobrevivia por meio de uma economia de trocas, que pouco conhecia a monetização.

A falta de infraestrutura era um grande obstáculo para o desenvolvimento econômico. Para agravar este quadro, a geografia do país não foi muito generosa, visto que, o México não dispõe de rios navegáveis que possibilitem o transporte de mercadorias do litoral para o interior. Além disso, a grande quantidade de montanhas íngremes e a grande cobertura territorial de florestas tropicais prejudicavam sensivelmente o comércio inter-regional encarecendo o valor dos fretes. Assim posto, o comércio interno era dificultado com estes obstáculos.

Em linhas gerais, aproximadamente um terço do território mexicano está assentado em terras planas que são propícias à agricultura e a pecuária. O pequeno movimento de cargas que existia era transportando em reduzidas quantidades com margens elevadas de lucro (CHASTEEN, 2001, p.104). Nesse sentido, quase todas as mercadorias haviam de percorrer até seu destino final, por meio de caminhos em terrenos montanhosos, usando mulas ou carros de boi (HABER, 1990a, p.84).

A infraestrutura de transportes terrestres era bastante precária. A grande maioria das estradas carecia de manutenção ao longo do século XIX, o que dificultava a realização do comércio e encarecia os fretes, criando-se assim uma barreira natural para o surgimento de algumas indústrias, com produção destinada exclusivamente a mercados locais. Um exemplo claro desse processo, eram as firmas que produziam bens perecíveis, como cerveja, pães, ou produtos das pequenas manufaturas que elaboravam panos mais grossos (HABER, 1990a, p.85). Nesse universo dos mercados locais sobreviviam às pequenas tecelagens manuais⁴.

Além da questão do transporte, deve-se acrescentar o problema da segurança no conjunto de forças de dificultavam extremamente o desenvolvimento do país. Somente com a introdução das ferrovias a partir de 1873, com a conclusão do trecho entre a cidade do México e Vera Cruz, haveria de atenuar este problema. Antes disso, a segurança nas estradas era um caso alarmante, visto que vários grupos de bandoleiros infestavam o interior do país, assaltando aqueles que se aventurassem a viajar⁵. Também não adiantava esperar por ações provenientes da Cidade do México. Por não haver recursos financeiros para a criação de um exército nacional profissional, o Governo Central tinha que depender de alguns efetivos militares e oportunistas, que por sua vez não eram tão melhores do que aqueles que deviam combater (HABER, 1990a).

Cabe destacar que o processo de industrialização no México antecede ao período colonial, com as tradicionais “*obrajes*” que produziam tecidos e confecções para os segmentos populares. Todavia, esta forma de organização não consegue evoluir e sobreviver com a concorrência das novas formas de produção desenvolvidas pela Revolução Industrial.

Nesse sentido, Haber (1990^a, p. 81-83) analisando os obstáculos à industrialização, divide em dois períodos distintos as restrições existentes para o desenvolvimento da indústria mexicana. No primeiro período (1830 a 1880) as principais dificuldades encontradas pelas manufaturas eram elementos que estavam diretamente fora de seu controle, tais como: a insegurança jurídica para os direitos de propriedade; o baixo crescimento da renda per capita e do reduzido mercado interno nacional; dos meios de transportes deficientes; da elevada criminalidade nas

⁴ Também chamadas de *obrajes*.

⁵ Segundo Vanderwood (apud, HABER, 1990, p.86), em um único dia de 1861, uma diligência havia sido assaltada três vezes entre a capital do país a cidade de Puebla. Outros casos semelhantes se sucediam com frequência.

estradas; e dos baixos níveis de capitais nacionais internos. Para o período seguinte (1880 a 1940) o foco do problema passa a ser direcionado para o âmbito interno da empresa, quando a incapacidade de conseguir economias de escala; altos custos do capital fixo; baixa produtividade dos trabalhadores; começam a prejudicar o florescimento industrial.

Retornando ao primeiro período, à dificuldade mais visível para a indústria manufatureira mexicana no século XIX era à falta de um mercado nacional, em grande medida decorrente dos altos custos de transporte entre as diversas regiões do país. Assim, ao comparar as experiências de sucesso em nações com industrialização recente, é possível perceber um fato em comum: todas elas estavam conectadas com sistemas de transporte de baixo custo. Segundo Haber (1990a, p. 91)

“Únicamente un tercio de la superficie del país es razonablemente llana y apenas hay vías fluviales navegables, excepto algunos ríos de los escasamente poblados estados surorientales de Veracruz y Tabasco. Además, la gran mayoría de la población ha vivido históricamente en las montañas del interior del país, lo que quiere decir que la navegación costera no podía desempeñar un papel significativo a la hora de unir los mercados.”

Até o início da década de 1870, os mercados mexicanos eram de caráter estritamente local, onde a maior parte das mercadorias produzidas era comercializada próxima ao local de produção. Segundo Haber (1990a) o quadro era bastante similar ao que existia na atual Alemanha antes da sua formação.

Os governos das províncias até o final do século XIX haviam adquirido uma grande autonomia fiscal frente ao governo central e, com isso podiam também executar uma política fiscal autônoma. Em outras palavras, cada província tributava a produção e o comércio a sua maneira.

Por outro lado, os mesmos elementos que prejudicavam a criação de uma grande indústria no México, por outro lado também abriam chances para os pequenos produtores⁶. Paradoxalmente, os elevados custos de transporte interno protegiam os pequenos fabricantes da concorrência inglesa. Nesse sentido, a indústria do algodão liderava este processo. Em 1843, havia 43 fábricas de algodão concentradas nos Estados de Puebla e Cidade do México, produzindo para os mercados locais e para tecelões independentes.

Duas décadas mais tarde, em 1877, a indústria de algodão cresceu significativamente. Naquele ano, haviam sido instaladas 92 fábricas, porém com um tamanho médio inferior a períodos anteriores. Além da indústria do algodão, também havia outras atividades relevantes, que muitas vezes aparentavam mais uma oficina artesanal do que uma indústria moderna. Em sua maior parte, elas eram de tamanho reduzido e empregavam poucos trabalhadores. Um bom exemplo disso era a atividade siderúrgica que estava concentrada em cinco fundições em 1853, a maior parte considerada de pequeno porte. Também era cinco a quantidade de empresas na relacionadas à produção de vidro em 1857 e que apresentavam o mesmo perfil das pequenas fundições. Nos dois setores citados, a maior parte das empresas empregava até cem trabalhadores.

Outras atividades também empregavam trabalhadores, porém em escala mais reduzida, estavam relacionadas a bens de consumo leves, que exigia pouco capital e que empregava a tecnologia disponível no país. A maior parte delas estava localizada na cidade do México. Em 1887, operavam 728 firmas nas áreas de calçado, produtos de higiene, madeireira, chapéus,

⁶ Ver Haber (1990a, p.89).

alfaiataria, e panificação. O interessante nesta realidade é que não havia uma indústria de bens de capital ou de bens intermediários. Isto era resultado, em grande parte, pelo fato de que as indústrias de bens de consumo existentes não conseguiram gerar condições para o surgimento destes dois ramos de atividade industrial. Em outras palavras, o mercado mexicano não havia amadurecido o suficiente para sustentar uma indústria de bens de capital própria⁷ e nem tampouco uma indústria de bens intermediários.

O governo de Porfírio Díaz⁸ proporcionou ao México, um longo período de rara estabilidade política, que desde o início do processo de independência nunca havia experimentado. No conjunto, suas ações beneficiavam o setor exportador e aqueles que desejavam investir no país. Um bom exemplo estava na forma como geria as receitas do governo. Ao contrário das gestões anteriores que aumentaram suas receitas fiscais por meio de empréstimos compulsórios e aumento da carga tributária, Díaz fez a opção por não ir por este caminho. Caso ele colocasse em prática tais medidas, provavelmente desestimularia o ingresso de capitais estrangeiros. A velha águia, como também era conhecido,⁹ desejava colocar o México na roda dos capitais internacionais, para tanto, a maior parte das receitas eram provenientes das altas taxas alfandegárias e sobre a mineração. E, como incentivo, as empresas estrangeiras instaladas no país eram pouco tributadas (KATZ, 2001, p.58).

Em termos econômicos suas ações possibilitaram a entrada no México no sistema econômico mundial como fornecedor de matérias primas¹⁰. Durante seu governo foram criadas condições políticas e econômicas necessárias para atrair o capital internacional em direção do México, necessárias para modernizar a economia do país.

Durante esse período, a oposição política praticamente desapareceu, enfraquecendo substancialmente o poder dos caudilhos regionais, que desde o início da história da nação rivalizavam com o poder central. Desse modo, com um poder central mais forte, a segurança das estradas foi reforçada, ocasionando uma redução na ação dos grupos de bandoleiros que assaltavam seus percursos¹¹. Por outro lado, o incipiente movimento dos trabalhadores nas cidades foi combatido diretamente, evitando a formação de greves e propiciando a formação de uma classe operária mais organizada que possibilitasse, por seu poder de barganha, auferir melhores remunerações. Além disso, havia uma grande mobilidade da força de trabalho que recebia uma remuneração extremamente baixa. O regime fazia todos os esforços para que os operários ganhassem pouco, mesmo que isto obrigasse o uso de fortes incentivos policiais para manter esta situação. Para as empresas, a oferta de trabalho apresentava um grave problema que não poderia ser resolvido no curto e médio prazo. A qualificação dos trabalhadores era extremamente baixa, em consequência as atividades que demandavam um corpo técnico mais especializado eram preenchidas, quando possível, por operários técnicos estrangeiros. Nesse sentido, as atividades relacionadas à manutenção e operação de máquinas apresentavam uma forte carência de operários especializados, contribuindo para redução na produtividade do setor.

Durante a década de 1880, os efeitos de um governo central forte, associados a uma política favorável ao capital, criaram condições para que a industrialização do México tomasse outro

⁷ Ver Haber (1990a, p.91).

⁸ José de La Cruz Porfírio Díaz Mory (1830-1915), legalmente governou o México em dois períodos: 1876 a 1880 e entre 1884 a 1811. Nesse meio termo (1880 a 1884), o México foi governado por um amigo de Porfírio, o presidente Manuel González (1833-1893). Durante o tempo em que Porfírio Díaz esteve comandando direta e indiretamente a vida política mexicana é conhecida como El Porfiriato.

⁹ Uma forma de expressar Porfírio Díaz, outra maneira era ser chamado de “chefe”.

¹⁰ Ver Catão (1998, p.59).

¹¹ Ver Haber (1990b, p.338).

rumo. A partir desse momento, a entrada do capital estrangeiro ocorre em maior quantidade beneficiando as atividades com maior potencial de lucro e transformando em pouco tempo a economia nacional. A forma do autoritarismo que se desenvolveu durante o regime de Porfírio Díaz se ajustava perfeitamente às exigências do processo de modernização que o capital requeria. Isto implicava em profundas modificações no marco legal e institucional¹². Nesse sentido, era essencial que o Estado mexicano conseguisse ofertar condições seguras para o capital, e assim o fez Porfírio Díaz ao implantar uma nova legislação sobre mineração aprovada pelo Congresso Nacional, em 1887. Com o virtual controle do cenário político, outras ações visando transformar o quadro institucional foram aprovadas, tais como a promulgação de uma legislação societária em 1889, e estabelecimento de códigos comerciais, normas bancárias e de crédito¹³. Também foram realizadas ações no sentido de organizar uma burocracia civil e na unificação do regime fiscal.

O setor mais vulnerável na economia mexicana continuava sendo a infraestrutura responsável, por boa parte do atraso econômico do país. Com a implantação das reformas no aparato institucional, os investimentos estrangeiros aumentaram significativamente. Os setores mais beneficiados nesse processo foram o ferroviário, por meio de subsídios, isenções fiscais e concessões especiais¹⁴, e o da mineração. O desenvolvimento de uma malha ferroviária permitiu transportar matérias primas do interior para os portos do litoral ou até o norte do país em direção à fronteira com os Estados Unidos. Paralelo às concessões federais, também surgia um grande número de ramais secundários que possibilitaram o surgimento de uma rede interconectada que ligava finalmente os mercados interiores entre si, possibilitando a formação de um incipiente mercado nacional, via redução nos custos de transportes¹⁵.

Entre 1873 a 1910, a malha ferroviária federal mexicana havia crescido espetacularmente (mais de 3200%) e se aproximava do total apresentado pela malha brasileira e abaixo da argentina. Porém, se adicionarmos a esta conta os ramais ferroviários secundários controlados pelas províncias e governos locais, que totalizavam mais de quatro mil quilômetros de estrada de ferro, o México, em 1910 já possuía a segunda maior rede na América Latina. Isto era um feito espetacular, pois a geografia mexicana não ajudava muito o trabalho dos construtores. As inovações tecnológicas foram responsáveis por este feito, com suporte do capital estrangeiro e do forte apoio governamental, conseguiram superar estas adversidades encontradas em períodos anteriores.

Tabela 1: Malha Ferroviária Federal Mexicana: 1876 – 1910

Ano	Quilômetros	1873 = 100
1873	572	100
1876	680	119
1880	1.074	188
1884	5.731	1.002
1890	9.544	1.669
1900	13.615	2.380
1907	17.510	3.061
1910	19.280	3.371

¹² Coastworh (1975, p. 215).

¹³ Ver Haber (1990b, p.337).

¹⁴ Ver Coastworh (1975, p.217).

¹⁵ Além disso, melhorou o escoamento da produção agrícola, auxiliou o investimento externo em grande escala, melhoraram a capacidade de militar do regime central, além de melhorar as comunicações da nação, ver Coastworh (1975, p.217)

Fonte: Haber (1990b) e Ficker (1995) e tabulações do autor.

Entre 1873 a 1910, a malha ferroviária federal mexicana havia crescido espetacularmente (mais de 3200%) e se aproximava do total apresentado pela malha brasileira e abaixo da argentina. Porém, se adicionarmos a esta conta os ramais ferroviários secundários controlados pelas províncias e governos locais, que totalizavam mais de quatro mil quilômetros de estrada de ferro, o México, em 1910 já possuía a segunda maior rede na América Latina. Isto era um feito espetacular de engenharia, pois a geografia mexicana não ajudava muito o trabalho dos construtores. As inovações tecnológicas foram responsáveis por este feito, com suporte do capital estrangeiro e do forte apoio governamental, conseguiram superar estas adversidades encontradas em períodos anteriores.

Assim, melhorava substancialmente as condições para a formação de um mercado interno para produtos mexicanos, com a profunda redução nos custos de transportes. A partir desse momento, deslocar uma mercadoria do interior para o litoral era bem mais fácil e barato, que há dez anos antes. Como consequência, maiores eram as possibilidades de comercializar mercadorias transportadas por trilhos em detrimento das antigas formas de transporte.

O papel das ferrovias constituiu-se um essencial para o desenvolvimento econômico do México no final do século XIX. Durante a década de 1890, as cargas transportadas pelas ferrovias não se concentravam exclusivamente na condução de mercadorias para o mercado externo. Ao contrário do verificado em toda a América Latina, as empresas de transporte ferroviário atuavam fortemente na promoção de algumas regiões e atividades produtivas, possibilitando a ligação entre pequenos mercados entre si, em um mercado interno integrado. Um bom exemplo é que as 11 maiores empresas em 1907, apresentavam um volume de carga transportada para o mercado interno superior ao volume de carga exportada¹⁶.

Agora, havia um mercado nacional em rápido processo de formação. Um bom exemplo disso estava na redução em quase 95% do valor total do frete entre a capital do país e a cidade de Querétaro distante apenas 250 km entre si¹⁷. Até 1910, a criação de uma malha ferroviária não havia beneficiado todo o país. A maior das estradas de ferro estava localizada nas regiões mais desenvolvidas e que apresentavam maior rentabilidade, permitindo escoar a produção mineral e agrícola do país. Havia regiões que não estavam conectadas, como a Baja Califórnia, Chiapas, Tabasco, a costa sul do pacífico e a península de Yucatán¹⁸. Bem como, também havia regiões onde duas concessões concorriam pelo mesmo mercado¹⁹.

Conclusões

As transformações econômicas conduziram ao México tornar-se um país fortemente dependente dos interesses estrangeiros, que passaram a controlar os setores importantes da economia, com exceção da agricultura: bancos, mineração, indústria e transportes. A evolução da indústria ocorreu à custa de uma forte concentração no setor. As principais atividades eram controladas por poucas empresas que praticavam entre si práticas de cartel e formação de preços mais elevados. O processo de acumulação industrial permitiu expandir suas empresas em uma escala sem precedentes. As plantas industriais eram superiores ao que mercado poderia consumir internamente, o que conduzia a produção das empresas estar sempre abaixo

¹⁶ Ver Ficker (1995, p. 41).

¹⁷ Ver Haber (1990b).

¹⁸ Ver Costsworth (1990, p.180-181).

¹⁹ Ver Caldrón (1965 apud FICKER, 1994).

da sua capacidade máxima. Contudo, estas modificações não possibilitaram o desenvolvimento de uma indústria de bens de capital e de produtos intermediários.

A indústria mexicana desenvolveu-se aceleradamente em atividades que não havia similar em toda América Latina, tais como a produção de vidro, papel e produtos químicos básicos. A maioria das reformas econômicas beneficiou um pequeno grupo de pessoas que apoiava o regime. O nível de corrupção havia chegado a um patamar bastante elevado, onde a prática de dificultar e vender facilidades eram bem comuns.

As transformações que a economia mexicana apresentou nos anos do Porfiriato levaram a profundas contradições, tanto no campo como nas cidades. Nas regiões rurais, coexistia uma nova agricultura moderna intensiva em capital, que adotava modernas técnicas de gestão, e por outro havia fazendas que produzindo de modo similar ao que era produzido desde o período colonial. Os indígenas e trabalhadores rurais e urbanos, foram fortemente coibidos da defesa dos seus interesses. Os povos indígenas gradualmente foram perdendo o acesso a suas terras comunais, em benefício dos grandes proprietários de terras. O sistema da *peonaje* ainda era bastante adotado nas grandes fazendas. Os trabalhadores urbanos eram proibidos de se organizar. Diante destas contradições surge um México moderno e outro atrasado que produziu um crescimento sem paralelo até aquele momento na história do país, levando a sua inserção no sistema econômico internacional.

Bibliografia Consultada

AMSDEN, Alice H. **A ascensão do resto**: os desafios ao ocidente de economias com industrialização tardia. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

BAZANT, Jan. O México da Independência a 1867. In: Bethell, Leslie (org.). **História da América Latina**: da independência até 1870. v.III. Tradução de Maria Clara Cescato. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001.

BETHELL, Leslie. A Grã Bretanha e América Latina, 1830 – 1930. In: BETHELL, Leslie (org.). **História da América Latina**. v. IV. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001.

BULMER-THOMAS, Victor. **La historia económica de América Latina desde la independencia**. 2a. edición. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.

CALDERÓN, Francisco. Los ferrocarriles. In Villegas, Daniel Cosío. (coord.). **História moderna de México**. México: Editora Hermes, 1965.

CATÃO, Luis A. V. Mexico and export-led growth: the Porfirian period revisited. **Cambridge Journal of Economics**, v.22, n.59-78, 1998.

COASTWORTH, John H. La historiografía económica de Mexico. **Revista de historia Económica**, a.VI, n. 2, pp.277-291, 1988.

COASTWORTH, John H. **Los orígenes del atraso**. Nueve ensayos de historia económica mexicana en los siglos XVIII y XIX. Cidade do México: Editora Alianza; Editorial Mexicana, 1990.

COASTWORTH, John H. Los orígenes del autoritarismo moderno en México. **Foro Internacional**, El Colegio De Mexico, Vol. 16, No. 2 (62), 205-232, outubro-dezembro, 1975.

CORTÉS-CONDE, Roberto. Export-Led Growth. In: Latin America: 1870-1930. **Journal of Latin American Studies**, Supplement, 24: 165-79, 1992.

DE LA BORDA, Joel Álvares. **Los orígenes de la industria petrolera en México, 1900-1925**. Cidade do México: Editora Petróleos Mexicanos, 2005.

FICKER, Sandra Kuntz. Mercado interno y vinculación com el exterior: el papel de los ferrocarriles em La economía del Porfiriato. **Foro Internacional**, El Colegio De Mexico, vol. 45, No. 1, 39-66, julho-setembro, 1995.

GLADE, Willian. A América Latina e a economia internacional, 1870-1914. In: BETHEL, Leslie (org.). **História da América Latina**. v.IV. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001.

FRANCA, José A. CUNHA, George Henrique de Moura. Produtividade textil-algodoeira mexicana da era Porfiriana: Uma abordagem comparativa com o Produto Interno Bruto. *Espacios* (Caracas), v. 35, p. 1-1, 2014.

HABER, Stephen. “La economía mexicana, 1830-1940: obstáculos a la industrialización (I),” **Revista de Historia Económica**, 8, 2: 335-62, 1990a.

HABER, Stephen. “La economía mexicana, 1830-1940: obstáculos a la industrialización (II),” **Revista de Historia Económica**, 8, 2: 335-62, 1990b.

HABER, Stephen. Financial markets and industrial developments. A Comparative Study of Governmental Regulation, Financial Innovation, and Industrial Structure in Brazil and Mexico, 1840-1930.” In: Stephen Haber, ed., **How Latin America Fell Behind**: essay on the economic history of Brazil and Mexico, 1800-1914. Stanford, 1997.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. **Estadística históricas de México 2009**. México: Colección memoria, 2009.

KATZ, Friedrich. O México: A República Restaurada e o Porfiriato: 1876-1910. In: BETHEL, Leslie (org.). **História da América Latina**. v.V. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2002.

LANDES, David David. **The wealth and poverty of nation**. New York: W. W. Norton & Company, 1988.

RUBIO, Maria del Mar. Oil and economy in Mexico, 1900-1930s. UPF. **Economics & Business Working Paper**, 690, 2003. Disponível em: <<http://ssrn.com/abstract=430983>>. Acesso em: 2 de março de 2016.

THORP, Rosemary. A América Latina e a Economia Internacional, da Primeira Guerra Mundial à Grande Depressão. In: BETHEL, Leslie (org.). **História da América Latina**. v.IV. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001.