

Compendio mensual de lecturas recomendadas

Puede enviar sus comentarios y sugerencias al correo electrónico goliger@cedestra.cl

Título: Derecho Marítimo. Diálogos desde Chile y Argentina.

Fuente: Renato Pezoa Huerta y Erick Alejandro Oms, coordinadores. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Editorial Hammurabi. Septiembre de 2025.

Resumen: esta obra es un esfuerzo colaborativo entre las ramas chilena y argentina, del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo que, en palabras de su Presidente, Bernardo Melo Graf, puede y debe ser “un foro abierto donde confluyen la experiencia práctica, la innovación teórica y el compromiso ético con los valores de la navegación, el comercio marítimo y la protección de los mares” (p. 13).

Por su parte, el vicepresidente titular de la rama chilena, Renato Pezoa Huerta, resalta que el libro es fruto de los lazos de hermandad, y es “una invitación a repensar el mar, no como límite o frontera, sino como un espacio común de cooperación, integración y proyección” (p. 15).

Este planteamiento se sustenta, entre otros aspectos, en una necesidad concreta de uniformidad en la aplicación de normas, derivadas de las dinámicas de integración, y el autor señala un ejemplo no tan conocido: crecientes vínculos logísticos y comerciales entre la macrozona noreste argentina y los puertos de la región de Atacama, así como también destaca la conexión en la Patagonia de ambos países¹.

El primer tema, de naturaleza específica, está consagrado a una cláusula que se podría incluir en los contratos de fletamento por tiempo², para regular las responsabilidades derivadas de la polilla esponjosa. Pero también trata la regulación chilena y argentina (de carácter público), para prevenir el ingreso al país de la citada plaga cuarentenaria.

El artículo siguiente se titula Transporte Marítimo en Aguas Polares -el Código Polar-.

La Organización Marítima Internacional (IMO), adoptó el Código Polar³, con las consecuentes modificaciones a otros convenios como SOLAS y MARPOL que, en su conjunto, buscan preservar la seguridad de las naves, de las personas, y evitar la contaminación marina en las aguas circundantes a los polos. También se señalan algunas particularidades de zonas específicas, como el sistema de notificación para buques en la región ártica y la protección de la Antártica contra los derrames de hidrocarburos.

¹ También se podrían agregar la necesidad de certeza jurídica para el caso de concretarse alguno (s) de los proyectos de corredores bioceánicos.

² El fletamento por tiempo consiste en un contrato de arrendamiento de un buque, por un tiempo específico. Durante la ejecución del mismo, el armador (dueño), cede el uso de la nave al fletador, pero la tripulación y gestión náutica siguen siendo responsabilidad del armador.

³ Relativo a la navegación segura y protección ambiental en las regiones polares.

Culmina destacando el interés de Chile y Argentina, que se expresa en la navegación, presencia científica y turística; las expediciones y sus bases estables en el continente Antártico (p. 51).

A su vez, se reafirma la pertinencia de la preocupación por la materia, debido al aumento de la navegación por rutas árticas.

A continuación se estudian los agentes del comercio internacional marítimo argentino, en el artículo titulado “La correlación entre el agente marítimo y el agente de transporte aduanero⁴ en el derecho argentino”.

En esencia, se definen y explican ambos actores, sus responsabilidades y necesarias coordinaciones, las que, según el autor, han generado una creciente interacción.

La importancia del tema se expresa muy claramente en el siguiente párrafo: “Los agentes auxiliares del comercio exterior son el engranaje esencial que garantiza la fluidez, seguridad y legalidad en las operaciones internacionales, contribuyendo al desarrollo del comercio internacional” (p. 64).

Vicente Ríos Urzúa, es el autor de “Políticas de modernización portuaria. Mirada comparada: Chile y Argentina”.

El autor plantea este asunto, no solamente desde la perspectiva de la infraestructura física, sino que también considerando tecnologías emergentes, aspectos ambientales y la integración con otros medios de transporte, con la finalidad de “analizar comparativamente las políticas de modernización portuaria implementadas por ambos países” (p. 68).

Luego de expresar el estado actual de la modernización portuaria, en la que se destaca a Panamá, Colombia y Perú, se abordan por separado las realidades de Chile y Argentina.

En cuanto a Chile, luego de un breve resumen de la historia de las políticas portuarias nacionales, se aborda la institucionalidad vigente, la que tiene como pilar fundamental la ley 19.542 de 1997 de Modernización del sector portuario estatal.

Se describe el desarrollo portuario de San Antonio y Valparaíso, así como las dificultades que enfrenta el proyecto de puerto a gran escala desde el punto de vista de sus permisos ambientales.

Se efectúa un análisis similar de la realidad argentina, la que no sufre cambios entre los años 1943 a 1991.

En la actualidad rige el régimen establecido por la ley 24.093, la que distingue entre puertos estatales nacionales, provinciales y municipales, “incorporando a los particulares como posibles propietarios,

⁴ El agente marítimo es similar al agente de la nave chileno, en el sentido que representa al armador o naviero en el Puerto.

Mayores diferencias hay en relación al agente de transporte aduanero, ya que en Chile su labor la desempeñan dos profesionales, a saber, agentes de naves (quien manifiesta la carga ante el Servicio Nacional de Aduanas); y los *freight forwarders* (encargados de manifestar la carga consolidada).

operadores y administradores de sus propios puertos” (p. 74). También se clasifican los puertos de acuerdo a su destino.

El autor informa un reciente cambio en la administración portuaria, gracias a la creación de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), la que será la única autoridad portuaria nacional. A través de este cambio se busca potenciar la capacidad administrativa y gestión de los puertos argentinos.

La situación de otros puertos de la región no es ajena a este escrutinio, destacando el puerto de Chancay, en Perú, el que goza de avances como “1) Tecnología 5G: Permitirá un ancho de banda superior y una interconexión eficiente de equipos portuarios como grúas y vehículos inteligentes; 2) Automatización: Las grúas automatizadas reducirán el tiempo de operación y mejorarán la precisión en la manipulación de carga; 3) Reconocimiento facial: Los sistemas de cámaras OCR (Reconocimiento Óptico de Caracteres) agilizarán el ingreso y salida de transportistas; 4) Energías Renovables: El uso de equipos 100% eléctricos contribuirá a la sostenibilidad ambiental (p. 77).

Los avances de Perú no se circunscriben a Chancay, “la Autoridad Nacional Portuaria (ANP) está trabajando para que todos los puertos del país se conviertan en puertos inteligentes. El puerto de Callao, por ejemplo, ya está en proceso de modernización e implementación de tecnologías como el Internet de las Cosas (IoT) y Big Data” (p. 77).

Del mismo modo, se destacan los avances en países como Panamá, México, Colombia y Brasil que, al igual que Perú, “han adoptado políticas legislativas innovadoras que han permitido mejorar significativamente su competitividad en los mercados globales” (p. 78).

Vicente Ríos Urzúa cierra su estudio comparativo con los desafíos que enfrentan ambos países, destacando aquellos en infraestructura y conectividad, competitividad y sostenibilidad, tensiones sociales derivadas de la modernización, ausencia de planes de desarrollo portuario de largo plazo, y nuevas tecnologías (p. 80).

En cuanto al puerto de San Antonio, no solamente señala la necesidad del Puerto Exterior (PE), que triplicaría la capacidad actual, sino que también de construir infraestructura vial acorde con el proyecto, acompañada de un desarrollo ferroviario que responda a dicha demanda de transferencia de contenedores.

Se sostiene que en Argentina los puertos de Buenos Aires y Rosario enfrentan desafíos similares.

Florencia Otero, Subprefecto de la Prefectura Naval Argentina, dedicó su aporte a la importancia de ratificar convenios internacionales desde la perspectiva de la supervisión de buques por el Estado rector del puerto.

Esta responsabilidad recae, principalmente, en el Estado de abanderamiento, pero la autora estima que no siempre el Estado del pabellón la asume plenamente, “por lo que muchos buques no cumplen con los estándares mínimos y pasan a ser buques subestándar que representan una amenaza para la seguridad tanto del buque, como del medio ambiente y la tripulación” (p. 95).

Por lo anterior, la supervisión del Estado rector del puerto es una adecuada mitigación de los citados riesgos, y variados convenios internacionales la incorporan, por ejemplo, el Convenio Internacional para la Seguridad Humana en el Mar (SOLAS) y su protocolo, el Convenio Internacional sobre líneas de Carga, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, entre otros, inclusive la CONVEMAR, en especial su Parte XII (p. 96).

También existen 9 convenios regionales en la materia, uno de ellos en nuestra región: el Convenio Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar de 1992).

Un aspecto sobre el cual Otero aboga especialmente, es la ratificación de acuerdos para la fiscalización de buques pesqueros, pero solamente se ha logrado el establecimiento de una prueba piloto para la fiscalización del Estado rector del puerto de la seguridad de los mismos (pp. 100 y 101).

El mayor objetivo de este artículo es promover la cooperación entre Estados, la que se alcanzaría mediante memorándums de entendimiento y acuerdos regionales, porque la citada supervisión “se presenta como una medida eficaz para armonizar los procedimientos de supervisión de buques, fomentar el intercambio de información, y alcanzar la aplicación uniforme de estándares mínimos de seguridad, protección del medio ambiente y condiciones decentes de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques” (p. 102).

El artículo siguiente describe, principalmente, el desarrollo del cabotaje en Argentina, y culmina efectuando propuestas concretas para mejorar su funcionamiento.

Alfonso Mingo destaca que el cabotaje contribuye a la disminución del transporte carretero, “abonando la proliferación de menores costos de los fletes y la generación del empleo en el sector marítimo y portuario.

Sin embargo, (...) la aplicación en sentido extremo del concepto de cabotaje, puede atentar contra los intereses de importadores y exportadores (productores y consumidores), trabajadores, puertos y terminales...” (p. p. 104).

Se describe un panorama de declive sostenido de la marina mercante argentina, que pasó de 149 buques de bandera a 18 operativos en los últimos 30 años.

También se registra la pérdida de trasbordos en puertos argentinos, los que se efectúan en puertos extranjeros. Este fenómeno “encuentra su explicación en la norma que obliga a que las operaciones de trasbordo en puertos de la Argentina, por más que tengan su origen o destino en el extranjero, deban efectuarse con buques de bandera nacional, con costos operativos de hasta 4 veces los costos promedios internacionales” (p. 107).

Las restricciones vigentes, según el autor en comento, han sido promotores del uso del camión. Se utiliza dicho medio “para cubrir distancias superiores a los 1.000 km, cuando los estudios de costos internacionales avalan que el transporte más económico para cubrir este tipo de distancias es el marítimo, seguido por el ferroviario y relegando en tercer lugar al automotor” (p. 112).

Se propone diferenciar entre el trasbordo destinado al comercio nacional del que es parte de un transporte internacional, siendo la transacción mercantil anterior la que determine si es cabotaje o es transporte internacional.

También se plantea que no se debiese considerar cabotaje el transporte de contenedores vacíos por agua, “más aún, cuando son trasladados en dicha condición (...) como acto de retorno, reposicionamiento y/o reparación, entre otros supuestos” (p. 114). Se mencionan proyectos que han ido en esa dirección, y se efectúa una propuesta que busca equilibrar la competitividad con la subsistencia y desarrollo de la marina mercante.

Para favorecer a la marina mercante contemplan diversas medidas, tales como el fomento a la competitividad (manteniendo la prioridad nacional), mejoras en los controles aduaneros y sistematización de procesos (incluida la regulación del transporte multimodal), simplificación y desburocratización de otros procesos, incorporación de buques a la bandera, modernización de la normativa laboral, y una igualación en materia de ventajas tributarias (en relación al transporte internacional). Adicionalmente, se promueve un acercamiento subregional, a través del estudio de una reserva ampliada al ámbito del MERCOSUR.

En cuanto a los beneficios de un nuevo paradigma respecto del cabotaje, se mencionan una mayor oferta de bodega, mayor frecuencia de escalas, fletes más baratos, impulso de la marina mercante en condiciones de competitividad, impulso de la actividad portuaria, eficiencia en el transporte y sostenibilidad del mismo.

La inteligencia artificial (IA) impacta la economía global, de la cual participan el transporte y la logística marítima. Gisele F. Pipola dedica un artículo a este profundo cambio.

Algunos aspectos mencionados del impacto de la IA en el transporte marítimo son la planificación de rutas, la gestión de flotas y el mantenimiento predictivo, la seguridad, la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

La seguridad portuaria, por su parte, también se beneficia de esta tecnología: cámara de seguridad con IA, análisis de comportamiento y detección de intrusos, reconocimiento facial y biométrico, gestión de tráfico y coordinación de operaciones, detección de contrabando y amenazas.

Todos estos aspectos pueden tener repercusiones legales, por de pronto, la autora entrega varios ejemplos a propósito de la flamante regulación europea de la IA.

Luego se aborda la situación en Argentina, para continuar con las incertidumbres regulatorias y los riesgos operativos que plantea esta tecnología.

Después de este encuadre general, se profundiza en otros aspectos, como la transformación del rol a bordo; en la toma de decisiones, supervisión de sistemas, resolución de incidentes y contingencias y; nuevas habilidades requeridas, las que van desde la gestión y supervisión de sistemas inteligentes, hasta la comunicación y coordinación remota).

Naturalmente, el régimen de responsabilidades no puede estar ajeno, y se analiza desde la perspectiva de varios actores.

Las últimas páginas de este apartado están dedicadas a la cadena de suministros y a la carga, con repercusiones similares a las ya mencionadas.

El penúltimo artículo es dedicado al estudio de un caso particular respecto al alcance de los derechos del Estado (en este caso argentino), para regular la actividad que se desarrolla en la Zona Económica Exclusiva (ZEE).

El caso es sobre un remolcador chileno que va al rescate de un pesquero de la misma nacionalidad en la ZEE y, por riesgos en la navegación, decide soltar a la nave y esta se hunde. La autoridad argentina busca sancionar al capitán chileno, y el conflicto se judicializa, siendo resuelto, en definitiva, por la Corte Suprema trasandina.

El conflicto entraña una cierta tensión entre la reglamentación local y los preceptos de la CONVEMAR y, en específico, la pregunta era la siguiente: “¿Puede la Prefectura Naval Argentina sancionar a un buque de bandera extranjera acorde lo dispuesto por la normativa interna por un hecho acaecido en la Zona Económica Exclusiva?” (p. 152).

La respuesta admite varios matices, y discurre sobre la base del artículo 56, letra b) de la CONVEMAR, que establece límites a la jurisdicción del Estado ribereño.

En el último artículo del libro se sostiene que se describirá la última enmienda al Código IMSBC y sus implicaciones para las instalaciones portuarias argentinas, pero se hace bastante más, toda vez que se va más allá de la modificación producida en el marco del Convenio SOLAS (Internacional para la Seguridad Humana en el Mar), ya que aborda todo el proceso para la carga del buque, así como la normativa internacional y nacional (argentina) que lo regula, para solamente hacia el final de este estudio, determinar el ámbito de actuación y las prescripciones más relevantes del Código IMSBC y, nuevamente, la regulación nacional respectiva.

El mencionado código, regula el transporte de cargas sólidas a granel que no sean grano, esto es, “...cualquier carga sólida, constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea, y que se embarca directamente en la bodega de los buques sin utilizarse ningún envase, recipiente, o elemento de contención” (p. 166).

Recomendación: esta obra tiene varias virtudes. En primer lugar destaca por el nivel de sus autores, quienes cuentan con experiencia práctica en una disciplina muy especializada.

En segundo término, hay un adecuado balance entre materias de carácter general y otras específicas, lo que permite tener una visión general del Derecho Marítimo, así como también algunas pinceladas de los últimos desarrollos en la materia.

Un último aspecto por el que se recomienda esta obra es el análisis comparado que se desprende de algunos de sus capítulos, pero también del libro como un todo, el que en varios casos va más allá de las normas aplicables en Chile y Argentina.

Título: **Man, the State and War. A theoretical analysis**⁵.

Fuente: **Kenneth Waltz. Columbia University Press, NY, año 1959.**

Resumen: Kenneth Neal Waltz (1924-2013) fue un cientista político norteamericano, miembro de número de las universidades de Columbia y Berkeley. Es considerado uno de los más destacados y prominentes intelectuales en el campo de las relaciones internacionales; reconocido como el fundador del neorrealismo, una de las teorías canónicas y fundamentales de la política internacional.

Su libro “Man, the State and War: a theoretical analysis” (1959) ensaya, tempranamente, varios de los conceptos que años más tarde servirían para dar cuerpo a su teoría neorrealista, vertida en su libro “Theory of International Politics” (1979).

El aporte del trabajo intelectual de Waltz al campo de las relaciones internacionales es sustantivo, por cuanto agrega valor hermenéutico en el estudio de los fenómenos que ocurren dentro del orden internacional, logrando, si se quiere, aumentar la profundidad de campo del análisis de las relaciones entre los Estados; esto por medio de una aproximación al objeto de estudio a través del análisis en distintos niveles o categorías: el hombre, el Estado y el sistema internacional. Con ello, se logra contar con una metodología más sistémica, cuya principal virtud yace en incorporar la mayor cantidad de elementos que permitan configurar un mayor y mejor contexto explicativo de una realidad dada, en este caso: el de las relaciones internacionales.

Se puede sintetizar que el propósito más general de Waltz es establecer una búsqueda y validación de los mejores criterios de verdad que puedan dar respuesta a la pregunta de cuáles son las causas de la guerra, partiendo de la base que tal interrogante ha sido materia de reflexión desde antaño; sin embargo, a la vista de la evidencia, es crítico del alcance epistemológico de las conclusiones hasta entonces desarrolladas.

Como se mencionó, lo que propone el autor es erigir una teoría que explique el porqué de la guerra y el conflicto; una teoría que pueda configurar un cuerpo de conocimiento con un perfil más científico y sistémico, propio de las ciencias sociales, sin que por ello su concepción no surja desde un extenso y profundo diálogo reflexivo con pensadores pertenecientes -mayoritariamente- a la tradición de la filosofía política, cuyas ideas resultan valiosas tanto para el análisis crítico de las causas de la guerra propuestas hasta antes del trabajo de Waltz, como para la elaboración de la fundamentación de la nueva propuesta teórica del autor.

Para explicar las causas de la guerra, plantea un esquema de tres niveles (que él llama imágenes). Los dos primeros niveles corresponden al individuo y al Estado; el tercero, al sistema internacional. En estas dimensiones Waltz indaga en la relación causal de cada nivel con la ocurrencia de la guerra. Los dos primeros niveles cuentan ya con respuestas planteadas por filósofos políticos clásicos y modernos. De esta manera, el autor, se da a la tarea de analizar sus argumentos y realizar una síntesis crítica de ellos, a modo de evaluar

⁵ Esta recomendación de lectura ha sido efectuada por el Investigador Asociado de CEDESTR, CF Andrés Varela Ruiz.

sus fortalezas y debilidades y, desde allí, elaborar una proposición de la capacidad explicativa con la que cada nivel contribuirá a conformar el todo de la respuesta que entregue la integración de los tres niveles.

En el primer nivel, en aquel que fija en la naturaleza y comportamiento humano la principal causa de la guerra, Waltz dialoga, entre otros, con Tucídides, San Agustín y Hobbes, quienes, de manera pesimista, sitúan el origen del conflicto en la naturaleza del hombre, dominada por el pecado, el miedo, la avaricia, la envidia y otros vicios que ponen a los unos contra los otros. Si bien todo esto es cierto, y traducido al campo de la acción humana es fuente de decisiones arbitrarias o pasionales, su limitación radica en la dificultad para establecer patrones y regularidades; sí explica particularidades y causas directas, pero no ofrece una base para conformar una teoría.

El segundo nivel, es el que sitúa al conflicto entre el antagonismo que nace de la contraposición de distintos tipos de ordenamientos políticos-económicos-sociales presentes al interior de cada Estado (regímenes democráticos-autoritarios-totalitarios). La tesis subyacente en este nivel apela a que la naturaleza del ordenamiento político de distintos Estados hace que estos reproduzcan distintos tipos de comportamientos en el plano internacional, los que dan origen al conflicto entre ellos. El contraargumento de Waltz es que, en ocasiones, Estados de conformación política que incluso se basan en ideologías adversarias, actúan con un mismo patrón durante crisis internacionales. Así, al igual que el primer nivel, esta dimensión no da una respuesta completa al origen que condiciona, de manera consistente, la existencia de la guerra.

El giro copernicano de Waltz se encuentra en la definición y desarrollo teórico que él hace al interior del tercer y último nivel: el de la estructura del sistema internacional, el cual proporcionaría el marco conceptual final de su teoría; no, como el mismo autor señala, para prescribir acciones que pretendan evitar guerras futuras o, en el mismo sentido, poder predecir situaciones de potencial ocurrencia de conflictos, sino más bien para fijar un primer lente; un primer marco de referencia a través del cual se pueda observar a los dos primeros niveles, para así, contar con una perspectiva amplia del entendimiento de la complejidad que gira en torno a la realidad de la guerra.

Este tercer nivel, del cual hablamos, es el que da el tono y explica una realidad que se devela con un carácter determinístico (a menos que se pueda alterar de manera radical la estructura del orden mundial): La causa de la guerra se explica, de manera recurrente e inevitable, por la estructura anárquica del sistema internacional, en el cual no existe un poder al cual los Estados nacionales se sometan. Un soberano que, coercitivamente, arbitre o dirima.

Para explicar y fundamentar teóricamente que la inevitable ocurrencia de la guerra no está intrínsecamente – y de manera definitiva- vinculada tan solo a la naturaleza del individuo o a su tipo de organización política, sino más bien al cómo la estructuración del sistema internacional condiciona el comportamiento de sus unidades básicas (los Estados-nación), Waltz, dando muestras una vez más del valor profundo y reflexivo que aporta la filosofía política al análisis crítico de fenómenos sociales complejos, recurre a Rousseau y su pensamiento respecto a los problemas de la cooperación social. Lo brillante de Waltz es que toma la teoría

crítica de Rousseau en torno al comportamiento del hombre en una estructura social y lo adapta a la estructura del sistema internacional, resultando en una analogía que logra explicar muy bien por qué los Estados están invariablemente condicionados en su comportamiento (que incluye la guerra), en cuanto son parte de la estructura del sistema internacional.

En términos muy simples, Waltz recurre a la alegoría de la “caza del ciervo” (claro precursor de la teoría de juegos) de Rousseau. Este plantea una situación en que un grupo de cazadores cooperan para cazar un ciervo. El ciervo es una buena presa que puede proveer de carne a todo el grupo; sin embargo, cuando están cazando, frente a uno de los cazadores salta una liebre; ahí surge la tentación de ese cazador de cazar a la liebre: es más fácil y la liebre queda completamente para él, no obstante, eso significará que el ciervo se escape y el resto de los cazadores no obtenga nada. ¿Es un comportamiento irracional el del cazador individualista? No. De hecho ese cazador ha realizado una elección totalmente racional, basada en el cálculo -duda, si se quiere- que cualquier otro cazador también podría pensar en maximizar su ganancia personal, en detrimento del grupo. Waltz traslada esta misma situación, pero al plano de los Estados en la estructura internacional. El Estado, al igual que el cazador que fue tras la liebre, por muy buenos y virtuosos que sean sus ciudadanos e instituciones políticas, siempre buscará, en última instancia, y a falta de un poder soberano superior, su propia supervivencia; algo común y de interés primario para todos los Estados.

El corolario de Waltz queda manifiesto al señalar que:

La tercera imagen, como se refleja en los escritos de Rousseau, se basa en un análisis de las consecuencias que surgen de la estructura en la cual accionan los Estados. La explicación de Rousseau sobre los orígenes de la guerra entre los Estados es, en un sentido amplio, la explicación final mientras que se opere dentro del sistema de Estados-naciones. Es una última explicación porque no depende de causas accidentales - irrationalidades del hombre, defecto de los Estados- pero sí de su teoría estructural dentro de la cual cualquier accidente si provoque la guerra.

El autor concluye que, en definitiva, la estructura del sistema internacional, por su naturaleza anárquica, condiciona a los Estados para que persigan sus propios intereses, en la manera que ellos juzguen sea correcto. En este contexto, la fuerza (guerra) es un medio para alcanzar los fines externos de los Estados, en consideración a la ausencia de un proceso consistente y confiable para reconciliar los conflictos de interés que inevitablemente surgirán entre similares unidades que forman parte de la estructura del sistema internacional.

Recomendación: la lectura de este libro es valiosa para quien desee comprender las dinámicas de las relaciones internacionales, desde la perspectiva de la tradición neorrealista. En ese sentido, el trabajo de Kenneth Waltz tiene la categoría de obra fundamental, constituyendo un material imprescindible en el campo de la política internacional. Otro aspecto destacable a considerar, es la consistencia de los argumentos por medio de los cuales se explica la inevitabilidad de la guerra y de los conflictos armados, realidad que es

siempre sujeto de debate en la esfera pública. En ese sentido, el lector podrá hallar argumentos sólidos y coherentes que le sirvan para formar su propio juicio.

Título: La Gran Degeneración. Cómo decaen las instituciones y mueren las economías.

Fuente: Niall Ferguson. Editorial Penguin Random House, serie Debate, primera edición en Chile, noviembre de 2023.

Resumen: con un foco crítico hacia la evolución que pueden adoptar las instituciones, así como a conductas que se establecen en los mercados. Ferguson, basa su reflexión en 4 pilares fundamentales: democracia, capitalismo, imperio de la ley y sociedad civil (“las 4 cajas negras”) y, como telón de fondo, lo que denomina como Estado estacionario, es decir, uno económicamente estancado y dirigido por una élite corrupta y monopolista, capaz “de explotar el orden jurídico y la administración en su propio beneficio (...) son nuestras leyes e instituciones el problema. La gran recesión es meramente un síntoma de una gran degeneración, más profunda” (pp. 22 y 23).

A través de ejemplos históricos reflexiona sobre el modo en que grupos de interés, por ejemplo, a través del financiamiento o diversas coacciones, restan vigor a la democracia y, en consecuencia, afectan la actuación de los diversos órganos que conforman la administración pública.

A su vez, sostiene que el entramado institucional se vincula con el mercado, a través de sus regulaciones e incentivos, afectándolo. Un ejemplo de ello fue la burbuja inmobiliaria de fines de la primera década de este siglo, que tuvo su origen en un sofisticado sistema crediticio desanclado del mercado; un Estado que establecía incentivos loables (casas a sectores desfavorecidos), pero sin atender a la capacidad de pago de los receptores de dichos créditos.

Hay al menos una capa de complejidad adicional: un billonario gasto por parte del Gobierno chino en su moneda, “para evitar que esta se apreciara en relación con el dólar” (p. 76).

En cuanto al imperio de la ley, el autor no se refiere a una aplicación mecánica de la misma, sino más bien a una evolución orgánica, en dos papeles fundamentales, hacer cumplir los contratos e imponer límites (p. 111 y siguientes).

Complementando lo anterior, el imperio de la ley permite a los países pobres superar su condición, según Ferguson, siguiendo a Collier, cumpliendo 4 etapas: reduciendo la violencia, protegiendo los derechos de

propiedad, imponiendo limitaciones institucionales al gobierno y previniendo la corrupción en el sector público (p. 131).

Finalmente, siguiendo a Alexis de Tocqueville, aboga por una dinámica sociedad civil como clave para el desarrollo, y en su retroceso (que documenta latamente a través del ejemplo británico y estadounidense), una dependencia estatal que ha empujado la deuda pública y, siguiendo a Edmund Burke, constituyéndose en el mayor problema que afronta la política occidental, “un signo de traición a las generaciones futuras” (p. 163).

Recomendación: Ferguson ha realizado estudios muy variados, desde análisis de redes, pasando por la globalización, hasta, por ejemplo, respuestas ante catástrofes naturales, todo sobre la base de nutridos fundamentos históricos.

Este corto libro, de poco más de 200 páginas, plantea varios temas esenciales para entender los procesos de deterioro de instituciones y economías, dentro de los cuales se encuentra una sociedad civil deprimida, punto de coincidencia con otra interesante obra, a saber, la Gran Sociedad de Jesse Norman, en que se destaca el rol revitalizante que puede imprimir una sociedad civil activa.

Ambos libros son herramientas para intentar escudriñar fenómenos sociales actuales, en un mundo azotado por crisis de diversa naturaleza, que en muchas ocasiones tienen, como punto común, la falta de cohesión social y una institucionalidad deficiente.

