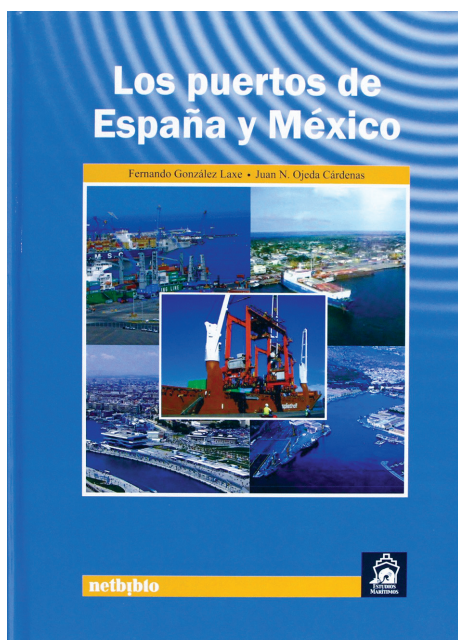


# Reseñas Bibliográficas



**Fernando González Laxe & Juan N. Ojeda Cárdenas. Los puertos de España y México. Nuevas miradas y enfoques en la segunda década del Siglo XXI. Ed. NETBIBLO. España, 2013. 318 pp.**

El libro titulado: "Los Puertos de España y México" (nuevas miradas y enfoques en la segunda década del Siglo XXI), en coedición de Fernando González Laxe y Juan N. Ojeda Cárdenas, en febrero del 2013, y bajo los auspicios del Instituto Universitario de Estudios Marítimos de la Universidad de la Coruña y la editorial Netbiblo, S. L., reúne quince trabajos en los que están presentes nueve investigadores mexicanos y seis investigadores españoles sobre temas: jurídicos-marítimos-portuarios que están en boga de la discusión actual. El libro confronta los nuevos paradigmas: políticos, económicos, sociales y geográficos, donde el transporte en general, el transporte marítimo y los puertos, son y se vuelven cada vez con mayor dinamismo, la base para agilizar el movimiento de mercancías y pasajeros en la actual economía global a lo que se ha llamado comercio internacional.

El libro que se reseña implicó la elaboración de artículos, de revisiones de estilo y de contenido, previos a los dictámenes, para asegurar

que dichos artículos tengan la calidad que el mundo intelectual exige. Coloquialmente es un trabajo arduo dedicado y que exige muchas horas de escritorio. Se debe por ello, en primer orden, un reconocimiento a los investigadores-editores que impulsaron el proyecto, a los investigadores participantes, a los numerosos revisores, a las universidades que les cobijaron y a la editorial por reproducir el original.

El texto de 318 páginas con un apéndice, considera que hay nuevos paradigmas en el campo de las ciencias marítimas y sociales, y que se hace necesario revelarlos e indagar su proyección, dado que las principales contribuciones a la literatura especializada siguen la perspectiva neoclásica y de carácter neoliberal, tan de moda desde que se aplicó el Consenso de Washington, y que llevó a recomendar la privatización de las empresas y los puertos como políticas que podían aumentar el rendimiento, la productividad y reducir el rol de los sindicatos marítimos y portuarios, que buscaban dispendios de los estados patriarcales en la década de los ochenta del Siglo XX.

Al respecto, baste las siguientes referencias para enriquecer el estado del arte marítimo-portuarios: CEPAL, julio de 1992; UNCTAD, enero de 1992; Larry Burkhalter, diciembre de 1995; CEPAL, agosto de 1996; Germán Alarco y Patricia Del Hierro, CIDE, primer semestre de 1996; IMT, 1997; Carlos Martner, tesis doctoral, julio de 1998; Carlos Martner, septiembre 1999; Héctor López 1999, Jan Hoffman, agosto de 2000; Alejandro Micco y Natalia Pérez, BID, 2001; Candice Ramsarán, junio 2001; Ricardo Sánchez, diciembre del 2004; José Granda, noviembre del 2005; Lorena García, 2005; Carlos Martner, mayo del 2008; Carlos Martner y Otros, junio 2011; Juan N. Ojeda, mayo 2011; y "Papeles de Economía Española", abril 2012.

**¿Por qué este libro será de utilidad para los estudiosos del tema?**

Primero, es un libro que enseña metodologías en el artículo 1 de Juan Ojeda denominado "Los puertos en la globalización", el artículo 3,

de Luis Chías, Lourdes Hermsillo *et al.* titulado: "Conectividad de las APIS Federales de México", el artículo 4 de Jaime Torres titulado: "Reforma Gerencial en los Puertos de México", demuestran el caso de los puertos mexicanos, considerando a los mismos como representativos de puertos pobres y de su periferia, el caso que presentan M. Freire y C. País es una metodología en el artículo 12, que confronta la formación educativa marítima y no marítima con el mercado de trabajo.

En el análisis de los trabajos españoles, los artículos 8 de Rosa Aza, José Baños y Otros, llamado: "El impacto de los puertos de Avilés y Gijón" y el 13, de Marco Fernández, Federico Martín y Obdulio Serrano titulado: "Políticas de fomento de la sostenibilidad en el sistema portuario español", proponen en un caso el impacto de los puertos en las economías regionales, tan necesarios para el México de hoy, también señalan la necesidad de estudios ambientales junto con la sostenibilidad que deben considerar los sistemas portuarios españoles o en su caso todos los países latinoamericanos, que olvidan esta variable clave en sus programas maestros de desarrollo portuarios.

También desde el punto de vista de los diagnósticos, son importantes los trabajos de C. Martner, artículo 2 sobre "Avances y desafíos de las cadenas de carga contenerizada" y el 5 sobre "La Competitividad del puerto de Veracruz", que señalan los problemas y limitaciones que tiene los puertos cuando manejan carga contenerizada y en especial los puntos críticos que se presentan cuando se estudia la cadena del transporte de granos agrícolas.

Bajo esta sintonía, resaltan igualmente, el artículo 4 de J. Torres, "Reforma Gerencial en los Puertos de México" que estudia desde la perspectiva de la Gerencia Pública, el comportamiento de los puertos mexicanos, encontrando puntos comunes en las investigaciones realizadas y ya adelantados en el pequeño estado del arte (Ver: C. Martner, 2008; C. Martner, 2011; J. Ojeda, mayo 2006 y mayo 2011 y V. Paredes, 2007, entre los principales).

El libro también presenta desde el ángulo de la geografía (artículo 3), de Luis Chías y su equipo, una delimitación geográfica de las áreas

de servicio de las APIS, demostrando la falta de conectividad que tienen el territorio de México.

Hay estudios sectoriales valiosos como el publicado por Lilia Padilla (artículo 6) sobre "La ciudad puerto de Ensenada, México: análisis contextual de un puerto latinoamericano" recordando que los problemas marítimo-portuarios deben ubicarse en la economía mundo y no en cotos cerrados de países, debido a que el comercio internacional rebasa fronteras y toca distintos nodos comerciales del mundo global.

Por eso también es de resaltar el estudio de la pesca que realiza J. Castillo y L. López (artículo 9) llamado: "Pesca fresca versus pesca congelada en los puertos españoles", en donde se confronta los problemas pesqueros españoles y la necesidad de comparar el consumo de estos bienes que pueden ser sustitutos o complementarios.

No podía faltar, considerando los orígenes de este libro, un estudio aún preliminar, del "Reto del Comercio Marítimo del Estado de Oaxaca" (artículo 7), que Saúl Mena desarrolla, probando que el Estado de Oaxaca, pese a haber contado con dos puertos exportadores de café a mitad del siglo próximo pasado Puerto Ángel y Puerto Escondido y en la actualidad cuenta con el muelle para cruceros de Bahías de Huatulco, el puerto de hidrocarburos de Salina Cruz que mantiene una débil carga contenerizada y tiene un incipiente desarrollo portuario. No se menciona en las conclusiones del autor que en los 300 km que separan a los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, donde solo hay dos empresas de producción, por lo que habría que incentivar la inversión e instalación de empresas de producción en el istmo oaxaqueño, para que así el puerto de Salina Cruz crezca en demanda de servicios y además desarrolle sus instalaciones.

El libro tiene también buenos trabajos de política portuaria, como lo demuestra F. González Laxe (artículo 10), que desde la trincheras de la presidencia de los puertos españoles, estudia las principales contribuciones legales y políticas que se están dando en la Unión Europea, poniendo como ejemplo exitoso al modelo español, que tiene una de las leyes más avanzadas en el tema marítimo-portuario. Este

podría ser un ejemplo para relanzar la política portuaria mexicana, que actualmente carece de nuevas ideas, justificadas por un Gobierno que inicia su mandato.

La política de manejarse en "piloto automático" es válida solo en un primer momento; pero se requiere proyectos nuevos y empujes propios para superar el aforismo de que México "está de espaldas al Mar".

El texto también presenta un magnífico trabajo (artículo 11 de Isabel Novo y Fernando González Laxe) que prueba que las inversiones portuarias no aseguran eficiencia económica en el caso español, y que una de las variables claves para que se impulse el transporte multimodal, en donde están insertados los puertos, son la presencia de ferrocarriles y de la conectividad, que en otros trabajos mexicanos también se han resaltado (artículo 3, por ejemplo).

En el lenguaje económico se habla de "localización" que ahora ha cambiado a "conectividad". Una falta de conectividad, en un sentido amplio, complica el despegue de un puerto.

Otro de los méritos de esta publicación es contener una diversidad de temas que a veces no están en la agenda de los investigadores. En este caso el trabajo de M. Freire y C. País (artículo 12) es una revisión de la definición de competencias a partir de la declaración de Bolonia, 1999. Particularmente en estudios marítimos y no marítimos, (competencias que no contemplaba la UE) mostrando los autores una metodología al respecto que concluye con un requerimiento de una transversalidad de los contenidos académicos de las universidades en el aspecto práctico y de solución de problemas.

"La justicia universal en el mar" de Alfredo Salazar (artículo 14) reconviene justificar el tema de la justicia en el mar, al mencionar que el agotamiento de los recursos marinos y el derecho los estados para tener salida al mar, sean puntos de conflicto entre naciones y pauta para la intervención de organismos internacionales, ante el agotamiento de las leyes caseras de los estados ribereños.

Por último, el artículo sobre el "Canal de Panamá: puente estratégico en las Américas" de Carlos Arguelles (15), cierra el bloque del comercio internacional. Dado que la mayoría de los países latinoamericanos y los países desarrollados utilizan como paso por los océanos, el Canal de Panamá, que es un punto neurálgico tanto económico y geopolítico y que con su tercera esclusa facilitará el desplazamiento de barcos muy grandes, reduciendo costos y mejorando los movimientos de materias primas y productos industrializados, que se consumen en los países que tiene costas con el Pacífico y que organizan su comercio internacional, utilizando esta vía comercial.

Como se ha visto en esta reseña, el libro se torna interesante y muy recomendable, por primera vez se presenta un trabajo de este carácter, considerando los avances de investigación "en dos países tan semejantes y tan diferentes al mismo tiempo".

No se debe, ni se puede soslayar que el estudio rector del libro son los puertos de España y de México, sin embargo cuatro artículos difieren del tema central, sin perjuicio de su calidad como temas de investigación, pero que bien, pudieron dar lugar a escritos que no salieran de la esfera de puertos mexicanos y españoles.

La obra en sí, reúne metodologías, análisis comparativos, diagnósticos, jurisprudencia, conectividad vs localización y sobreexplotación pesquera, en la perspectiva de fomentar el estudio generalizado de los mares y los puertos, se espera de esto, se transforma en material de consulta indispensable no solo para los especialistas en el tema.

Finalmente, es el inicio de un buen intento por producir obras de carácter multidisciplinario en temas portuarios.

**Ruperto Flores-Ruíz**

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades,  
Universidad del Mar. Ciudad Universitaria  
s/n Puerto Ángel, Oaxaca, México. C.P. 70902  
rufo@angel.umar.mx