



## La Alianza del Pacífico: perspectivas de un nuevo modelo de integración latinoamericano

*Juan Carlos Morales Manzur\**  
*Lucrecia Morales García\*\**

### Resumen

La Alianza del Pacífico es un mecanismo de integración económica y comercial del cual hacen parte Chile, Colombia, México y Perú, establecido formalmente el 6 de junio de 2012 mediante la suscripción de su Acuerdo Marco. Así mismo, la Alianza incluye un componente de cooperación y un compromiso en materia de facilitación migratoria. La integración profunda que busca establecer la Alianza del Pacífico hace aún más atractivos los mercados de los países que hacen parte de ella frente al mundo y, especialmente, frente a Asia Pacífico. Partiendo de premisas teórico-conceptuales de la integración económica y su evolución, este artículo analiza la nueva propuesta bajo la égida de los nuevos ejes de integración, para luego interpretar las perspectivas de este nuevo modelo integracionista, basado en el análisis cualitativo de sus índices macroeconómicos y con base a la literatura existente. Se concluye que la Alianza del Pacífico, representa un nuevo modelo de relaciones interestatales que abre un abanico novedoso de posibilidades económicas para los países que la componen y cuyo futuro depende de las condiciones comerciales a nivel mundial y, particularmente, con el eje Asia-Pacífico.

**Palabras clave:** Integración, regionalismo, mercados, nuevo modelo de gestión.

\* Doctor en Ciencias. Doctor en Ciencia Política. Profesor Titular de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad del Zulia. Departamento de Economía y Finanzas. jcmmanzur@hotmail.com.

\*\* Doctora en Ciencia Política. Especialista en Gerencia Pública. Profesora Titular de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad del Zulia. Miembro de la Sección de Integración Latinoamericana del Instituto de Filosofía del Derecho. lucremorgar@gmail.com.

## Alliance of the Pacific: Prospects for a New Model of Latin American Integration

### Abstract

The Alliance of the Pacific is an economic and commercial integration mechanism formed by Chile, Colombia, Mexico and Peru and formally established on June 6th, 2012, through subscription to its Framework Agreement. The Alliance also includes a component of cooperation and commitment in the field of immigration. The deep integration that the Alliance of the Pacific seeks to establish makes the markets of its member countries even more attractive to the world and especially, to the Asian-Pacific area. Based on theoretical and conceptual assumptions about economic integration and its evolution, this article discusses the new proposal under the aegis of the new integration axis and then interprets the prospects for this new integrationist model based on qualitative analysis of its macroeconomic indices and on the existing literature. Conclusions are that the Alliance of the Pacific represents a new model for inter-State relations open to a new range of economic opportunities for the countries that comprise it, whose future depends on trading conditions at the global level, especially with the Asia-Pacific axis.

**Key words:** Integration, regionalism, markets, new management model.

### Introducción

La Alianza del Pacífico nació como consecuencia de una propuesta del gobierno peruano en el año 2007, de formar una unión entre los países ribereños del Océano Pacífico denominada el “Arco del Pacífico”. Mediante dicha propuesta, se impulsó la creación del “Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano” con la Declaración de Santiago de Cali del 30 de enero de 2007, cuyos lineamientos fueron aprobados en la Declaración Ministerial de Santiago de Chile del 3 de octubre de 2008.

En la práctica, el proceso de integración se inició en el 2007 mediante la integración entre las bolsas de valores de Colombia y Lima, para la creación de un modelo de integración de mercados. En el 2009, estas bolsas invitaron a la bolsa de Comercio de Santiago a participar de las negociaciones. Concluidas las negociaciones se firmó el acuerdo de Mercado Integrado Latinoamericano (MILA). De esa forma se buscaba desarrollar el mercado de capitales entre sus miembros, ofreciendo a los inversionistas nacionales y extranjeros mayores fuentes y opciones de financiamiento (Iriarte, 2013).

El 28 de abril de 2011 en la ciudad de Lima, los Presidentes de Chile, Colombia, México y Perú suscribieron la Declaración de Lima, la cual constituye el primer documento formal que recoge la visión de la iniciativa. En dicha Declaración los países se comprometieron a avanzar progresivamente hacia el objetivo de alcanzar la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, para lo cual se priorizarán trabajos en ciertas áreas que involucran movimiento de personas, de negocios y facilitación para el tránsito migratorio; facilitación de comercio y cooperación aduanera; cooperación y mecanismos de solución de diferencias. Panamá participó en calidad de observador (Iriarte, 2013).

Finalmente, el Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico fue suscrito durante la IV Cumbre Presidencial realizada el 6 de junio de 2012 en Paranal, Chile.

### **1. Marco teórico-conceptual**

En la década de 1980, los gobiernos de América Latina, con ciertas excepciones, se caracterizaron por una tendencia política hacia el neoliberalismo y el regionalismo abierto. Sin embargo, la llegada al poder de gobiernos de izquierda a finales de la década de los noventa y los primeros años del siglo XXI, provocó una polarización ideológica que derivó en el surgimiento de esquemas de integración regional afines, críticos u opuestos al libre comercio, como por ejemplo, el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América-Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP), respectivamente. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) define al regionalismo abierto como un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y de constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente (CEPAL, 1994).

Así la situación, la integración latinoamericana está, actualmente, en una nueva fase de su desarrollo en la que emergen nuevas realidades y se ha roto el consenso en cuanto al modelo de integración que existió en la década de 1990. La denominación de esta nueva etapa es muy comple-

ja. Algunos autores han acuñado la expresión «regionalismo post-liberal», para definir la sustitución del contenido de la agenda de la integración latinoamericana, que pasó de estar centrada en la liberalización del comercio y las inversiones para dar prioridad a objetivos políticos, sociales y productivos (Briceño, 2013). Para ellos el periodo del regionalismo abierto concluyó. En ese marco, el regionalismo se percibía como una respuesta defensiva a esos procesos globales. Para Rigiroszi (citado por Briceño, 2013), el regionalismo que se desarrolla en América Latina en el decenio de 2000 intenta ir más allá de ser un mecanismo defensivo y en vez de ello sería más bien un espacio de contestación y resistencia para enfrentar el neo-liberalismo y la hegemonía estadounidense.

Es indudable que la integración latinoamericana está viviendo una nueva fase, en la cual varios países han roto claramente con las premisas dominantes durante la etapa del regionalismo abierto. Al margen de cuál sea el momento inicial, es claro que el regionalismo latinoamericano atraviesa por un nuevo período, caracterizado por su complejidad, por contradictorios momentos de continuidad y de ruptura con el modelo económico hegemónico en la década de 1990. Igualmente, el nuevo *momentum* regionalista se define por una compleja agenda, que no se limita a la integración económica (que en el decenio de los noventa privilegió la promoción de zonas de libre comercio o uniones aduaneras), sino que comprende objetivos políticos, estratégicos, sociales, además de intentar ampliar la dimensión económica de la integración al incluir objetivos de carácter productivo.

El regionalismo también se define como un proceso de tipo asociativo que se produce en ámbitos espaciales delimitados del sistema internacional, denominadas «macro-regiones» o regiones internacionales (Briceño, 2013). Varios aspectos definen estas regiones. Así, el regionalismo comprende iniciativas de integración económica, de cooperación económica, de integración política o cooperación o concertación política. La intensidad de esas modalidades es variable. Por ejemplo, la integración económica regional puede expresarse desde la forma básica de una zona de libre comercio hasta la unión monetaria, pero incluso puede ir mucho más allá de lo comercial y expresarse en estrategia de desarrollo productivo conjunto.

Igualmente, es preciso, según lo plantea Briceño (2013), tipificar la existencia de tres ejes de integración: el eje del regionalismo abierto; el

eje revisionista y el eje antisistémico. El eje de integración abierta se basa en el modelo del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en la conformación de zonas de libre comercio, y concibe a la preferencia regional como un paso previo hacia una mayor apertura global sin afectar al sistema multilateral de comercio y sin comprometer a la política comercial de cada participante. El eje revisionista se basa en el modelo del MERCOSUR que desde sus inicios fue un modelo híbrido, ya que nació con elementos típicos del regionalismo abierto, enfatizando la apertura y desgravación comercial, pero desarrollando una agenda redistributiva típica del Estado de bienestar y una noción de integración política. Y el eje anti-sistémico que se basa en la ALBA-TCP que se caracteriza por ser un modelo de integración anti-capitalista y anti-imperialista, iniciado en 2001, cuando fue anunciado por el Presidente de Venezuela, Hugo Chávez, durante la III Cumbre de la Asociación de Estados del Caribe y que plantea promover un modelo de integración basado en la solidaridad, la complementariedad y la cooperación.

El modelo en que se basa el primer eje, y es el que nos interesa destacar para este trabajo, es el que el comentado autor denomina «eje de integración abierta», que tiene su principal exponente en el TLCAN suscrito entre Canadá, Estados Unidos y México en 1994. Este es un proceso que constituye un modelo de integración distinto de los modelos tradicionales que se desarrollaron en las oleadas previas de regionalismo económico en las décadas del 1960 y 1970, mostrando diferencias sustanciales con la Unión Europea, el referente externo más importante para los países latinoamericanos.

Sin embargo, el TLCAN corresponde más a una versión del Asia Pacífico del regionalismo abierto que a la propuesta por la CEPAL, pues carece de instrumentos para el fomento de la transformación productiva con equidad. Además de promover una integración regional abierta, el TLCAN plantea la regulación de sectores como la propiedad intelectual, las compras gubernamentales y las normas ambientales y laborales relacionadas con el comercio. Los antiguos procesos de integración no incluían estas materias. Por otro lado, el TLCAN se presenta como una modalidad de integración «Norte-Sur», al reunir en su seno a países desarrollados y en vías de desarrollo. Su propulsor principal, Estados Unidos, intentó expandir este modelo mediante el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y ante el estancamiento de este proceso ha optado por

suscribir tratados bilaterales de libre comercio, como el CAFTA+RD celebrado con los países de América Central y República Dominicana o los Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados con Chile, Perú y Colombia.

A partir de 2007 la mayoría de estos países que han suscrito TLC comenzaron a adoptar una estrategia regional para responder a los críticos del enfoque sobre integración regional dominante en los años 1990. En tal sentido, en 2007 se lanzó el «Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano», un grupo regional constituido por Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Honduras, Nicaragua y México. Esta iniciativa incluía, por un lado a los países que aún apoyaban el modelo de regionalismo abierto, excepto Nicaragua y Ecuador. Por otro lado, con la excepción de Ecuador, en el Foro se agrupaban todos los países que habían suscrito TLC con Estados Unidos y la Unión Europea.

El Foro se transformó en la Alianza del Pacífico en abril de 2011, cuando solo Colombia, Chile, Perú y México establecieron un nuevo bloque regional orientado a promover la «integración profunda» y el libre comercio (Declaración Presidencial de Lima, 28 de abril de 2011). La Alianza del Pacífico representa una respuesta política de los gobiernos latinoamericanos que todavía apoyan el modelo de integración abierta, es una reacción al creciente protagonismo del eje del ALBA y del gobierno venezolano en el escenario de la integración económica en América Latina. El nuevo bloque se propone buscar también ser un factor de equilibrio frente al cada vez mayor liderazgo brasilero en América del Sur, sea en su accionar unilateral o en el marco del MERCOSUR. Finalmente, se argumenta que la Alianza constituye un mecanismo para negociar en común con los países del Pacífico.

## **2. La Alianza del Pacífico y las teorías sobre la integración**

Los paradigmas supranacionalista e intergubernamentalista buscan explicar las características que adoptan los procesos de integración. El primero sostiene que la integración se explica por la cesión parcial de soberanía por parte de los gobiernos para la construcción de instituciones u organismos supranacionales que operan en más de una nación. Por su parte, el segundo considera que la integración es producto de grandes momentos en la historia como Cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno, en las que se suscriben actas y tratados, con el fin de establecer una red de intercambios y cooperación que no se proponga crear institucio-

nes comunes, con jurisdicción y autoridad por encima de la de los gobiernos nacionales, ni ceder soberanía para sustituir las políticas nacionales por políticas comunitarias (Arancibia, 2013).

A la luz de ambos enfoques, la Alianza del Pacífico se inserta dentro del paradigma intergubernamentalista, pues ha sido producto de acuerdos alcanzados en reuniones ministeriales y de jefes de Estado sin proponer la creación de instituciones supranacionales. Por su parte, la teoría de la integración económica plantea cinco etapas que no necesariamente siguen un orden gradual o incremental siendo la primera la Zona de Libre Comercio y la última el Mercado Común. ¿En qué etapa se encuentra la Alianza del Pacífico? Aunque la Alianza del Pacífico se ha planteado el propósito de conseguir la libre circulación de bienes, servicios, personas e inversiones, aún se encuentra en la primera etapa. Es una zona de libre comercio puesto que sus cuatro miembros han celebrado tratados de libre comercio entre sí, lo cual además es un prerrequisito para admitir nuevos miembros.

Adicionalmente, los ministros de comercio anunciaron recientemente que aún no se ha pensado en establecer un arancel externo común ni una misma moneda y que la Alianza trata de un proceso abierto que no quiere asemejarse ni a la Unión Europea ni al TLCAN (Silva, 2014). De hecho, especialistas señalan que la Alianza del Pacífico difícilmente se constituirá como una unión aduanera, puesto que la evidencia histórica del MERCOSUR y la Comunidad Andina de Naciones (CAN) pone de manifiesto que no han sido experiencias exitosas. En el caso de MERCOSUR, existe un arancel externo común y sus socios están imposibilitados para establecer compromisos de libre comercio con otras naciones, a menos que sea un acuerdo que incluya a todos los países miembros. Sin embargo, dicho acuerdo de unión aduanera se convierte, en la práctica, en una “camisa de fuerza” que imposibilita que los países miembros puedan abrirse a asociaciones comerciales que les puedan ser ventajosas con otros países del mundo. Por su parte, la CAN intentó evolucionar hacia una unión aduanera, pero decidió retroceder para evitar rupturas y autorizar a sus miembros a establecer tratados de libre comercio con otros países o grupos de países de cualquier región del mundo.

En suma, la meta de la Alianza del Pacífico es promover el libre comercio entre sus miembros y eventualmente lograr asociaciones de este tipo con otros países o bloques regionales, siendo actualmente su

prioridad el Pacífico Asiático. Es imprescindible tomar en cuenta que la Alianza del Pacífico es una iniciativa en ciernes, pues su origen se remonta a 2011; sin embargo, los avances en materia de liberalización comercial han sido abrumadores, toda vez que el 10 de febrero de 2014, los presidentes de los cuatro países miembros firmaron el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, en el que se acordó desgravar a partir de su entrada en vigor, el 92% de los productos que circulan entre México, Perú, Colombia y Chile. No obstante, la libre circulación de personas, de concretarse, convertiría a la Alianza del Pacífico no sólo en una zona de libre comercio sino también en una versión *sui generis* de un mercado común.

### 3. Objetivos del Acuerdo

De acuerdo al artículo 3 del Acuerdo Marco (2014), los objetivos de este Acuerdo son los siguientes:

- Construir, de manera participativa y consensuada, un área de integración profunda para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.
- Impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de las Partes, con miras a lograr un mayor bienestar, la superación de la desigualdad socioeconómica y la inclusión social de sus habitantes.
- Convertirse en una plataforma de articulación política, de integración económica y comercial, y de proyección al mundo, con especial énfasis en el Asia Pacífico.

La Alianza cuenta con una agenda activa e integral, determinada por los resultados ya alcanzados en materia comercial, además de liberalizar el intercambio comercial de bienes y servicios, con miras a consolidar una zona de libre comercio entre los Estados Miembros, de acción conjunta y coordinada entre las agencias de promoción de exportaciones, la cooperación para la investigación en cambio climático, la movilidad estudiantil y la facilitación migratoria, entre otros (Iriarte, 2013).

Con respecto a su estructura, las Cumbres o Reuniones de los Jefes de Estado de los países miembros son la más alta instancia de decisión de la Alianza del Pacífico.



El Consejo de Ministros, está integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores y los Ministros responsables de Comercio Exterior de cada país miembro. Su función es adoptar las decisiones que desarrollen los objetivos y acciones específicas previstas en el Acuerdo Marco, así como en las declaraciones presidenciales de la Alianza. Adicionalmente, este órgano está facultado, según lo establece el artículo 4 del Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, para:

- Velar por el cumplimiento y la correcta aplicación de sus decisiones.
- Evaluar periódicamente los resultados logrados en la aplicación de sus decisiones.
- Definir los lineamientos políticos de la Alianza del Pacífico en su relación con terceros Estados o esquemas de integración.
- Convocar al Grupo de Alto Nivel (GAN) establecido en la Declaración Presidencial de Lima, cuando lo considere adecuado.
- Establecer los grupos de trabajo que considere adecuados para la consecución de los objetivos y la realización de las acciones de la Alianza del Pacífico.

Asimismo, los presidentes acordaron la conformación de un Grupo de Alto Nivel (GAN), a nivel de Viceministros de Relaciones Exteriores y de Comercio Exterior para la supervisión de los avances de los grupos técnicos y evaluación de nuevas áreas en las que se puedan seguir avanzando.

También se define que la Presidencia *Pro Témpore* de la Alianza será ejercida sucesivamente por cada una de las Partes, en orden alfabético, por períodos anuales iniciados en enero. Actualmente la Presidencia *Pro Témpore* la ostenta México, hasta junio de 2015, cuando Perú asumirá esa responsabilidad (Silva, 2014).

A partir de la Declaración Presidencial del 28 de abril de 2011 en Lima, Perú, se han creado grupos técnicos de trabajo (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, 2013), los cuales abordan diferentes temáticas de negociación, los cuales son:

- Comercio e Integración: este grupo se encarga de las negociaciones de desgravación arancelaria, acumulación de origen, obstáculos técnicos al comercio (OTC), medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF), facilitación de comercio y cooperación aduanera.

- **Servicios y Capitales:** este grupo está a cargo del comercio electrónico, de las negociaciones sobre inversión, comercio transfronterizo de servicios, servicios financieros, telecomunicaciones, transporte aéreo, transporte marítimo y servicios profesionales de ingeniería. Asimismo, se busca una integración de las bolsas de valores.
- **Cooperación:** los principales asuntos que se abordan en este grupo son la plataforma de movilidad estudiantil y académica, la red de investigación científica en materia de cambio climático, mipymes, interconexión física y el Fondo Común de Cooperación.
- **Movimiento de Personas de Negocios y Facilitación para el Tránsito Migratorio:** tiene como temas principales la facilitación del tránsito migratorio y la libre circulación de personas de negocios, la cooperación consular y un programa de estudio y trabajo para estudiantes, así como el esquema de cooperación e intercambio de información sobre flujos migratorios.
- **Asuntos Institucionales:** el objetivo principal es acordar todos los instrumentos relacionados con los asuntos institucionales de la Alianza del Pacífico.

#### **4. Aspectos Económicos**

Como bloque económico Colombia, Chile, México y Perú suman una población superior a los 209 millones de habitantes, lo que representa 36% del total de América Latina y el Caribe, con un Producto Interno Bruto por habitante de USD 10.011. El Producto Interno Bruto (PIB) de los países de la Alianza del Pacífico representa el 35% del PIB total de América Latina y el Caribe y su tasa promedio de crecimiento es de 5% en 2012, superior al mundial de 3.2% para ese año (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, 2013).

Según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia (2013), los cuatro países que conforman el bloque se caracterizan por su alta estabilidad macroeconómica y capacidad de ampliación anual del mercado, lo cual se expresa según los siguientes indicadores:

- La tasa promedio de desempleo de los países de la Alianza fue de 7.1% y la inflación promedio de 2.7%, inferior al regional de 4.6%, en 2012.

- En conjunto los cuatro miembros de la Alianza Pacífico representan el 50% del comercio de la región con exportaciones de USD 556 mil millones e importaciones de USD 551 mil millones en 2012.
- Los principales productos de exportación de los países de la Alianza del Pacífico son combustibles y productos mineros, productos agrícolas y manufacturas, por lo que su oferta resulta complementaria con los mercados de Asia Pacífico.
- Los países de Alianza del Pacífico representan el 26% del total de flujos de Inversión Extranjera Directa de América Latina y el Caribe.

### **5. Principales Logros de la Alianza del Pacífico**

Entre los logros principales de la Alianza, se pueden identificar los siguientes:

- Supresión de visado para Visitantes Sin Permiso para Realizar Actividades Remuneradas hasta 180 días, para los nacionales de Colombia y Perú que viajen a México.
- Lanzamiento de la plataforma de movilidad estudiantil y académica. En 2013 se otorgarán hasta 100 becas por país para estudiantes de pregrado, doctorado y profesores. La primera convocatoria ya se llevó a cabo y los beneficiarios se encuentran en actividades académicas de las universidades de los países miembros de la Alianza del Pacífico, vinculadas con la plataforma.
- Suscripción del Acuerdo de cooperación en materia de turismo, cuyo objetivo es fortalecer y desarrollar las relaciones de cooperación con base en el diseño de iniciativas que busquen incrementar los flujos de turistas entre los participantes.
- Conformación del Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico, cuyos objetivos son promocionar la Alianza del Pacífico, realizar recomendaciones y sugerencias para una mejor integración, así como impulsar acciones conjuntas hacia terceros mercados, particularmente con Asia Pacífico.
- Coordinación entre las cuatro agencias comerciales de promoción de la Alianza del Pacífico (Proméxico, Promperú, ProChile y Proexport) para el desarrollo conjunto de actividades. Entre los avances logrados sobre esta materia se destaca el acuerdo para compartir

oficinas bajo la modalidad de “comunidad de techo”, la primera de las cuales ya está en funcionamiento en Estambul, Turquía (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, 2013).

## 6. Perspectivas de la Alianza del Pacífico

La Alianza del Pacífico tiene características novedosas con respecto a los esquemas integracionistas regionales preexistentes. Esto genera altas expectativas en torno al establecimiento de patrones de cooperación industrial y cadenas de producción regionales integradas en el largo plazo. Surgió bajo el compromiso de privilegiar la integración como un instrumento efectivo para lograr el desarrollo económico y social, promover las capacidades de emprendimiento y avanzar hacia un espacio amplio y competitivo (Alianza del Pacífico, 2012).

Igualmente, el bloque se traza como objetivos estratégicos la construcción de un área de integración profunda para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas; impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías partes y convertirse en una plataforma de articulación política, económica y comercial de proyección al mundo, especialmente hacia el Asia Pacífico. Para ello, se ha dispuesto una agenda de trabajo integral que parte de la base los acuerdos económicos y comerciales vigentes entre las partes y establece un cronograma de cooperación para estrechar las relaciones bilaterales, profundizar el intercambio comercial e intensificar los flujos de comercio entre la alianza y terceros países (Alianza del Pacífico, 2012).

Esta iniciativa de integración ha generado expectativas en el escenario internacional y prueba de ello son las consecutivas solicitudes de terceros países para su incorporación como miembros observadores, lista que hoy comprende a Costa Rica y Panamá (observadores candidatos para la membresía plena), Uruguay, Paraguay, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, República Dominicana, Canadá, Nueva Zelanda, Australia, Japón, Francia, España y Portugal (Cubillos y Ramírez, 2013).

El proceso negociador de la Alianza del Pacífico ha arrojado – hasta la fecha – una serie de resultados que pueden ser clasificados bajo un marco analítico, en orden de comprobar que este bloque puede efectivamente fomentar los encadenamientos productivos *intra* alianza y, de esta

manera, maximizar las ganancias de la integración económica (CEPAL y UNASUR, 2011).

En lo que a facilitación del comercio en los países miembros de la Alianza del Pacífico se refiere, cabe señalarse que:

La infraestructura y sus servicios conexos actúan como medios de cohesión y conexión territorial, económica y social entre las fronteras, puesto que facilitan la conectividad, reducen los costos de transporte y mejoran la movilidad y la logística y, por ende, la competitividad y actividad del comercio, además de integrar territorios haciéndolos asequibles al exterior y permitiendo a sus habitantes acceder a los servicios fundamentales para el mejoramiento de su calidad de vida. Una dotación adecuada en infraestructura – tanto en cantidad como en calidad – es esencial para el desarrollo a nivel nacional, regional e intrarregional, ya que potencia la dinámica económica.

Estudios recientes demuestran una relación positiva entre la provisión de servicios de infraestructura y el desarrollo económico. La relación existente entre infraestructura y desarrollo económico puede verse de la siguiente manera: por el lado de la oferta, una mayor disponibilidad y calidad de los servicios de infraestructura contribuye a incrementar la productividad de los factores y reduce los costos de producción, favoreciendo de este modo la competitividad de las firmas e incentivando la inversión y el crecimiento económico; por el lado de la demanda, el crecimiento económico genera un aumento de la demanda de servicios de infraestructura, completándose el círculo virtuoso (CEPAL y UNASUR, 2011).

El índice de desempeño logístico del Banco Mundial es un instrumento útil para verificar esta relación, pues mide la capacidad de los países para mover eficientemente sus bienes y conectar a los productores y consumidores con los mercados internacionales. Con respecto a la situación de los países que conforman la Alianza del Pacífico, de acuerdo a este instrumento se puede constatar que tanto Chile (3,18) como México (3,03) superan el nivel promedio del mundo (2,77), mientras que Colombia (2,72) y Perú (2,73) se sitúan por debajo de éste. Ninguno de los países se acerca al nivel óptimo establecido por el índice (5), pudiendo esto deberse a los bajos niveles de inversión pública y privada de cada uno en sectores relacionados con la infraestructura: transporte, carbón, petróleo y gas natural, energías alternativas o renovables y comunicaciones (CEPAL y UNASUR, 2011).

Actualmente, tres de los países miembros de la Alianza del Pacífico (Chile, Colombia y Perú) conforman la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta iniciativa que data del año 2000 tiene como objetivo promover la integración física en las áreas de transporte, comunicaciones y energía y ha buscado identificar los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional para la planificación e implementación de una infraestructura suramericana integrada, a través de la coordinación de planes e inversiones, la compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados y la generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado.

A pesar de los esfuerzos realizados, la iniciativa no ha alcanzado el éxito, pudiendo observarse esto en el bajo nivel de implementación de los proyectos para consolidar redes de conectividad física con alcance regional que fueron inicialmente planteados con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada: de 544 proyectos en cartera, a septiembre de 2012 sólo se habían concluido 74 (Márquez, 2013).

La situación en Chile, Colombia y Perú no dista de este panorama desalentador pues, aunque el número de proyectos en cartera que posee cada país no supere el 12,5% de los proyectos totales en la región, de las inversiones estimadas para sus proyectos individuales, a septiembre de 2012 el primero sólo había materializado un 3,9%, el segundo un 11,9% y el último un 24,9% (Márquez, 2013).

La Alianza del Pacífico plantea grandes retos en esta materia si se toma en consideración el factor geográfico que hace que, por su ubicación, sea difícil integrar una infraestructura física entre estos tres países suramericanos y México. Hasta la fecha no ha habido avances concretos en la construcción de una infraestructura física integrada en el marco de la Alianza, pese a que se ha abierto la invitación a los organismos internacionales a brindar asistencia técnica para el desarrollo de estudios sobre la situación de la infraestructura vial y portuaria, así como de la facilitación del transporte terrestre y marítimo, con el objetivo de mejorar la interconexión física entre los países miembros del bloque (Alianza del Pacífico, 2012).

Además de la cooperación técnica internacional, al considerar la importancia de la infraestructura y sus servicios conexos en el fomento del comercio intrarregional y la estimulación de la reorganización de las

cadenas productivas, una de las tareas pendientes de la Alianza del Pacífico en pro del mejor aprovechamiento de las oportunidades de la economía mundial globalizada será el diseño y ejecución de políticas unilaterales orientadas al fomento de la inversión (pública y privada) en la infraestructura, así como la armonización de políticas públicas y marcos regulatorios entre los países –bajo una visión integrada– que disminuyan el costo comercial y de distribución mediante el desarrollo de infraestructura en los sectores de transporte, logística y movilidad, energía y telecomunicaciones (Márquez, 2013).

Pese a los esfuerzos de las organizaciones internacionales no se ha logrado concertar un acuerdo vinculante sobre facilitación del comercio a nivel multilateral, sin embargo, los países han avanzado en la cooperación para la eliminación de las divergencias entre los regímenes y las prácticas aduaneras que pueden entorpecer el intercambio internacional en el nivel bilateral y regional, mediante los acuerdos preferenciales. Los países miembros de la Alianza del Pacífico poseen acuerdos de libre comercio bilaterales sobre los cuales se establecen las bases para la creación del bloque.

En el caso de los acuerdos Chile –México y Colombia– México existen capítulos sobre procedimientos aduaneros que dan cuenta de la uniformidad reglamentaria entre los procesos de certificación y comprobación de origen, los asuntos de clasificación arancelaria y valoración aduanera, y los procedimientos para la solicitud de resoluciones anticipadas, sin embargo, no se estipula la cooperación aduanera para la facilitación del comercio, salvo en el primer caso que se prevé el intercambio de estadísticas sobre importaciones y exportaciones, la armonización de la documentación empleada en el comercio y la aceptación de una sintaxis internacional de datos e intercambio de información.

Es importante destacar que cada uno de los países del bloque ha desarrollado de forma unilateral y con el apoyo de organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), ventanillas únicas de comercio y programas destinados a optimizar sus procedimientos aduaneros en conformidad con los estándares internacionales. Lo que se busca a través de la agenda de cooperación técnica de la Alianza es avanzar hacia la interoperabilidad de estas ventanillas, así como hacia el reconocimiento mutuo de los operadores económicos,

para dar un paso importante en la integración de la región y en la concreción de los objetivos del bloque (Márquez, 2013)

Un aspecto relevante en la construcción del área de integración profunda que promueve la Alianza del Pacífico es la libre circulación de bienes, cuestión por la cual se negocian en el bloque capítulos ambiciosos de acceso a los mercados y reglas de origen que profundicen las condiciones de acceso bilateral existentes.

En materia arancelaria se define la desgravación total del universo arancelario, del cual un 90% tendrá arancel cero para la entrada en vigor del acuerdo; el 10% remanente (correspondiente a los productos sensibles) se desgravará en los plazos que las partes acuerden en negociaciones futuras. Actualmente los países miembros del bloque cuentan con amplias preferencias arancelarias de sus pares, en el marco de los acuerdos bilaterales previamente suscritos, por lo tanto cuando se concluyan las negociaciones cabrá apreciar cuál es el valor agregado efectivo de lo que se acuerde en materia de desgravación arancelaria, con respecto a lo que actualmente rige entre los distintos pares de países miembros (Peña, 2013).

La liberalización de los aranceles a las importaciones originarias de los países de la Alianza es, sin duda, un importante incentivo al aumento del comercio *intra* regional. No obstante, casi la totalidad del intercambio comercial entre los países del bloque goza de sendas preferencias arancelarias producto de sus acuerdos bilaterales, cuestión que da señas sobre el beneficio marginal que reportaría la desgravación total del universo arancelario a este respecto.

La desgravación arancelaria que plantea el bloque puede facilitar el flujo de bienes intermedios y bienes de capital provenientes de los países miembros, pero se precisa de concesiones que trasciendan el ámbito arancelario para que las redes de producción de las partes obtengan mayores ventajas de la integración económica.

La Alianza del Pacífico se encuentra negociando un mecanismo de acumulación de origen flexible y amplio, sin ninguna exclusión de productos; esta iniciativa chilena constituye una de las grandes mejoras que busca la Alianza, pues como resultado de ella se podrá emplear en el proceso productivo cualquier insumo originario de los países de la Alianza, para luego exportar los productos finales también en calidad de originarios a cualquier país miembro del bloque. Sin duda esto favorecería la ge-



neración de cadenas productivas en la Alianza, potenciando a su vez el desempeño exportador de estos países a través del incremento del volumen del comercio *intra* regional que permitiría buscar oportunidades en conjunto a los países de la Alianza para alcanzar más fácilmente terceros mercados.

En relación a la armonización normativa, un requisito fundamental para el desarrollo del comercio *inter e intra* industrial y el establecimiento de cadenas productivas a nivel regional en la Alianza es la homologación de las normas relativas a los aspectos técnicos que cada país establece unilateralmente, de acuerdo a sus intereses, para el acceso a sus mercados. Estas normas determinan las características de los productos o de los procesos y métodos de producción con ellos relacionados, incluyendo las disposiciones administrativas aplicables a éstos, que se requieren para ingresar a un determinado mercado o incluso para posicionarse dentro de éste (Márquez, 2013).

Los objetivos legítimos que permiten la implementación de estos reglamentos por parte de los países varían desde el resguardo de la seguridad nacional hasta la protección de la salud o seguridad humanas. Así, las mercancías que ingresan a un territorio determinado deben cumplir, según las regulaciones del país de destino, con normas sanitarias y fitosanitarias, medioambientales, industriales y de calidad, preestablecidas según los tipos de productos o procesos de producción.

Los acuerdos bilaterales suscritos por los miembros de la Alianza del Pacífico contienen disposiciones relativas a la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias así como de reglamentos técnicos, a modo de evitar que éstos se conviertan en obstáculos al comercio y facilitar el desarrollo del mismo. En materia de medidas sanitarias y fitosanitarias, además de los compromisos, derechos y obligaciones de las partes en la aplicación, destacan los mecanismos de evaluación y aceptación de la equivalencia de dichas medidas en ambos territorios para un producto o grupo de productos (Márquez, 2013).

En cuanto a los aspectos técnicos, los acuerdos bilaterales los abordan desde la perspectiva de la reducción de los obstáculos de este tipo al comercio, estableciendo los derechos y obligaciones de las partes en la creación de normas y reglamentos técnicos, así como los mecanismos para la evaluación y aplicación de la equivalencia entre éstos, los procedimientos de evaluación de la conformidad y la posibilidad de entablar

acuerdos de reconocimiento mutuo entre los organismos competentes en áreas de evaluación de la conformidad.

Uno de los ejes de acción de la Alianza del Pacífico que está estrechamente vinculado al establecimiento de cadenas productivas está referido precisamente a la cooperación e intercambio de experiencias en buenas prácticas en materia de mejoras regulatorias respecto de herramientas que fomenten la productividad, la competitividad y el desarrollo económico de los países miembros.

De forma bilateral, los miembros de la Alianza cuentan con acuerdos que han contemplado de forma diversa los factores mencionados *a priori*. Chile posee acuerdos para evitar la doble tributación con Colombia (en vigor desde 2009), Perú (en vigor desde 2003) y México (en vigor desde 1999), además de convenios internacionales de seguridad social con Colombia y Perú; con estos dos últimos ha suscrito también acuerdos para la promoción y protección recíproca de las inversiones. Los acuerdos comerciales bilaterales chilenos con cada uno de los demás miembros de la Alianza contienen capítulos de inversiones, comercio transfronterizo de servicios y entrada temporal de personas de negocios (Márquez, 2013).

Por su parte, Colombia y Perú poseen en el marco de la CAN un régimen para evitar la doble tributación y prevenir la evasión fiscal (Decisión 578), así como instrumentos de migración laboral (Decisión 545) y seguridad social y de salud en el trabajo (Decisión 583) que permiten a los trabajadores andinos gozar de idénticos derechos que los trabajadores locales y de protección adecuada en materia de seguridad social y salud en el trabajo; en la CAN existe también libre comercio de servicios, excepto en servicios financieros y televisión abierta, (al amparo de las Decisiones 439 y 659) y un régimen común de inversiones (Decisión 291) que garantiza un tratamiento igualitario y no discriminatorio a los inversionistas extranjeros y otorga a los países miembros la libertad de definir sus políticas de inversión a través de sus respectivas legislaciones nacionales. Ambos países han suscrito también un convenio sobre promoción y protección recíproca de inversiones, en vigencia desde el año 2004 (Márquez, 2013).

En el caso de México, no posee éste acuerdos para evitar la doble tributación con Colombia ni con Perú ni tampoco convenios de seguridad social bilaterales con estos países. En los acuerdos comerciales México-Colombia y México-Perú se establecen disposiciones referentes al

comercio transfronterizo de servicios (incluyendo las telecomunicaciones y los servicios financieros en el primer caso y los servicios financieros en el segundo), la entrada temporal de personas de negocios y las inversiones; no existen acuerdos bilaterales entre México y Colombia o Perú en materia de promoción y protección recíproca de inversiones.

Relevantes han sido la iniciativa de México en la supresión de visas para los nacionales de Colombia y de Perú y la decisión del Perú de exonerar las visas de negocios para los tres países de la Alianza del Pacífico, lo cual contribuiría a un incremento en los flujos de negocios entre los países del bloque. Alcanzado cierto grado de libertad en los flujos de personas entre los cuatro países, se trabaja ahora en aspectos como medidas de facilitación del tránsito migratorio, acuerdos de movilidad de jóvenes, mecanismos de cooperación consular, entre otros.

Finalmente, bajo la categoría de inserción internacional es necesario destacar que los miembros de la Alianza del Pacífico han optado por una renovada estrategia de proyección en el escenario internacional a través de la sinergia del sector público con el sector privado y el fortalecimiento de la labor conjunta de las agencias de promoción de los países miembros, entre otros mecanismos. Estos ejes de acción de la Alianza distan de las iniciativas unilaterales y bilaterales de sus países miembros y, por esta razón, no se utilizan como punto de referencia en este análisis acuerdos o iniciativas preexistentes.

En el marco de la Alianza del Pacífico ha emanado el tema de los encadenamientos productivos gracias a la sinergia que se ha dado entre el sector público, el sector privado y las agencias de promoción en el proceso negociador. Para que se produzcan estos encadenamientos se deben seguir fomentando los espacios que permitan estrechar vínculos entre empresas exportadoras e importadoras del bloque, además de realizar trabajos más específicos y profundos sobre las oportunidades de negocios que se pueden aprovechar en la región y buscar la logística y las formas de privilegiar el comercio *intra* Alianza para aumentar la capacidad exportadora del bloque y poder aprovechar la red de acuerdos comerciales con que cuentan los países miembros para acceder a mercados extranjeros, especialmente a los asiáticos.

## Conclusiones

En América Latina diferentes proyectos de integración regional rivalizan, se solapan y generan sinergias.

Así, existen iniciativas ideológico-económicas como la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América –Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP) –hoy día sujeta a un futuro incierto tras la muerte de Hugo Chávez– hasta mecanismos establecidos hace décadas, como MERCOSUR, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) o la Comunidad Andina de Naciones (CAN), donde en este momento se presentan estancamiento y eventual obsolescencia; pasando por proyectos novedosos y pujantes que aspiran a construirse sobre un modelo diferente de integración, más económico que político, como es la Alianza del Pacífico, sustentado en tratados de libre comercio.

Al conglomerado de los diversos esquemas integradores surgidos en América Latina, habría que agregar las que aspiran a subsumir o aglutinar a algunas de las mencionadas: principalmente UNASUR (Unión de Naciones Suramericana), con el foco puesto en la coordinación en seguridad, energía e infraestructuras, y la incipiente CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños), creada en 2010 para abarcar todo el ámbito latinoamericano.

El modelo de la Alianza del Pacífico apuesta por los tratados de libre comercio y por la economía como el gran motor de la integración. No es casual que incluya a dos de los países con más acuerdos de libre comercio de todo el mundo, Chile y México. Estos dos países, junto a Colombia y Perú, se adhieren a dos máximas: el libre comercio genera prosperidad y desarrollo para sus sociedades, y el área de mayor comercio del futuro está en Asia. De este modo, rechazando elementos políticos o ideológicos invocan la importancia de ahondar en la integración económica. En definitiva, en cierta manera remite al concepto de regionalismo abierto que impregnó los años noventa y en cuyo contexto surgió también MERCOSUR.

De hecho, los nuevos mecanismos de integración suponen una pugna por un mejor acceso a esos mercados crecientes. Así, para Brasil, por ejemplo, esta nueva alianza entre Chile, Perú, Colombia y México podría dificultarle la salida al océano Pacífico, a pesar de su empeño por tejer unas infraestructuras que le faciliten llegar a los puertos de dicho océano y, con ello, la conexión con Asia.

La Alianza del Pacífico, que ahora goza del impulso inicial y la admiración ante los futuros acuerdos comerciales, surgen dudas sobre si será capaz de mantenerse en circunstancias menos prósperas, sobre todo cuando se ha renunciado a dotarle de cierta institucionalidad. Así, su principal virtud –la flexibilidad y el dinamismo– pudiera ser también una de sus mayores debilidades si, por ejemplo, el comercio con Asia se redujera bruscamente.

En resumen, la Alianza del Pacífico, aunque ahora disfruta de gran ímpetu, es pronto para calificarla de iniciativa exitosa, no obstante sus avances significativos.

En definitiva, los distintos proyectos de integración existentes rivalizan y, a veces, se solapan, pero al mismo tiempo generan sinergias que muestran una región diversa (hay muchas Américas Latinas a pesar de su acervo cultural común y sus dos lenguas principales mutuamente comprensibles) y dinámica que integra a algunas de las economías que más han crecido en la última década y donde la apuesta por la integración regional, más allá de las ideologías, de fuertes nacionalismos o de diversos modelos de inserción, sigue estando en las agendas políticas de los mandatarios.

No obstante, todo lo anterior la Alianza del Pacífico vislumbra un abanico de posibilidades, toda vez que este esquema nace con buenos pronósticos para la consolidación de un espacio integracionista de cara al siglo XXI.

### Referencias bibliográficas

- ACUERDO MARCO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO. 2014. En: [http://www.Sice.oas.org/TPD/Pacific\\_Alliance/Agreements/Framework\\_Agreement\\_Pacific\\_Alliance\\_s.pdf](http://www.Sice.oas.org/TPD/Pacific_Alliance/Agreements/Framework_Agreement_Pacific_Alliance_s.pdf). Fecha de consulta: 12 de junio de 2014.
- ALIANZA DEL PACÍFICO. 2012. Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico. En: [http://www.sre.gob.mx/images/stories/informe/anexos/Anexo\\_22.pdf](http://www.sre.gob.mx/images/stories/informe/anexos/Anexo_22.pdf). Fecha de consulta: 7 de junio de 2014.
- ARANCIBIA, Sergio. 2013. La Alianza del Pacífico. En: <http://www.elmundo.com.ve/firmas/sergio-arancibia/la-alianza-del-pacifico.aspx>. Fecha de consulta: 28 de febrero de 2014.
- BRICEÑO RUÍZ, José. 2013. Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina. Estudios Internacionales. Vol. 45. No. 175. Santiago. Agosto. En: <http://www.scielo.cl/scielo.php?pid= S0719->

Juan Carlos Morales Manzur y Lucrecia Morales García

38 La Alianza del Pacífico: perspectivas de un nuevo modelo de integración latinoamericano

37692013000200001&script= sci\_arttext. Fecha de consulta: 3 de abril de 2015.

CEPAL. 1994. Publicaciones. En: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/4377/lcg1801e.htm>. Fecha de consulta: 28 de febrero de 2014.

CEPAL y UNASUR. 2011. Infraestructura para una integración regional. En: <http://www.cepal.org/transporte/noticias/noticias/7/45477/UNASUR-Infraestructura.pdf>. Fecha de consulta: 20 de mayo de 2014.

CUBILLOS, Natalia y RAMÍREZ, Juliana. 2013. Los 10 logros que se alcanzaron en la Alianza del Pacífico. En: [http://www.larepublica.co/economia/los-10-logros-que-se-alcanzaron-en-la-alianza-del-pac%C3%ADfico\\_39338](http://www.larepublica.co/economia/los-10-logros-que-se-alcanzaron-en-la-alianza-del-pac%C3%ADfico_39338). Fecha de consulta: 20 de julio de 2014.

IRIARTE ASOCIADOS. 2013. Alianza del Pacífico. En: <http://www.iriarte-law.com/Articulo-sobre-Alianza-del-Pacifico>. Fecha de consulta: 5 de junio de 2014.

MÁRQUEZ, Julybeth. 2013. Perspectivas de la Alianza del Pacífico para la generación de encadenamientos productivos regionales. Santiago de Chile. Universidad de Chile. Instituto de Estudios Internacionales.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE COLOMBIA. 2013. Abecé Alianza del Pacífico. En: [http://alianzapacifico.net/documents/2014/ABC\\_ALIANZA\\_PACIFICO\\_2014.pdf](http://alianzapacifico.net/documents/2014/ABC_ALIANZA_PACIFICO_2014.pdf). Fecha de consulta: 7 de agosto de 2014.

PEÑA, Félix 2013. Mercosur y Alianza del Pacífico en la integración regional. Primera aproximación a la pregunta ¿se contraponen o se pueden complementar? Newsletter sobre Relaciones Comerciales Internacionales. En: <http://www.felixpena.com.ar/index.php?contenido=negociaciones&neagno=informes/2013-06-mercosur-alianza-del-pacifico-integracion-regional>. Fecha de consulta: 6 de junio de 2014.

SILVA, Magali. 2014. Alianza del Pacífico: logros y metas. En: <http://www.elmundo.com.ve/edicion/noticia-alianza-del-pacifico-logros-y-metas-19577.aspx>. Fecha de consulta: 17 de septiembre de 2014.