

Capítulo 7

Integración marítima en la Alianza Pacífico: oportunidad geopolítica para los países miembro*

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083.07>

David Felipe Osorio Méndez

Samuel Rivera-Páez

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Resumen: Colombia, Chile, México y Perú tienen más de una historia en común. Además de ser hermanas, culturalmente hablando, también tienen un extenso pasado en el intercambio de bienes y en el tránsito de personas, y un espacio común que los comunica: el océano Pacífico. Mediante el trabajo de identificación de las debilidades, oportunidades, amenazas y fortalezas de los sectores marítimos de los Estados miembro de la Alianza Pacífico, se analiza el entorno marítimo de los países miembro, a la luz del nuevo multilateralismo latinoamericano, la geopolítica crítica, el poder marítimo, la oceanopolítica y sus vectores, para establecer una posible agenda de integración que beneficie a todos los países miembro. Como resultado, se identifican oportunidades comunes y se formulan recomendaciones en términos de cooperación cuadrilateral, como una oportunidad más de crecimiento y posicionamiento geopolítico de esta iniciativa.

Palabras clave: Alianza Pacífico, Colombia, geopolítica crítica, intereses marítimos, multilateralismo latinoamericano.

* Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación "El poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", del grupo de investigación "Masa Crítica", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado como A1 por MinCiencias y con código de registro COL0123247. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

David Felipe Osorio Méndez

Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia.

Samuel Rivera-Páez

Capitán de Navío (R) y doctor en Ciencias Sociales y Humanas (*cum laude*) de la Pontificia Universidad Javeriana. Profesor titular y líder del Grupo de Investigación “Masa Crítica” de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

Citación APA: Osorio Méndez, D. F. & Rivera-Páez, S. (2022). Integración marítima en la alianza pacífico: oportunidad geopolítica para los países miembro. En S. Rivera-Páez & J. R. Espinel Bermúdez (Eds.), *Asuntos marítimos y relaciones internacionales* (pp. 215-268). Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602083.07>

ASUNTOS MARÍTIMOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

ISBN impreso: 978-628-7602-07-6

ISBN digital: 978-628-7602-08-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083>

Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes prieto”

Bogotá D.C., Colombia

2022



Introducción

Colombia, Chile, México y Perú tienen más de una historia en común. Estas cuatro naciones, además de ser hermanas, culturalmente hablando, también tienen un extenso pasado en el intercambio de bienes y en el tránsito de personas, y un espacio común que los comunica: el océano Pacífico. Frente a estos países, esta gran masa de agua se abre como un camino gigante de oportunidades de conexión entre ellos y entre ellos y otros continentes. A través de la iniciativa de la Alianza Pacífico (AP), enmarcada en el nuevo multilateralismo latinoamericano,¹ este intercambio se organiza y se hace más fuerte entre los cuatro países y lo que pueden ofrecer como bloque hacia el mundo (Alianza del Pacífico, 2016).

Sin embargo, este bloque de integración regional tiene importantes desafíos por superar. El principal reto que tiene la AP como bloque regional lo enunció Adrián Blanco en el 2015, al afirmar que es necesario avanzar y profundizar en la integración económica y política entre sus cuatro países miembro. *Integración económica*, entendida como un concepto amplio que engloba numerosos ámbitos: comercio e inversiones, unión aduanera, movilidad del capital, unión monetaria, libre tránsito de trabajadores (Blanco, 2015). Esta postura la apoyan Martha Ardila (2015) y Diana Fuentes (2016), quienes enuncian que se debe mejorar y fortalecer la interdependencia entre los miembros del bloque en términos tanto políticos como económico-comerciales,² para así garantizar el éxito de esta iniciativa de integración regional. Un aspecto que no se aborda en ninguna parte es la

¹ El nuevo multilateralismo como modelo de desarrollo e integración contempla además de los económico y comercial, una agenda social y sectorial en temas como el energético, la infraestructura y el medio ambiente, entre otros, en el que la sociedad constituye un actor de la integración (Ardila, 2015).

² Fortaleciendo la industria de los países miembro del bloque, para que no solamente se comercien materias primas, sino que también se incluya en la canasta comercial bienes con valor agregado.

posibilidad de fortalecer la integración del entorno marítimo entre los países de la región. Por ello, a la luz del poder marítimo y de la oceanopolítica, surge la pregunta sobre qué tanto la integración marítima en la AP puede contribuir al desarrollo geopolítico de los países miembro del acuerdo.

Por ello, este trabajo tiene por objetivo realizar un análisis del entorno marítimo de los países miembro de la Alianza Pacífico, a la luz del nuevo multilateralismo latinoamericano, la geopolítica crítica, el poder marítimo, la oceanopolítica y sus vectores, para, utilizando la matriz DOFA,³ determinar las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas de los sectores marítimos de los Estados miembro de la AP, en procura de formular recomendaciones en términos de cooperación cuadrilateral. Esto permitirá promover un tipo de articulación que contribuya a consolidar las fortalezas, aprovechar las oportunidades, trabajar las debilidades, disminuir las amenazas de dicho entorno y afianzar la integración entre los miembros del bloque. Finalmente, se esbozarán algunas conclusiones y recomendaciones. Todo lo anterior, para dar solución a la problemática identificada en el transcurso de la investigación, que no es otra que reconocer la falta de integración en el entorno marítimo entre los Estados miembro de la AP. La relevancia y pertinencia de este capítulo radica en el estudio de la AP como un bloque regional novedoso, perteneciente al nuevo multilateralismo latinoamericano.

Asimismo, se trata de rescatar la importancia geoestratégica⁴ de este bloque para sus Estados miembro y de la trascendencia que reviste el análisis del entorno marítimo de dichos Estados —tema hasta ahora poco abordado por la academia—, así como la repercusión de este entorno sobre el devenir del bloque regional en mención. Asimismo, es pertinente su estudio, teniendo presente la coyuntura de globalización, que hace del océano Pacífico la ruta que conecta el mercado con mayor demanda de bienes y servicios del mundo —el Asia Pacífico— (Tremolada, 2014) con el continente americano. Por esta razón, dicho océano reviste una importancia e interés geopolítico⁵ y geoestratégico sin igual para los miembros de la AP.

Es importante aclarar que, por obvias razones del alcance de esta investigación, este capítulo, producto de investigación y análisis bibliográfico, se centrará en las relaciones entre los Estados miembro del bloque (la cuenca americana de

³ Matriz de Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas.

⁴ Geoestrategia: gestión estratégica de los intereses geopolíticos, entendida también como la estrategia con carácter geográfico (Brzezinski, 1997).

⁵ Interés geopolítico: interés de un Estado sobre un territorio (con recursos) o ruta comercial de otro Estado (Brzezinski, 1997 & Esquivel, 2019).

este océano), sin tener en cuenta a este como plataforma de proyección geopolítica y geoestratégica en la región Asia-Pacífico. Esto, considerando lo dicho por Esquivel (2015):

El litoral del Pacífico colombiano se ubica en el extremo donde aquel océano alcanza su mayor ancho, medido desde Indonesia. Esta distancia, cerca de 19.800 km, obviando condiciones geográficas, nos ubicaría a una mayor profundidad estratégica⁶ que la definida más arriba entre Colombia y Kazajistán en sentido oeste-noroeste (15.600 km). Más claro, siendo el litoral colombiano el más lejano respecto al Asia-Pacífico exigiría un poder marítimo innovador para conectar los dos extremos. Poder que actualmente es insuficiente para proyectarse en la región de Asia-Pacífico. Esta situación no solo aplica para Colombia, sino también para sus socios de la Alianza. (p. 79)

Es por la razón esbozada en la cita anterior que el Pacífico, de interés geopolítico para Colombia y los demás miembros de la AP, debe ser en primer lugar el de la cuenca americana de este océano y las capacidades conjuntas que se puedan construir a partir de la cooperación. Una mirada inicial permite asegurar que las debilidades de uno de los países miembro pueden ser perfectamente las fortalezas de otro. De igual forma, se pueden compartir experiencias exitosas entre países para fortalecer capacidades individuales, pero también para combatir amenazas que afectan el entorno marítimo nacional y regional (ej. Colombia con el narcotráfico, Perú con la pesca por parte de buques chinos, México con la gestión portuaria, etc.) De esta forma, se materializa la cooperación, y el nuevo multilateralismo, ejemplificado en la Alianza del Pacífico, brindará una gran oportunidad geopolítica para cada uno de los países miembro y para la región Pacífica del continente.

La Alianza Pacífico en contexto

En 2011, cuatro países —Colombia, México, Chile y Perú— tomaron la iniciativa de unir sus economías para facilitar la creación de un bloque de integración económica y comercial que fuera el más grande de América Latina, superando con ello el Mercosur del cual forman parte Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay. El grupo se constituyó con base en la iniciativa del expresidente del Perú, Alan García, a

⁶ El concepto de profundidad estratégica fue introducido por Boulding en 1962, y este hacía referencia a la proyección de fuerza de un Estado. Este decía que a mayor distancia este un Estado de otro, menor fuerza/influencia/poder va a ejercer sobre este y viceversa (Esquivel, 2015).

través de la Declaración de Lima. El objetivo general de la Alianza Pacífico es el de avanzar de manera progresiva hacia la conformación de un bloque comercial en el cual circulen libremente los bienes, servicios, capital y trabajo, de manera que, más tarde el bloque pueda fortalecer los vínculos con las economías del Asia-Pacífico (Arévalo, 2014).

El grupo de países integrantes del bloque en mención quiere constituir un “área de integración profunda” mediante la articulación económica, comercial y política del bloque con el fin de proyectar una nueva perspectiva de competitividad de las Naciones participantes. Los países miembro de pleno de la Alianza Pacífico son Chile, México, Perú y Colombia, con Panamá, Costa Rica y Uruguay, como naciones observadoras y con solicitud de pertenencia activa en el mediano plazo (Arévalo, 2014, p. 165).

En este contexto, se ha dicho que la AP, como bloque, constituye la octava potencia económica exportadora del mundo. En América Latina y el Caribe representa el 37 % del PIB, concentra 50 % del comercio total, y atrae el 45 % de la inversión extranjera directa (IED). Además, cuenta con una población de 214 millones de habitantes con un PIB per cápita promedio de 10.000 dólares (Urrego- Sandoval, 2015, p. 5). Estos datos sugieren que la Alianza puede ser considerada como un actor preponderante dentro del escenario internacional regional y global.

Asimismo, esta iniciativa de integración desde sus inicios “se ha convertido en el bloque regional con mayor proyección y ejecutividad de América Latina en su breve periodo de existencia” (Fuentes, 2016, pp. 1). Lo anterior se ha alcanzado a través de la liberalización del 92 % del comercio interno como parte del acuerdo marco establecido entre sus países miembro, mientras que la parte restante se liberalizará de forma gradual hasta el 2030. Sin embargo, el hecho de que el comercio intrarregional de la AP represente el 3,5 % del total del comercio mundial, proporción menor en comparación con las transacciones comerciales intrarregionales del Mercosur y la Unión Europea, que representan el 15 y el 66 % del comercio mundial, respectivamente” (Fuentes, 2016, pp.14), promueve uno de los retos más importante para la AP: fortalecer, ampliar y consolidar la integración entre sus miembros. El mundo marítimo es una gran oportunidad para ello.

En estos años —al 2021—, el camino que han recorrido las cuatro naciones que conforman la Alianza del Pacífico ha sido próspero. Nació como una iniciativa que desdibujaría las fronteras que obstaculizaban el libre tránsito de bienes, servicios, capitales y personas; además de aspirar a ser un modelo de pacto y un ejemplo económico para la región latinoamericana. Sin embargo, se ha convertido

en mucho más. Con la entrada en vigor del Protocolo Comercial en el 2016, las oportunidades han crecido. Este tratado permite a los empresarios disfrutar de la acumulación regional de origen; la cual fortalece las posibilidades de las empresas de insertarse en las cadenas regionales y globales de valor.

Otros logros alcanzados en el ámbito económico incluyen la simplificación de los trámites aduaneros, la firma del Acuerdo Interinstitucional de Cooperación entre las autoridades sanitarias de la Alianza, el cual busca facilitar los procesos de registro sanitario entre los cuatro países. Además, se alcanzó un convenio de cooperación interinstitucional entre las autoridades sanitarias que eliminará las trabas y facilitará el comercio, enfocándose en la protección de la salud de las poblaciones de los países miembro. Asimismo, la participación cada vez más frecuente de la Alianza en todos los continentes a través de eventos de promoción de inversión, ha permitido que se amplíen los mercados. Así, la consolidación del bloque de la Alianza del Pacífico sigue fortaleciéndose (Alianza del Pacífico, 2016).

Sin embargo, esta iniciativa de integración regional no es bien recibida en todos los sectores políticos de la región. La AP ha sido calificada como una nueva intervención de los Estados Unidos para hacer frente al liderazgo de Brasil y Venezuela y los bloques liderados por ellos, Mercosur y el ALBA (Hernández & Muñoz, 2015). Esta situación ha provocado dos consecuencias. La primera, que no existan consensos entre ambos bloques, esto expresado en lo afirmado por Calderón & Emmerich en el 2018: "Latinoamérica no puede avanzar en el sendero de la globalización si no hay acuerdos mínimos entre Brasil y México —AP y Mercosur—, que superen la competencia y privilegien las convergencias". Y la segunda, que se busque politizar e ideologizar a la AP, desnaturalizándola, puesto que esta es una iniciativa de integración regional de carácter económico-comercial, sin distinción ideológica alguna, como sí ocurre con la UNASUR y el ALBA.

El nuevo multilateralismo latinoamericano, el regionalismo abierto y la geopolítica crítica: contexto Alianza Pacífico

El nuevo multilateralismo puede ser considerado uno de los tantos herederos de la escuela neoliberal de relaciones internacionales, en especial del liberalismo institucional y de la interdependencia, que incorporan conceptos como la integración y la cooperación que son conceptos pilares en bloques de integración regional como el analizado en este caso.

El nuevo multilateralismo latinoamericano

El liberalismo institucional es la corriente que hace énfasis en las instituciones internacionales⁷ en el contexto de las relaciones internacionales. Para el liberalismo institucional, las instituciones internacionales tienen un papel creador de normas internacionales que modifican el comportamiento de los Estados y la naturaleza anárquica de sus relaciones y del sistema internacional (Rittberger & Mayer, 1993; Keohane & Martin, 1995; Martin & Simmons, 1998). Asimismo, las instituciones pueden ser vistas como facilitadoras o intermediarias entre los Estados, esto haciendo que prime el interés general de los Estados sobre el interés particular de un Estado.

Por su parte, el liberalismo de la interdependencia nace bajo el supuesto de que tanto los pueblos como los Gobiernos están afectados por todas las situaciones que ocurren en el sistema internacional, y sostiene que las democracias comparten un interés en crear las condiciones económicas, políticas y de seguridad para la paz y la prosperidad (Frasson-Quenoz, 2015).

Según Richard Rosecrance, el desarrollo económico y el comercio internacional —después de la revolución tecnológica iniciada en el siglo XIX— se revelan como medios más efectivos que el uso de la fuerza y la conquista de territorios para lograr la prosperidad. Por ello, los Estados deciden hacer negocios antes que la guerra, puesto que saben que cualquier situación que ocurra en el concierto internacional —positiva o negativa—, tarde o temprano repercutirá en términos políticos, económicos y sociales en sus territorios. Así pues, los Estados deciden recurrir a la cooperación mutua y a integrarse en bloques ya sea globales, regionales o subregionales para disminuir la incertidumbre que ocasiona la naturaleza anárquica del sistema internacional, y así poder generar progreso y prosperidad colectiva.

Para los liberales, es evidente que la cooperación⁸ entre Estados es la única vía de trabajo para alcanzar la paz. El Estado es un actor unitario y racional que busca la maximización de su interés, definido en términos egoístas; sin embargo, reconocen que en ocasiones trabajar solo puede producir resultados subóptimos, mientras que el comportamiento cooperativo puede permitir el alcance de resultados óptimos en cuanto a la satisfacción de interés se refiere (Frasson-Quenoz,

⁷ El concepto de *instituciones internacionales* se refiere a una organización que rige las acciones de los Estados en un área específica de la "vida internacional", a través del establecimiento de un conjunto de normas denominadas régimen internacional (Frasson-Quenoz, 2015).

⁸ La cooperación está asociada al acto de "obrar juntamente con otro u otros para la consecución de un fin común". (Real Academia Española, 2021).

2015). Cooperar se vuelve mucho más fácil y provechoso cuando existen regímenes internacionales⁹ porque estos aumentan las capacidades de comunicación, disminuyen la incertidumbre e implementan sistemas de castigo en caso de comportamientos anormales (Sindal, 1985).

En cuanto a la integración se refiere, este es otro concepto fundamental a la hora de hablar sobre bloques de *integración* regional, y aunque adelantar una iniciativa de integración ya sea global (ONU) regional (Unión Europea, OEA, Unión Africana) o sub regional (Alianza Pacífico, CARICOM, MERCOSUR, ALBA) traiga enormes beneficios para sus miembros como la disminución en la incertidumbre sobre el comportamiento de otros Estados y una cooperación constante entre los miembros del bloque, en búsqueda de un fin común (paz, prosperidad, progreso etc.), también trae consigo algunos condicionamientos que ha hecho que ninguna iniciativa de integración sea completa y absoluta, puesto que comprometen progresivamente la soberanía, buscan la homogeneización de valores, y el establecimiento de nuevas formas y estructuras políticas, todo al antojo de las potencias globales situación que el resto de Estados no termina por aceptar.

Según Martha Ardila (2015), en el nuevo regionalismo —multilateralismo—, la escuela crítica enfatiza en elementos vinculados con la coherencia, la identidad y la resolución de conflictos. Se refiere a un regionalismo duro y suave, también poroso (Hemmer & Katzenstein, 2003), citado por Kelly, (2007) e interdependiente. El nuevo multilateralismo como modelo de desarrollo e integración contempla además de los económico y comercial, una agenda social y sectorial en temas como el energético, la infraestructura y el medio ambiente, entre otros, en el que la sociedad constituye un actor de la integración. En este sentido, trata de remediar las fallas de los modelos anteriores y aboga por un mayor contenido político, social y democrático, en el que los actores no gubernamentales desempeñen un importante papel.

Desde comienzos del siglo XXI el nuevo multilateralismo en América Latina se ha expresado a partir de distintas tendencias que asumen de modo diferente la integración comercial y el regionalismo abierto; así pues, Briceño Ruiz (2010) explica la existencia de tres ejes: 1) regionalismo abierto (TLC), 2) revisionista y 3) antisistémico. El primer eje hace referencia a aquellos países cuya agenda comercial está orientada hacia la firma de tratados de libre comercio (TLC) con Estados Unidos y otras potencias económicas, aunque sin descartar a los países

⁹ Entendiendo régimen internacional como el conjunto de normas e instituciones que regulan el comportamiento de los Estados dentro del sistema internacional (Frasson-Quenoz, 2015).

de la región. En el eje revisionista está caracterizado el Mercosur, el cual, aunque tiene una naturaleza comercial, ha adoptado comportamientos que trascienden lo social y productivo. Finalmente, el eje antisistémico está expresado en el grupo de países del ALBA, que no ven en el libre comercio una alternativa para el desarrollo social (Hernández & Muñoz, 2015).

Esta diversidad de tendencias que asumen de modo diferente la integración comercial y el regionalismo abierto, paradójicamente, ha generado en la región fracturas en vez de consensos, porque estas visiones distintas de ver la integración regional están fundamentadas cada una de ellas en ideologías políticas y económicas contrarias que ha dificultado la construcción de consenso entre los bloques subregionales puesto que sus visiones sobre el objetivo que debe perseguir la integración difieren. Ejemplo de lo anterior es que, pese al surgimiento reciente de instituciones como la CELAC (Comunidad de Estados de América Latina y el Caribe) y Unasur, y a los pasos concretos y positivos que estas instituciones han dado, se puede afirmar que la integración regional en su conjunto está en crisis (Malamud, 2012).

En este mismo sentido existen grandes desequilibrios en América del Sur entre Brasil y el resto de la región, lo que complica no solo el liderazgo brasileño, en la medida en que este quiera ser ejercido, lo que a veces no está del todo claro, sino también la institucionalización de UNASUR y Mercosur. A esto se agrega, en lo que a América Latina se refiere, la complicada relación entre Brasil y México. Del mismo modo La incorporación de Cuba a los organismos latinoamericanos, como el Grupo de Río y CELAC, no aportó nada a la integración regional. Tampoco resolvió el problema de la relación de América Latina y EE. UU. o el futuro del sistema panamericano, comenzando por la OEA (Organización de Estados Americanos) y la CIDH (Comisión Interamericana de Derechos Humanos) (Malamud, 2012).

Sin embargo, según el autor Carlos Malamud (2012), la AP se presenta como *un revulsivo para la integración regional en América Latina* porque, la Alianza no olvida la política, pero rescata la economía y el comercio como esenciales para la integración, como muestra su apuesta por el libre comercio y por vincularse a otras zonas con regímenes similares. Esta postura ha supuesto la oposición de los países del ALBA, más explícita en algunos casos que en otros. La división ya era perceptible en los intentos previos de constituir un área regional volcada al Pacífico (Malamud, 2012).

De igual manera, La creación de la Alianza trasciende la discusión entre América Latina y América del Sur, ya que la presencia de México en su seno

resuelve el dilema por la vía de los hechos. Al mismo tiempo, el hecho mismo de la existencia de la Alianza supone un gran desafío para Brasil y su proyecto suramericano. Asimismo, puede influir en la naturaleza del liderazgo (o no liderazgo) de Brasil en América del Sur. Por eso, la pregunta que se impone es qué hará el Gobierno brasileño y su Ministerio de Exteriores (Itamaraty) frente a esta nueva realidad. Es obvio que Brasil deberá mover ficha, pero también está claro que no lo hará en tanto la Alianza no se consolide. Esto nos lleva a plantear otra vez la cuestión, bastante complicada en sí misma, de si es posible un liderazgo regional compartido de las dos grandes potencias latinoamericanas, comparable de algún modo a lo que supuso el eje franco alemán para la integración europea (Malamud, 2012).

Agregando a lo anterior, a diferencia de lo que ocurre con otros procesos de integración regional o subregional, la Alianza se enfrenta abiertamente con la globalización. De esa manera trasciende la región y se abre al mundo, en este caso, al Pacífico. En lo que respecta a su relación con la UE, la Alianza también implica una diferencia con otros proyectos de integración regional o subregional existentes, ya que todos sus miembros, incluso los observadores, tienen firmados tratados de asociación (Chile y México) o tratados multipartes (Colombia y Perú). Incluso los dos observadores (Costa Rica y Panamá) forman parte del Tratado de Asociación UE-América Central. En este sentido, se pueden abrir vías de cooperación birregional hasta ahora inéditas (Malamud, 2012). El concepto del nuevo multilateralismo va de la mano con otro denominado *regionalismo abierto*, que a su vez es pertinente mencionar puesto que la AP está parcialmente inspirada en él.

El regionalismo abierto

El regionalismo abierto aparece en América Latina en la década de los noventa, en un contexto bastante favorable para la integración económica regional y multilateral. La influencia de las recomendaciones del Consenso de Washington en la promoción de políticas que fomentaran la liberalización unilateral del comercio y la suscripción de acuerdos comerciales entre los países de la región (Mercosur) o la revitalización de otros esfuerzos frustrados del pasado (Mercado Común Centroamericano) hicieron pensar en la necesidad de dar paso a una nueva estrategia de inserción internacional en la región de cara a la globalización (Hernández & Muñoz, 2015, p. 99).

La Cepal define el regionalismo abierto como “un proceso de creciente interdependencia económica a escala regional”, resultado de acuerdos de integración

que otorgan preferencias comerciales, así como de otras políticas en el contexto aperturista (Hernández & Muñoz, 2015). Al respecto la Cepal hace una aclaración sobre el concepto. Sin embargo, el regionalismo abierto no es simplemente de una política de promoción de exportaciones y de apertura económica, puesto que comprende un “ingrediente preferencial”, que son los acuerdos de integración. Asimismo, se refuerza con los elementos de la cercanía geográfica y cultural de los países de la región (Hernández & Muñoz, 2015, p. 100).

Por su parte, Fuentes (1994) “amplía la definición planteando que la liberalización unilateral, la desregularización y la estabilización crearon un ambiente favorable para la integración, promoviendo una mayor interdependencia entre las economías de distintos países” (p. 100). Asimismo, los Gobiernos, en la década de los noventa, priorizaron políticas de carácter preferencial que promovieron la interdependencia. De acuerdo con lo anterior, para Fuentes (1994), el regionalismo abierto consistía en afianzar los vínculos entre ambos elementos, es decir, entre la integración “de hecho” y la integración impulsada por políticas, de modo tal que aumentará la competitividad de la región y constituirá en lo posible, el cimiento que fortaleciera una economía internacional más abierta y transparente (p. 84).

Sobre lo anterior, Hernández y Muñoz (2015) mencionan que el *regionalismo abierto* establece un ideal de economías abiertas y transparentes, más competitivas y con mayor crecimiento; sin embargo, de no alcanzarse la meta, el regionalismo abierto al menos lograría establecer un mecanismo de defensa frente al proteccionismo de mercados extrarregionales, eventualmente conformados por economías desarrolladas que puedan aislar de forma comercial las economías en desarrollo.

Los mecanismos de integración utilizados por los países de la región a partir de la década de los noventa, como consecuencia de la insuficiencia presentada por las estrategias de industrialización (Cepal, 1994, citado por Fuentes, 1994) y de sustitución de importaciones, fueron los acuerdos comerciales; pero para que dichos acuerdos satisficieran los criterios del regionalismo abierto debían cumplir ciertos requisitos:

- Liberalización amplia de mercados de bienes y servicios;
- Liberalización amplia de mercados de países (nuevos socios comerciales);
- Estar regidos por normas estables y transparentes, articulados con lo dispuesto por la Organización Mundial del Comercio (OMC);
- Suscribirse entre economías estables en términos macroeconómicos;
- Arancel externo común como estímulo de protección moderada frente a terceros países;

- Eliminar o armonizar normatividad que regule el comercio;
- Favorecer la transferencia internacional de tecnología;
- Medidas de ajuste o compensación para países menos desarrollados; y
- Contar con mecanismos institucionales flexibles que promuevan la participación sectorial (Fuentes, 1994, 84-85). Como se puede observar, requisitos muy similares a los adelantados por la AP.

Paralelo a ello, el viraje hacia el regionalismo abierto también ha potenciado la creación de infraestructura funcional (Lahera et al., 1995, citado en Fuentes, 1994) que permita mayor competitividad en las actividades de comercio internacional, a fin de potenciar la integración regional y evidenciar la existencia de efectos dinámicos del comercio (pp. 100-101).

Sin embargo, los críticos al regionalismo abierto advierten que la propuesta está lejos de ser una alternativa construida para las particularidades de la región y que no ha logrado alcanzar la equidad pregonada. Vieira (citado en Hernández & Muñoz, 2015) dice que “es básicamente un acomodamiento conceptual que hace el continente latinoamericano al nuevo modelo de apertura económica” (2005, p. 211), mientras que Gudynas (2005) plantea que fueron un conjunto de propuestas económicas funcionales al neoliberalismo de la época y que aún persiste. Esto se deriva de un aparente énfasis del regionalismo abierto en el mercado; a pesar de establecerse la “transformación productiva con equidad” como eje fundamental de la propuesta cepalina, se dejaron de lado temas como la migración, el medio ambiente o la coordinación productiva entre países (pp. 101-102).

La AP es un mecanismo de integración que se reconoce dentro del esquema de regionalismo abierto, con la calificación de integración profunda, que permite corregir los fallos objeto de críticas, pues vincula temas más allá de lo comercial a su dinámica. Tradicionalmente se han explicado los procesos de integración económica en torno a las fases que van desde las zonas de libre comercio hasta la integración total, pasando por las etapas de unión aduanera, mercado común y unión económica (Balassa, 1964). Sin embargo, es difícil clasificar la AP en alguna de estas etapas aún, pues parte de procesos de integración anteriores entre algunos de sus miembros que van desde zonas de libre comercio (tratados de libre comercio o acuerdos de complementación económica) hasta uniones aduaneras¹⁰ (p. 102).

¹⁰ Caso de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) para Colombia y Perú.

La geopolítica crítica

La geopolítica crítica, inspirada en los trabajos sobre el análisis y la deconstrucción de los discursos de Foucault y Derrida (Power & Campbell, 2010), e inicialmente propuesta por Dalby (1991), Tuathail y Agnew (1992) y Tuathail (1996), surge como un modelo que cuestiona y busca explicaciones alternativas a la producción del conocimiento geopolítico moderno y que pretende examinar los significados, tanto implícitos como explícitos, asignados a los lugares para justificar las acciones en materia de política exterior (Taylor & Flint, 2002). Una de sus principales premisas es que los órdenes geográficos son creados por actores clave y trasladados a otros escenarios (Warf, 2006), por lo que la organización del espacio no es una práctica neutral ni objetiva. Dichas prácticas, entendidas como parte de un discurso, son formas políticas y culturales de “describir, representar y escribir acerca de la geografía y la política internacional” (Tuathail & Dalby, 1998, p. 3). Por ello, a los defensores de esta aproximación les interesa saber cómo el conocimiento geográfico es condensado en razonamientos geopolíticos por estadistas e intelectuales (p. 2).

Para los autores mencionados en el apartado anterior, se pueden clasificar las temáticas abordadas por la *geopolítica crítica* desde el aspecto económico (por medio de la *geoeconomía*); el *ejercicio del poder* y el *aspecto cultural*. Asimismo, esta clasificación será de gran ayuda para que el lector comprenda la relación que existe entre la geopolítica crítica y el entorno marítimo de los Estados miembro de la AP.

La geoconomía. Fue Edward Luttwark quien acuñó por primera vez este término en su ensayo *From Geopolitics to Geo-Economics*, publicado en 1990. Para Luttwark, la importancia del poder militar y de la geopolítica a la luz de los autores clásicos es cada vez menos preponderante cuando se habla de las relaciones interestatales, mientras que los asuntos económicos van ganando importancia. Asimismo, el autor ve cómo el capitalismo es el modelo económico que predomina en el mundo, modelo que trae consigo la globalización e interdependencia comercial, económica e incluso política entre los Estados.

Así pues, el autor hace la siguiente referencia sobre la geoconomía: “Es el mejor término que puedo imaginar para describir la mezcla de la lógica del conflicto con los métodos del comercio o —como Clausewitz hubiera escrito— la lógica de la guerra en la gramática del comercio” (Luttwark, 1990, citado en Troxell, 2018, p. 54). Al mismo tiempo, define la geoconomía como “El uso de instrumentos económicos para promover y defender los intereses nacionales y producir resultados

geopolíticos beneficiosos; y los efectos de las acciones económicas de otras naciones en las metas geopolíticas de un país” (Luttwark, 1990, citado en Troxell, 2018, p. 54).

Este componente de la geopolítica crítica es importante para el capítulo sobre la integración del entorno marítimo de los Estados miembro de la Alianza Pacífico, pues a partir de la geoeconomía y sus dinámicas se puede entender el relacionamiento —e integración— entre los países miembro, y en este caso particular, lo que se refiere al entorno marítimo de dichos Estados.

El ejercicio del poder. Otra de las temáticas que se desarrolla en la geopolítica crítica es el estudio sobre las relaciones y el ejercicio de poder, según los autores de la geopolítica crítica, el ejercicio del poder, en primer lugar, no recae únicamente en los Estados, pues estos han encontrado en la cooperación e integración con otros Estados, formas de garantizar la supervivencia, el progreso socioeconómico, y por supuesto el fortalecimiento de lazos comerciales, diplomáticos y políticos —a través de bloques de integración.

De esta forma, la Alianza Pacífico, como bloque de integración regional, puede encajar en las nuevas dinámicas del ejercicio de poder, ya no sobre la base del poder militar —*hard power*— sino a través de las dinámicas económicas, comerciales y de diplomacia cultural —*soft power*—, dinámicas que para el siglo XXI se perciben más eficientes para lograr un posicionamiento geopolítico y un peso específico en el sistema internacional.

El aspecto cultural. Este es otro de los elementos en los enfatiza la geopolítica crítica. Sobre este aspecto hay que resaltar que la construcción de identidad a través de elementos comunes es la que permite el dominio. En términos concretos para este capítulo, se puede afirmar que los cuatro Estados —Chile, Colombia, Perú y México— comparten una identidad a través de elementos compartidos como el espacio (están ubicados en el continente americano sobre la cuenca del océano Pacífico); la identidad latinoamericana (los cuatro países se reconocen como parte de la cultura latinoamericana, además de adoptar al español como idioma principal); pueblos indígenas autóctonos habitan en los cuatro países; entre otros, estos elementos pueden fomentar la construcción de una identidad cultural particular entre estos cuatro países.

Sin embargo para efectos del entorno marítimo, faltaría que los Estados de Colombia y México se auto reconocieran —como si lo hacen Chile y Perú— como países marítimos e incluso procurar ser potencias en este rubro; de este modo, los cuatro miembros de la AP, podrían generar otro elemento identitario —*países marítimos, con miras al dominio del océano Pacífico*—, para así orientar su

progreso socioeconómico en el océano Pacífico,¹¹ además de fortalecer los lazos diplomáticos, comerciales y políticos, principalmente entre ellos, así como con los demás Estados y actores que converjan en la cuenca del Pacífico y que tengan por objetivo la explotación sostenible de sus recursos y rutas comerciales. Incluso hay un factor medioambiental que contribuye con este propósito: su ubicación en el cinturón de fuego del Pacífico. Los cuatro países están expuestos a los riesgos asociados a la interfaz entre la placa del Pacífico y las placas continentales americanas, generando gran exposición a terremotos, tsunamis y al fenómeno de El Niño. Esa vulnerabilidad, también puede contribuir a generar representaciones marítimas similares que aporten a la construcción colectiva de identidad.

El poder marítimo, los vectores oceanopolíticos y la Alianza del Pacífico

En términos metodológicos, la relación que se ha encontrado a lo largo de la investigación entre el poder marítimo y los vectores oceanopolítica de los miembros de la AP es que uno de los elementos del concepto de poder marítimo, desde una perspectiva (literatura) suramericana, son los intereses marítimos de los Estados, que están estrechamente relacionados con los vectores propuestos por la oceanopolítica.¹² Gracias a esta relación, el análisis que se desarrollará en el presente capítulo a través la matriz DOFA¹³ incorporará el diagnóstico de los seis vectores oceanopolíticos para cada uno de los Estados miembro de la

¹¹ Explotar y aprovechar sosteniblemente sus recursos y rutas comerciales.

¹² Una visión de esta naturaleza, permite advertir que surgen varias dimensiones definidas de análisis llamadas vectores. El primero de ellos es sin duda el vector comunicacional, caracterizado por el trazado de rutas de intercambio y de comercio, que no obstante su aparente desorden espacial, siguen cursos determinados por una definida racionalidad económica. A continuación, se encuentra el vector productivo que aprovecha toda la riqueza y la diversidad que ofrece el mar, su lecho y su subsuelo para beneficio y provecho del hombre, así como también el vector recreativo y la actividad propia del borde costero que he denominado el vector urbano. Y junto a estos elementos, históricamente, el hombre desarrolló una gran estrategia oceánica, en la forma de un vector jurídico —que ordenase el espacio y la actividad— y de un vector de Poder, propiamente el poder naval, que proporcionara el fundamento para la aplicación real del vector jurídico (Martínez Busch, 1996).

¹³ La matriz DOFA o FODA es una técnica de planificación empresarial. En esta técnica se analizan las Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas de las empresas, entidades, instituciones u organizaciones en el camino hacia el logro de sus metas. En el ámbito empresarial, la matriz DOFA es una herramienta que permite identificar aspectos importantes de las organizaciones y su entorno. Gracias a ella, es posible implementar decisiones y estrategias apropiadas de acuerdo con ese conocimiento. La matriz DOFA se basa en la exploración de cuatro componentes que a su vez se clasifican en dos grupos: los componentes de análisis interno y los componentes de análisis externo. El análisis interno se refiere a las características personales que determinan el éxito de las organizaciones. En este se incluyen los aspectos negativos representados en las Debilidades y los aspectos positivos representados en las Fortalezas. El análisis externo observa las cuestiones externas que pueden incidir en el éxito o fracaso. En este se abordan los aspectos negativos representados en las Amenazas y los aspectos positivos representados en las Oportunidades (Cajal, s.f.).

Alianza Pacífico. De esta forma, se identificarán las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas que tiene cada uno de los Estados miembro de la AP, en cada uno de los vectores, para así poder identificar oportunidades de cooperación entre los países y, de esta manera, fortalecer la integración del bloque en el entorno marítimo.

Si bien los intereses marítimos de los Estados que conforman la AP son distintos, así como su definición del concepto, estos se relacionan entre sí, y pueden enmarcarse en alguno de los seis vectores que propone la oceanopolítica. A continuación, se esbozará la concepción que tiene cada Estado sobre los intereses marítimos, se mencionarán sus intereses, y se enmarcarán, según sea el caso, en alguno de los seis vectores oceanopolíticos.

Colombia

Según el documento matriz de intereses marítimos colombianos (Ramírez-Cabrales et al, 2021) los intereses marítimos en Colombia se definen como: “Las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible” (p. 28). El Estado colombiano reconoce dieciocho intereses marítimos: 1) talento humano y comunidad marítima; 2) soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; 3) infraestructura para el aseguramiento, la integridad, el orden marítimo y el Estado de derecho en el mar; 4) seguridad integral marítima y fluvial (SIMF); 5) transporte y comercio marítimo; 6) turismo marítimo y recreación; 7) industria naval y marítima; 8) minería marina y submarina; 9) pesca y acuicultura; 10) conectividad por el mar; 11) salud pública y bioseguridad marina; 12) ordenamiento marino-costero; 13) gobernanza oceánica; 14) recursos ambientales marino-costeros; 15) cultura marítima; 16) educación marítima; 17) investigación científica, tecnológica y de innovación y 18) patrimonio cultural sumergido.

Perú

La concepción peruana de los intereses marítimos responde al estudio geopolítico. Son los intereses socioeconómicos y militar-navales que conforman intereses de desarrollo y de defensa marítima en su conjunto, como el comercio y relaciones económicas y culturales con todo el mundo; el aprovechar racionalmente los recursos naturales del mar en las costas y más allá hasta donde lleguen los intereses nacionales; insertarse en la Cuenca del Pacífico, de forma política y comercial;

fijar sus fronteras marítimas según el derecho internacional; integrarse con otros Estados de la región, consolidando su condición de país bioceánico, conectando de manera intermodal el Pacífico y el Atlántico por medio de puentes terrestres o vías transcontinentales o interoceánicas; mantener la neutralidad internacional del canal de Panamá, su uso sin restricciones y a bajo costo; mantener el libre acceso y uso del estrecho de Magallanes para las actividades marítimas; mantener el tránsito sin restricciones por el paso de Drake, sin que sea sometido a la jurisdicción y soberanía de ningún Estado y que, la Antártida sea mantenida libre de la soberanía de cualquier país, que sea conservada su ecología; que la explotación de sus recursos naturales, de ser posible cuando la determine la comunidad internacional, no altere su medio ambiente y que el provecho de esa explotación respete los derechos e intereses peruanos, además de tener la capacidad de su uso con libertad para la defensa nacional, donde sea necesario, respetando las leyes del Derecho Internacional (Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2012).

Chile

Al referirse a los intereses marítimos de Chile, se destacan tres definiciones del concepto que son complementarias. La primera de ellas esbozada por el vicealmirante Rodolfo Codina Díaz (2003), oficial de la Armada Chilena, quien entiende los intereses marítimos como

El conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realizan tanto el Estado como los particulares en la alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Requieren, para consolidar su éxito, de una sólida "conciencia marítima nacional". Esta última, entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar y que aporta la fuerza intelectual que da vida, incluso a conceptos como el del *mar presencial*. (p. 4)

La segunda definición de intereses marítimos desde la doctrina chilena la enuncia el contralmirante Eri Solís Oyarzún (2013), quien afirma que los intereses marítimos "son actividades relacionadas con el uso del mar de carácter económico-social pero con proyecciones político-estratégicas, cuyo conjunto forma la sólida base de una nación oceánica" (p. 15).

Finalmente, la tercera definición del concepto es elaborada por el Capitán de Navío de la Armada Chilena Carlos Valderrama Fernández (2015), para quien los intereses marítimos “son los beneficios que obtiene la Nación de aquellas actividades relacionadas con el uso del mar y de los recursos que entrega el mar para su explotación” (p. 17).

Según Valderrama (2015), la clasificación de los intereses marítimos desde una doctrina clásica sería: transporte y comercio marítimo; pesca; acuicultura; minería marina; energía del mar; industria de ribera; turismo y recreación marítima; investigación científica marina; y cultura marítima.

La definición de intereses marítimos, según los términos homologados entre el Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina (2017) y el Colegio de Defensa Nacional de la Secretaría de la Defensa Nacional (2016), es la siguiente: “Fuentes de estabilidad, bienestar y prosperidad del Estado, que se debe al desarrollo marítimo relacionado con la flota mercante, infraestructura portuaria, industria de la construcción naval y todas aquellas que se generen en el mar” (p. 12).

Asimismo, los intereses marítimos reconocidos por el Estado mexicano son la formación y capacitación de la gente de mar, la marina mercante, el comercio marítimo, el turismo náutico y de recreación, la industria naval, la minería marina, las industrias petroleras y energéticas, la pesca y acuicultura, los puertos e instalaciones estratégicas, la investigación científica y tecnológica, la soberanía e integridad del territorio, el poder naval de la Federación, la seguridad marítima, la protección marítima y portuaria, la prevención de la contaminación marina, las vías de comunicación marítimas, la explotación de las riquezas del mar y el turismo de sol y playa. Los anteriores son, en su conjunto, constituyentes intereses marítimos para México, por su valor estratégico comercial; generadores de riquezas y crecimiento del poder marítimo, parte dentro del poder nacional; y, por lo tanto, factores fundamentales para el desarrollo económico del país, por lo que su vigilancia, protección y seguridad deben ser de la mayor prioridad para el Estado (Vargas, 2018b, p. 109).

Es importante observar cómo los intereses marítimos —componentes del poder marítimo— de los Estados miembro de la Alianza Pacífico tienen una estrecha relación con los vectores propuestos por Martínez Busch en sus escritos sobre oceanopolítica. Esta relación se puede consolidar a través de la construcción de cuatro matrices DOFA —una para cada Estado miembro de la AP—, donde se reflejen las debilidades, oportunidades fortalezas y amenazas en cada uno de los vectores, quienes representan a los intereses marítimos y a los distintos sectores de dicho entorno, en procura de formular recomendaciones en términos de

cooperación cuadrilateral. Esto permitirá promover un tipo de articulación que contribuya a consolidar las fortalezas, aprovechar las oportunidades, trabajar las debilidades, disminuir las amenazas de dicho entorno y afianzar la integración entre los miembros del bloque.

Análisis de las matrices DOFA de los países miembro

Colombia

El diagnóstico de Colombia frente a los vectores oceanopolíticos es variado y evidencia tanto las fortalezas para consolidar como las debilidades por superar. Por supuesto, unas oportunidades que pueden ser aprovechadas si se fortalece el entorno marítimo a través de inversión —económica y social—, la conciencia marítima y, por supuesto, la cooperación con sus aliados, en este caso específico, los demás miembros de la AP.

Debilidades

Con respecto al vector *comunicacional*, el país no cuenta con una marina mercante constituida. Esta situación ofrece múltiples desventajas desde el punto de vista estratégico, ya que se está sujeto a las condiciones —en términos de disponibilidad, y costos de fletes— que arbitrariamente impongan las grandes empresas navieras, afectando la competitividad de los productos nacionales a escala internacional. Asimismo, al no tener una marina mercante, se pierde una oportunidad de recuperar las divisas, por concepto de pago de fletes a la marina mercante nacional. Por estas razones, la constitución de una marina mercante nacional deberá convertirse en una prioridad para el país.

En ese sentido, se detecta una fuerte deficiencia en cuanto a la calidad de los servicios de las autoridades portuarias (revisión de trámites, inspección de mercancía, tiempos, etc.) y la calidad en términos generales de las actividades relacionadas con el comercio internacional (Munguía et al., 2018). Esto debido a que Colombia presenta un rezago en la inversión en infraestructura marítima con respecto a la realizada para otros medios y existe debilidad en las políticas públicas actuales en materia de explotación del transporte marítimo de mercancías (Quintero et al., 2018). Esta situación se vio evidenciada en el Informe de Coyuntura Económica Regional 2014 (ICER), del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2015), en el que se afirmó que durante el 2014 “las

exportaciones nacionales totalizaron US\$ 54.794.812 miles FOB, con una baja en 6,8 %, respecto a 2013”.

En términos del vector *productivo*, Colombia presenta debilidades que afectan el sector pesquero y de explotación minero-energético, principalmente. Para el 2012, la pesca tenía una participación del 0,17 % del PIB, pero el comportamiento ha mantenido una tendencia decreciente, ya que la contribución de este en el 2004 era del 0,22 % (CCO, 2018). Esta situación es una enorme debilidad, puesto que afecta la seguridad alimentaria —sobre todo de la población que habita las zonas costeras—, y evidencia la poca rentabilidad que tiene esta actividad en Colombia, ya sea por sobre explotación del recurso pesquero —sobre explotado por la pesca ilegal nacional e internacional— o por la falta de capacidades de los pescadores para aprovechar al máximo el recurso. Esto último se hace evidente, en el hecho de que la flota pesquera está obsoleta, el registro de embarcaciones en funcionamiento en el país sugiere que la flota encargada de la extracción con patente y permiso de operación cuenta con una Antigüedad promedio de 32 años, lo que se traduce en dificultades para el desarrollo de la competitividad en esta actividad productiva.

Otra debilidad identificada, referente a la pesca, es el incremento en la importación de productos pesqueros y de acuicultura en los últimos años, dado que pasó de 33.174.000 a 224.910.000 dólares entre 2004-2013 (CCO, 2018). Esto quiere decir que el sector pesquero se ha debilitado y demanda del exterior lo que no puede producir —recolectar—, incrementando la fuga de divisas e impactando negativamente la balanza comercial. Asimismo, se identifica una falta de desarrollo y explotación del potencial que presenta el territorio marítimo de Colombia, acorde con las capacidades, necesidades y retos del país en el siglo XXI (CCO, 2018).

En el caso concreto de la industria *offshore*, no se cuenta con centros logísticos en las ciudades costeras que faciliten las actividades de exploración y producción (CCO, 2018). Esto, por los elevados costos que requiere la actividad. Esto genera que sean las grandes empresas extranjeras quienes exploten los recursos, y no las nacionales, dejando pasar la gran oportunidad de generar ingentes riquezas con esta actividad, al mismo tiempo en que se garantiza la seguridad energética nacional.

En cuanto al vector *recreacional*, el turismo marítimo está poco desarrollado en la costa andina de América, a pesar de sus extraordinarias bellezas naturales y atractivos históricos (Solís, 2013). En el Pacífico colombiano hay un déficit en términos de las instalaciones para la prestación de servicios náuticos, debido a

que allí no opera ninguna marina y tampoco se han construido marinas astillero varadero (MAV) (CCO, 2018). La infraestructura se restringe a dos marinas secas en Bahía Solano y dos más en Buenaventura, lo que corresponde al 6,06 % de la oferta colombiana (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013). Esta situación provoca el estancamiento del turismo marítimo en el Pacífico colombiano y por supuesto esto repercute en el ingreso de la población, que es altamente dependiente de actividades turísticas y pesqueras.

Con relación al ecoturismo, las principales deficiencias son el acceso a las áreas, la administración y la seguridad. En este mismo sentido, en el litoral Pacífico, los parques nacionales naturales (PNN) son visitados en una proporción mínima respecto a los del Caribe. El número total de personas que visitaron el PNN Utria en el 2015 fue 2888, mientras que al PNN Gorgona ingresaron 1489 personas, y al Santuario de Fauna y Flora Malpelo apenas 427 (CCO, 2018). Esta situación es otro claro reflejo del rezago del Pacífico colombiano en términos turísticos frente al otro litoral colombiano. Situación que refuerza el ya difícil acontecer socioeconómico de la región.

Con respecto al turismo náutico, la mayor debilidad es la carencia de infraestructura que permita aprovechar las rutas de navegación que conectan al Caribe con el Pacífico y de aquellas que transitan desde y hacia el centro y norte y del continente.

En lo que respecta a cruceros, el mayor reto está dado por el mejoramiento de la infraestructura portuaria, una que permita atender adecuadamente la llegada de viajeros (CCO, 2018). Así, la idea es capitalizar las potencialidades turísticas de las áreas marino-costeras del país, y que estas sean reconocidas en el mundo, no solo por su belleza, sino por su seguridad, comodidad y facilidad de acceso.

La gobernanza marino-costera, correspondiente al vector *urbano*, abarca las actividades humanas que se desarrollan en el borde costero. El país no tiene una actuación coordinada efectiva de la institucionalidad para desarrollar y materializar la gobernanza en materia de gestión del territorio marino costero, en especial en aspectos como la erosión costera, la adaptación al cambio climático o por eventos extremos, la explotación minera, la pesca, la planificación espacial marina, la gestión costera, entre otras, que vigoricen la institucionalidad y den claridad de los roles que deben cumplir los diferentes actores que confluyen en la zona costera. De igual manera, se identifica una falta de arraigo y pertenencia de la población colombiana con el territorio marino-costero (CCO, 2018).

Finalmente, como debilidades por destacar, se identifica el último reporte general del Índice de Salud de los Océanos, el país obtuvo una calificación de 61/100,

que está por debajo del promedio mundial (70/100), lo cual ubica a Colombia en el puesto No. 198 de 210 zonas estudiadas. Una potencia media oceánica —a lo que aspira ser Colombia— debe estar mínimo por encima del promedio mundial (CCO, 2018). Esto refuerza la idea de que Colombia ha tenido un desarrollo tardío en referencia al fortalecimiento del poder marítimo (CCO, 2018).

Oportunidades

A Colombia se le presentan una serie de oportunidades muy interesantes en su entorno marítimo, que debe aprovechar si desea progresar no solo en dicho entorno, sino también como país. La conformación de una marina mercante —elemento del vector *comunicacional*— es determinante para el desarrollo de la economía nacional y le otorga al país la capacidad para influenciar la toma de decisiones dentro de la comunidad marítima internacional, no solo contribuye a reducir los costos de fletes, constituye una reserva estratégica de la marina de guerra del país (CCO, 2018) y una forma efectiva de captar divisas.

En cuanto a la industria de hidrocarburos costa afuera¹⁴ —vector *productivo*—, esta se ha desarrollado progresivamente en el país, y el espacio marítimo colombiano ofrece posibilidades concretas para la explotación de petróleo y gas. Esta alternativa de extracción está siendo impulsada desde el Gobierno nacional, debido a la necesidad de expandir las reservas de hidrocarburos (CCO, 2018). Ciudades como Cartagena o Barranquilla se perfilan como aquellas que asumirán la labor de garantizar las soluciones integrales para la industria *offshore* en el Caribe (CCO, 2018).

Otras oportunidades que se le presentan al país respecto al vector *productivo* de su entorno marítimo son el sector portuario y la industria naval, ya que se vienen desarrollando nuevos proyectos de infraestructura marítima y de modos complementarios (Quintero et al., 2018). Colombia se alista con siete nuevos proyectos para el Caribe y el Pacífico, y entre estos se destacan las inversiones para puertos de hidrocarburos, cargue y descargue, gráneles líquidos, muelle turístico internacional de cruceros, puertos gas licuado, entre otros, y en Urabá con la concesión portuaria para la movilización de gráneles limpios (CCO, 2018).

Como estrategia para potencializar la industria astillera en la actualidad, el Gobierno nacional estima invertir 4440 millones de dólares para desarrollar el

¹⁴ Para el desarrollo de la industria offshore, se requiere que en los centros urbanos se creen espacios adecuados para brindar el soporte logístico a todo tipo de actividades relacionadas con la industria, como muellaje de todo tipo de embarcaciones offshore, helipuertos, aprovisionamiento de combustible y agua, manejo de residuos sólidos y líquidos, así como también es imprescindible disponer de oficinas, bodegas y aduanas.

programa Plataforma Estratégica de Superficie (PES), con el cual se proyecta la construcción de un buque tipo fragata para el 2025. Se espera que este proyecto permita dinamizar múltiples sectores de la industria nacional e impulsar el desarrollo económico, la innovación, el emprendimiento, la transferencia tecnológica y la generación de conocimiento (CCO, 2018).

El turismo en zonas marino-costeras, como parte del vector *recreacional*, se presenta como una gran oportunidad para el progreso socioeconómico, no solo de Colombia sino para toda la región —litoral Pacífico americano—. Como lo señala Solís (2013): “Conviene hacer esfuerzos mancomunados entre gobiernos y privados para convertir a la región en un espacio de recalada para tan lucrativa actividad en lo económico y social” (p. 25).

En este mismo sentido, el territorio colombiano presenta todos los tipos de ecosistemas marinos y costeros característicos del trópico, como lo son las lagunas costeras, manglares, estuarios, praderas de pastos marinos, áreas corallinas, ambientes pelágicos, playas, litorales rocosos y fondos fangosos-arenosos (IDEAM, 2007). Esto constituye una oportunidad, toda vez que se puede fomentar el aprovechamiento sostenible de estos ecosistemas, tanto en el ámbito productivo como en el turístico.

En el posacuerdo, a Colombia se le presenta una gran oportunidad en términos turísticos, esta oportunidad consiste en que el país es percibido con menores índices de violencia, por lo que tanto empresarios del turismo como turistas extranjeros y nacionales, optan por desarrollar actividades turísticas en lugares antes vetados por la delincuencia, y problemas de orden público. (e.g. litoral Pacífico).

Otra oportunidad para el país en el entorno marítimo, esta vez en el vector de poder, se presenta por medio del *Plan de Desarrollo 2030* de la ARC, que prevé ampliar sus medios y capacidades para continuar cumpliendo misiones y roles en seguridad y defensa nacional, seguridad marítima, desarrollo tecnológico —a través de Cotecmar— y empleo sostenible de los recursos oceánicos y en cuanto a la conservación del medio ambiente (CCO, 2018) y la inclusión del océano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

Asimismo, se presenta la oportunidad, como lo afirmó Rivera-Páez en el 2017, de que la Dimar, bajo el amparo de la ARC, asuma el rol de autoridad de los espacios acuáticos y de la zona costera nacional, lo que incluiría ambos temas de manera integral, en razón a que, en las dos últimas décadas, el peso, tamaño y capacidad de la autoridad fluvial fue perdiendo protagonismo al interior del ministerio de transporte, hasta llegar a ser lo que es hoy. Una entidad con muy poca presencia en el territorio y sin capacidad real de gestión.

De igual manera, a Colombia se le presenta una oportunidad inmejorable, también en el marco del vector de *poder*: continuar su presencia activa en el “continente blanco”, fomentar la cooperación internacional con los Estados de la región, para así consolidarse como un actor referente en los asuntos antárticos.

Por último, haciendo referencia al vector *jurídico*, se presenta la oportunidad de desarrollar políticas de Estado a partir de las ya existentes, que incorporen nuevos y más eficientes instrumentos legislativos, que cobijen el desarrollo del transporte marítimo, en los cuales, tanto los aspectos jurídicos como contractuales se empleen entorno al transporte de mercancía (Quintero et al., 2018).

Fortalezas

Colombia poco a poco se ha despojado de la *mentalidad mediterránea*¹⁵ que lo caracterizaba años atrás, y ha empezado a posar sus ojos en los litorales, con ello se ha fortalecido en algunos elementos del entorno marítimo, pues busca consolidarse como una Potencia Media Oceánica.

Con respecto al índice de conectividad de carga marítima, aspecto del vector *comunicacional*, desde el año 2004, Colombia viene presentando un aumento considerado en la ampliación de su carga por conectividad marítima (CCO, 2018). Esto se evidencia en que el 97,7 % de la carga total arribada al país en el 2015 llegó por transporte marítimo, este porcentaje representa un total de 45,4 millones de toneladas, presentando un crecimiento del 4,7 % con respecto al año anterior (Quintero et al., 2018).

Una fortaleza referente a los vectores *productivo* y *jurídico* es que, en el año 2003 se elaboró el Plan Nacional de Bioprospección Continental y Marina, el cual ha buscado una gestión política sólida y un marco regulatorio nacional. Adicionalmente, este marco está hecho para la investigación en diversidad biológica, así como para la importación y exportación de sus muestras. (CCO, 2018). Esto permite la apertura, y consolidación de empresas que desarrollen bioprospección y también aquellas empresas que aprovechen esta investigación para obtener beneficio económico de esta (empresas farmacéuticas, de cosméticos, de alimentos, etc.)

¹⁵ Este término de mentalidad mediterránea fue acuñado por el CN (R) Román Bazarro, y hace referencia a la visión de proyectar las políticas de un Estado hacia el interior del mismo, y se denomina mediterráneo por ser el escenario de influencia de los Estados europeos mediterráneos, que ven a dicho mar como su mar interior. Esta expresión que denota cierta “miopía” en las políticas de un Estado es una paradoja, puesto que, son los Estados mediterráneos europeos (Grecia, Italia, Turquía y Chipre), los pioneros, promotores y propietarios del negocio naviero y de transporte marítimo en el mundo.

En el campo del turismo náutico –elemento del vector *recreacional*– el país ofrece infraestructura y actividades náuticas en el litoral Caribe y Pacífico. “Por ejemplo, existe una capacidad de amarre para 895 embarcaciones consolidadas a través de 22 instalaciones subdivididas en 10 marinas, 6 marinas secas y 6 marinas astillero varadero (MAV)” (CCO, 2018, p. 32).

Aunado a lo anterior, las ciudades costeras e insulares del país han desarrollado su potencial turístico por medio de la inclusión en el mercado de cruceros. Esto se expresa en que “algunas líneas de cruceros internacionales han seleccionado los puertos del Caribe colombiano dentro de sus recorridos, impactando favorablemente en el consumo y en el ingreso de divisas” (CCO, 2018, p. 32). La confianza en el país está manifestada en el incremento total de viajeros por cruceros, con un reporte para el 2015 de 192 cruceros y un total de 272.206 pasajeros (ProColombia, 2015).

En términos del vector de *poder*, es una fortaleza que en Colombia existan la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros (PNOEC) y el Documento CONPES 3990, puesto que estos se constituyen en la hoja de ruta principal para el desarrollo integral del entorno marino del país. En este sentido, Colombia también forma parte de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). La Comisión Permanente del Pacífico Sur es el organismo regional marítimo encargado de coordinar las políticas marítimas de sus Estados miembro: Colombia, Chile, Ecuador y Perú. Eso fortalece la gobernanza internacional en los asuntos marítimos, así como la cooperación entre sus miembros (Alfaro, 2010).

A lo anterior se añade que el país ha tenido una importante participación en el escenario internacional en lo referente a los temas del océano, a través de su participación en ejercicios para fortalecer capacidades navales (CCO, 2018). Al mismo tiempo, la Dimar contribuye activamente al fortalecimiento del poder marítimo del país. En este sentido, para el 2019, La Dirección General Marítima (DIMAR) reportaba 29 centros de formación y capacitación reconocidos, 3451 cursos dictados con más de 98.000 horas de clase impartidas y 30.256 personas capacitadas (DIMAR, 2020). Además, no hay que olvidar la gran experiencia de la autoridad marítima colombiana (cuerpo de guardacostas) en interdicción marítima.

Finalmente, con respecto al vector *jurídico*, el panorama para Colombia puede ser favorable si se tiene en cuenta la disponibilidad de legislación e instrumentos del Estado que regulan las operaciones de transporte marítimo (Quintero et al., 2018). Los principales documentos en esta materia son el documento Conpes 3547 del 2008, el cual estructura la Política Nacional Logística; la Ley 1450 del

2011 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 y plantea dentro de sus estrategias el desarrollo de Infraestructuras Logísticas Especializadas ILE; la Ley 1682 del 2013 de Proyectos de Infraestructura y de Transporte elaborada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Justicia y del Derecho, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Ministerio de Transporte, y por la cual se adoptan medidas y disposiciones, principios y políticas para la promoción de los proyectos de infraestructura de transporte (Quintero et al., 2018), en este caso específico para el transporte marítimo.

Como se puede observar, el diagnóstico del entorno marítimo —vectores oceanopolíticos— para Colombia es variado, ya que tiene tanto debilidades como oportunidades y fortalezas; sin embargo, se evidencia que las debilidades preponderan sobre las fortalezas, por lo que es necesario trabajar en el país, así como a través de cooperación internacional, con los aliados de la región, para convertir esas debilidades en oportunidades, y esas oportunidades en fortalezas.

Chile

El país austral, a diferencia de Colombia, presenta un diagnóstico de su entorno marítimo —vectores oceanopolíticos— un poco más inclinado hacia las fortalezas y oportunidades que hacia las debilidades. Esto en razón a que Chile se reconoce como un país marítimo, potencia regional y encaminada a ser potencia global, todo esto gracias a que el país siempre ha reconocido la importancia del océano en el desarrollo de las actividades humanas —tal es la importancia del océano para el país, que el almirante chileno Jorge Martínez Busch fue el formulador de la oceanopolítica.

Debilidades

Chile presenta falencias en el desarrollo de investigación marina —vectores *urbano* y *productivo*— que permita la explotación responsable de minerales en áreas marinas, esto al igual que ocurre con Colombia, por falta de recursos económicos para invertir en dicha actividad. Esto, a pesar de que Chile es uno de los abanderados en investigación científica —antártica— de la región.

Al igual que ocurre con Colombia, y con los demás países analizados en el presente estudio, el turismo marítimo está poco desarrollado en la costa andina de América, a pesar de sus extraordinarias bellezas naturales y atractivos históricos. Esto entre otras razones por falta de inversión en estas actividades. Inversión que

poco a poco ha aumentado, para fortalecer el turismo en zonas-marino costeras, pero que al día de hoy sigue siendo insuficiente.

En el país ocurre una interesante paradoja, susceptible de ser analizada en este apartado. Chile, a pesar de fundamentar parte de sus fortalezas como país en el entorno marítimo, tiene una gran falencia en cuanto se refiere a la conciencia marítima, que forma parte de los vectores *urbano* y *de poder*. Si bien las autoridades marítimas y los académicos en estas áreas del conocimiento tienen muy clara la importancia del océano y sus recursos para el desarrollo nacional, la población de base necesita aún desarrollar un mejor nivel de cultura marítima (Valderrama, 2015). Si bien es fundamental que las autoridades marítimas (públicas) faciliten el desarrollo del entorno marítimo, es el accionar de la población de base —particulares y privados— la que catapulta el desarrollo integral del entorno —no solo en términos de seguridad y defensa marítima—, y es esta gestión privada la que genera beneficios económicos para la totalidad del país, a través de actividades comerciales (transporte marítimo, puertos), turísticas (ecoturismo, turismo náutico, de cruceros etc.), industriales (industria naval), productivas (pesca, acuicultura, explotación offshore), entre otras.

Oportunidades

El país austral tiene muchas, gracias a haber empezado el desarrollo del entorno marítimo desde incluso su época colonial (Solís, 2013).

Una oportunidad que tiene el país, referente al vector *urbano* y *productivo*, es el desarrollo futuro de plataformas/centrales “undimotrices”, generadoras de energía eléctrica proveniente del mar —corrientes, mareas etc.— (Valderrama, 2015). Esto ayudaría a fortalecer la seguridad energética de las poblaciones costeras, abarataría el costo del servicio eléctrico al tener diferentes fuentes de donde extraerlo, y aportaría al cuidado del medio ambiente, puesto que no se utilizarían combustibles fósiles ni recursos no renovables para la obtención de energía eléctrica.

Un rol que paulatinamente vienen asumiendo los puertos chilenos —que aún no han consolidado—, es que para los años venideros estos estarán enmarcado por una incursión cada vez mayor en el negocio de la logística, bien sea por sus propios medios o a través de asociaciones estratégicas, acentuándose la labor de actuar como puntos de transferencia de la cadena intermodal de transporte. Esto a la vez de ser un reto, se presenta como una oportunidad para que Chile pueda consolidar sus puertos en términos de eficiencia logística, capacidad y competitividad. Esta oportunidad forma parte de los vectores *urbano* y *productivo*.

A Chile se le presenta la oportunidad y a la vez la necesidad de reforzar la participación en organismos marítimos afines, en temas de comercio y seguridad internacional. Esto como parte de la consolidación del vector de *poder* (Codina, 2003). En el ámbito regional, la intensificación de los lazos de entendimiento, de cooperación y de confianza mutua, con las armadas de Latinoamérica, especialmente con Argentina y Perú, realizados desde hace algunos años por la Armada de Chile, mediante intercambios académicos, visitas profesionales y ejercicios combinados en los ámbitos naval y marítimo, se visualizan como una alternativa válida para lograr las condiciones para ejercer un control marítimo cooperativo, tendiente a neutralizar las potenciales nuevas amenazas provenientes desde el mar (Codina, 2003). Con la iniciativa de integración regional Alianza Pacífico, se redimensiona la cooperación entre las armadas de la región, pues se presenta la oportunidad de realizar ejercicios combinados con más armadas (e.g. Colombia y México), sino que también se fortalecen los lazos, que permitirán combatir de manera más eficiente las amenazas que se ciernen sobre la región, provenientes del mar.

Fortalezas

Chile ha decidido construir su desarrollo económico y social en base al libre comercio mundial, logrando mediante un esfuerzo colectivo destacable, que su economía llegue a generar más del 50 % de su producto interno bruto, a partir del comercio internacional, con una participación mayoritaria de la vía marítima en el comercio exterior (Codina, 2003). En el 2012, Chile exportó por mar 53.908 millones de toneladas, con un valor de 72.391 millones de dólares. Las importaciones alcanzaron las 46.856 millones de toneladas, con un valor de 48.976 millones de dólares. El cabotaje movilizó 12.546 millones de toneladas (Solís, 2013). Esto quiere decir que Chile tiene una balanza comercial positiva en términos del comercio marítimo.

La Marina Mercante de Chile cuenta con 207 naves con 629.158 TRG y está tripulada por 775 oficiales y 1179 gentes de mar (Solís, 2013). Esto la constituye como el único país de los cuatro miembros de la AP que posee una marina mercante, un activo estratégico para el desarrollo del entorno marítimo de una nación.

Otra fortaleza enmarcada en los vectores *jurídico*, *urbano* y *productivo* es la Ley 19.542 de 1997 de "Modernización del sector portuario estatal" ha permitido la creación de empresas autónomas del Estado y la incorporación del sector privado en la administración de frentes de atraque, mediante un régimen de concesión por un plazo de 30 años (Codina, 2003).

En consecuencia de la ley, Chile ha generado crecimiento en términos de infraestructura para los puertos. (Codina, 2003), gracias a esto se destaca por su eficiencia en la operación de puertos tanto estatales como puertos con inversión privada. (Codina, 2003). Esto se traduce en que el costo logístico chileno en el 2012 fue del 18 %, el más bajo de los cuatro países miembro de la AP, y apenas el doble del costo que asume Singapur, el país con menos costo logístico en el mundo (Solís, 2013). Comparativamente, entre los cuatro países miembro de la AP, Chile presentó un mejor desempeño logístico, que dejó a México en la segunda posición (Mungía et al., 2017).

Con respecto a la acuicultura, actividad correspondiente al vector *productivo*, esta ha tenido un incremento significativo, sobre todo en lo referente al crecimiento experimentado por la salmonicultura. Durante los últimos diez años, esta actividad privada ha crecido el 600 %, llegando a exportar casi 353 mil toneladas, con un ingreso de casi mil millones de dólares, lo que posicionó a Chile como el segundo productor de salmones en el mundo (Codina, 2003).

El país austral es reconocido por ser una potencia pesquera tanto en acuicultura como en pesca de captura. El cultivo más importante es, sin duda, el salmónido, no obstante que los mitílidos (choros y choritos), pectínidos (ostiones y abalones), ostreidos y algas (pelillo y luga luga) tienen un grado de producción en crecimiento. Esto, gracias a que existen instalaciones marinas que se utilizan en las denominadas concesiones de acuicultura (Valderrama, 2015).

A lo anterior se añade que Chile dispone de una flota de 199 pesqueros de alta mar, mayores de 50 TRG, además de 65.164 embarcaciones menores de 50 TRG dedicadas a la pesca artesanal. Para 2010 se exportaron casi 600 mil toneladas de productos acuícolas de diferentes tipos, con un reintegro de sobre los dos mil millones de dólares. En el 2011 se desembarcaron 3.983.219 toneladas de productos del mar y se cosecharon 828.081 toneladas desde las granjas marinas. De las capturas y cosechas se exportaron 1.103.296 toneladas con un valor de 3798 millones de dólares (Solís, 2013). Para proteger la actividad pesquera la autoridad marítima, mantiene un vínculo permanente con el sector pesquero, ya que, a través de sus capitanías de puerto, controla sus embarcaciones y la idoneidad y capacidad para realizar sus labores.

Una fortaleza más de Chile, referente al vector *jurídico*, es la existencia de una Ley de Navegación, con la que se pretende lograr que este modo de transporte sea seguro para las personas y el medio ambiente (Valderrama, 2015). La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), en su afán de

incentivar los deportes náuticos, emitió un Reglamento General orientado a sistematizar y dar seguridad a sus actividades (Solís, 2013). La dirección incluyó en los registros de las capitanías de puerto a los yates de alta mar, bahía y costeros, catamaranes, botes a motor y remo para pesca y lanchas deportivas. Por último, los deportistas náuticos se encuentran integrados a la Lista de Personal Marítimo Portuario Nacional (Solís, 2013).

En términos de proyección de poder y activa participación en los asuntos marítimos internacionales, el país goza de un reconocimiento nacional e internacional como país marítimo, gracias a que ha dado grandes pasos en torno a los intereses marítimos (Valderrama, 2015). Para demostrar su compromiso con los océanos, Chile participa seriamente en los dominios jurídicos e internacionales marítimos, aportando su impronta marítima (Valderrama, 2015). Asimismo, forma parte de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y tiene una activa participación allí. Además, es miembro consultivo del Tratado Antártico y de todas las organizaciones del Sistema del Tratado Antártico. Con ello busca afirmarse en ese territorio con gran importancia estratégica para cualquier Estado, y consolidarse como uno de los Estados con mayor presencia activa allí.

Al respecto de la gobernanza marítima, esta es sin duda de la más consolidada de los cuatro países analizados. Chile cuenta con 16 gobernaciones marítimas, 61 capitanías de puerto y 266 alcaldías de mar, todas dotadas de medios de superficie, aeronavales y distribuidos a lo largo del litoral y territorio oceánico insular y, por consiguiente, operativamente dependientes de la respectiva comandancia en jefe de la zona naval, según sea el área jurisdiccional en que se encuentran ubicadas, de acuerdo con la distribución geográfica naval (Codina, 2003).

En el ámbito global de la seguridad marítima internacional —vector de *poder*—, Chile, como potencia marítima regional, ha adquirido compromisos internacionales que están asociados a la gestión y protección seguridad marítima internacional. Por esta razón, anualmente, la Armada de Chile participa en diferentes ejercicios combinados con Armadas amigas, para estar en condiciones de realizar operaciones de protección de los intereses marítimos comunes (Codina, 2003).

Chile es el país con más fortalezas en el entorno marítimo, entre los cuatro miembros de la AP, porque ha considerado desde siempre al océano como parte de las actividades humanas de su población, y como fuente de poder y desarrollo, es por esto, que es fundamental que los otros Estados consideren la experiencia chilena en el océano, para fundamentar su propio desarrollo socioeconómico a través del mar y sus recursos. En este mismo sentido es importante que se

generen sinergias con el entorno marítimo chileno para adoptar las buenas prácticas, que lo han llevado a ser una potencia marítima regional.

México

En los últimos años, el país ha repuntado en lo referente a los asuntos del entorno marítimo. Si bien persisten rezagos, se han venido generando iniciativas tanto legales como políticas para consolidar el entorno marítimo, para que de esta forma México aproveche al máximo las bondades y los recursos marítimos, y se consolide a mediano plazo como una potencia marítima internacional.

Debilidades

México tiene una gran debilidad referente al vector productivo, expresado en la casi inexistente industria naval, y los puertos que no se han adecuado a las necesidades del comercio marítimo internacional de la actualidad, quedando estos ineficientes en su función primordial que es la recepción y envío de productos vía marítima (Comisión de Especialidad Naval, 2013). En este sentido, el país aún no cuenta con la suficiente interconexión y utilización de los demás tipos de transporte, lo que debilita de forma amplia la cadena logística, incrementando los costos de utilización de los mismos (Munguía et al., 2018). Sin embargo, esta situación ha cambiado paulatinamente en los últimos años, gracias a los esfuerzos de las autoridades marítimas y portuarias, que han desarrollado capacidades de infraestructura portuaria para mejorar la cadena logística.

Respecto al vector *comunicacional*, México carece de una flota mercante propia. En consecuencia, se han estado pagando fletes a buques de banderas extranjeras a un promedio anual de 15,000 millones de dólares (Comisión de Especialidad Naval, 2013), y se detecta una fuerte deficiencia en cuanto a la calidad de los servicios portuarios (revisión de trámites, inspección de mercancía, tiempos, etc.) y la calidad en términos generales de las actividades relacionadas con este tipo de transporte (Munguía et al, 2017).

Asimismo, en el 2016 solo se destinó el 1,5 % de las exportaciones mexicanas a la Alianza Pacífico (Zanela, 2017). Situación que refuerza la debilidad mexicana en el vector *comunicacional* y en términos de cooperación para con el bloque regional. Aunado a lo anterior, en México solo el 35 % del comercio exterior moviliza por mar, ya que el restante 65 % se moviliza vía terrestre hacia los Estados Unidos. Asimismo, la fuga por fletes marítimos se estima en unos 15 mil millones de dólares porque no hay buques mexicanos en el tráfico de altura (Comisión de Especialidad Naval, 2013).

Otra debilidad que impacta en todos los vectores oceanopolíticos se expresa en que por más de 30 años se ha dado un preocupante retroceso en las cinco principales industrias del sector marítimo comercial: la industria naval, la marina mercante, la pesca, el turismo náutico y el transporte marítimo (Comisión de Especialidad Naval, 2013). Esta situación se da, entre otras razones, porque se presenta una clara dispersión de las industrias del sector marítimo en varias secretarías de Estado (Comisión de Especialidad Naval, 2013).

En este mismo sentido, otra situación que impacta negativamente al vector productivo es que los ingenieros mexicanos, técnicos y mano de obra especializada se encuentran dispersos en el exterior colaborando en algunas industrias como la marina mercante, industria naval y pesca de forma aislada (Comisión de Especialidad Naval, 2013).

Con respecto al vector *productivo*, otra debilidad es que la flota pesquera es obsoleta y se requiere de mucha vigilancia para el control de vedas (Comisión de Especialidad Naval, 2013), para evitar la sobreexplotación del recurso.

Otra debilidad —referente esta vez al vector *recreacional*— es la falta de relevancia del turismo náutico, dentro de la dependencia estatal a la que pertenece —Secretaría de Turismo—. Esto contrasta con la gran oportunidad que tiene el país para consolidar este tipo de turismo en territorios de alta afluencia turística como la Riviera Maya, en el Atlántico, y Acapulco, en el Pacífico. Sin embargo, la debilidad más grande que tiene México en su entorno marítimo, y que impacta en todos los vectores oceanopolíticos, es la falta de una política de Estado para el sector marítimo que repercuta en la no existencia de una política pública de ordenamiento territorial de las zonas marino-costeras (Comisión de Especialidad Naval, 2013), lo que ha producido irregularidades, desorden y tensiones entre las actividades humanas y el medio ambiente.

Oportunidades

Con el desarrollo integral sostenible del sector marítimo, previsto para el sector marítimo mexicano en los próximos años, se generaría una menor dependencia de flotas extranjeras en transporte de productos estratégicos y perecederos, y se fomentaría una mayor autonomía nacional. Asimismo, se incrementaría el volumen de exportaciones vía marítima (Comisión de Especialidad Naval, 2013). Esto, a través de la creación de una marina mercante —vector *comunicacional*.

Asimismo, México, con sus doce acuerdos comerciales con más de 45 países, es el Estado más abierto a la inversión extranjera en América Latina (Gamboa

Rosas, 2017), coyuntura que genera una gran oportunidad para potenciar la conectividad y comunicación en términos comerciales.

Con relación al vector *urbano*, a través del desarrollo sostenible integral del sector marítimo, se presenta la oportunidad de implementar e impulsar la industria pesada en el sector (Comisión de Especialidad Naval, 2013), aunado a esto, es importante mencionar que Bélgica busca invertir en el sector marítimo-portuario mexicano, y ya se están realizando gestiones para ello. Gracias al desarrollo integral sostenible del sector marítimo, se promueve la diversificación de actividades económicas, industriales y comerciales, generando así desarrollo económico de las regiones marino-costeras (Comisión de Especialidad Naval, 2013).

En este mismo sentido, se presenta una gran oportunidad, ya que se pueden generar de 380,000 empleos directos/año y 1.052.000 indirectos/año (Comisión de Especialidad Naval, 2013). Esto genera un impacto positivo en todo el entorno marítimo mexicano, y por supuesto involucra todos los vectores analizados. En este sentido, se prevé un incremento del PIB nacional en un promedio del 8 % (Comisión de Especialidad Naval, 2013). Aunado a lo anterior, la creación de empleos al desarrollar las industrias marítimas propiciaría la desconcentración poblacional hacia las costas, y se garantizaría alimentación suficiente para nuevas generaciones y salud, esto por medicina oceánica —vector *urbano*— (Comisión de Especialidad Naval, 2013).

De la misma forma, se presenta la oportunidad para que México desarrolle una política de Estado para el sector marítimo, que responde al vector de poder, con el objetivo de resolver un sinnúmero de irregularidades propiciadas hasta ahora por la ausencia de una política pública de ordenamiento del sector marítimo (Comisión de Especialidad Naval, 2013) y, por supuesto, proporcionar una hoja de ruta clara para el desarrollo del entorno marítimo mexicano. A esto se añade que con una política pública del sector, se promovería una cultura y conciencia marítima sólida.

Finalmente, sobre la base y reconocimiento de cada realidad nacional, Directemar —la autoridad marítima de Chile— está dispuesta a compartir sus experiencias, ya sea por medio del programa de cooperación de la OMI, la ROGRAM, o en forma bilateral (Valderrama, 2017).

Fortalezas

La Secretaría de Marina de México reconoce el sector marítimo mexicano como uno de los más desarrollados del mundo. Si bien México solo moviliza entre el 30 y el 35 % de su mercancía por vía marítima, ha logrado sobresalir competitivamente

frente a Perú y Colombia (Munguía et al., 2018), situación que potencia al país en términos del vector *comunicacional*. En este mismo sentido, México es, después de Chile, el país con mejor desempeño logístico entre los cuatro miembros de la AP (Munguía et al., 2018).

Asimismo, se denotó que el tiempo promedio para exportar en horas para los países miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) es de 15 horas, siendo México el más competitivo de los cuatro países analizados en ese rubro con 20 horas. A su vez, también es el país más competitivo en el cumplimiento documental de exportación con ocho horas en promedio (Munguía et al., 2018).

Sobre el vector *productivo*, el Plan Nacional de Infraestructura es el más ambicioso de las últimas décadas. Espera llegar a una inversión pública de más de 66 mil MDP, de los cuales el 80 % corresponde al sector privado, nacional e internacional, lo que refrenda la confianza que hay hacia México (Gamboa Rosas, 2017).

Se han efectuado la modernización de los astilleros, entonces paraestatales, de Veracruz y el de Mazatlán, permitieron la construcción de buques de mayor tonelaje (Comisión de Especialidad Naval, 2013). También se han iniciado cinco nuevos puertos y terminado cuatro de ellos, Matamoros, Tuxpan, Seybaplaya y Ciudad del Carmen. En proceso, está el largamente postergado —por más de 20 años— nuevo puerto de Veracruz, puerto insignia de México y cuna de la mexicanidad que, con un esquema novedoso de financiamiento privado, avanza en tiempo con las 400 hectáreas de zona de actividades logísticas (ZAL) concluidas. De igual forma, ya se encuentra terminado el Centro de Atención Logística al Transporte (CALT), con área de estacionamiento para 650 unidades, el libramiento ferroviario de casi 20 kilómetros a doble vía —faltan solo 3,5 km— con la terminación de la esollera más larga de América Latina —4,3 kilómetros—, el dragado del nuevo canal de navegación y la nueva dársena de ciaboga; el relleno y la licitación pública de cuatro nuevas terminales de fluidos, contenedores, granel agrícola, de minerales y multipropósitos (Gamboa Rosas, 2017).

Con relación al vector recreacional, en el país, el número de amarres para el turismo náutico, en el litoral Pacífico, aumenta anualmente el 10 % (CCO, 2018), debido a la gran afluencia de turistas que recibe México en este litoral —Acapulco como destino principal.

Respecto del vector de poder en México, la autoridad marítima nacional, ejercida por la Secretaría de Marina (SEMAR), representa un beneficio tanto para el Estado mexicano como para la comunidad internacional, ya que permite garantizar

un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, procurando la protección del medio ambiente marino y manteniendo los mares limpios (Sainz Zamorano, 2017).

Es evidente cómo, si bien persisten algunas debilidades en términos de conectividad e infraestructura, México busca potenciar su entorno marítimo a través de la competitividad, el libre comercio, y la mejora de su infraestructura marítima, para estar a la altura de los países más desarrollados en el mundo, en términos de asuntos marítimos.

Perú

Si bien Perú es un país marítimo, situado geoestratégicamente en el centro de Sudamérica —en la cuenca del océano Pacífico, donde están las economías de mayor crecimiento—, y como miembro del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), necesita generar una visión marítima nueva e integral (Alfaro, 2010) Ya que, aunque exista una conciencia marítima sobre la importancia de mar de Grau,¹⁶ y sea una potencia pesquera, necesita trabajar en ciertas debilidades y aprovechar oportunidades para, en un mediano plazo, ser una potencia marítima integral.

Debilidades

En términos de los vectores *jurídico* y *comunicacional*, la exportación de servicios se ve limitada por la carencia de una ley integral que tenga en cuenta a la marina mercante nacional privada y a la industria naval (Alfaro, 2010). Asimismo, se presentan varias situaciones que estancan el progreso del vector comunicacional peruano, como la capacitación técnica deficiente del personal, que incrementa los costos y disminuye la competitividad del sector, así como la gestión deficiente de la administración pública. Finalmente, persiste el nivel deficitario de la infraestructura portuaria (Doig Camino, 2013), debilidad estructural sobre la cual es necesario trabajar para impulsar el progreso en el vector comunicacional.

Con relación al vector *productivo*, Perú no cuenta con la flota necesaria de pesca oceánica que le permita pescar toda la variedad de especies y competir con los buques factoría extranjeros que actualmente gozan de licencia del Estado para pescar en aguas peruanas (Alfaro, 2010). A esto se añade que, en relación con los desarrollos acuícolas, se observan muchos esfuerzos aislados, dispersos y hasta

¹⁶ El *Mar de Grau* es el nombre oficial que Perú utiliza para referirse a su dominio marítimo en el océano Pacífico, es decir, sus espacios marítimos soberanos. Su nombre hace evocar a Miguel Grau, máximo héroe peruano de la guerra del Pacífico.

repetitivos por parte de organismos del Estado, universidades y empresas, lo que dificulta el progreso en esta área y provoca que la acuicultura en el Perú esté muy lejos de alcanzar el porcentaje global (Alfaro, 2010). Esto se hace evidente en la siguiente estadística: se cosecharon 40,000 t en el 2008, mientras que el volumen global corresponde a 51.700.000 t. (Alfaro, 2010), valores muy pobres teniendo en cuenta que Perú es considerada una potencia pesquera.

Al mismo tiempo, la explotación indiscriminada de especies que viven en ecosistemas frágiles atentan contra la comunidad y el consumo humano (Álvarez et al., 2014), debido a la falta de cumplimiento a la normativa vigente que respecta a la actividad pesquera; la falta de políticas para el fortalecimiento de capacidades a los pescadores artesanales, el desconocimiento de la disponibilidad real de algunos recursos hidrobiológicos en la pesca artesanal, la falta de capacidades técnicas en el desarrollo tanto de la pesca como otros procesos marítimos productivos (Doig, 2013) y el alto grado de informalidad de la pesca artesanal (Álvarez et al., 2014). Debido a las razones mencionadas, Perú presenta una incapacidad para explotar importantes cantidades de recursos marítimos (Doig, 2013).

Por otro lado, pero también en relación con los vectores *productivo y urbano*, y al igual que ocurre con México y Colombia; se detecta una fuerte deficiencia en cuanto a la calidad de los servicios portuarios (revisión de trámites, inspección de mercancía, tiempos, etc.) y la calidad en términos generales de las actividades relacionadas con este tipo de transporte (Munguía et al., 2018).

Finalmente, en términos de los vectores *jurídicos y de poder*, la legislación sobre políticas públicas marítimas es dispersa, la ejecución de las políticas es ineficiente, y existe una alta concentración de medios y recursos para la defensa y seguridad de los espacios marítimos soberanos (Doig, 2013).

Oportunidades

La nueva Ley del Cabotaje -vector *jurídico y comunicacional*-, cuya aprobación impulsa el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), permitiría que unas 20 millones de toneladas de carga se transporten vía marítima, indicó el director general de Transporte Acuático, de dicho sector, Juan Carlos Paz (Portal Portuario, 2018).

De igual manera, la Ley de Marina Mercante debe estar relacionada con la industria naval en un solo bloque. Esta combinación en la promoción se debe convertir en un instrumento fundamental de la comercialización internacional (Alfaro, 2010), en razón a que la industria naval ha mantenido una íntima relación con la

marina mercante nacional, la Marina de Guerra, la investigación científica y la pesquería. Esto, respaldado por los barcos construidos por la industria naval peruana para dichas actividades en décadas pasadas (Alfaro, 2010).

En este mismo sentido, a Perú se le presenta una gran oportunidad representada en el crecimiento del mercado en la cuenca del Pacífico, el crecimiento en la demanda mundial de servicios logísticos, y la riqueza de recursos naturales marítimos para exportar a través del comercio marítimo (Doig, 2013).

Referente al vector *urbano y productivo*, es importante resaltar la gran oportunidad que representa que empresas internacionales han dado a conocer cierto interés para desarrollar la construcción naval en el Perú, lo que facilitaría el despegue de la industria naval (Alfaro, 2010). Asimismo, Perú cuenta con importantes yacimientos de hierro y de gas natural, recursos que son elementos básicos para el desarrollo industrial naval (Alfaro, 2010).

Al respecto, Perú se ha propuesto crear PRODUCE, el Centro de Estructuración Productiva para que el Estado promueva los factores de integración empresarial con la finalidad de mejorar los niveles de cooperación, por medio de la institucionalidad o capital institucional, y de competitividad sistémica (Alfaro, 2010). De esta manera, en razón a los avances en términos de industria naval y desarrollo pesquero principalmente, a Perú se le presenta la oportunidad de consolidar la gobernabilidad, y gobernanza marítima —vector de *poder*— (Alfaro, 2010), así como la oportunidad derivada de la alta demanda de control estratégico marítimo (Doig, 2013), a cargo de la autoridad marítima peruana. Esta situación permitirá consolidar y fortalecer el poder marítimo peruano.

Finalmente, no hay que olvidar el contexto favorable global que se traduce en el incremento en la demanda de recursos marinos, alta demanda de conocimientos tradicionales —pesca artesanal— y alta demanda mundial de recursos genéticos y biológicos (Doig, 2018), todos estos recursos presentes en las zonas marino-costeras peruanas.

Fortalezas

Según indicadores del último censo nacional de población (2017) del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2018), en la costa vive el 58 % de la población peruana. La sierra es habitada por el 28,2 % de la población total de Perú, y la selva por el 13,9 %. De acuerdo con las definiciones de algunos especialistas, un país es considerado marítimo cuando más del 50 % de la población se ubica a menos de 50 km de la costa (Alfaro, 2010). Esta situación se reconoce como una

fortaleza, pues permite al Estado volcar toda su atención en el desarrollo económico y social de estas zonas para satisfacer la necesidad de bienestar social y progreso económico de su población.

En relación con el vector *comunicacional*, Perú posee condiciones estratégicas que favorecen el desarrollo competitivo de servicios logísticos. Asimismo, se presentan ventajas competitivas en el mercado de servicios, gracias a la posición estratégica para concentrar carga marítima (Doig, 2013).

Respecto al vector *productivo*, en el Perú se desembarcaron 7.400.000 t, producto de la pesca de captura, esto corresponde al rededor del 8 % de pesca de captura en el mundo (Alfaro, 2010). Esto es un reflejo de la fortaleza y condición de Perú en el vector productivo, referente a la pesca de captura. Al mismo tiempo, Perú es primer productor y exportador mundial de harina de pescado y, por si fuera poco, la actividad pesquera artesanal de carácter ancestral en este país es generadora de empleo y seguridad alimentaria (Álvarez et al., 2014).

Lo anterior es posible porque las cuencas pesqueras marinas del Perú se encuentran en buen estado de conservación en comparación con otras. Y porque existen instituciones que fomentan la investigación, capacitación y tecnificación en las comunidades dedicadas a la actividad pesquera (Álvarez et al., 2014).

Otra fortaleza que se puede identificar en Perú, referente al vector *productivo* y *urbano*, es que se viene actualizando el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), y con tal finalidad, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) ha contratado a la Fundación Valenciaport para participar, junto con los técnicos peruanos, en tal tarea (Alfaro, 2010). En referencia al vector urbano, es fundamental resaltar la gran diversidad cultural en el ámbito marítimo (Doig, 2013).

Con respecto a los vectores *jurídico* y *de poder*, las políticas públicas, a pesar de su bajo nivel de cumplimiento, están sustentadas en el sistema jurídico nacional. También, el Perú, a través de su autoridad marítima, posee gran experiencia y capacidad estratégica de información y vigilancia (Doig, 2013). Asimismo, Perú forma parte de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). Dicha Comisión es el organismo regional marítimo encargado de coordinar las políticas marítimas de sus Estados miembro: Colombia, Chile, Ecuador y Perú. (Alfaro, 2010). En este sentido, Perú es un Estado a la vanguardia en asuntos antárticos en la región, como miembro Consultivo del Tratado Antártico y activo participante del Sistema Tratado Antártico. Además, en el 2018 constituyó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), cuya función es hacer seguimiento y fiscalizar las políticas sectoriales, regionales y locales, además de emitir

informes técnicos, a fin de proponer una política nacional marítima (Presidencia del Consejo de Ministros, 2018).

Como se pudo apreciar en el apartado anterior, Perú, paradójicamente, posee debilidades en el sector donde también es más fuerte, la pesca; esto lleva a pensar que este país ha fundamentado el desarrollo de su entorno marítimo en la pesca. Asimismo, se pudo constatar cómo se le presentan oportunidades para el desarrollo de la industria naval y portuaria a partir del desarrollo de capacidades tecnológicas. Todo esto apalancado en la conciencia sobre la importancia del mar de Grau, como medio para consolidar a Perú, a mediano plazo como potencia marítima regional.

Las amenazas compartidas

Debido a que las amenazas constituyen la evolución de los riesgos, y estas provienen del entorno externo —internacional—, la mayoría de las amenazas afectan a los cuatro países miembro de la AP, por lo que este apartado recopilará las amenazas para todos.

Con respecto al vector *comunicacional*, se presenta una amenaza evidente en el transporte marítimo porque existe un mercado oligopolio en el transporte marítimo de contenedores, pues diez grandes navieras controlan el 70 % del transporte marítimo de contenedores (Zapata, 2017), de la siguiente forma: Maersk (15 %), Mediterranean Shipping Company (13 %), CMA CGM (9 %), China Ocean Shipping (Group) Company (8 %), Hapag-Lloyd (5 %), Evergreen (5 %), Hamburg Sud (3 %), Hanjing Shipping (3 %), Orient Overseas Container Line (3 %), Neptune Orient Lines-American President Lines (3 %) (UNCTAD, 2016). Esto supone una amenaza en términos de conectividad para los países miembro de la AP, pues dependen de las condiciones arbitrarias que impongan estas navieras —en términos de costo de fletes— para transportar los productos globalmente, lo que afecta su competitividad internacional, por eso es necesario que los Estados miembro de la AP constituyan sus propias navieras, para que no dependan —al menos en su totalidad— de las grandes navieras y sus condiciones, sin embargo esto no disminuiría la amenaza del alto nivel de competitividad del comercio internacional al que estarían sujetas las navieras nacionales.

Otra amenaza que afecta por igual a todos los Estados miembro de la AP, y que repercute en los vectores *urbano* y *productivo*, es el cambio climático, específicamente expresado en los fenómenos de El Niño y de La Niña, que afectan las actividades productivas del sector marítimo (en especial la pesca), y las actividades

cotidianas de la población que habita en zonas costeras a través de desastres naturales y sequías severas. Aunado a esto existe mucha competencia en la exploración y explotación de recursos marinos (Doig, 2013), lo que lleva a la sobreexplotación del recurso y genera conflictos sobre los derechos de explotación de estos.

Otra amenaza, referente al vector *urbano y productivo*, que afecta a los países de la AP —que no han desarrollado ni consolidado la industria pesada marítima— es la concentración de la industria marítima de alta tecnología en países marítimos de Asia, Europa y Norteamérica, lo que ocasiona altos costos en la adquisición de bienes y servicios del sector (Solís, 2013).

Una amenaza aún no mencionada, que afecta gravemente la salud de los océanos e impacta los vectores oceanopolíticos urbano, productivo, recreacional, jurídico y de poder, es la contaminación procedente de los buques y demás actividades económicas y humanas desarrolladas en el mar (Alfaro, 2010). Actividades como la pesca ilegal indiscriminada, los derrames de petróleo de buques y plataformas *offshore*, el turismo en las zonas marino-costeras —que produce desechos que llegan a las playas y los océanos—, entre otras actividades que afectan el medio ambiente y los ecosistemas marino-costeros.

Asimismo, se identifica una amenaza que involucra a dos de los países miembro de la AP. E, esta amenaza hace referencia a la controversia de delimitación marítima entre Chile y Perú. Situación que pone en riesgo cualquier iniciativa de cooperación en asuntos marítimos entre ellos, pero al mismo tiempo es posible que pueda repercutir de forma negativa en la cohesión y las decisiones del bloque regional en cuestión sobre temas marítimos.

En el mismo sentido del párrafo anterior, y haciendo referencia al vector *jurídico*, solo Chile y México firmaron y ratificaron Convemar, Colombia lo firmó, pero no lo ratificó, mientras que Perú no lo firmó. Esto ocasiona un ambiente de inseguridad jurídica a la hora de realizar cualquier actividad de cooperación en términos marítimos entre los miembros de la Alianza, puesto que no todos “juegan” con las mismas reglas.

Las amenazas que tal vez son más latentes para los países en mención, porque afectan la seguridad y defensa integral de las zonas marino-costeras, y a los países en general, e impactan todos los vectores, son las nuevas e insospechadas amenazas asimétricas que socaban los intereses marítimos de las naciones. Tales amenazas son el terrorismo internacional, la violación de la soberanía marítima por parte de otros Estados, la piratería, la pesca ilegal en territorio marítimo soberano, el narcotráfico, el transporte ilegal de migrantes vía marítima, el

transporte de armas ilegales y contrabando vía marítima, lavado de activos con empresas del sector marítimo como fachada, las ciberamenazas, materializadas en ciberataques a sistemas de puertos y buques (Fagan, 2017), además de la alta oferta de tecnología en sensores y armas, que pueden ser utilizados para violar la soberanía marítima, a esto se añade, la alta influencia cultural homogeneizadora (Doig, 2013), principalmente ejercida desde los países de Asia-Pacífico, entre otras amenazas. Todas estas, amenazas producto de la globalización y las nuevas dinámicas del crimen transnacional organizado.

Oportunidades de cooperación: propuestas

Ahora bien, después de identificadas las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas para cada país en su entorno marítimo, se proponen una serie de oportunidades de cooperación, para que se fortalezca el entorno marítimo de cada uno de los miembros de la Alianza Pacífico, así como la integración en este bloque regional.

En primer lugar, para fortalecer el vector comunicacional, la competitividad del transporte marítimo, de los productos de exportación, además para garantizar el retorno de divisas, es fundamental que se estructure un macro proyecto para la creación de una marina mercante, con bandera de la Alianza Pacífico —en un principio de cabotaje— para que transporte inicialmente los productos y bienes que se comercian entre los cuatro países miembro,¹⁷ así disminuirá el costo de transporte, y los productos que se transen dentro de la Alianza serán más competitivos, generándole mayores beneficios a los fabricantes de dichos productos. Esto supone una gran oportunidad para potenciar e incrementar las capacidades de la industria naval de los países miembros de la Alianza Pacífico, pues la idea es que los buques de la marina mercante en mención, sean fabricados en sus astilleros —parte de los clústers industriales—, para así generar empleo y promover la ciencia, tecnología e innovación en la industria marítima, lo que traería ingentes beneficios tanto a los países como a los pobladores de las zonas marino costeras, puesto que esta actividad con gran valor agregado, genera altos ingresos y es altamente valorada en el mercado internacional, pero al mismo tiempo, empleos bien remunerados, que se traducen en bienestar social para los trabajadores capacitadas en estas áreas.

Para materializar la propuesta de la marina mercante sería interesante que Chile, el único de los cuatro países con una marina mercante, liderara el proyecto,

¹⁷ Y entre los demás países, conforme vayan creciendo los miembros de la Alianza del Pacífico.

pues es quien tiene la capacidad instalada para iniciar la estructuración del proyecto, con el apoyo de los otros cuatro Estados; en cuanto al proyecto derivado de la marina mercante —el fortalecimiento de la industria naval— se pueden aprovechar las capacidades de los astilleros estatales para construir los buques necesarios, no solo para la marina mercante, sino para las cuatro armadas. En este sentido, pensar en la expansión del proyecto PES a un proyecto regional donde las cuatro armadas se vean beneficiadas podría ser interesante. Como antecedentes, está el proyecto de cooperación militar para el diseño y construcción de un buque patrullero para la amazonía que incluye a Brasil, Colombia y Perú.

Para lograr esto, es primordial, promover el entorno marítimo, como un sector en el que se puede desarrollar un proyecto de vida atractivo para las nuevas generaciones, capacitar a las personas de mar en alta tecnología e impulsar la innovación en el sector, esto a través de instituciones educativas paralelas a las armadas y las marinas, que reconozcan en el entorno marítimo un sector estratégico para el progreso nacional y la consecución de los intereses nacionales. En ese sentido, es imperativo trasladar parte de los aprendizajes de países como Chile y Perú a las regiones apartadas y de posible desarrollo sostenible del Pacífico mexicano y colombiano.

En segundo lugar, es fundamental generar sinergias entre los Estados en mención para impulsar las ciencias marinas a través de institutos científicos cuadrilaterales, donde científicos de todo el mundo capaciten en ciencias marinas al personal civil y militar de los cuatro países, se transfiera el conocimiento (*know how*) y este pueda ser aprovechado y materializado en actividades económicas concretas como la bioprospección, utilizada para la industria médica, cosmética y alimentaria; el mejoramiento en las prácticas de captura, cultivo y procesamiento del recurso pesquero a gran escala, pasando de ser una actividad informal de subsistencia, a una actividad industrial, formal, con altos niveles de responsabilidad social, ecológica y rentabilidad. El desarrollo de plataformas satelitales de observación compartidas, el desarrollo de expediciones científicas de exploración en el Pacífico americano; el desarrollo de capacidades computacionales y la integración de datos son pasos subsiguientes de gran alcance y profundidad.

Esta propuesta puede ser concretada por medio de la creación de un fondo para la construcción de los institutos científicos en mención, liderado por cada país según su fortaleza, por ejemplo: Chile, en fuentes alternativas de generación de energía, bioprospección marina de la Antártida y acuicultura; Perú, en pesca de captura; Colombia, aportando todos los conocimientos obtenidos de las

expediciones antárticas, en la reserva biosfera *seaflower*, en el Pacífico y todas las investigaciones realizadas por el Inveemar y el CIOH en temas marítimos y de biodiversidad.

En tercer lugar, es esencial para fortalecer la integración del bloque en el entorno marítimo, generar sinergias desde las regiones por medio de la paradiplomacia¹⁸ en los sectores productivos, por ejemplo, el portuario, ya que este es quien determina gran parte de la competitividad internacional de un país. Aprovechando los altos niveles de desempeño logístico portuario de Chile y México, es fundamental que estos compartan sus experiencias exitosas tanto en términos de legislación, logísticos e infraestructura, para lograr nivelar la competitividad de los puertos de la Alianza del Pacífico, a pesar de que el sector portuario tenga una naturaleza competitiva en lugar de cooperativa.

Al igual que ocurre con el sector portuario, cuya naturaleza es competitiva, el sector productivo —pesca, industria extractiva *offshore*, el turístico, e incluso la industria naval—, dependen de los recursos naturales de cada país, por lo que hablar de integración profunda a través de cooperación no sería tan acertado, sin embargo es fundamental que los Estados de la Alianza creen sinergias para incrementar sus capacidades en estas actividades productivas, de esta forma, mientras se fortalece el sector marítimo productivo, se afianza la integración del bloque regional.

Otra oportunidad de cooperación entre los miembros de la Alianza es la que se entabla alrededor de los asuntos antárticos. Gracias a que Chile y Perú son Estados con activa presencia en esta área, además de ser miembros consultivos del Tratado Antártico, y tener un especial interés sobre el continente blanco —en especial Chile, que tiene reivindicaciones territoriales sobre este—. De esta forma, Colombia y, en especial, México deben aprovechar la oportunidad de tener aliados estratégicos en esta área como lo son Chile y Perú, para acercarse a este territorio y tener una participación activa y altruista allí, para pronto poder ser miembros consultivos del Tratado Antártico, decidir sobre este territorio y aprovechar de las enormes bondades en el campo científico y económico (bioprospección) que supone este territorio estratégico.

Para afianzar y garantizar una integración duradera de los miembros de la AP en el entorno marítimo, debe existir una estrecha cooperación entre las autoridades

¹⁸ La *paradiplomacia* es un acto mediante el cual se ejercen relaciones internacionales por parte de los Gobiernos no centrales como lo son los Estados federales, provincias, regiones, cantones etc...Para con los actores internacionales como lo son las organizaciones internacionales, empresas privadas, Estados-Nación y muchos otros más. Con el fin de no solo incrementar la participación económica por parte de un ente local o regional, sino también de obtener una mayor interdependencia económica. Esto lo logra al crear medidas alternativas para el desarrollo regional, local etc. (Santana, 2013, pp. 5).

marítimas. Esto, para combatir más eficientemente las amenazas que se ciernen sobre los países, además de lograr consensos que deriven en cooperación en campo sobre temas controversiales, como lo es la reciente delimitación marítima entre Chile y Perú donde se otorgaron 21.000 kilómetros cuadrados de mar a Perú, de acuerdo con el fallo de La Haya, y la coyuntura, en la que solo Chile y México han firmado y ratificado la Convemar. Ambas situaciones podrían dificultar la cooperación e integración profunda en el entorno marítimo de la Alianza, por lo que es importante que, a través de reuniones, ejercicios y actividades combinadas, se afiance dicha integración, aprovechando la experiencia de Colombia en interdicción marítima y las importantes capacidades de Directmar en el control integral del territorio marítimo chileno.

Lo anterior, también desde una perspectiva de seguridad marítima, ya que hay dos Estados miembros de la Alianza —Colombia y México— que tienen graves problemas con el tráfico de drogas. Por esto es necesario que se fortalezcan la integración y la cooperación entre ambas armadas, para que a partir de la experiencia en interdicción marítima de Colombia, y la que ha venido adquiriendo México, con el reciente incremento del narcotráfico allí, se puedan compartir experiencias a través de reuniones bilaterales, foros e incluso ejercicios y operaciones combinadas, para combatir más eficientemente el flagelo del narcotráfico, que tanto daño le ha hecho a ambos Estados, a sus poblaciones y a la soberanía integral de los territorios marítimos, pues encuentra en ellos una ruta expedita para consolidar este negocio ilícito, que debe ser combatido por las autoridades marítimas de los Estados.

Conclusiones y reflexiones

El bloque regional denominado Alianza del Pacífico, conformado por Chile, Colombia, México y Perú, ha demostrado, a ocho años de su conformación, ser una iniciativa de integración regional novedosa, ya que promueve una *integración profunda* en términos políticos, económicos, comerciales y sociales. De igual manera, este bloque regional es considerado por la academia parte del nuevo multilateralismo latinoamericano porque incorpora diversidad de elementos como la identidad cultural, aspectos sociales, económicos y políticos, como ejes de la integración y el desarrollo de los miembros del bloque. Asimismo, se considera parte del regionalismo abierto porque, además de generar interdependencia entre los miembros a través del libre intercambio de bienes, servicios y la libre movilidad de las personas, la Alianza Pacífico incorpora un componente de integración por

cercanía geográfica y cultural, elementos propios de este tipo de regionalismo. Por estas razones, se decidió abordar el estudio de la AP a través de la geopolítica crítica, en lugar de la geopolítica clásica, porque la esencia de la Alianza —multilateralismo latinoamericano y regionalismo abierto— va en concordancia con la geoeconomía, el ejercicio alternativo del poder y los asuntos culturales, ejes centrales de la geopolítica crítica.

Sin embargo, este bloque regional tiene detractores y críticos, a pesar de las bondades que la academia resalta sobre este. Es considerado por el ALBA y Mercosur una clara intervención de los Estados Unidos en los asuntos subregionales, para hacerle frente al liderazgo de Brasil y el que supo tener Venezuela en su momento. Además, porque existen coincidencias en el espíritu de libre comercio que promueve tanto la potencia como el bloque regional, siendo un “obstáculo” para la independencia de la región, según sus detractores.

A pesar de las importantes bondades resaltadas por la academia que estudia la integración regional en Latinoamérica, la presente investigación identificó un vacío en la Alianza Pacífico, en el que no se había, ahondado; este no es otro, que el entorno marítimo de los países miembro de la Alianza del Pacífico. Por medio de la teoría del poder marítimo, desde una perspectiva latinoamericana que involucra dentro de sus ejes centrales a los intereses marítimos nacionales y la oceanopolítica — en particular sus vectores—, se logró estructurar un análisis del entorno marítimo de los países miembro de la Alianza Pacífico, identificando debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas de cada uno de los Estados miembro, para así identificar oportunidades de cooperación entre ellos, ya no solo en términos de libre circulación de bienes, servicios, libre movilidad de personas, asuntos políticos etc., sino también en el entorno marítimo y convertir este bloque en una potencia marítima regional.

A lo largo de la investigación, se constató que, si bien todos los países analizados tienen rezagos en su entorno marítimo, expresados principalmente en la falta de conectividad de las vías marítimas, por falta de una marina mercante —caso Colombia, México y Perú—, el rezago en los servicios logísticos y en la infraestructura portuaria que afecta la competitividad del sector marítimo en el mundo, así como el atraso tecnológico que no permite impulsar la industria naval —pesada—, y en general las actividades económicas de las zonas marino-costeras, como los clústers marítimos industriales, la pesca de captura y acuicultura a gran escala, el incremento en la infraestructura turística y el fomento de dicha actividad en algunas zonas, como el sur del litoral Pacífico mexicano y el litoral Pacífico

colombiano, entre otras debilidades ocasionadas por la falta de cultura, conciencia e importancia que le otorga la población de los países latinoamericanos a los asuntos marítimos. Estos rezagos han venido disminuyendo, debido al desarrollo de nuevas capacidades como el fortalecimiento del sector portuario —en términos de infraestructura y capacidad—, para así hacer más eficientes los servicios logísticos y mejorar la competitividad no solo del sector portuario, sino de los productos que se transportan desde los puertos.

Como ejemplos más relevantes están los casos de México y Chile, que gracias a la legislación e inversión privada han consolidado este sector, y son los países con mejores estadísticas de eficiencia logística y competitividad; la construcción y consolidación de la industria naval, en países como Perú —con su astillero SIMA— y Colombia a través de COTECMAR, quien para el 2030 tendrá la capacidad de construir su primera fragata; en términos productivos, la exploración y explotación de recursos marinos, asunto que viene avanzando en los cuatro países, pero donde Chile está a la vanguardia, con en el aprovechamiento de las corrientes marinas para la producción de energía, y de la bioprospección marina, gracias a que el país austral se destaca en el rubro de investigación, ciencia y tecnología marina, y puede desarrollar más fácilmente nuevas capacidades.

De igual forma se destaca tanto a Chile como a Perú como potencias del sector productivo- pesquero, Chile en acuicultura y Perú en pesca de captura, ambos declarados países marítimos. En cuanto al poder que ostentan estos países en el entorno marítimo, hay que mencionar que es Chile quien más desarrollada tiene esta capacidad, gracias a la influencia que este tiene en los diferentes foros y tratados de los que forma parte, como la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), de la que también forman parte Colombia y Perú, pero aún más importante es El Sistema Tratado Antártico, donde Chile es un Estado referencia.

Por otro lado, se destacan las autoridades marítimas de los cuatro países, al procurar la defensa de los intereses marítimos nacionales de las amenazas externas como el terrorismo internacional, la violación de la soberanía marítima por parte de otros Estados, la piratería, la pesca ilegal en territorio marítimo soberano, el narcotráfico, el transporte ilegal de migrantes vía marítima, el transporte de armas ilegales y contrabando vía marítima, lavado de activos con empresas del sector marítimo como fachada, las ciberamenazas, materializadas en ciberataques a sistemas de puertos y buques, entre otras amenazas.

Asimismo, se identificaron una serie de interesantes oportunidades para el entorno marítimo, que los miembros de la Alianza deben aprovechar para generar

orden y progreso en las zonas marino costeras de los miembros de la AP. Tales oportunidades son la posición estratégica de los cuatro países, de cara a la cuenca del Pacífico, tanto por el crecimiento del mercado allí como para el aprovechamiento de las potencialidades turísticas, y para la explotación sostenible de recursos naturales —minerales, pesqueros, biológicos, etc.—, que generarían empleo, progreso y bienestar social para los pobladores de las zonas marino costeras.

También el ámbito jurídico supone una oportunidad para el entorno marítimo de los países en cuestión, toda vez que se pueden desarrollar marcos jurídicos para flexibilizar y regular las actividades del entorno marítimo, y así incrementar la competitividad del sector, además de dar herramientas claras y efectivas para la actuación de las autoridades marítimas en cumplimiento de su función de garantizar la seguridad integral marítima. A esto se añade, la importancia que tiene la articulación de las políticas marítimas al interior de los Estados, con el marco jurídico y los diferentes actores involucrados en asuntos marítimos, pues, esta es la única forma de generar Gobernanza marítima efectiva en los territorios marino-costeros.

Finalmente, se realizaron una serie de propuestas generales, en las que se destacan la estructuración de un macro proyecto para crear una marina mercante de cabotaje para la Alianza Pacífico, y con ello el fomento de la industria naval; la promoción de las ciencias marinas y con ello la cultura y conciencia marítima, esto a través de institutos científicos marinos de la Alianza, que no solo impulsen la ciencia, la tecnología e innovación en el entorno, sino que sirva de plataforma para consolidar la conciencia marítima en las nuevas generaciones de los cuatro países; aunado a esto, es fundamental que desde las regiones por medio de la para-diplomacia, los entornos marítimos, y actores generen sinergias en el sector productivo —portuario, pesquero, industrial, turístico, etc.—, para potenciar las capacidades productivas, según las fortalezas, y debilidades de cada país.

De igual forma, todos los Estados de la Alianza Pacífico tienen la oportunidad de procurar una incursión profunda en los asuntos antárticos, a través de la cooperación con los Estados chileno y peruano, actores preponderantes allí; para terminar, se propone estrechar la cooperación entre las autoridades marítimas, para combatir eficazmente las amenazas, y generar consensos sobre temas controversiales que podrían obstaculizar la cooperación e integración profunda del entorno marítimo entre los miembros de la Alianza del Pacífico.

Como reflexión final, es importante considerar el entorno marítimo dentro de los ejes de cooperación e integración de la Alianza Pacífico, puesto que este

entorno es el dinamizador del resto de los ejes de cooperación previstos en el bloque regional. Es fundamental que los Gobiernos, y la población en general de estos países, adopten la conciencia marítima como propia, pues a partir de esta, muchos Estados, que hoy gozan de altos niveles socioeconómicos, encontraron una forma de progreso tanto, es por ello que los Estados latinoamericanos, en especial los miembros de la Alianza del Pacífico, deben dejar definitivamente la mentalidad mediterránea, reconozcan la importancia del océano Pacífico en el desarrollo de las múltiples actividades humanas, como dinamizador del comercio y las economías nacionales, en el marco de la geoeconomía, asimismo, sea este —el Pacífico— reconocido como elemento que determina la identidad de una comunidad en construcción, *la comunidad de la cuenca del Pacífico latinoamericano*, y la reunión del bloque, como un mecanismo de integración novedoso, que expresa el ejercicio de poder, desde el entorno marítimo, de forma alternativa, alineada con la nueva tendencia globalizadora.

Referencias

- Alfaro, L. (2010). *Perú, país marítimo*. CENTRUM Católica: Centro de Negocios de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Alianza del Pacífico. (2016). *4 naciones, un acuerdo de integración profunda*. Alianza del Pacífico.
- Ardila, M. (2015). La Alianza del Pacífico y su importancia geoestratégica. *Pensamiento Propio*, 20(42). 243-262.
- Arévalo, G. (2014). La Alianza Pacífico: geopolítica e integración económica. *Revista VIA IURIS*, (16). 159- 172.
- Balassa, B. (1964). The purchasing-power parity doctrine: A reappraisal. *Journal of political Economy*, 72(6), 584-596.
- Blanco, A. (2015). *La Alianza del Pacífico: un largo camino por recorrer hacia la integración*. Wilson Center.
- Brzezinski, Z. (1997). *El gran tablero mundial: la supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Paidós: Estado y Sociedad.
- Cajal, A. (s.f.). ¿Qué es la matriz DOFA personal y cómo se hace? *Lifeder.com*. <https://www.lifeder.com/matriz-dofa-personal/>
- Calderón, J. P. & Emmerich, N. (2018, 20 de julio). La cumbre de Puerto Vallarta: la Alianza del Pacífico y el Mercosur. *Foreign Affairs Latinoamérica*. <http://revistafal.com/la-cumbre-de-puerto-vallarta-la-alianza-del-pacifico-y-el-mercosur/>
- Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) y Colegio de Defensa Nacional (CODENAL) (2016). *Glosario de términos unificados de seguridad nacional*. Centro de Estudios Superiores Navales, Colegio de Defensa Nacional.
- Codina, R. (2003). Visión de la Armada de Chile sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional. *Revista Marina de Chile*, 120(876), 1-11.
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política nacional de los océanos y espacios costeros*. Comisión Colombiana del Océano.
- Comisión de Especialidad Naval. (2013). Desarrollo integral sostenible del sector marítimo comercial [Conferencia]. En *Ciclo de conferencias de temas de actualidad de las comisiones de especialidad*. Comisión de Especialidad Naval, México.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2015). *Informe de coyuntura económica regional 2014*. DANE.
- Dirección General Marítima (DIMAR). (2020). *Dimar en datos. Boletín técnico y estadístico 2019*, 3.
- Doig Camino, J. (2013). *Apuntes de doctrina marítima: pensamiento estratégico y geopolítico marítimo*. Escuela Superior de Guerra Naval.
- Esquivel, R. (2015). Intereses geopolíticos de Colombia. *Estudios en Seguridad y Defensa*, 10(19), 71-86.

- Fagan, L. (2017, 22 y 23 de agosto). Amenazas internacionales como desafío para la protección marítima y portuaria. En *Autoridad marítima nacional, una perspectiva global* [Seminario]. Heroica Escuela Naval Militar "Antón Lizardo", Veracruz, México.
- Frasson-Quenoz, F. (2015). *Una cartografía de los autores y teorías de relaciones internacionales*. Universidad Externado de Colombia.
- Fuentes, D. (2016). La Alianza del Pacífico: un nuevo marco de comercio regional [Documento técnico del Observatorio de Relaciones Económicas Internacionales, DT/2-2016/Octubre]. Observatorio de Relaciones Económicas Internacionales.
- Fuentes, J. A. (1994). El regionalismo abierto y la integración económica. *Revista de la CEPAL*, (53), 81-90.
- Gamboa-Rosas, F. H. (2017, 22 y 23 de agosto). Oportunidades para el crecimiento del transporte marítimo en tiempos de la globalización. En *Autoridad marítima nacional, una perspectiva global* [Seminario]. Heroica Escuela Naval Militar "Antón Lizardo", Veracruz, México.
- Gudynas, E. (2005). El 'regionalismo abierto' de la CEPAL: insuficiente y confuso. *Observatorio hemisférico*, 28, 1-4.
- Hernández, J., & Muñoz, L. (2015). Comercio y evolución de la Alianza del Pacífico. *Equidad & Desarrollo*, (24), 97-118.
- Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. (2012). *Doctrina marítima: intereses marítimos nacionales*. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. (2007). *Instructivo para la toma de muestras de aguas residuales. Toma de muestras de Aguas Residuales*, 3, 1-17.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *Características de la población en perfil sociodemográfico del Perú. Informe Nacional*. Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- Kelly, R. E. (2007). Security theory in the "new regionalism". *International Studies Review*, 9(2), 197-229.
- Keohane, R. O., & Martin, L. L. (1995). The promise of institutionalist theory. *International Security*, 20(1), 39-51.
- Malamud, C. (2012). La Alianza del Pacífico: un revulsivo para la integración regional en América Latina [Documento ARI, 46, 2012]. *Instituto Real Elcano*.
- Martin, L. L., & Simmons, B. A. (1998). Theories and empirical studies of international institutions. *International Organization*, 52(4), 729-757.
- Martínez Busch, J. (1996). El mar como sistema: los vectores para la oceanopolítica. *Revista de Marina*, 4, 329-339.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT). (2013). *Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia*. MinCIT.

- Munguía, G., Canales, R., & Becerril-Torres, O. (2018). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *Análisis*, 7(20), 65-88.
- Portal Portuario. (2018). Aseguran que capital extranjero en cabotaje mejorará competitividad en Perú. *Portal Portuario*. <https://portalportuario.cl/aseguran-que-capital-extranjero-en-cabotaje-mejorara-competitividad-en-peru/>
- Presidencia del Consejo de Ministros del Perú (2018, 12 de febrero). Resolución Ministerial N.o 023-2018-PCM. Presidencia del Consejo de Ministros del Perú.
- ProColombia. (2015). *Turismo extranjero en Colombia. Informe técnico*. ProColombia.
- Quintero, J. R., Cortázar, A. M., & Ramirez, Y. A. (2018). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia. *Journal de Ciencia e Ingeniería*, 10(1). 18-31.
- Ramírez-Cabrales, F., Pedroza-Nieto, W. T., & Forero-Hauzeur, J. C. (2021). *Intereses marítimos colombianos*. Vicepresidencia de la República.
- Real Academia Española & Asociación de Academias de la Lengua Española. (2021). *Diccionario de la lengua española* (23.a ed.). Recuperado de <https://dle.rae.es/cooperar> (Versión digital 23.4 actualizada en el 2020).
- Rittberger, V., & Mayer, P. (Eds.). (1993). *Regime theory and international relations*. Oxford University Press.
- Rivera-Páez, S. (2017). La Armada Nacional y la autoridad marítima en Colombia: Hacia una autoridad acuática integral. En E. S. Guerra (Ed.), *El Estado y el mar* (pp. 253-280). Escuela Superior de Guerra.
- Sainz-Zamorano, J. M. (2017, 22 y 23 de agosto). Diagnósticos, retos y oportunidades para la autoridad marítima nacional. En *Autoridad marítima nacional, una perspectiva global* [Seminario]. Heroica Escuela Naval Militar "Antón Lizardo", Veracruz, México.
- Secretaría de Marina, Armada de México. (2017). *Autoridad Marítima Nacional, una perspectiva global*. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
- Snidal, D. (1985). The limits of hegemonic stability theory. *International Organization*, 39(4), 579-614.
- Solís, E. (2013). Chile y los intereses marítimos. *Revista Marina de Chile*, 1(2013). 13-26.
- Taylor, P. J., & Flint, C. (2002). *Geografía política, economía mundo, Estado nación y Localidad*. Trama Editorial.
- Tremolada, E. (2014). ¿La Alianza del Pacífico facilita la inserción de Colombia en la region Asia-Pacífico? *Papel Político*, 19(2),721-752.
- Troxell, J. (2018). La geoeconomía. *Revista Profesional del Ejército de EUA*, 71(2), 50-69.
- Tuathail, G. Ó., & Dalby, S. (Eds.). (1998). *Rethinking geopolitics* (pp. 1-15). Routledge.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2016). *Review of maritime transport 2016*. United Nations Publications.
- Urrego-Sandoval, C. (2015, junio). Alianza del Pacífico: realidad y retos para Colombia. *Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico* [Documento de trabajo n.º 1].

- Valderrama, C. (2015). Los intereses marítimos nacionales. *Revista Marina de Chile*, 2(2015), 16- 21.
- Vargas, R. (2018a). El desarrollo marítimo mexicano desde laperspectiva de la seguridad nacional. *Revista Internacional de Ciencias Sociales y Humanidades SOCIOTAM*, 28(2), 1-9.
- Vargas, R. (2018b). La globalización y su impacto en el desarrollo de los intereses marítimos, una visión desde el Centro de Estudios Superiores Navales de México. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 6, 105-116.
- Vela-Meléndez, L., Álvarez, G., Cossio, J., Helgero, B., Martínez, M., & Santacruz, R. (2014). *Diagnóstico estratégico del sector pesquero peruano*. <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/pesca-peru.pdf>
- Warf, B. (Ed.). (2006). *Encyclopedia of human geography*. Sage.
- Zanela, L.A. (2017, 15 de mayo). *Alianza del Pacífico fortalecida por el mar*. <https://t21.com.mx/maritimio/2017/05/15/alianza-pacifico-fortalecida-mar>