

LA ALIANZA DEL PACÍFICO

Resumen:

En la galaxia de los organismos internacionales que hoy en día proliferan en Iberoamérica recientemente ha aparecido uno más; se trata de la Alianza del Pacífico, que busca interesar a China, si no lo estuviese ya, en el comercio americano. En nuestra opinión, paralelamente existen también otros intereses.

Abstract:

In the galaxy of international organizations that proliferate today in Latin America has recently appeared one more, it's about the Pacific Alliance, which aims to interest to China, if it were not already in the American trade. In our opinion, there are other parallel interests.

Palabras clave:

América, Oriente, comercio, áreas de influencia política.

Keywords:

America, East, trade, areas of influence.

Desde luego, el cortante aire que circula alrededor de las instalaciones del Observatorio Meteorológico de Cerro Paranal, a 2.635 metros de altura, en el norteño desierto chileno de Atacama, parece que ha contribuido a inspirar la creación de un nuevo organismo de integración en Iberoamérica a los presidentes de Chile, Sebastián Piñera, Perú, Ollanta Humala, Colombia, Juan Manuel Santos, y México, en aquel momento Felipe Calderón, junto a los observadores de Costa Rica y Panamá.

Se trata ahora de la Alianza del Pacífico, cuya idea había lanzado en 2011 el peruano Alan García, constituida el pasado día 6 de junio en un escenario tan significativo como el que describíamos antes, y que agrupa a aquellos países con el objeto de promover sus relaciones comerciales con Asia.

Son ya numerosas las organizaciones internacionales que existen en el continente, tanto que unas confunden sus competencias con otras, son tan especializadas que pierden gran parte de su eficacia, y algunas se limitan a sobrevivir solamente. Pensemos que, por ejemplo, ya existe el Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC, en sus siglas en inglés)¹, que agrupa a 21 países de ambas orillas de aquel océano.

En esta ocasión, la Alianza del Pacífico busca crear un bloque comercial de países entre los que circulen libremente las personas, los capitales, los bienes y los servicios, y cuyas economías, de carácter abierto, puedan favorecer esta integración.

Bien es cierto que los países de la Alianza, una parte muy significativa de América, suman 215 millones de probables consumidores, un PIB de casi dos billones de dólares, que supone más del 50% del comercio de América Latina, y que el valor de sus exportaciones conjuntas a países asiáticos alcanzó en 2011 la cifra de 71.000 millones de dólares.

De la magnitud del intento dan idea también los siguientes datos: Colombia cuenta con 1.141.748kms², 46.581.823 habitantes, un PIB de 460 millones de dólares y un IDH² de 0,710 (alto). Chile con 756.102kms², 17.402.630 habitantes, un PIB de 295 millones de dólares y un IDH de 0,805 (muy alto). Perú con 1.285.216km², 30.165.000 habitantes, un PIB de 299.648 millones de dólares y un IDH de 0,725 (alto). México con 1.972.550kms², 112.322.757 habitantes, un PIB de 1.658.197 millones de dólares y un IDH de 0,770 (alto). Aunque hay que anotar que Colombia carece de puertos importantes en el Pacífico y además, su orografía la llevó siempre a inclinarse hacia el Caribe.

Si la Alianza se compara, por ejemplo, con el Mercado Común Suramericano (MERCOSUR), que agrupa a Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, y que atraviesa en estos momentos una crisis debida a los nuevos posicionamientos internacionales de Brasil, podemos comprobar que aquella exporta en su conjunto casi el doble de valor que el MERCOSUR.

¹ <http://www.apec.org/>

² Índice de Desarrollo Humano. <http://hdr.undp.org/es/estadisticas/>

Los problemas que se ciernen sobre la Alianza del Pacífico son los mismos que acucian a los demás intentos integracionistas americanos, veamos algunos.

El Ecuador de Rafael Correa no ha querido darse por enterado de la creación de la Alianza, y mantiene su vinculación con Venezuela, que le proporciona bienes y servicios, pero sobre todo respaldo político contra Colombia. Pero Ecuador, hay que tenerlo en cuenta, es un país con antiguos contactos con Oriente a través de su importante puerto de Guayaquil.

Respecto a la Argentina, al no contar con litoral en el Pacífico (en manos de Chile) ha quedado fuera de la Alianza, lo que la coloca en una tierra de nadie política, pues Brasil parece que ha emprendido por su cuenta el camino hacia los grandes escenarios internacionales. Por otro lado, Argentina está adoptando últimamente una serie de medidas económicas proteccionistas, mientras que no ofrece la seguridad jurídica que precisan las relaciones comerciales, que la indisponen con los demás países.

Por otra parte, no parece que en principio los países de la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA), es decir, Venezuela, Cuba, Bolivia, Nicaragua, Dominica, Antigua y Barbuda, Ecuador, se conviertan en competidores comerciales de la Alianza del Pacífico (el desequilibrio a favor de esta última es notable), y en el campo político ambas organizaciones constituyen dos polos divergentes.

Causa una cierta perplejidad, sin embargo, que los actuales cuatro países que integran la Alianza Atlántica no hayan contado, a la hora de extender sus relaciones hacia Oriente, con los Estados Unidos (con amplia experiencia en aquella área) y Canadá, que poseen costas en el Pacífico y el Atlántico, mientras que están integrados en el Foro de Cooperación Asia-Pacífico, del que hablábamos antes.

Hemos dejado para el final el caso del Brasil, país que desde el Tratado de Tordesillas de 1494 (desgraciado para España) ha querido alcanzar el Pacífico, y que recientemente ha emprendido recias acciones cerca de Perú y Bolivia (incluso abriendo a estos países unas favorables líneas de crédito), con el fin de que construyan carreteras a través de la selva y los Andes, que conecten sus costas con la extensa red fluvial brasileña que desemboca en el Atlántico.

Las obras comenzaron en 2005, con la inauguración de un puente sobre el río Acre, límite entre Brasil, Perú y Bolivia, que une las poblaciones de Assís e Iñapari.

El ramal de comunicaciones del norte parte del puerto peruano de Paita, en Piura, cerca de la frontera con Ecuador, para llegar al puerto fluvial de Yurimaguas, en la reserva natural de Pasaya Samiría, ya en la Amazonia peruana, hasta alcanzar Iquitos. Luego, a través del Amazonas, se llega al puerto de Macapá y Belém en el Atlántico.

El ramal del centro comienza en Lima, llega a Cerro de Pasco, en el parque natural Alejandro Humbolt, hasta alcanzar Pucallpa en la Amazonia peruana, hasta que llega a la frontera con Brasil.

El ramal sur arranca del puerto peruano de Ilo, se interna en Cochabamba, ya en Bolivia, atraviesa la reserva indígena y de la biosfera del Parque Nacional Isiboro-Sécure (Tipnis), en el río Beni, entre San Borja y Trinidad, hasta alcanzar la red fluvial brasileña.

El transporte de mercancías entonces entre ambos océanos sospechamos que no será demasiado rentable económicamente, al combinar muy dificultosamente el transporte fluvial con el terrestre, aunque dará un importante espaldarazo a Brasil en su despegue hacia un protagonismo internacional.

Pero Brasil es de momento un gigante con algunos importantes problemas, como el resto de las potencias emergentes: las cuestiones sociales que lo acucian, la desigualdad económica y cultural, los problemas étnicos irresueltos, el abandono en que mantiene a los pueblos indígenas y al ecosistema de la Amazonia pueden dar al traste con sus planes.

Mientras que para Bolivia esta red de comunicaciones supondrá un importante paso en su tan ansiada salida al mar. Desde luego, la importancia política de estas obras es de primer orden, y cuando finalicen totalmente se podrá configurar un nuevo mapa de relaciones en Suramérica.

¿Qué buscan entonces en Asia los países de la Alianza del Pacífico? Más próximo a las costas americanas, en todos los sentidos, se encuentra el continente australiano, que guarda además un notable potencial económico, y sin embargo aquellos sólo parecen mirar hacia China, cuando muy cerca se encuentra también Japón, Indonesia, Singapur....

El espejismo que actualmente está provocando China en la agenda de muchos países puede llevarlos, más pronto de lo que parece, a un túnel sin salida, política y económicamente. China suele exigir en sus relaciones contrapartidas que no todos los países están dispuestos a facilitar.

Sospechamos que no es únicamente el interés comercial lo que impulsa a la Alianza del Pacífico a lanzarse a la aventura oriental. Paralelamente puede existir también el intento de desembarazarse un tanto, aunque sólo un tanto, de la vieja y pertinaz tutela norteamericana.

Habrá que observar con atención y esperanza la marcha de esta nueva experiencia integradora americana.

*Miguel Ángel Serrano Monteavaro
Analista del IEEE*