

Análisis

La Alianza del Pacífico y su rol en los gobiernos locales en su primera década de acción

The Pacific Alliance and its Role in Local Governments in its First Decade of Action

Angela Roseli Gasca Torres¹
Enrique Delgado López²

DOI:10.32870/mycp.v12i36.8581:

Resumen

La Alianza del Pacífico posee como característica la implementación del regionalismo abierto, la cual es compartida por los países miembros como política estratégica para el desarrollo comercial en un escenario competitivo internacional. Una de las herramientas utilizadas en estos mecanismos es la Inversión Extranjera Directa, con la cual se evalúa su trascendencia. Este trabajo tiene como objetivo analizar el impacto de dicho mecanismo en los gobiernos locales, desde su creación hasta la actualidad, en términos de las capacidades institucionales relacionadas con los servicios públicos, movilidad, desarrollo urbano e impacto ambiental, tomando como casos de estudio las ciudades de San Luis Potosí en México y Medellín en Colombia. A través de una metodología cualitativa basada en observación *in situ* en las ciudades de Medellín y San Luis Potosí, y apoyada en la revisión de información oficial, se concluye que los gobiernos locales no poseen un grado deseable de gobernabilidad que pueda hacerle frente a los efectos que las dinámicas internacionales tienen en estas ciudades.

Palabras clave: Alianza del Pacífico, Integración Regional, Inversión Extranjera Directa, Gobiernos Locales, Gobernabilidad Local.

Abstract

One of the characteristics of the Pacific Alliance is the implementation of open regionalism which is shared within the member countries as a strategic policy for the commercial development in an internationally competitive scenario. Foreign Direct Investment represents a tool used in these mechanisms, with which we can evaluate the performance of the Alliance. Therefore, this paper aims to analyze the impact of the mechanism in local governments, from its creation to the present time, in terms of institutional capabilities related to public services, mobility, urban development and environmental impact, taking the cities of San Luis Potosí in Mexico and Medellín in Colombia as case studies. Through a qualitative methodology, supported in the revision of official information, we can conclude that local governments do not possess a desirable degree of governance which could face the impacts that the international dynamics have in these cities.

Keywords: Pacific Alliance, Regional Integration, Foreign Direct Investment, Local Governments, Local Governance.

Artículo recibido el 14 de enero de 2023 y dictaminado el 27 de junio de 2023.

1. Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Candidata a Doctora en Estudios Latinoamericanos en Territorio, Sociedad y Cultura. Avenida Industrias #101-A, Fraccionamiento Talleres, C.P. 78399, San Luis Potosí, San Luis Potosí, México. ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-3531-7506> Correo electrónico: angela.gasca@uaslp.mx
2. Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades. Avenida Industrias #101-A, Fraccionamiento Talleres, C.P. 78399, San Luis Potosí, San Luis Potosí, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9385-6112> Correo electrónico: enrique.delgado@uaslp.mx



Introducción

El presente artículo busca generar una reflexión acerca de los efectos de la *Alianza del Pacífico* en los gobiernos locales, basados en sus capacidades institucionales. Por tanto, el texto comienza por detallar el mecanismo de la *Alianza del Pacífico*, así como la Inversión Extranjera Directa (IED) dentro de este contexto. Después, se hace referencia al concepto de gobernabilidad en estas esferas para profundizar en las capacidades institucionales de los gobiernos locales de Medellín y San Luis Potosí a través de la comparación en cuatro rubros: servicios públicos, movilidad, desarrollo urbano e impacto ambiental. Finalmente, se desarrollan las conclusiones.

El proceso de integración regional en América Latina ha tenido un largo recorrido, el cual ha buscado, entre diversos objetivos, promover el comercio. Si bien su contraparte europea surge como respuesta económica a un problema político (Torres, 2008), en el territorio latinoamericano se buscó generar un mayor dinamismo económico a través de la liberalización del comercio.

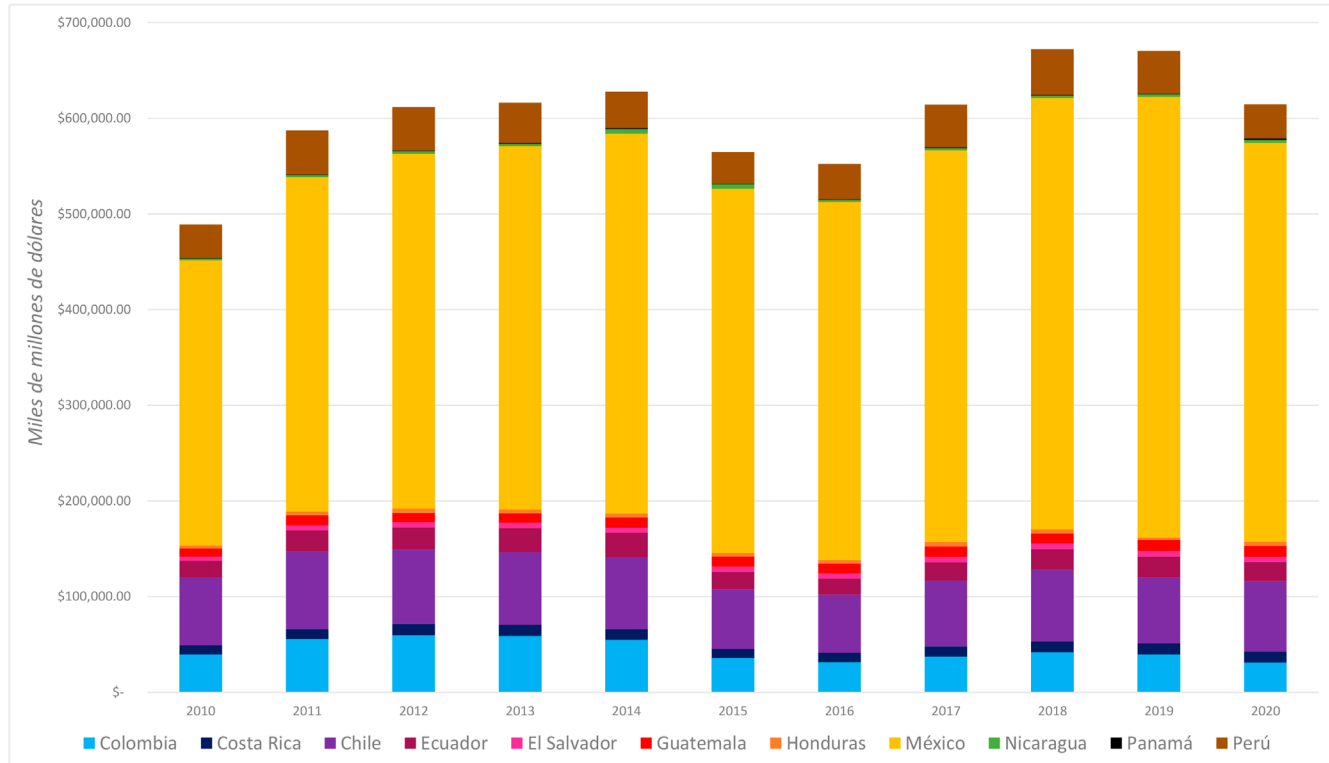
Dentro de los grandes bloques económicos, la región del arco del Pacífico latinoamericano representa, por su posición geográfica, un punto focal para la comercialización de bienes y servicios. Como lo muestran los datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), México, Colombia, Chile y Perú son las economías de mayor tamaño en términos de paridad del poder adquisitivo³ (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2008). En la figura 1 se observa una tendencia hacia el crecimiento a lo largo de la última década a pesar de los distintos fenómenos económicos y políticos.

Los bienes y servicios que en conjunto exportan los países varían de acuerdo con la especialización de cada nación, pero entre ellos se encuentran productos como minerales, petróleo, café, vehículos y sus derivados y aparatos eléctricos. Mientras que en servicios se tiene el transporte, turismo, telecomunicaciones y computación, servicios legales, contables, administrativos, mercadotecnia, entre otros.

La mayoría de los productos exportados corresponden a materias primas, lo cual genera una categoría comercial significativa de los países que confor-

3. El concepto de Paridad de Poder Adquisitivo (PPA) se basa en la Ley del Precio Único y hace referencia a la capacidad de una persona para poder comprar la misma canasta de bienes en cualquier país con la misma cantidad de dinero y con la misma moneda (Medina & Noriega, 2001).

Figura 1
Exportaciones totales – Región del Arco del Pacífico (2010-2020)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de United Nations, (2022).

man el bloque. De éstos, México representa la mayor contribución, seguido por Chile, Colombia y Perú.

En 2007 surge el *Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano* impulsado primordialmente por el presidente del Perú, Alan García, en conjunto con las naciones de Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá quienes suscribieron la *Declaración de Santiago de Cali* que apunta, entre otras cosas, a la búsqueda de la “facilitación y promoción del comercio, la promoción de inversiones, el aprovechamiento de los mercados y el mejoramiento de la competitividad, buscando elevar la calidad de vida de sus poblaciones” (Foro sobre la Iniciativa de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano, 2007).

Como resultado, se tuvieron seis reuniones más de este foro, las cuales sentarían las bases estructurales de la futura *Alianza del Pacífico*. Es pertinente anotar que los países firmantes no tenían la intención de llevar a cabo un proceso de integración abierta como esquema de desarrollo (Novak & Namihas, 2015, p. 31) lo que generaría divergencias e impactaría en su evolución.

Dadas las diferencias en los modelos económicos entre los países firmantes, así como en los objetivos comerciales de cada uno de ellos y el rechazo a un modelo de integración abierto, se dio por terminado este intento de integración, lo que puso en perspectiva la conformación de la futura *Alianza del Pacífico*, nuevamente por iniciativa del presidente de Perú, Alan García,⁴ logrando que el 28 de abril de 2011 se firmara, entre Chile, Colombia, México y Perú, el Acuerdo Marco, constituido jurídicamente en 2012.

El Acuerdo Marco traza la hoja de ruta de la *Alianza* y define tres objetivos que, sumados, buscan generar un “área de integración profunda para avanzar hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, a fin de impulsar el desarrollo y competitividad, así como para convertirse en una plataforma de articulación política” (Alianza del Pacífico, 2012).

Tomando en cuenta el actual escenario global y regional, la *Alianza* posee la estructura y el potencial para enfrentar los retos del intercambio comercial mundial; no obstante, este debe ser aplicado bajo una integración profunda para lograr acciones que trasciendan fronteras entre los miembros.

4. La conformación de la *Alianza del Pacífico* se da en un contexto de gobiernos con tendencias neoliberales enfocados hacia el libre mercado: Juan Manuel Santos en Colombia, Sebastián Piñera en Chile, Felipe Calderón en México y Alan García del Perú, aunque éste último proviene de una carrera política partidaria hacia la izquierda (Arias, 2006).

En este contexto, las ciudades surgen como actores estratégicos en la implementación y desarrollo de las dinámicas internacionales. Por ello, las ciudades se han convertido en centros productivos que conectan a localidades dentro de una región, con impacto en el diseño estructural y urbano de los lugares e igualmente en las relaciones económicas internacionales.

Resulta de gran importancia para los gobiernos y sus sociedades generar un análisis de las capacidades institucionales que poseen los gobiernos locales a fin de enfrentar impactos globales. En este trabajo se realizó una investigación cualitativa que presenta información de las capacidades institucionales ante el desarrollo local e internacional en la ciudad de Medellín, Colombia y San Luis Potosí, México; siendo que la primera se presenta como un caso de éxito en términos de capacidades institucionales ante el desarrollo local e internacional. Por tanto, resulta necesario comparar y agrupar las acciones afirmativas en términos de capacidades que se puedan implementar en las ciudades.

Composición y características de la Alianza del Pacífico

La estructura de la *Alianza* se define en el Acuerdo Marco, el cual establece una presidencia *pro tempore* con duración de un año, que se distribuye entre las cuatro naciones; le sigue un Consejo de Ministros, conformado por los titulares de Relaciones Exteriores y de Comercio Exterior de cada nación que, junto con los viceministros, conforman el Grupo de Alto Nivel (GAN). Adicionalmente, los Coordinadores Nacionales se encargan de ejecutar las acciones acordadas en cada país, trabajando en conjunto con los Grupos Técnicos divididos por temáticas para llevar a cabo tareas específicas de acuerdo con sus objetivos (Alianza del Pacífico, 2012). El mecanismo se apoya también en un Consejo Empresarial (CEAP) que funge como intermediario entre el gobierno y el sector privado.

Como primera reflexión, es necesario notar que, en la estructura del mecanismo, no existe un apartado específico dentro de las líneas de trabajo que generen relaciones directas con las ciudades de los países miembros. En el caso contrario, el Mercado Común del Sur (Mercosur) utiliza la plataforma

de las *Mercociudades*,⁵ establecida en la *Declaración de Asunción*, para otorgar a las autoridades municipales la posibilidad de participar de las decisiones en la integración regional en temas de sus competencias (del Huerto, 2022, p. 24).

Sobre esta herramienta, se debe hacer notar el potencial de la colaboración entre la *Alianza del Pacífico* y los gobiernos, a fin de generar mayores impactos positivos en los distintos niveles de gobierno. En referencia al objetivo, la *Alianza* podría definirse como un área de libre comercio ampliada, dado que parten de tratados de libre comercio y de ahí configuran sus relaciones (Francke, 2014; Vieira, 2015). Como resultado, la *Alianza del Pacífico* se define dentro de la categoría de regionalismo estratégico abierto⁶ o “hacia afuera” (Rodríguez, 2015) con miras a la integración profunda.

El concepto de regionalismo abierto se define como el proceso asociativo localizado en ámbitos espaciales delimitados del sistema internacional, denominados macro-regiones, que, dependiendo de sus objetivos, se presentan como iniciativas de integración y de cooperación tanto económica como política (Briceño, 2013, p. 12).

Ahora bien, de acuerdo con Germán A. de la Reza (2013) el regionalismo abierto es un conjunto de mercados dinámicos, plenamente integrados a la economía internacional mediante la progresiva eliminación de las barreras al intercambio comercial y con medidas para incrementar el acceso social al mercado.

En suma, el regionalismo abierto se refleja en variables propias de la integración. La primera, en la competitividad de la industria manufacturera; la segunda, en la creación de comercio e inversiones y, finalmente, en la ampliación de los mercados vinculados a la generación de economías de escala (Kuwayama, 1999; Tussie, 2009).

Los efectos que se generan con la implementación del regionalismo abierto son heterogéneos dado que involucran múltiples variables y actores que en su

5. Hoy en día, las ciudades que conforman la red suman 364 y provienen de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Chile, Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia. El mecanismo tiene como misión aumentar la identidad y la integración regional para el desarrollo de las ciudades. Mayor información en la página web de la Red <https://mercociudades.org>

6. En América Latina se identifican tres etapas históricas del regionalismo. La primera entre 1960 y 1980 enmarcada en la Guerra Fría. La segunda durante los años noventa, como resultado del Consenso de Washington y la tercera del 2001 al presente, aunque en esta última existe un debate sobre su denominación (Baracaldo & Chenou, 2019). A partir de los años noventa, las políticas neoliberales, y sus valores, resultaron hegemónicas lo que influyó de manera directa en los modelos de desarrollo y por tanto en la apertura de las economías, es decir, en el regionalismo abierto que se implementó en la región (Katz, 2006, como se citó en Kan, 2018).

conjunto logran la apertura de los mercados. Según constata Sáez, desde el 2000 los flujos de inversión extranjera directa (IED) intrarregional han aumentado, lo que genera un nuevo mecanismo de integración económica regional (2016, p. 23). La *Alianza del Pacífico* busca configurar una presencia global al materializar sus lazos de integración y cooperación a través de la IED, propiciando así el regionalismo abierto.

La Inversión Extranjera Directa en los países de la Alianza del Pacífico

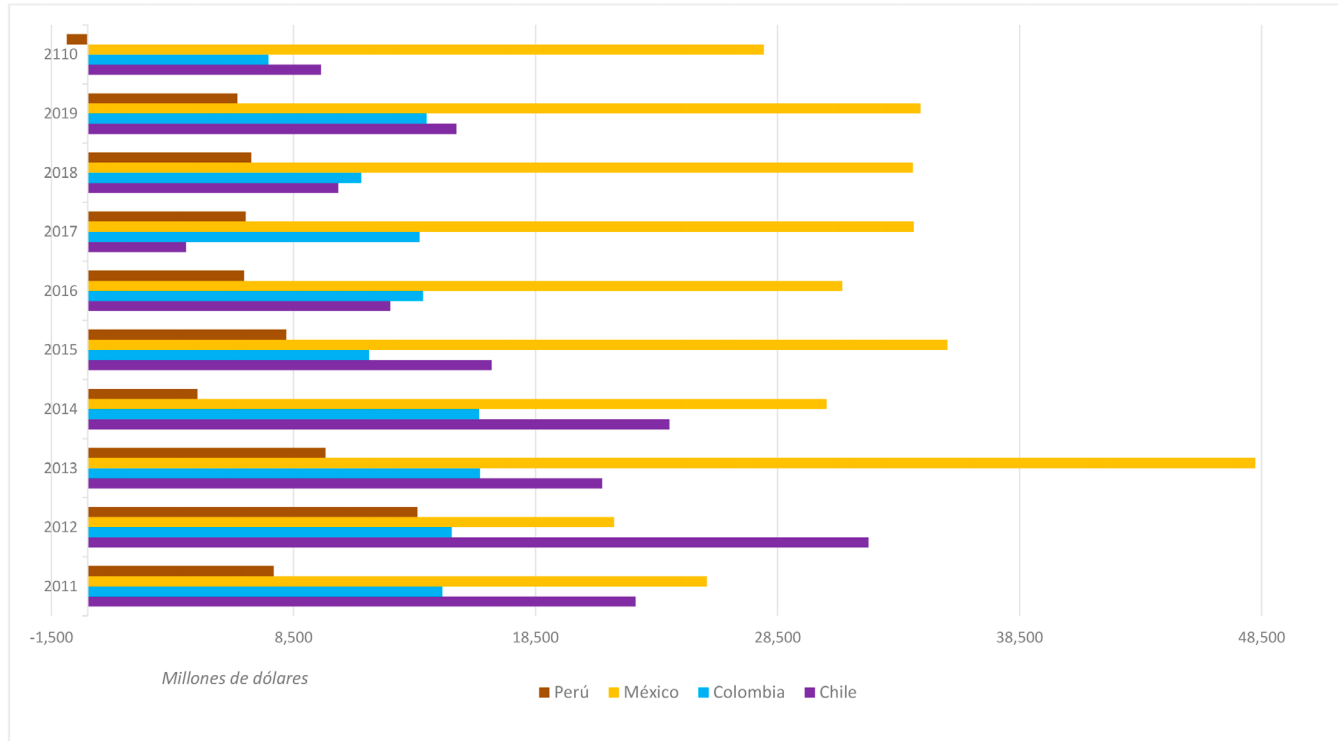
La IED se define como la inversión que contribuye al capital de una empresa (Morales et al., 2009). Por su parte, García y López hacen referencia a una operación que involucra una relación de largo plazo en la cual una persona física o jurídica tiene el objetivo de obtener una participación duradera en una empresa o entidad residente de otra economía (2020). Asimismo, se habla del medio por el cual los agentes económicos pueden llegar a introducirse en las lógicas del comercio internacional que, al traspasar fronteras, se convierten en un medio de integración global y reactivan la participación de inversores y países con posibilidad de desarrollo (Zermeño, 2004).

La IED logra un incremento en la acumulación de capital, en la generación de empleos, transferencia de tecnología y de conocimiento (habilidades y prácticas empresariales) que en su conjunto contribuyen al crecimiento de las empresas y de los países (Campos & Kinoshita, 2002). Asimismo, se generan efectos de *spillover*⁷ en los gobiernos de países receptores dado que requieren crear condiciones de buena gobernanza, estabilidad política, infraestructura y mercados financieros fuertes (Ali et al., 2015).

Conforme a datos del *World Investment Report* (United Nations Conference on Trade and Development, 2022), los países que conforman la *Alianza del Pacífico* han tenido un comportamiento variable en la última década pero con tendencia a la alza, como se muestra en la figura 2. No obstante, es necesario recalcar que para el año 2020 se muestra una reducción generalizada de la inversión por los efectos de la pandemia de COVID-19, la cual alteró el comercio global pero en el caso de los países de la *Alianza del Pacífico*, Perú observa un mayor impacto negativo.

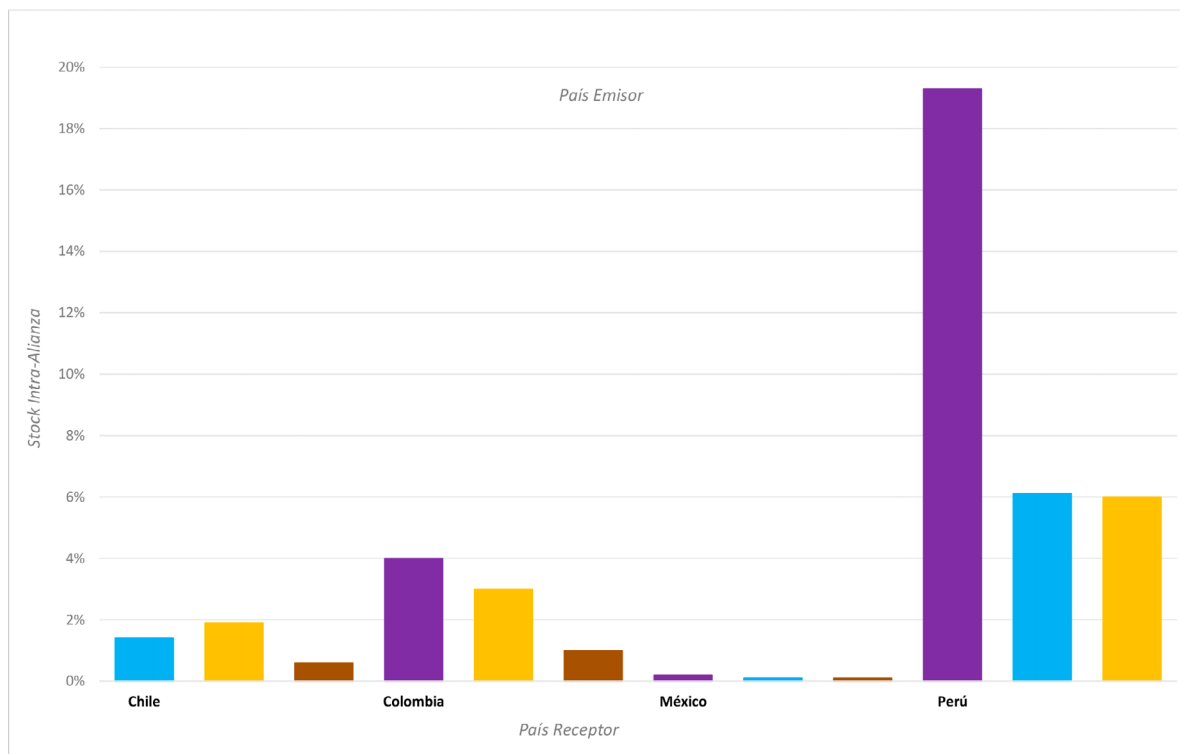
7. El término de *spillover* se refiere a la derrama de conocimientos tecnológicos en una economía, el cual surge en el proceso de producción, a través de la investigación y desarrollo, y con esto obtener innovación (Méndez, 2017).

Figura 2
Flujos de Inversión Extranjera Directa 2011-2020 (Inflow)



Fuente: Elaboración propia con datos de United Nations Conference on Trade and Development (2022).

Figura 3
Inversión Extranjera Directa Intra-Alianza 2015



Fuente: Elaboración propia con datos de Anchorena (2017).

Asimismo, lo anterior se complementa con la participación de la IED de la *Alianza del Pacífico* en la región de América Latina y el Caribe para el periodo 2014 a 2019. Del total de inversión en la región de 923 miles de millones de dólares, el 43.52% le corresponde a la *Alianza* (*Alianza del Pacífico*, 2022, p. 3)

De manera más específica, la inversión extranjera entre los países de la *Alianza* presenta bajos niveles, sumado a que los sectores de comercialización se concentran, principalmente, en el de telecomunicaciones y manufactura (véase figura 3).

En términos generales, la *Alianza del Pacífico* ha servido como plataforma para impulsarse dentro el comercio global, con herramientas como la ventanilla única de comercio exterior o el arreglo de reconocimiento mutuo. Asimismo, los tratados comerciales que se tienen con la Unión Europea, Mercosur y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) generan crecimiento. Han logrado también una mayor competitividad al promover los intercambios estudiantiles, programas de pasantías y prácticas laborales.

Al analizar las cifras de inversión logradas por el mecanismo, se observa un incremento de manera general en los países, no obstante, la inversión intra-regional requiere un mayor impulso, así como la inversión directa que se puede obtener en las ciudades, la cual no se logra identificar.

La gobernabilidad en el contexto de mecanismos de integración regional

La gobernabilidad se ejerce a través de la relación entre los gobiernos con sus ciudadanos y está en función de la eficiencia, eficacia y calidad del ejercicio gubernamental. El concepto trasciende en los Estados, dado que las acciones de gobierno, en forma de políticas públicas, se ejercen con base a las capacidades de éste para responder a las demandas sociales. Acorde a lo referido por Antonio Camou, la gobernabilidad hace referencia a la calidad, estado o propiedad de ser gobernable, es decir, la capacidad de ser gobernado (2020, p. 15); el autor resalta la importancia de la participación recíproca de todos los actores políticos para generar un nivel de gobernabilidad.

El estudio del fenómeno es analizado desde distintas perspectivas. Según Juan Rial (1988), se define como la capacidad de las instituciones para lograr objetivos definidos acorde a sus actividades e integrantes, lo cual la sitúa como una característica propia de los gobiernos. Por otro lado, Arbós y Giner (1993) refieren la calidad en el desempeño de las instituciones de gobierno que será eficaz y legítima. En cuanto a los autores del Reporte Trilateral (Crozier et

al.,1975), existe una crisis de gobernabilidad como resultado del desequilibrio entre las demandas sociales y las capacidades de los gobiernos democráticos para hacer frente a éstas. Se habla entonces de un sistema con desequilibrios —*sobrecarga*—, en donde las demandas crecen constantemente debido al desarrollo social, político, económico y cultural de las sociedades, lo que exigirá una mayor capacidad de los gobiernos para atenderlas.

En conjunto, el concepto de gobernabilidad engloba la eficacia, legitimidad y estabilidad en el ejercicio del poder político. El primer componente refiere a la eficacia y eficiencia de la gestión gubernamental, es decir, la capacidad que tendrán los gobiernos de cumplir los objetivos planteados con el menor costo posible. La legitimidad, como segundo componente, se vincula con la relación y respaldo que los actores políticos otorgan a los gobiernos y ésta dependerá de la forma en que los Estados respondan a las demandas sociales. Finalmente, la estabilidad se logra cuando los gobiernos se adaptan y permanecen en el tiempo a pesar de los cambios en el sistema político (Camou, 2020).

Por tanto, el sistema al que se hace referencia engloba una extensa red de actores públicos y privados que participan y demandan acciones específicas, las cuales deberán ser resueltas por los gobiernos, lo que se traduce en términos de problemas públicos. El equilibrio del procedimiento requiere de distintas capacidades, desde las financieras hasta las políticas, sin las cuales se incurrirá en una sobrecarga que posteriormente resultaría en crisis.

Para el caso de la *Alianza del Pacífico*, la implementación de las acciones en IED conlleva la gestión de gobiernos nacionales, sub-nacionales y locales dado que los impactos que se obtienen de estas inversiones afectan de manera positiva y negativa a los tres órdenes de gobierno y es por tanto que se hace referencia a las capacidades institucionales de los mismos.

Específicamente, nos referimos a cuatro ejes en donde se advierte el impacto de las acciones y donde se hace el análisis del presente trabajo: en los servicios públicos, la movilidad, el desarrollo urbano y el impacto ambiental, por lo cual se indica la presencia de ciertas secretarías en el mapa de actores.

El contexto que plantea este esquema debe exhortar a que los gobiernos locales se adapten a las necesidades que resulten de estas nuevas sociedades a través de instituciones con capacidades aptas aunado a una cooperación intergubernamental.

Es así como, en el contexto de la integración regional, las relaciones entre los países se vuelven más cercanas, pero es cierto también que los problemas se vuelven comunes. En este sentido, es imperante que los distintos órdenes

de gobierno generen adecuadas capacidades para hacer frente a los impactos de la inversión, así como de las dinámicas globalizadoras que surgen de dichos mecanismos.

La Alianza del Pacífico en el ámbito local: Los casos de San Luis Potosí y Medellín

La ciudad de San Luis Potosí se ubica en la parte centro-oriente de la República Mexicana; colinda con los estados de Nuevo León y Coahuila al norte; con Tamaulipas al noreste; con Veracruz al sureste; con Hidalgo, Querétaro y Guanajuato al sur; con Jalisco al suroeste y con Zacatecas al oeste. Representa el 3.1% de la superficie total del país.

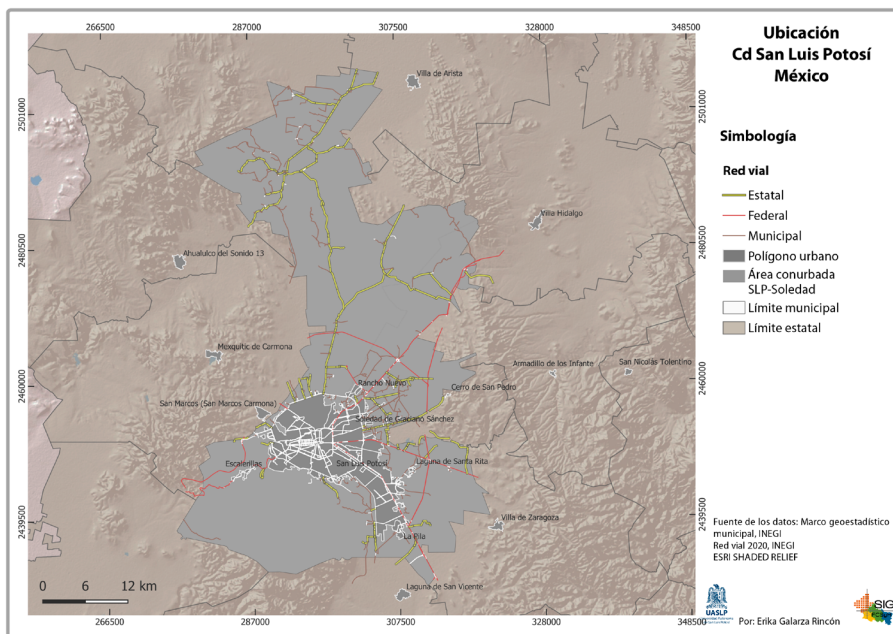
La fundación de la ciudad se remonta al descubrimiento de las minas del Cerro de San Pedro en 1592. Para el año de 1656 se establece el pueblo de San Luis Minas del Potosí el cual se erige en San Luis Potosí (Monroy & Calvillo, 2015).

El estado se compone de tres regiones con elementos geográficos característicos; la región del Altiplano, la región Media y la región Huasteca, las cuales, en su conjunto, registran 58 municipios. Cuenta una población total según el censo de 2020 de 2,822,255 habitantes, la cual está concentrada en la zona urbana de la capital del estado (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020a; Monroy & Calvillo, 2015, pp. 11-12).

El clima característico es seco templado y semi seco templado con arroyos pequeños que cruzan el territorio (Coordinación Estatal para el Fortalecimiento Institucional de los Municipios [CEFIM], s.f., pp. 7-8). Acorde al más reciente Censo del año 2020, el municipio tiene 911,908 habitantes, de los cuales 7,194 son nacidos en otro país (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020c).

Por el municipio cruzan las principales carreteras federales que desembocan desde Saltillo, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Querétaro, Ciudad de México, Jalisco y Zacatecas, generando una importante ventaja competitiva en cuanto a localización, tal como se muestra en la figura 4. En términos económicos, la entidad se caracteriza por la agricultura, ganadería, minería, construcción y comercio. No obstante, para el municipio, el sector primordial está en el comercio y en la industria manufacturera, con seis parques y dos zonas industriales (CEFIM, s.f.).

Figura 4
Mapa de San Luis Potosí



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020b).

Por su parte, la ciudad de Medellín, Colombia, se sitúa dentro del Valle de Aburrá, considerado como una depresión en la Cordillera Central de los Andes. Particularmente, la cuenca del río Medellín se delimita por cadenas montañosas que constituyen el paisaje característico de la ciudad. Como resultado de exploraciones españolas, fue colonizado en 1541 el territorio del Valle de Aburrá (Melo, 1996). Posteriormente, para el año de 1675, la ciudad fue fundada, aunque, en un principio, le fue dado el nombre de la Villa de Medellín, pero su importancia comercial permitió que adquiriera la categoría de ciudad y se convirtiera en la capital de Antioquia en el año de 1826 (Alcaldía de Medellín, 2022c).

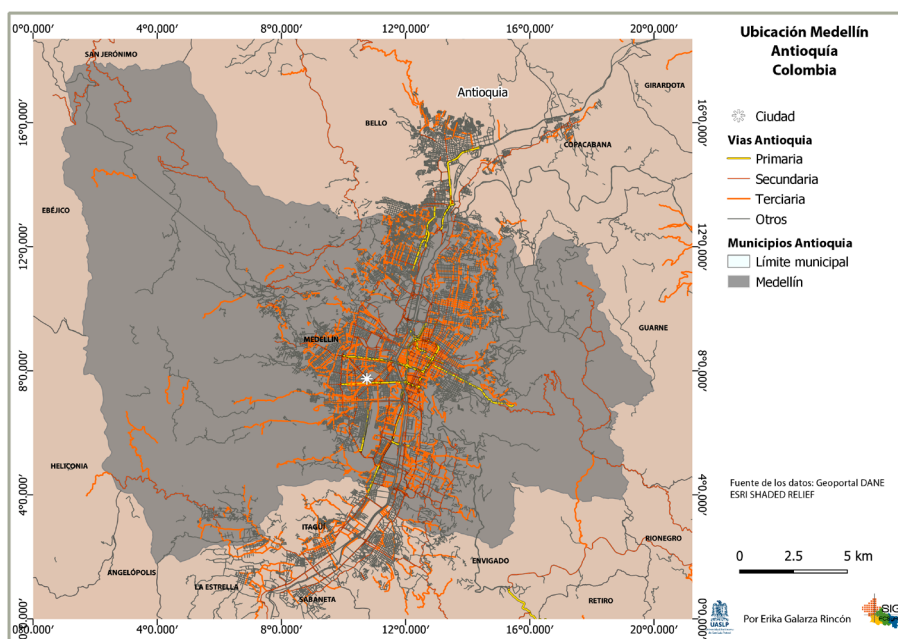
El Departamento de Antioquia se ubica al noroeste del país, con un territorio de 63,612 kilómetros cuadrados, donde habitan 6,534,764 habitantes concentrados en el área metropolitana del Valle de Aburrá y que además se compone por 125 municipios. De los cuales, Medellín es la capital del Departa-

mento, siendo la segunda ciudad más importante de Colombia (Gobernación de Antioquia, 2022).

Con una extensión de 105 kilómetros cuadrados, Medellín se compone por dieciséis comunas y cinco corregimientos y acorde al Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el Censo 2018, contaba con una población de 2,372,330 habitantes (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2018; Medellín Cómo Vamos, 2022), en la figura 5 se observa de manera gráfica la delimitación territorial.

Cabe mencionar que Medellín cuenta con dos aeropuertos dentro de su limitación geográfica, el Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro y el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera el cual fue entregado al municipio y funciona como ente descentralizado (Alcaldía de Medellín, 2022b).

Figura 5
Mapa de Medellín



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2023).

En la actualidad, ambas localidades están inmersas en la dinámica internacional de la integración, por lo cual se destaca la importancia de generar una comparación de las capacidades institucionales de los gobiernos locales. Como se mencionó, para generar el análisis comparativo se han seleccionado los rubros de prestación de servicios públicos, movilidad, desarrollo urbano e impacto ambiental, los cuales observan un impacto directo en el ámbito local.

La comparación entre ambas localidades no está del todo balanceada. Mientras que San Luis Potosí es una ciudad media mexicana, Medellín se impone como una de las dos urbes más importantes de Colombia. El flujo de capital es más directo a ésta que a San Luis Potosí, desde luego; las empresas y toma de decisiones emanan de Medellín.

No obstante, la elección de la ciudad colombiana surge como caso de éxito al lograr una reinversión generalizada en términos sociales, económicos y de desarrollo después de la violencia producida por el narcotráfico. Resulta interesante evaluar las capacidades de dicho gobierno local ahora en acciones globales. Respecto al caso mexicano, resulta de la necesidad de la inserción del gobierno local en dinámicas globales para obtener mejores prácticas gubernamentales.

San Luis Potosí se encuentra en una fase de crecimiento industrial, con parámetros que dicta o que conducen a su integración a una de las regiones más ricas de México, que es el Bajío,⁸ con ciudades como León o Querétaro, o la propia ciudad de Aguascalientes, que registran un crecimiento muy por encima del promedio nacional. Durante la última década, la región del Bajío ha tenido un crecimiento del 4.0% del producto interno bruto (PIB) nacional —dentro de esta categoría, San Luis Potosí, se ubica con un 3.8%— cuando el promedio anual ha sido de 2.6 %, según datos oficiales (Rosales, 2020; Incomex, 2020).

Precisamente, la región del Bajío genera su importancia económica en su localización geográfica dado que provee de potencial para el desarrollo, siendo éste un puente para la comercialización hacia el norte del país, como son los estados de Nuevo León y Tamaulipas, para finalmente, impulsar hacia el exterior.

8. La región del Bajío, ubicada en el centro-occidente, se compone por los estados de Aguascalientes, Jalisco, León, Guanajuato, Querétaro y San Luis Potosí.

En el caso de Colombia, Medellín se encuentra dentro de la región del Eje Cafetero y Antioquia⁹ que representa la segunda economía del país, que si bien se enfoca en la comercialización del café, han extendido su productividad hacia la industria metalmecánica, el sector comercio y de servicios, turismo entre otras (Departamento Nacional de Planeación, 2014-2018).

El municipio mexicano, siendo la capital del estado, concentra sus actividades económicas en la industria manufacturera —en especial la fabricación de automóviles y sus partes— y comparte con el comercio, servicios y la construcción (Secretaría de Desarrollo Social y Regional, 2022). Históricamente, San Luis Potosí concentró su desarrollo en la minería, convirtiéndose en un importante centro minero desde finales del siglo XVI (Bassols, 1992, p. 96). Mientras que la ciudad de Medellín enfocó su desarrollo en la industria textil, logrando ser la segunda economía del país entre 1946 y 1974 gracias a este sector (Sánchez, 2013).

No obstante, a partir del siglo XX, la localidad pasó a ser una ciudad enfocada en el desarrollo del conocimiento y con uso intensivo de la tecnología en sectores como el energético, construcción, turismo, telecomunicaciones y textil (Sánchez, 2013, p. 188).

Lo anterior genera una base comparativa de las ciudades al reconocer en primera instancia, el surgimiento histórico del cual se desprenden sus actividades económicas, y en segunda instancia que, Medellín se ha convertido en una ciudad eje en la economía colombiana mientras que San Luis Potosí no ha logrado catapultar el posicionamiento que podría tener en el desarrollo nacional y global.

A continuación, se genera un análisis comparativo en los rubros mencionados para evaluar las capacidades institucionales de los gobiernos locales. Partiendo de la norma jurídica, en el caso mexicano, el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos —Fracción Tercera— señala que los municipios son los encargados de los servicios públicos de agua potable, alumbrado público, recolección de residuos, calles, entre otros acorde a las “condiciones territoriales y socio-económicas de los Municipios,

9. La región del Eje Cafetero y Antioquia se constituye por los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Antioquia. A su vez, presenta tres franjas de desarrollo: la primera conformada por Medellín, Río Negro, Pereira, Manizales y Armenia. La segunda compuesta por la zona Andina y la tercera con los municipios de Urabá, Nordeste y Bajo Cauca Antioqueño, Litoral Pacífico y Vertiente Occidental de Risaralda.

así como su capacidad administrativa y financiera” (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2022, p. 118).

En el caso colombiano, el artículo 311 de la Constitución Política de Colombia, determina que al municipio le corresponde prestar los servicios públicos, construir obras para el progreso local, desarrollo del territorio, mejoramiento social y demás funciones con base en el Régimen de Servicios Públicos Domiciliarios.¹⁰ Para esto, Empresas Públicas de Medellín (EPM) establecida en 1955, provee de energía eléctrica, gas por red, agua y saneamiento a Medellín, el Valle de Aburrá y 123 municipios de Antioquia, lo que representa 3.6 millones de personas. EPM es una entidad vinculada al conglomerado público de la ciudad, es decir, funciona como un mecanismo descentralizado bajo el esquema de control de tutela por lo que el municipio es propietario, ente territorial y cliente (EPM, 2022).

En San Luis Potosí, el Organismo Metropolitano de Agua Potable, Alcantarillado, Saneamiento y Servicios Conexos de los municipios de Cerro de San Pedro, San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, mejor conocido como Interapas, es el encargado de gestionar y administrar este servicio a 1 millón 191 mil 921 personas, lo que representa el 43.8% de la población del estado de San Luis Potosí (Interapas, 2022). Cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propio estructurado con un Consejo de Administración el cual se compone por representantes de los municipios y de diversos sectores. Partiendo de esta comparación, es importante recalcar que la población que atiende la empresa EPM es casi tres veces más numerosa que la atendida por Interapas, lo cual recae directamente en las capacidades institucionales de los organismos y la relación que ejercen con los gobiernos locales.

Comparando el rubro de movilidad, la ciudad de Medellín se compone por un Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) del cual se desprenden la red Metro, Metrocable, Metroplus, Tranvía, Taxi y la red Encicla que provee de bicicletas para el transporte. Los servicios se proveen por entes descentralizados del municipio a diferencia del caso en San Luis Potosí, donde la red de transporte público está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones

10. Los servicios públicos domiciliarios se respaldan en los artículos 365 a 370 de la Constitución Política de 1991. Su fundamento legal se encuentra en la Ley 142 de 1994 la cual estipula, en su artículo primero, que los servicios son: “acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, distribución de gas combustible, telefonía fija pública básica conmutada y la telefonía local móvil” y que pueden ofrecerse a través de empresas de servicios públicos de carácter oficial, privado, mixto o por la administración central del municipio.

y Transportes que depende del estado. Para el caso de los taxis, el gobierno del estado es también el encargado de gestionar las concesiones, es decir, el control lo ejerce de manera centralizada.

En cuanto al rubro de medio ambiente, conforme se presenta un desarrollo industrial, las ciudades generan un mayor impacto ambiental al que es necesario regular. Para Colombia, desde 1992, se estudia la calidad del aire del Valle de Aburrá a través de RedAire del cual resultaría la firma del Pacto de Mejoramiento de la Calidad del Aire y el Plan de Descontaminación en las cuales participan entidades gubernamentales, como la Alcaldía de Medellín, organizaciones privadas y entes comunitarios para implementar acciones que mejoren la calidad del aire (Alcaldía de Medellín, 2022a). En San Luis Potosí, la dependencia encargada de dicha medición pertenece a la Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental que genera datos estadísticos de la calidad por medio de estaciones de monitoreo establecidas en distintas entidades y que pertenecen al Sistema Nacional de Información de la Calidad del Aire, SINAICA (Gobierno del Estado, 2022). La ciudad de San Luis Potosí no cuenta con un plan que maneje el problema de contaminación como lo tiene Medellín, pues sólo se enfoca en el monitoreo, pero no en acciones preventivas como es el caso colombiano.

Finalmente, en el rubro de vivienda, Medellín cuenta con la Secretaría de Gestión y Control Territorial que basa su acción en el Plan de Ordenamiento Territorial. Por lo que atañe al municipio de San Luis Potosí, este cuenta con la Dirección General de Gestión Territorial y Catastro, que trabaja con el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) a fin de gestionar las políticas públicas en movilidad. La principal diferencia emana de la geografía en la que se ubican las ciudades; Medellín se encuentra en un Valle por lo que el desarrollo territorial se generó de manera vertical, lo cual es una de las características más llamativas, mientras que en San Luis el crecimiento se dio de manera horizontal.

Además, una parte de su crecimiento demográfico fue hacia el poniente de la ciudad, siendo la zona con mayor plusvalía, al ser el lugar donde se encuentran relieves montañosos que dificultan la construcción y que a la postre dañarán el equilibrio ecológico, pues se invadieron y talaron zonas de la Sierra de San Miguelito, recinto de encinos. No obstante, debido al crecimiento, existe un déficit en la oferta de vivienda y una demanda creciente. La Cámara de Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda (CANADEVI), dice que existe un déficit de 25 y 27 mil viviendas en la capital y zona

conurbada (Aranda, 2021), en su mayoría de interés social, lo cual compete a falta de aprobación de proyectos de vivienda por parte del ayuntamiento (de la Rosa, 2022).

En suma, dentro del panorama internacional en el que se encuentran inmersos los países de la *Alianza del Pacífico*, resulta de vital importancia obtener una visión general de las capacidades que los gobiernos locales poseen para hacer frente a los retos que la regionalización conlleva y que, ciertamente, en el caso de San Luis Potosí y Medellín se han desarrollado de manera desigual, lo cual conlleva impactos negativos en el actuar internacional.

Conclusiones

Desde la conformación del Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano hasta la actual *Alianza del Pacífico*, han surgido nuevos escenarios económicos, políticos y sociales que representan una oportunidad de acción para los países que conforman este mecanismo. En específico, el objetivo geográfico hacia donde se dirigen los esfuerzos comerciales genera potencial ante el contexto altamente globalizado.

La estructura de la *Alianza del Pacífico*, distintiva de los mecanismos equivalentes en la región, posee la participación del sector privado a través del Consejo Empresarial pero no designa una plataforma para el establecimiento de relaciones de cooperación con los gobiernos locales. Lo anterior representa un potencial de acción dado que las gestiones implementadas en dichos acuerdos tienen un impacto en lo local, siendo este el gobierno más próximo a la ciudadanía y donde se puede tener una mejor coordinación en la ejecución.

La Inversión Extranjera Directa representa un desafío para las ciudades si éstas no poseen las capacidades institucionales necesarias para hacer frente a sus efectos, tanto positivos como negativos. En el caso de la ciudad de Medellín, la ciudad posee altas capacidades institucionales para atraer la inversión, pero también en la gestión gubernamental, como es el caso de la proveeduría de agua o la movilidad urbana.

En el caso de San Luis Potosí, su inserción en el ámbito internacional tiene aún potencial, sumado a las distintas problemáticas que enfrenta en términos gubernamentales como la crisis hídrica, el déficit de vivienda, entre otros, que no resultan en competitividad para la ciudad cuando se busca la atracción de inversión.

Para el caso específico de la implementación de la *Alianza del Pacífico*, no se observa un impacto directo del mecanismo en términos de inversión, es decir, no existe una conexión entre la IED que las ciudades reciben como resultado de la Alianza. Resulta imperativo que el mecanismo genere mayores oportunidades de cooperación con el ámbito local, dado que tras más de diez años de acción no se ha concretado en este orden de gobierno.

Si bien, ambas ciudades poseen características geográficas disímiles que diferencian su crecimiento y desarrollo, es competencia de los gobiernos locales satisfacer las demandas de su ciudadanía, y adicionalmente las de aquellas empresas que se instalen como resultado de esta IED, además de requerir capacidades en ámbitos económicos, fiscales, políticos y sociales que hagan frente a los impactos naturales de esta implementación.

Es necesario que la *Alianza del Pacífico* genere canales de cooperación y coordinación con las localidades, dado que es ahí donde surgen y comienzan los procesos productivos que se transformarán en la materia prima utilizada en las transacciones comerciales de la Alianza.

De manera más puntual, el ejemplo de Medellín demuestra ser un caso de éxito dado que las instituciones —en movilidad, servicios básicos, medio ambiente y vivienda— han adquirido y generado buenas prácticas que satisfacen las necesidades de la población pero que, además, han sido un polo de atracción.

Para el caso de San Luis Potosí, es necesario mejorar las capacidades institucionales del gobierno local dado que lo anterior pone en desventaja a la ciudad en el escenario regional, pero sobre todo internacional. Resulta contradictorio que la ciudad busque la llegada de Inversión Extranjera Directa, pero falle en la proveeduría de agua, en la calidad de las calles, en la falta de más y mejor transporte público de calidad, un aeropuerto competitivo, entre otras cosas.

En definitiva, una plataforma de coordinación para los gobiernos locales respaldada por la *Alianza del Pacífico*, entre sus países miembros, así como Estados asociados, permitirá elevar la competitividad de las ciudades, de los países y del mecanismo ante el escenario internacional. La *Alianza del Pacífico* puede y debe aprovechar el escenario en el que se encuentran para así trascender a ser un verdadero mecanismo de integración regional. Ciertamente, la *Alianza del Pacífico* tiene el potencial para convertirse en líder de la región y sobresalir entre los mecanismos establecidos, pero es necesaria la concertación y el apoyo entre las naciones que la conforman.

Referencias

- Alcaldía de Medellín. (2022a). *Calidad del Aire*. <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=navurl://a812816c05764ccc0cddd3ef018466fa>
- Alcaldía de Medellín. (2022b, octubre). *Establecimiento público aeropuerto Olaya Herrera*. <https://www.medellin.gov.co/es/secretaria-privada/conglomerado-publico/entidades-del-conglomerado/olaya-herrera/>
- Alcaldía de Medellín. (2022c, octubre). *Historia y Símbolos de Medellín*. <https://www.medellin.gov.co/es/historia-y-simbolos-de-medellin/>
- Ali, S. A., Raza, H., & Iqbal, A. (2015, January). Dynamic Linkages between Foreign Direct Investment, Public Investment and Private Domestic Investment: Evidence from Pakistan. *Pakistan Business Review*, 16(4), 789-807. <https://pbr.iobm.edu.pk/wp-content/uploads/2016/01/1-Atif-Iqbal.pdf>
- Alianza del Pacífico. (2012, junio 6). *Acuerdo marco de la Alianza del Pacífico*. <https://alianzapacifico.net/download/acuerdo-marco-de-la-alianza-del-pacifico/>
- Alianza del Pacífico. (2022). *Atrae inversión del mundo hacia América Latina*. https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2022/02/Brochure-Inversio%CC%81n_AP_2021_ESP.pdf
- Anchorena, F. (2017). Alianza del Pacífico: armonización normativa como mecanismo de atracción de inversiones. *Bien común*, XXIII(265), 39-45. <http://frph.org.mx/bdigital/registro.php?id=abc265-04>
- Aranda, D. (2021, mayo 04). Arrastra la entidad un rezago de 32 mil casas. *El Sol de San Luis*. <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/san-luis-potosi-con-rezago-de-32-mil-viviendas-6755114.html>
- Arbós, X., & Giner, S. (1993). *La gobernabilidad. Ciudadanía y democracia en la encrucijada mundial*. Siglo XXI.
- Arias, A. (2006). El retorno de Alan García. *Nueva Sociedad*, (205), 15-22.
- Baracaldo, D., & Chenou, J.-M. (2019). Regionalism and presidential ideology in the current wave of Latin American integration. *International Area Studies Review*, 22(1), 41-63. <https://doi.org/10.1177/2233865918815008>
- Bassols, A. (1992). *México: formación de regiones económicas. Influencias, factores y sistemas*. Universidad Nacional Autónoma de México.

- Briceño, J. (2013). Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina. *Estudios Internacionales*, 45(175), 9-39. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.2013.27352>
- Camou, A. (2020). *Gobernabilidad y democracia* (Cuadernos de Divulgación de la Cultura Democrática Vol. 6). México.
- Campos, N. F., & Kinoshita, Y. (2002). *Foreign Direct Investment as Technology Transferred: Some Panel Evidence from the Transition Economies* (Working Paper 438), William Davidson Institute at the University of Michigan.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2008). *El Arco del Pacífico Latinoamericano y su proyección a Asia-Pacífico*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/2909-arco-pacifico-latinoamericano-su-proyeccion-asia-pacifico>
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. Art. 115. (2022).
- Coordinación Estatal para el Fortalecimiento Institucional de los Municipios (CEFIM). (s.f.). *Monografía de los Municipios de México. San Luis Potosí*. CEFIM. http://www.cefimslp.gob.mx/monografias_municipales/2012/sanluispotosi/files/san%20luis%20potosi.12.pdf
- Crozier, M. J., Huntington, S. P., & Watanuki, J. (1975). *The Crisis of Democracy. Report on the Governability of democracies to the Trilateral Commission*. New York University Press.
- de la Reza, G. A. (2013). El regionalismo abierto y su renovación teórica: una agenda analítica. *Revista del CESLA*, (16), 207-229.
- de la Rosa, P. (2022, julio 27). *En SLP hay déficit de vivienda de interés social*. Plano Informativo. <https://planoinformativo.com/862685/en-slp-hay-deficit-de-vivienda-de-interes-social/>
- del Huerto, M. (2022). Gobiernos locales y Mercosur. Nuevos roles, estrategias y modalidades de gestión urbana en contextos de integración regional. *Territorios*, (8), 13-37.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. <https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#!/>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2023). *Geoport al DANE*. <https://geoport al.dane.gov.co/#gsc.tab=0>
- Departamento Nacional de Planeación. (2014-2018). *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. Todos por un Nuevo País*. (Tomo 2). Departamento Nacional de Planeación.

- EPM. (2022). *Relación con el municipio de Medellín*. <https://cu.epm.com.co/institucional/sobre-epm/quienes-somos/relacion-municipio-de-medellin>
- Foro sobre la Iniciativa de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano. (2007). *Declaración de Santiago de Cali*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2224/SE_01DeclaracionMinisterialSantiCali2007.pdf
- Francke, M. (2014). Alianza del Pacífico: Perspectiva de Chile. En A. Foxley & P. Meller (Eds.), *Alianza del Pacífico: en el proceso de integración latinoamericana* (pp. 107-117). CIEPLAN.
- García, P. M., & López, A. (2020). *La Inversión Extranjera Directa: Definiciones, determinantes, impactos y políticas públicas*. Banco Interamericano de Desarrollo; Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL); Sector de Integración y Comercio (INT). <http://dx.doi.org/10.18235/0002601>
- Gobernación de Antioquia. (2022). *Datos de Antioquia*. <https://antioquia.gov.co/antioquia/datos-de-antioquia>
- Gobierno del Estado. (2022). SEGAM. Obtenido de *Red de Monitoreo de la Calidad del Aire*. Gobierno del Estado de San Luis Potosí. <https://slp.gob.mx/segam/Paginas/Calidad%20del%20Aire/Calidad-del-Aire.aspx>
- Incomex. (2020, diciembre 10). *El Bajío tiene el mayor dinamismo económico en la última década*. <https://incomex.org.mx/index.php/2020/12/10/el-bajio-tiene-el-mayor-dinamismo-economico-en-la-ultima-decada/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020b). *Marco Geoes-tadístico municipal*. <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020a). *Cuéntame de México. Información por entidad: San Luis Potosí*. <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/slp/default.aspx?tema=me&e=24>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020c). *Presentación de Resultados Censo 2020: San Luis Potosí*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_slp.pdf
- Interapas. (2022). *Un esfuerzo compartido*. <https://interapas.mx/nosotros/121-2/>
- Kan, J. (2018). El modelo de integración regional asociado a las reformas neoliberales. Un análisis de las iniciativas regionales de los años noventa y de la coyuntura actual. En C. Silva Flores, A. Noyola Rodríguez, & J. Kan (Coords.), *América Latina: una integración regional fragmentada y sin rumbo* (pp. 14-42). CLACSO; MEGA2; ADE.

- Kuwayama, M. (1999). *Open regionalism in Asia Pacific and Latin America: a survey of the literature*. United Nations; CEPAL.
- Medellín Cómo Vamos. (2022). *Así es Medellín*. <https://www.medellincomo-vamos.org/medellin>
- Medina, L., & Noriega, A. E. (2001). Evidencia Empírica sobre la Paridad del Poder Adquisitivo en México. *Acta Universitaria*, 11(3), 33-38. <https://doi.org/10.15174/au.2001.296>
- Melo, J. O. (1996). *Historia de Medellín* (Vol. I). Suramericana de Seguros.
- Méndez, A. V. (2017). *Los spillovers de conocimientos, la I&D y las innovaciones en México*. Universidad Autónoma de Coahuila.
- Monroy, M. I., & Calvillo, C. (2015). *San Luis Potosí. Historia Breve*. FCE; COL-MEX; FHA.
- Morales, L., Guerrero, O. P., & López, M. (2009). Una evaluación de las políticas promocionales de inversión extranjera directa en América Latina. *Lecturas de Economía*, (71), 141-168. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n71a4817>
- Novak, F., & Namihas, S. (2015). *Alianza de Pacífico: situación, perspectivas y propuestas para su consolidación*. IDEI; Konrad Adenauer Stiftung.
- Portal Geográfico del Municipio de Medellín. (2020). *Mapas Medellín*. Ayuntamiento de Medellín. https://www.medellin.gov.co/mapgis9/mapa.jsp?aplicacion=1&css=css/app_mapas_medellin.css
- Rial, J. (1988). Gobernabilidad, partidos y reforma política en Uruguay. *Revista Mexicana de Sociología*, 50(2), 11-33.
- Rodríguez, I. (2015). Oportunidades y desafíos que plantea la Alianza del Pacífico para la política exterior y para los nuevos modelos de integración regional de sus miembros. En I. Rodríguez Aranda & E. Vieira Posada (Eds.), *Perspectivas y oportunidades de la Alianza del Pacífico* (pp. 21-54). CESA.
- Rosales, R. A. (2020, diciembre 10). Bajío, con el mayor dinamismo económico en la última década. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Bajio-con-el-mayor-dinamismo-economico-en-la-ultima-decada-20201209-0157.html>
- Sáez, R. E. (2016). *Del regionalismo abierto al regionalismo segmentado: desafíos de la integración de América Latina y el Caribe*. Cieplan.
- Sánchez, A. (2013). La reinención de Medellín. *Lecturas de Economía* (78), 185-227. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n78a15768>
- Secretaría de Desarrollo Social y Regional. (2022). *Programa Regional de la Zona Centro Potosina 2022-2027*. Secretaría General de Gobierno. San Luis Potosí. <https://slp.gob.mx/finanzas/Documentos%20compartidos/>

PROGRAMA%20REGIONAL%20DE%20LA%20ZONA%20CENTRO%20POTOSINA%202022%20-%202027%20SEDESORE%20%2808-AGO-2022%29.pdf

- Torres, E. (2008). La Comunidad Europea del carbón y del acero. Un exitoso y aún inacabado experimento institucional. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, VIII, 713-742.
- Tussie, D. (2009). Latin America: Contrasting Motivations for Regional Projects. *Review of International Studies*, 35(1), 169-188. <https://doi.org/10.1017/S026021050900847X>
- United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2022). *World Investment Report 2022: International Tax Reforms and Sustainable Investment*. United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/wir2022_en.pdf
- United Nations. (2022). *Table 35. Total imports and exports by regions and countries or areas* [Common Data Set]. UN Trade Statistics. <https://unstats.un.org/unsd/trade/data/tables.asp#monthlytotal>
- Vieira, E. (2015). La alianza del Pacífico, ¿integración profunda hasta qué grado? En I. Rodríguez Aranda & E. Vieira Posada (Eds.), *Perspectivas y oportunidades de la Alianza del Pacífico* (pp. 55-99). CESA.
- Zermeño, F. (2004). *Lecciones de desarrollo económico*. Plaza y Valdés Editores.