

ECOFIN

Segunda Comisión de las Naciones Unidas sobre Asuntos Económicos y Financieros



Presidente:

Pedro González Hurtado

Vicepresidente:

Mariana Escobar Anaya

ecofin@columbus.edu.co

Índice

1. Cartas de los Presidentes	3
1.1. Carta del Presidente	3
1.2. Carta de la Vicepresidente	4
2. Introducción al Comité	5
2.1. Historia	5
2.2. Funciones y objetivos	6
2.3. Información relevante	6
3. Tema A: Repercusiones del establecimiento de un bloque económico en América Latina	7
3.1. Introducción al tema	7
3.2. Origen	8
3.3. Desarrollo	14
3.4. Resoluciones previas	17
3.5. Expectativas frente al debate	18
3.6. Recursos útiles	19
4. Tema B: Desarrollo de la Ruta Marítima del Norte	20
4.1. Introducción al tema	20
4.2. Origen	22
4.3. Desarrollo	24
4.4. Resoluciones previas	29
4.5. Expectativas frente al debate	30
4.6. Recursos útiles	30
5. QARMAS	31
5.1. Tema A	31
5.2. Tema B	31
6. Bibliografía	32
6.1. Tema A	32
6.2. Tema B	34

1. Cartas de los Presidentes

1.1. *Carta del Presidente*

“Una sociedad que antepone la igualdad a la libertad terminará sin igualdad ni libertad.”

—Milton Friedman

Respetados delegados,

Es un gran orgullo para mi persona darles nuevamente una muy cálida bienvenida al comité ECOFIN en esta edición de COSMUN 2025. Me encuentro muy feliz de poder trabajar junto a Mariana para que todos ustedes puedan disfrutar de este comité. Durante estos tres días, estaremos discutiendo sobre las posibles implicaciones de un nuevo bloque económico en Latinoamérica y el desarrollo de la Ruta Marítima del Norte, ambos siendo de relevancia global para el desarrollo económico de la comunidad internacional.

Es por esa misma razón que los invito a que lean profundamente esta guía para que se sometan al papel de sus delegaciones, siempre partiendo desde el respeto y cooperación, para que esta sea una experiencia provechosa para todos. Créanme, yo también fui novato y me daba pena levantar la plaqueta, y por ello los invito a poner a prueba sus habilidades para llegar a nuevos máximos, y disfruten de este modelo tanto como yo lo he disfrutado desde el 2018. Del mismo modo, no duden en buscarme a mí o a Mariana si tienen preguntas. Gracias por ser parte del comité que tanto amo en este, mi último COSMUN. Con eso dicho, ¡nos vemos pronto!

Un fuerte abrazo,

Pedro González Hurtado

+57 (305) 337-5680

Presidente de ECOFIN

1.2. Carta de la Vicepresidente

Distinguidos delegados,

En primer lugar, sean bienvenidos a la Segunda Comisión de las Naciones Unidas de asuntos Económicos y Financieros, en COSMUN 2025. Es motivo de alegría para mi, Mariana Escobar, compartir esta experiencia tan enriquecedora y acompañarlos en este proceso tan especial. Es importante recalcar que todos los que están participando de esta experiencia son personas llenas de capacidades y nunca deben dudar de esto, el simple hecho de que estén motivados a hacer parte de COSMUN 2025 demuestra la calidad de personas que son y la motivación que tienen de alcanzar todo su potencial. Tengan presente que tanto Pedro como yo estamos completamente dispuestos a dar lo mejor de nosotros para que durante el modelo ustedes encuentren un amor por este tema como lo hemos encontrado nosotros y se sientan impulsados a seguir explorando.

Atentamente,

Mariana Escobar Anaya

+57 (301) 650-9576

Vicepresidente de ECOFIN

2. Introducción al Comité

2.1. *Historia*

Del 25 de abril de 1945 al 26 de junio de 1945 se llevó a cabo la Conferencia de San Francisco, donde representantes de diferentes naciones se reunieron para discutir el establecimiento de una nueva organización internacional tras el rotundo fallo de la Liga de Naciones (1920-1946). Allí se firma la Carta de las Naciones Unidas, entrando en vigor el 14 de octubre de 1945. Por el mismo medio también se establece el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, al igual que las seis comisiones principales que forman parte de la Asamblea General de la ONU, los cuales son:

- La Primera Comisión sobre Desarme y Seguridad Internacional, DISEC;
- La Segunda Comisión sobre Asuntos Económicos y Financieros, ECOFIN;
- La Tercera Comisión sobre Asuntos Sociales, Culturales, y Humanitarios, SOCHUM;
- La Cuarta Comisión sobre Política Especial y Descolonización, SPECPOL;
- La Quinta Comisión sobre Asuntos Administrativos y de Presupuesto;
- La Sexta Comisión Jurídica, LEGAL.

La comisión recientemente tuvo su septuagésima octava sesión (78ª), siendo así una de las autoridades referentes en el ámbito económico con el fin de fortalecer relaciones monetarias entre sus estados miembros para crear un sistema financiero sostenible para el futuro, teniendo muy en cuenta los ODS establecidos por las Naciones Unidas.

2.2. Funciones y objetivos

ECOFIN tiene la responsabilidad de brindar informes anuales a la Asamblea General frente a las decisiones y medidas tomadas por la comisión. Allí deberán presentar tanto los informes sustantivos de la comisión y también los bosquejos de propuestas presentadas en la comisión cada año. También se encarga de evaluar métodos de financiación a estados miembros, con la misión de respaldar el crecimiento económico de países tanto subdesarrollados como desarrollados. Por otra parte, también impulsa la mitigación de asuntos como lo son la pobreza, la inseguridad alimentaria, y la reconstrucción de las distintas economías mundiales.

2.3. Información relevante

Todos los estados miembros de la ONU tienen participación en ECOFIN. Sin embargo, por su dominio sobre el funcionamiento de la economía, entes regulatorios no pertenecientes a las Naciones Unidas tienen permitido hacer parte del comité; entre estos se encuentra el Banco Mundial, el FMI (Fondo Monetario Internacional), y la OMC (Organización Mundial del Comercio). La participación de estos permite consensos de mayor impacto en la economía.

Por lo tanto, estas organizaciones extraoficiales tienen derecho al voto en la comisión a la hora de las resoluciones de la Segunda Comisión. Asimismo, las votaciones dentro del comité se definen por medio de mayoría absoluta de estados presentes y votantes. Valga la aclaración, el comité no tiene la suficiente potestad como para entrometerse en las políticas fiscales, monetarias, y cambiarias de cada estado miembro de ECOFIN. En vez de modificar las políticas internas de cada nación, la comisión puede dar recomendaciones a estas naciones, al igual que otras organizaciones tales como la PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), ECOSOC (Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas), y el FMI.

3. Tema A: Repercusiones del establecimiento de un bloque económico en América Latina

3.1. Introducción al tema

La creación de un bloque económico en América Latina se propone con el propósito de que los países de la región se integren en aspectos políticos y económicos buscando el progreso financiero y bienestar, aumentando la competitividad y fortaleciendo la cooperación política. Este proyecto consiste en la negociación de tratados de libre comercio entre los países que hagan parte de este bloque, mejorar la conexión entre territorios por medio de la construcción de puertos y carreteras, implementar políticas monetarias con el fin de disminuir las posibles disrupciones comerciales y barreras económicas entre miembros y la creación de organismos que hagan seguimiento del correcto cumplimiento de todas las estrategias de este proyecto.

En 1948, en Santiago de Chile, se fundó la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la cual trabaja de la mano de las Naciones Unidas siendo su objetivo coordinar las acciones que aportan al desarrollo económico de Latinoamérica, y promover el apoyo y colaboración entre los países que hacen parte de este territorio y con otras naciones del mundo. Más adelante, se incluyó a los países del Caribe y se agregaron objetivos para el mejor desarrollo social. Esta comisión tiene una relación complementaria con los bloques económicos en América Latina ya que investiga y asesora para que los bloques tengan un desempeño adecuado y fomenta el desarrollo social en los países miembros.

CEPAL ha apoyado múltiples iniciativas de este tipo como, MERCOSUR, ALCA, etc. A lo largo de su existencia, este comité ha demostrado la intención de apoyar los proyectos de este tipo; sin embargo, la creación de un bloque económico latinoamericano presenta muchos desafíos y limitaciones que no se han contemplado en su totalidad.

3.2. Origen

Para comprender la evolución de los bloques económicos en América Latina, primero se deben estudiar las diferentes etapas de globalización a lo largo de la historia. Comenzando con la era independentista del siglo XVII, Simón Bolívar y José de San Martín—dos reconocidos ‘libertadores’ de diferentes regiones de Latinoamérica—compartían un ideal en el cual existía una América Latina unificada. Ambos visualizaban esto como una forma de fortalecer al continente latinoamericano y, del mismo modo, presentarse como resilientes ante situaciones de adversidad y turbulencia financiera. Si bien muchos ciudadanos se vieron conmovidos por este movimiento, las realidades políticas de la época, diferentes sistemas gubernamentales, entre otros limitantes, no permitieron esto.

La segunda etapa viene entre los años 1870 y 1913, en la cual se acelera de forma significativa en cuanto a exportaciones—particularmente de capital y mano de obra. Esta época marca un crecimiento significativo en volumen de exportaciones de bienes, dado que estas se cuadruplicaron. Ahora bien, por

VOLUMEN DE EXPORTACIONES DE BIENES
(Crecimiento porcentual anual medio compuesto)

	1870-1913	1913-1950	1950-1973	1973-1998
Argentina	5,2 ^a	1,6	3,1	6,7
Brasil	1,9	1,7	4,7	6,7
Chile	3,4 ^b	1,4	2,4	9,1
México	5,4 ^c	-0,5	4,3	10,9
Total Latinoamérica	3,4	2,3	4,3	6,0

Fuente: A. Maddison, *La economía Mundial. Una perspectiva milenaria*, OCDE-Mundi Prensa, Madrid-Barcelona-México, 2002, p. 153.

^a 1877-1912; ^b 1888-1913; ^c 1877/78-1910/11

EXPORTACIONES POR HABITANTE EN DÓLARES (US\$) Y CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES
(promedio de tres años)

	Exportaciones por habitantes en US\$ (promedios trianuales)				Crecimiento anual promedio de las exportaciones		
	c. 1850	c.1870	c.1890	c.1912	1850-1870	1870-1890	1890-1912
Argentina	10.3	16.5	32.4	62.0	4,9	6,7	6,7
Bolivia	5.5	8.6	12.4	18.6	2,8	2,3	2,5
Brasil	5.0	8.6	9.6	14.2	4,3	2,5	4,3
Chile	7.8	14.2	20.3	44.7	4,6	3,3	5,0
Colombia	1.9	6.6	5.7	6.4	7,8	0,5	2,4
Costa Rica	11.4	21.2	37.9	27.1	4,7	5,6	0,5
Cuba	22.2	44.3	55.7	64.7	3,5	2,3	2,4
R. Dominicana	3.4	5.0	8.1	15.5	4,5	5,1	5,9
Ecuador	2.0	4.1	4.6	7.9	4,9	1,7	3,9
El Salvador	1.7	7.3	6.8	8.3	5,7	2,0	2,6
Guatemala	4.8	2.5	7.5	7.2	3,2	6,9	1,1
Haití	4.9	6.5	10.1	6.1	2,5	3,3	-1,0
Honduras	4.9	3.6	8.1	4.7	-0,5	14,8	-0,3
México	3.2	2.3	4.4	10.7	-0,7	4,4	5,2
Nicaragua	3.7	3.5	10.1	10.8	0,8	6,1	2,3
Paraguay	1.3	5.8	8.5	8.6	4,4	6,0	2,2
Perú	3.7	10.1	3.3	9.4	6,4	-4,9	6,9
Puerto Rico	13.7	9.6	11.0	40.1	0,1	1,8	7,6
Uruguay	54.9	46.6	44.6	50.3	3,1	3,7	3,4
Venezuela	3.3	6.8	8.3	10.5	4,6	2,4	1,2
América Latina	5.2	8.9	11.7	20.4	4,5	2,7	4,5

Fuente: V. Bulmer-Thomas (1999), *La historia Económica de América Latina desde la Independencia*, F.C.E., México, cuadros III.4 y III.5.

más que los países del continente mostraron cifras de crecimiento prometedoras, esto no era suficiente para que América Latina, como bloque económico, le hiciera frente a Europa, Asia, o Norteamérica. Por lo tanto, se deduce que América Latina es una economía frágil. Algunas naciones pudieron sacar más provecho de su expansión hacia el mercado internacional. Tal y como lo indican los investigadores, fue una “lotería de los recursos naturales” (Carreras et al., 2003).

El siguiente periodo, de 1913 a 1950, se distingue por ser—sin duda alguna—el más lento para las exportaciones latinoamericanas, debido a los *shocks*¹ tales como la Primera Guerra Mundial, la Gran Depresión de 1930, y la Segunda Guerra Mundial. Teniendo muy en cuenta que los procesos de exportación se vieron debilitados—especialmente de materia prima—los estados latinos se vieron en necesidad de mejorar la industrialización en sus mercados internos, con una estrategia dirigida hacia la *industrialización mediante sustitución de importaciones* (ISI). Según Reche (2019), es un fenómeno económico que consiste en la producción de bienes industriales que previamente se importaban de países ya industrializados. Es decir, el fenómeno de la industrialización sustitutiva tiende a llevarse a cabo en naciones que no adoptaron el *capitalismo industrial*² que buscan sustituir productos que se importan con el fin de promover el producto nacional.

Un gran ejemplo de un modelo ISI es la República Argentina, quien lo utilizó entre los años 30 y los años 70, resultando en un gran fracaso (Fair, 2009). Algunos argumentan que la caída del ISI se debe mayoritariamente al rápido crecimiento del ‘peronismo’ en el país. Dicho movimiento estructura su modelo económico del modo en que se incentiva el consumo interno,

¹ Imprevisto que afecta a la economía de forma positiva o negativa. De forma técnica, es un cambio inesperado en los factores ajenos a la economía.

² El rápido desarrollo del sistema de producción. Destaca por dividir el factor capital del factor trabajo, así instaurando la sociedad de clases.

educación gratuita, el fomento de obra pública, y apoyos para la compra de vivienda (Gómez, 2023). Por consiguiente, esto lleva a un gran incremento en el gasto público de la República Argentina, llevando a la nación a una gran deuda pública en los años 70, década en la cual se deja de utilizar este modelo económico. Argentina, al igual que muchos países, vieron los frutos del ISI hasta alrededor de 1973 (Carreras et al., 2003).

El periodo posguerra lleva a nuevos avances en la globalización, tomando como base los acuerdos de la conferencia de Bretton Woods en el año 1944. En dicha cumbre, cientos de delegados en representación de 44 naciones se reúnen y establecen dos organizaciones esenciales para la liberalización comercial y el desarrollo económico—el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. También crean un sistema de *forex*³ para fortalecer la cooperación entre miembros y evitar devaluaciones competitivas de cada moneda. Es por esto que los estados presentes en la conferencia fijaron sus monedas a una moneda ancla, que sirvió como referencia—esta fue el dólar estadounidense. El valor de esta se fijó al precio del oro, y por ello se le conoce a este sistema como el “*gold standard*”, el cual estaba valuado en \$35.00 USD por cada onza de oro. Se empezó a dudar sobre la viabilidad de este modelo en los años 60, cuando el dólar sufrió bajo este sistema establecido en Bretton Woods, y finalmente en 1971 el entonces Presidente de los Estados Unidos de América—Richard Nixon—suspende esta convertibilidad.

PIB POR HABITANTE (Crecimiento anual medio compuesto)					
	1950-73	1973-80	1980-90	1990-99	1980-99
Argentina	2,06	0,48	-2,33	3,38	0,33
Brasil	3,73	4,26	-0,54	1,07	0,47
Chile	1,26	1,72	1,10	4,47	2,68
México	3,17	3,80	-0,31	1,16	0,38
Otros 40 países de Latinoamérica	2,04	1,19	-0,67	1,28 ^a	0,19 ^b
Total Latinoamérica	2,52	2,57	-0,68	1,36	0,28

Fuente: A. Maddison, *La economía Mundial. Una perspectiva milenaria*, OCDE-Mundi Prensa, Madrid-Barcelona-México, 2002, p. 153.
^a 1990-1998; ^b 1980-1998

Desde ese entonces, todas las monedas del mundo se comparan directamente la una a la otra, no se comparan directamente al dólar (Chen, 2024).

³ Nombre coloquial para la práctica del ‘foreign exchange’.

Si bien Bretton Woods buscaba fortalecer el desarrollo, no lo hizo de forma en cuál países subdesarrollados pudieran crecer. La liberalización

PIB POR HABITANTE (Crecimiento anual medio compuesto)					
	1950-73	1973-80	1980-90	1990-99	1980-99
Argentina	2,06	0,48	-2,33	3,38	0,33
Brasil	3,73	4,26	-0,54	1,07	0,47
Chile	1,26	1,72	1,10	4,47	2,68
México	3,17	3,80	-0,31	1,16	0,38
Otros 40 países de Latinoamérica	2,04	1,19	-0,67	1,28 ^a	0,19 ^b
Total Latinoamérica	2,52	2,57	-0,68	1,36	0,28

Fuente: A. Maddison, *La economía Mundial. Una perspectiva milenaria*, OCDE-Mundi Prensa, Madrid-Barcelona-México, 2002, p. 153.

^a 1990-1998; ^b 1980-1998

comercial planteada por los acuerdos de la conferencia beneficiaba más a los países desarrollados. De 1973 en adelante, las estadísticas indican que el crecimiento de los países latinoamericanos se vió frenado, hasta que en la década de los 80, muchos países entran en lo que se conoce como la crisis de la deuda.

La crisis de la deuda se da por varios motivos, entre ellos el incremento en tasas de interés a nivel internacional, una minoración en precios de materia prima, y—en términos generales—un manejo de la economía poco satisfactorio. Por lo tanto, los más vulnerados implementaron políticas con el fin de ajustar y estabilizar para prevenir agravaciones en las tasas de inflación. A esta estabilización macroeconómica se le conoce como el Consenso de Washington. Planteado por John Williamson (2020), el economista británico indica que las medidas que entidades—todas con sedes principales en Washington D.C.—como el Banco



Mundial, el BID⁴, el FMI, y el Dpto. del Tesoro de EE.UU., eran las siguientes:

1. Disminuir el gasto público para un equilibrio fiscal:

Se logra mediante el aumento de los ingresos tributarios o la reducción del gasto interno.

⁴ Banco Interamericano de Desarrollo.

2. **Destinar el gasto público de áreas populares hacia áreas menos favorecidas y con mayor rendimiento:** El gasto en *subvenciones*⁵ distorsiona la economía, beneficiando a las comunidades urbanas y perjudicando a las rurales. Si bien la reducción de estas subvenciones puede resultar en un aumento en los costos para ciertos sectores, libera recursos para educación e infraestructura.
3. **Llevar a cabo reformas tributarias:** estas deben aumentar la base impositiva y eliminar las exenciones que excluyen del pago de impuestos a ciertos contribuyentes y organizaciones con vínculos a la política. Ampliar y simplificar los impuestos mejora la recaudación, reduce la evasión fiscal y aumenta la eficiencia.
4. **Liberalizar el mercado para que las tasas de interés se determinen por sí solas:** Los límites gubernamentales a las tasas suelen castigar el ahorro y desalentar la inversión, mientras también obstaculizan el crecimiento. Además, la restricción del acceso al crédito tiende a llevar a corrupción y el favorecimiento a funcionarios políticos. El mercado debe fomentar el ahorro y garantizar que los bancos o los mercados financieros—y no los políticos—sean los encargados de dar créditos.
5. **Adoptar un solo tipo de cambio competitivo en el mercado:** Un tipo de cambio competitivo impulsado por el mercado fomenta el crecimiento económico basado en las exportaciones y reduce los problemas con impagos.
6. **Reducir aranceles:** son más viables que las restricciones comerciales arbitrarias como las cuotas que obstaculizan el comercio; reduciéndose gradualmente, se permite que las empresas nacionales se ajusten y—a diferencia de las ganancias de las cuotas de intereses especiales—generan ingresos para el estado.

⁵ La entrega de dinero o bienes y servicios a un individuo, persona física o jurídica, sin la obligación de reembolso por parte del estado.

7. **Acabar con los limitantes a la inversión extranjera:** permite a un país obtener capital, abrir oportunidades de empleo y desarrollar habilidades, pero expone a las empresas nacionales a una mayor competencia.
8. **Privatización de algunos componentes del sector público:** aunque puede causar desempleo hasta cierto punto, es más probable que aumente la eficiencia y la rentabilidad de las empresas, así como el crecimiento y la productividad del estado.
9. **Eliminar regulaciones ante la competitividad fiscal:** Estimulan el flujo de caja, creación de *MiPyMEs*⁶, y crecimiento económico en general.
10. **Brindar derechos a propiedad seguros y asequibles:** La inversión y la libertad individual es impulsada si hay un sistema jurídico que concede y protege los derechos de propiedad, incluidos los derechos de empleados informales que poseen propiedades de forma extraoficial. Los propietarios de activos privados pueden obtener crédito, lo que aumenta la economía y la base impositiva del gobierno.

¿Por qué es necesario fortalecer aún más los lazos entre estados latinos?

Hay muchos factores vitales por los que América Latina debe impulsar la integración comercial y la liberalización de los mercados. En primera instancia, el tiempo ha demostrado que el comercio intrarregional y las exportaciones pueden aumentar satisfactoriamente los ingresos, como sucede actualmente en Asia Oriental y el Pacífico (Banco Mundial, 2022a). Acuerdos formales que fortalezcan las conexiones económicas entre Latinoamérica y el Caribe pueden tener el potencial de fomentar cada vez más el desarrollo económico.

América Latina tiene los costos logísticos más altos del mundo debido a los obstáculos geográficos y a la calidad inferior en cuanto a infraestructura, dado que casi el 70% de las

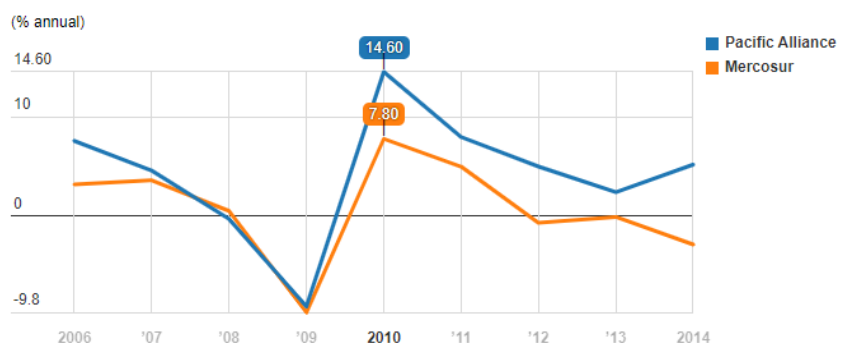
⁶ Micro, pequeñas, y medianas empresas.

carreteras del continente se encuentran sin pavimentar, por lo que una mayor integración regional podría fomentar políticas para mejorar la infraestructura y la conectividad. La diversidad y complementariedad entre los países de la región también son fructíferas, ya que los acuerdos comerciales entre países permiten mayores ganancias mediante la complementariedad en la cadena de valor y el intercambio de talento, tecnología y conocimiento.

3.3. Desarrollo

Desde que se empezó a contemplar la idea de un bloque económico Latinoamericano, se han creado múltiples uniones económicas. La principal, MERCOSUR (Mercado Común del Sur), conformado por, Brasil, Colombia, Venezuela, Bolivia, Argentina, Paraguay, Uruguay, Chile, Perú, Ecuador, Guyana y Surinam, este bloque fue creado en 1991, y tiene como fin promover el flujo libre de productos, prestaciones y elementos de producción entre los países miembros, eliminando los aranceles, las barreras no arancelarias a la circulación de mercancías y cualquier otra medida similar, adoptar una política comercial conjunta estableciendo un arancel común, coordinación de políticas económicas generales y específicas y el compromiso por parte de los estados miembros a unificar sus normas en áreas donde sea pertinente para así garantizar un buen proceso de integración. Asimismo existen otros bloques económicos importantes como Alianza del Pacífico⁷ y ALBA⁸ (Alianza

Growth in exports of goods and services

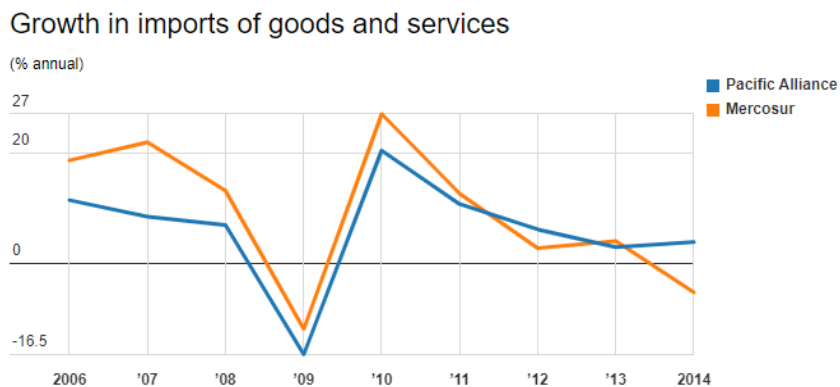


⁷ Conformada por Chile, Colombia, México y Perú. Fundada en 2011.

⁸ Conformada por Venezuela, Cuba, Bolivia y Nicaragua. Fundada en 2004.

Bolivariana para los pueblos de Nuestra América) y también comparten propósitos similares entre ellos con algunas variaciones.

En Latinoamérica los bloques que se han implementado, representan el 93% del PIB de esta parte del mundo (a precios del mercado de 2014). Hasta el momento se han visto beneficios significativos para la mayoría de los países miembros de los bloques latinoamericanos más importantes (Alianza del Pacífico y MERCOSUR) que tienen como uno de sus objetivos, ayudar al avance económico de los países de la región.



A pesar de que se han evidenciado mejoras en la economía de los países que decidieron ser parte de estos proyectos, hay muchos desafíos que van de la mano con la

integración de América Latina o obstáculos que se tienen que superar para que la creación e implementación de un bloque económico en la región sea exitoso. Un artículo publicado por el Banco Mundial afirma que las 3 principales razones por las que la integración latinoamericana no funciona al 100% son , los altos costos de comercio en la región que surgen gracias a la mala infraestructura de transporte y logística, regulaciones no arancelarias con falta de transparencia y las limitaciones regulatorias al comercio de servicios.

Lo difícil de superar estos desafíos es que los países de este territorio son países subdesarrollados y en muchos de los casos no cuentan con los recursos necesarios para sobreponerse a estas barreras ya que otra de las barreras que hay que enfrentar, es la gran

dependencia que muchos países de América Latina tienen a las potencias externas. Debido a esto, se genera una orientación a la exportación de materias primas, disminuyendo el comercio dentro de la región para aumentar el comercio extra-regional, lo cual termina debilitando la intención de integración que se pueda tener en la región.

Por otro lado, también se encuentran las diferencias ideológicas entre los países con intención de hacer parte de los bloques económicos, y a pesar de que se afirma que con los actuales presidentes en países como, Colombia, Chile, Brasil, etc, se puede llegar a un acuerdo ideológico, se tiene claro que ese acuerdo no sería suficiente ya que cada uno de estos países tiene una cantidad de problemas internos de los que se debe encargar primero, antes de tomar la decisión de hacer parte de cualquier alianza que tenga tanta relevancia como las que se han planteado.

Las anteriormente mencionadas, son tan solo algunas de las múltiples fallas que se pueden encontrar cuando se propone la idea de la integración de América Latina, y aunque en la comunidad internacional hay diversos bloques que actualmente si tienen un correcto funcionamiento, estos están conformados por países que poseen menos barreras y problemáticas internas en comparación con los países latinoamericanos, que si bien en algún momento podrán verse en capacidad de lograr este proyecto, por ahora tienen demasiado que resolver como países individuales como para empezar a preocupar por los problemas externos. Es allí entonces que surge la pregunta: *¿qué le falta a América Latina?*

Un factor principal que tiene América Latina como limitante es la falta de competitividad y productividad. Esto se debe en parte a la falta de inversión y capacitación en tecnología. La infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones inadecuada y obsoleta en la zona incrementa los costos de producción y distribución, lo que dificulta la competitividad de las

compañías latinoamericanas. Las compañías latinoamericanas tienen dificultades para competir en sectores de manufactura intensivos en mano de obra debido a los altos costos laborales unitarios, especialmente en comparación con países asiáticos.

Asimismo, disminuir los aranceles facilita el intercambio de bienes entre las naciones, lo que aumentaría la productividad. Por último, y no menos importante, la integración regional mejora la competitividad global al permitir tarifas más competitivas, más oportunidades de negocios y una mayor competitividad económica global. La regionalización abierta también reduce los costos de intercambio de bienes esenciales como la electricidad y el transporte terrestre.

3.4. Resoluciones previas

Diferente a los bloques económicos ya establecidos en el continente desde hace varias décadas—dígase MERCOSUR, la Alianza del Pacífico, ALBA, el TLCAN, entre otros—surge el ejemplo del Tratado de Benelux. Este tratado aduanero y económico, que se termina de concretar en el año 1948, es el primer mercado sin fronteras de Europa; los países partícipes de este son: Bélgica, los Países Bajos, y Luxemburgo.

El Tratado de Benelux sirve como gran referente para el establecimiento de la creación de cierto tipo de unión entre países europeos. Es por esto que Robert Schuman—considerado uno de los fundadores de la Unión Europea—propone una alianza para dar un óptimo manejo en común a las principales industrias de Europa. Tres años después, en 1951, Bélgica, Alemania, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos, crean la *CECA*⁹ (Morales, 2022). Dicha comunidad se convierte en un rotundo éxito, y gradualmente los países miembros integran más aspectos como lo es la agricultura, al igual que la derogación de barreras de índole comercial. Esto se concreta

⁹ Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

en el año 1957, cuando con el fin de crear un mercado común que permite la circulación libre de bienes, servicios, personas, entre otros, se establecen los Tratados de Roma. Estos abren el camino para el establecimiento de la CEE¹⁰, el predecesor de la Unión Europea el año siguiente.

En la década posterior, si bien los estados de la CEE habían eliminado las aduanas, las políticas internas de cada miembro se presentaban como otro freno para el libre comercio. Por ello, en 1987, empieza a regir el Acta Única Europea, que sirvió como reforma a los acuerdos vigentes hasta ese entonces. El acta tenía el gran objetivo de establecer un único mercado a más tardar el primero de enero de 1993. Finalmente, el paso más grande se da en 1992 con el Tratado de Maastricht, con el cual se crea la Unión Europea que conocemos hoy en día, que permite el libre tránsito entre estados miembros, que tiene una sola moneda—el euro, y permite gran cooperación judicial (Banco de España, s.f.).

3.5. Expectativas frente al debate

Se espera que los delegados tengan conocimiento de la evolución del mercado en América Latina, al igual que el mundo, para así entonces evaluar las diferentes estrategias que han utilizado bloques económicos referentes como lo son la Unión Europea, Asia Oriental, y el Pacífico. Al mismo tiempo, los delegados deben investigar meticulosamente la posición de sus respectivos países, de tal forma en que estén bien informados y preparados para explicar el cómo y por qué se ven perjudicados por la falta de crecimiento en Latinoamérica, y qué podrían brindar para fortalecer lazos—no sólo con América Latina—sino para establecerse como referente económico a nivel global y ser de gran utilidad para naciones de otros bloques y continentes. Valga la aclaración, por favor no duden en ponerse en contacto con los Presidentes para salir de confusiones que surjan a la hora de preparar su investigación.

¹⁰ Comunidad Económica Europea.

3.6 Recursos útiles

Informes del CEPAL sobre el comercio internacional e integración.

<https://www.cepal.org/es/temas/comercio-internacional-integracion>

Los bloques económicos y su influencia en la integración de América.

<https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/quipukamayoc/1998/primer/econ%C3%B3micos.htm>

Informe del CEPAL sobre el desarrollo económico en América Latina y sus principales problemas.

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40010/4/prebisch_desarrollo_problemas.pdf

Las exportaciones latinoamericanas frente a la recuperación de las economías avanzadas.

<https://conexionintal.iadb.org/2017/07/11/las-exportaciones-latinoamericanas-frente-a-la-recuperacion-de-las-economias-avanzadas/>

Tratados de Libre Comercio en América del Sur. Tendencias, Perspectivas y Desafíos.

https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/364/caf_libro_tlc_web_dl-orginal.pdf

Latin American Integration: The Dilemma.

<https://www.e-ir.info/2019/10/10/latin-american-integration-the-dilemma/>

Lo que Washington quiere decir cuando se refiere a reformas de las políticas económicas.

<https://morenopcpc8.files.wordpress.com/2014/10/lo-que-washington-quiere-decir.pdf>

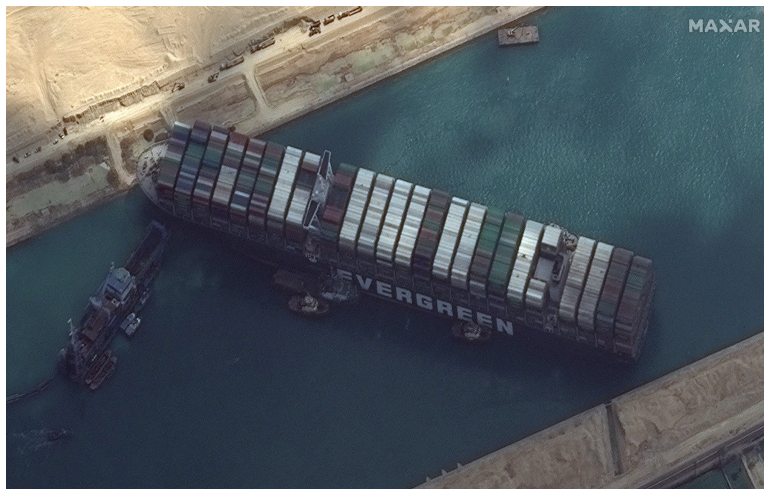
4. Tema B: Desarrollo de la Ruta Marítima del Norte

4.1. Introducción al tema

La Ruta Marítima del Norte, conocida también por sus siglas RMN, conecta los océanos Atlántico y Pacífico bordeando las costas del norte de Rusia. Tiene una distancia cercana



a las 4.300 millas náuticas que son transitadas especialmente en el verano, aprovechando la época del año cuando el hielo se derrite. No obstante, la navegación por la RMN se debe llevar a cabo con rompehielos en todo momento. Es frecuentada por Rusia y China para recortar tiempos de 50 a 28 días, a comparación con el Canal de Suez (Poliakova, 2024).



Esta ruta ha cobrado relevancia como una alternativa al saturado Canal de Suez—el responsable por facilitar un aproximado del 12% del comercio mundial. La RMN se estudia claramente teniendo muy en consideración los incidentes en

años anteriores en el Suez, tal y como lo fue el bloqueo del año 2021 que generó pérdidas cercanas a los 400 millones de dólares estadounidenses por cada hora que el buque Ever Given estuvo estancado (Dzhanova, 2021).

A pesar de las limitaciones climáticas de la ruta, Rusia tiene un gran interés en explotar los variados recursos disponibles en la ZEE¹¹ del Ártico. Otras naciones, incluidas China, India, y Japón, han expresado sus intereses en formar parte de la actividad en esta región. Por otra parte, aún con las sanciones impuestas sobre Rusia, los acuerdos establecidos entre empresas navieras y diferentes empresas rusas han permitido el transporte de aproximadamente 30 millones de toneladas de carga en el 2022, mientras que se proyecta el suministro de unas 80 millones de toneladas en el 2024 (RT en Español, 2022).

Para combatir el obstáculo de las capas de hielo, la empresa rusa Atomflot está construyendo más rompehielos potenciados por energía nuclear—algo que los hace únicos en el mundo



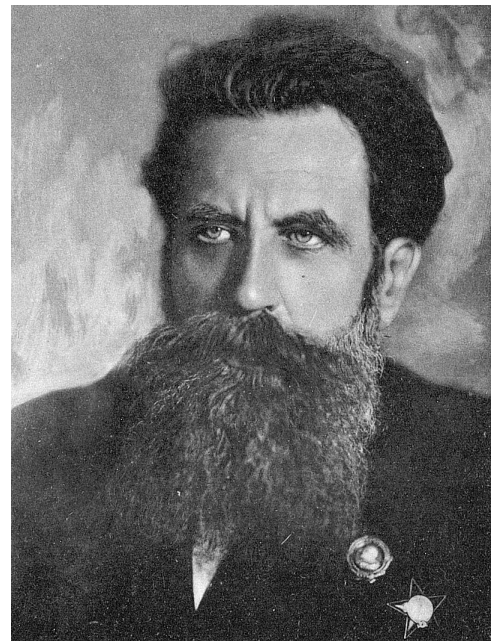
(Wärtsilä, s.f.). Esto permitirá un gran crecimiento en la navegabilidad de la región de más de 20.000.000 km². Asimismo, la proyección de la circulación de 80 millones de toneladas de carga para el 2024 se está acercando a ser realidad, teniendo en cuenta que el rompehielos Yakutia estará entrando en función, así también ampliando la ventana de operabilidad de la región—que se ha vuelto de vital importancia para Rusia en cuanto a generación de empleos e ingresos (Özsoy, 2023).

¹¹ Zona Económica Exclusiva

4.2. Origen

Para comprender el origen de la RMN, debemos retroceder al siglo XVII, cuando inician las navegaciones de barcos ingleses, flamencos, y holandeses. Las distinguidas investigaciones fueron inconclusas hasta que embarcaciones rusas encontraron que existía la continuidad en navegabilidad en el Ártico euroasiático. Es por ello que bajo los mandos del zar ruso Pedro I, el navegador danés Vitus Bering navegó el estrecho que separaba Asia y América del Norte en 1728—hoy conocido como el Estrecho de Bering. Sin embargo, la separación de ambos continentes no fue comprobada hasta unos 50 años después, cuando el capitán naval británico James Cook navegó por allí. Es esencial recalcar que, debido al impenetrable hielo, solo se navega la ruta completa hasta el siguiente siglo, liderado por el explorador sueco Baron Adolf Erik Nordenskiöld (Pletcher, 2024).

Posteriormente, en los 1920, la Unión Soviética empieza a desarrollar la nueva ruta de la mano de la persona que es considerada como uno de los padres fundadores de la ruta, Otto Yulyevich Shmidt. Nacido en 1891 en Mogilev, Rusia, fue un reconocido profesor de matemáticas en la Universidad de Moscú desde 1926 hasta su muerte 30 años después. Se convierte en el director del Instituto del Ártico en 1930, ahora conocido como el Instituto de Investigación Ártica y Antártica.



Shmidt lideró distintas expediciones por la ruta cada verano por seis años, donde navegó hacia el Pacífico en 1932 y hacia el Polo Norte en 1937, donde puso en marcha una estación científica para investigaciones sobre el hielo en el polo (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 1998).

La ruta fue utilizada más adelante, en los últimos años de la Segunda Guerra Mundial por los Estados Unidos como medio de navegación para transportar provisiones de la costa oeste hacia puertos cercanos a Siberia y el Río Lena.

Tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, la URSS no permitió que buques de otros países transitaran por la ruta, especialmente durante la Guerra Fría con Estados Unidos. Esto se debe principalmente a que los mandatarios de ambos países, John Fitzgerald Kennedy y Mijaíl Gorbachov, compartían ideales completamente opuestos sobre las políticas internacionales. Por una parte, Kennedy y los EE.UU. buscaban frenar el prospecto de la URSS como bloque económico. Por ende, la administración de JFK buscaba lograr la cooperación internacional y—al mismo tiempo—preservar la superioridad de los Estados Unidos en el orden económico mundial en relación con la importancia del dólar y el estándar oro.

Ahora bien, el otro lado de la moneda nos muestra a una Unión Soviética con distintos mandatarios a lo largo de la guerra que tenían ideales opuestos a los occidentales. Stalin, Malenkov, Khrushchev, Kosygin y Gromyko se presentaron de forma radical tras no permitir la navegación por el norte. Sin embargo, todo esto cambia con el mandato de Mijaíl Gorbachov, quien promovió medidas de apertura y reforma de la nación con el fin de mejorar las relaciones diplomáticas con países occidentales. Por ello, se facilitaron las negociaciones para que el uso comercial de la ruta fuera posible oficialmente desde 1991—año en el cual cae la Unión Soviética. Por lo tanto, la nueva Federación Rusa sufre años de lentitud para su economía debido a la inestabilidad geopolítica del país, que consecuentemente llevan al disminuido uso de la RMN. Con el nuevo milenio, la circulación a nivel doméstico vuelve a crecer y—como efecto dominó—genera nuevamente interés de navegadores de diferentes partes del globo. Esto ocurre en el mismo marco de tiempo en que Rusia implementa rompehielos más sofisticados, que

también se vió beneficiada por pronósticos y comportamientos climáticos que permitieron temporadas sin hielo más prolongadas. A finales de los 2000, un buque tanquero ruso, al igual que buques de pasajeros y buques extranjeros con mercancías navegó la RMN por completo, marcando así un hito en la historia de la ruta ártica (Pletcher, 2024).

4.3. *Desarrollo*

Es de vital importancia destacar la relevancia del Consejo Ártico a la hora de hablar del desarrollo en el Polo Norte. Este se crea el 19 de septiembre de 1996 mediante la Declaración de Ottawa, firmada por sus ocho miembros: Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, y Suecia. Todas estas naciones tienen territorios en el Ártico, lo cual les



brinda el importante papel de mediadores y administradores de la región, siempre bajo la consideración de las políticas internas de cada estado, y más importante aún—el derecho internacional (Arctic Council, 1996). Por otra parte, el Consejo Ártico es presidido por cada uno de sus miembros por un periodo de dos años. Canadá inició este ciclo, hasta haber pasado por todos los estados miembros en el 2013. Actualmente Noruega preside el mismo, destacando

como una de sus misiones el desarrollo económico sostenible de la región como medio de impulso esencial hacia una transición verde, al igual que un adecuado manejo de recursos del Ártico para permitir que las empresas partícipes del *CEA*¹² puedan transitar por el norte reduciendo su huella de carbono mientras también generan posibilidades que le den mayor valor generativo al Océano Ártico y la RMN (Government of Norway, 2023).

En los últimos años, la República Popular de China ha tenido un gran interés en el Ártico, incluso llevándose a auto-proclamar un estado ‘cercano’ al mismo. Con intereses que giran en torno a los recursos energéticos y la nueva ruta marítima, el gobierno de Xi Jinping ha respaldado seis expediciones al Ártico, el

desarrollo de un segundo rompehielos, y una estación científica en el archipiélago Svalbard de Noruega. Es por ello que en el 2013, China fue aceptado en calidad de observador permanente. Dada la importancia de la RMN para China—especialmente en reducciones de



tiempos de viaje hasta tres veces más cortos—la naviera estatal COSCO envía un buque hacia el puerto de Róterdam en los Países Bajos, uno de los más frecuentados de Europa (Nordisk Ministerråd, 2015). También es importante reiterar que la presencia china en el Ártico no ha venido sin recelo y repudio por parte de residentes del área. Como respuesta, los mandatarios chinos dicen que monitorear el cambio climático en el Polo Norte es su principal prioridad, cuando claramente los intereses económicos de la República Popular para la comunidad internacional son muy distintos a los ambientales. Para contrarrestar estas declaraciones, China

¹² Consejo Económico Ártico, distinto al Consejo Ártico mencionado previamente.

llegó a ofrecer inversiones y colaboración al estado americano de Alaska. A pesar de los esfuerzos de China para tener mayor participación en este cerrado círculo de países, la relación de China con los Estados Unidos—quien por mucho tiempo había aprobado de la participación de China como observador—se rompe con unas fuertes declaraciones del entonces Secretario de Estado, Mike Pompeo. El asesor de asuntos exteriores de Donald J. Trump alegó que solo existían estados ‘cercanos’ y ‘no cercanos’ al Ártico, llamando entonces la definición de China como un estado ‘semi-cercano’ una “definición inventada y de fantasía,” (Hounshell, 2019).



Ahora bien, otro factor que fortaleció el prospecto de la Ruta del Norte fue el incidente de Evergreen en el Canal de Suez en el 2021, que como producto del bloqueo, causó que cargamentos que juntos son cercanos a los 3.000 millones de dólares, estuvieran estrangulados por casi una semana sin solución. Algunos

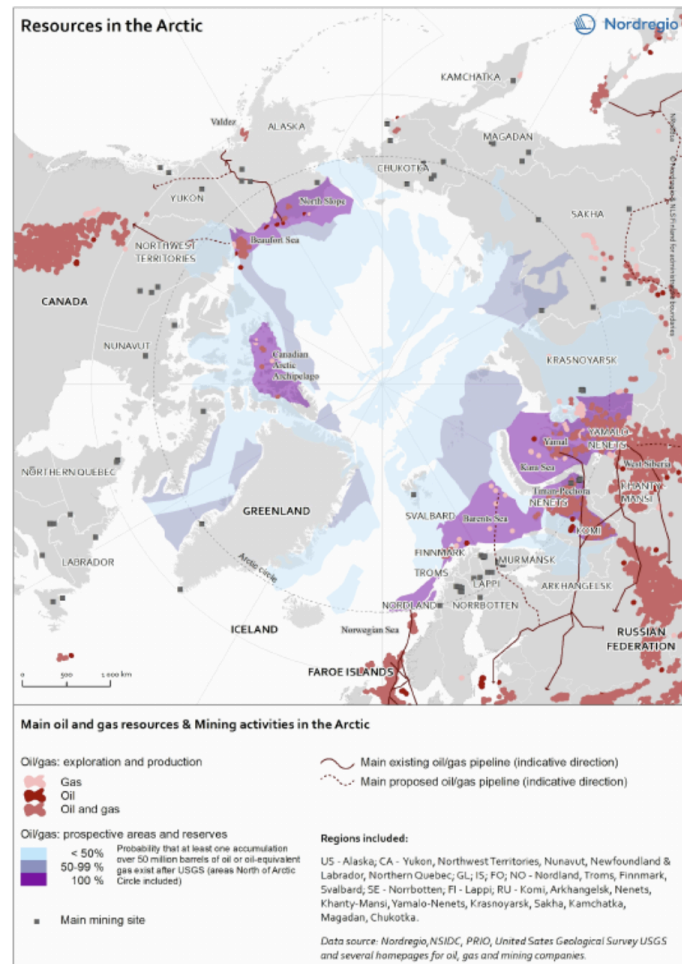
decidieron tomar la alternativa que existía previo al Suez—la Ruta del Cabo. Rodeando el cono sur de África, esta navegación es más extensa que navegar por el Suez. No obstante, fue una gran competidora en años a priori de la pandemia del COVID-19, cuando el petróleo tenía un precio inferior.

Tomando en consideración las complejas circunstancias del bloqueo en el Suez, el máximo mandatario ruso Vladimir Putin aprovecha el escenario mundial para declarar que “El precedente de Suez demuestra la fragilidad de cualquier ruta entre Europa y Asia. En esta situación, aumenta su importancia la Ruta Marítima del Norte, cuya competitividad crece año a año,” (Guttadauro, 2022). Sin embargo, tras la invasión rusa de Ucrania en el 2022, los otros 7

miembros del Consejo Ártico lanzan un comunicado de prensa rechazando las acciones de la Federación Rusa, y por consiguiente, suspendiendo su participación en todas las reuniones del Consejo (Global Affairs Canada, 2022).

Finalmente, es de suma importancia recordar las implicaciones ambientales que tiene explotar los recursos del Ártico, principalmente el petróleo y el gas. El simple uso de la ruta, también de la mano del calentamiento global, dan proyecciones que para el 2030 se pueda navegar más fácilmente por el Ártico.

Valga la aclaración, esto conlleva un evidente riesgo ambiental, dado que la quema de combustibles pesados en estas latitudes es mucho más perjudicial, exacerbando el cambio climático al liberar carbono que por ende acelera el deshielo (Zaitegui et al., 2018). Adicional a este riesgo, si bien los recortes en distancias se perfilan en pro de la RMN, se debe considerar urgentemente la creciente posibilidad de desastres ecológicos en el Ártico, tales como derrames de petróleo y fugas de gas debido a la falta de infraestructura y sistemas de navegación poco fiables (Cordis, 2008). Es por esto que la Federación Rusa, al igual que cualquier partícipe en la RMN tienen la labor colosal de reforzar e incentivar la zona costera y ZEE de Rusia hacia el Ártico por medio de la construcción de aeropuertos, ciudades, y puertos marítimos.



Asimismo, se debe evaluar el marco geopolítico en el Ártico. Por un lado, la Federación Rusa implementa medidas sumamente limitadoras hacia la navegación por la Ruta del Norte. Por ejemplo, los buques y rompehielos que transitan por allí deben ser pilotados por capitanes rusos, y se debe pagar un peaje. Esto ha traído gran cuestionamiento por parte de la comunidad internacional en el marco legal, y Rusia justifica sus medidas bajo el Artículo 234 de la *CONVEMAR*¹³, que estipula:

“Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino pueda causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo en forma irreversible. Esas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles.” (United Nations, s.f.)

Por este artículo, Rusia busca sacar el máximo provecho económico a los beneficios derivados de la navegación por sus aguas, y al mismo tiempo afirmar su influencia en esta región de creciente interés mundial. Como contrapeso, es importante destacar que este artículo se puede desafiar siempre y cuando no haya una zona cubierta de hielo en la cual se pueda aplicar este derecho marítimo internacional y, por lo tanto, la navegación en zonas deshiladas sale de aguas rusas, y así perdiendo su control sobre el monopolio del Ártico. En resumidos términos, el control ruso sobre el Ártico tiene una gran dependencia en el cambio climático.

¹³ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

4.4. Resoluciones previas

Desde la década de los 2000, se han popularizado los rompehielos, a pesar del deshielo del Ártico y lo accesible que vuelve esta ruta, se ha visto la necesidad de hacer uso de estos buques para abrir paso, impulsando a Rusia a la expansión de su flota de rompehielos, incluidos en este grupo se encuentran unidades como *Arktika*¹⁴ y *Yakutia*¹⁵, estos proyectos rusos se encuentran en constante cambio y modernización con el propósito de expandir el comercio de la región.



A pesar de estar en partes del mundo tan distintas, la Ruta Marítima del Norte y el Canal de Panamá tienen una relación directa y una gran influencia en el

comercio marítimo a nivel mundial. En 2016 comenzó la expansión del Canal de Panamá, brindando paso a los buques de mayor tamaño y posicionando al canal como una vía marítima eficiente al disminuir los costos de transporte aprovechando las economías de escala. Con respecto al canal se han generado inversiones para mejorar su infraestructura, crear sistemas que garanticen la adaptación en tiempos de sequía, mejora de las capacidades tecnológicas y el fortalecimiento del papel que tiene como protagonista del comercio marítimo global.

¹⁴ Rompehielos ruso de propulsión nuclear

¹⁵ Rompehielo poseedor de 2 reactores nucleares

4.5. Expectativas frente al debate

Los esperantes de un debate exitoso deberán tener el conocimiento suficiente para evaluar las implicaciones tanto financieras como geopolíticas del desarrollo de las distintas rutas marítimas del Océano Ártico. Se debe considerar con mucha cautela la actual situación de la Federación Rusa en relación con el derecho marítimo, las sanciones impuestas a dicho país, al igual que la suspensión en actividad del Consejo Ártico, ente de vital importancia para la temática y una posible resolución. Se esperan puntos de vistas sumamente diferentes, por lo cual la mesa invita a un debate partiendo del respeto, cooperación, y evaluación de métodos actuales para fortalecer las bases ya existentes en la ruta.

4.6. Recursos útiles

Declaración de Ottawa de 1996.

<https://oarchive.arctic-council.org/items/fb29e6d2-d60c-43ca-8e46-fa7a505033e0>

Misión y visión del Reino de Noruega en la Presidencia del Consejo Ártico (2023-2025).

<https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/norways-chairship-of-the-arctic-council/id2968490/>

Explicación del Desarrollo de la Ruta Marítima del Norte.

<https://youtu.be/FlZoS31Wug0?si=bUKgccBNafA52syF>

El costo del transporte marítimo se triplica en algunas rutas por los ataques en el mar rojo.

<https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/el-coste-del-transporte-maritimo-se-triplica-en-algunas-rutas-por-los-ataques-en-el-mar-rojo/>

Las 5 vías marítimas más importantes para el comercio mundial.

<https://es.weforum.org/agenda/2024/02/estas-son-las-vias-navegables-mas-importantes-para-el-comercio-mundial/>

5. QARMAS

5.1. *Tema A*

1. ¿Cómo son las relaciones diplomáticas y comerciales de su delegación con países de América Latina?
2. ¿Su delegación importa algún producto o servicio de un país de América Latina? En caso tal, ¿qué es y por qué elige importar de América Latina?
3. ¿Su delegación forma parte de algún tratado de libre comercio o bloque económico? Explique la importancia del tratado o bloque para su país.
4. ¿Qué respaldos—financieros, materiales, o humanitarios—podría brindar su delegación al fortalecimiento de América Latina como bloque económico?
5. ¿Cómo implementaría su delegación algún plan de libre circulación, similar al existente en la Unión Europea?

5.2. *Tema B*

1. ¿Qué repercusiones existen al navegar por el Ártico a diferencia del Canal de Suez o el Canal de Panamá que perjudiquen a la cadena mundial de suministros?
2. ¿Su delegación hace parte del Consejo Ártico—sea como miembro o como observador? Explique los aportes de su delegación al consejo en caso de ser afirmativa la respuesta.
3. ¿Su delegación cuenta con una flota de rompehielos? ¿Podría utilizar esta en la RMN?
4. Dado el caso, ¿qué implicaciones económicas—a corto, mediano, y largo plazo—tendría la participación de su delegación en la ruta?
5. Debido a que las variaciones en la accesibilidad estacional de la RMN afectan la planificación presupuestaria y financiera de las operaciones, ¿podría su delegación brindar una solución a este limitante?

6. Bibliografía

6.1. Tema A

Banco Mundial. (2022a, marzo 28). *Latinoamérica: 5 razones para fortalecer la integración regional*. World Bank.

<https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/03/17/latinoamerica-razones-para-fortalecer-integracion-regional>

Banco Mundial. (2022b, marzo 28). *Latinoamérica: 5 razones para fortalecer la integración regional*.

<https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/03/17/latinoamerica-razones-para-fortalecer-integracion-regional>

Carreras, A., Hofman, A., Tafunell, X., & Yáñez, C. (2003, 1 diciembre). *El desarrollo económico de América Latina en épocas de globalización - una agenda de investigación*.

Comisión Económica Para América Latina y el Caribe.

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/4723-desarrollo-economico-america-latina-epocas-globalizacion-agenda-investigacion>

Chen, J. (2024, junio 13). *Bretton Woods Agreement and the Institutions It Created Explained*.

Investopedia. <https://www.investopedia.com/terms/b/brettonwoodsagreement.asp>

Fair, H. (2009, 1 octubre). *La interacción sistémica entre el Estado, los principales actores sociopolíticos y el modelo de acumulación: Contribuciones a partir del fracaso del modelo ISI en Argentina para pensar las restricciones políticas al desarrollo regional*.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092009000200008

- Ferreira, S. T. (2024, 16 marzo). ¿Qué son los bloques comerciales y cómo podemos comparar los dos más grandes de América Latina? *Banco Mundial Blogs*.
<https://blogs.worldbank.org/es/opendata/que-son-los-bloques-comerciales-y-comparar-a-merica-latina>
- Fondo Monetario Internacional. (2023, 10 julio). *Actualización de perspectivas de la economía mundial de julio de 2023*. IMF.
<https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2023/07/10/world-economic-outlook-update-july-2023>
- Gómez, D. (2023, 20 octubre). *¿Qué es el peronismo?* El Orden Mundial - EOM.
<https://elordenmundial.com/que-es-peronismo/>
- Irwin, D. A., & Ward, O. (2021, 8 septiembre). *What is the “Washington Consensus?”* PIIIE.
<https://www.piie.com/blogs/realtime-economic-issues-watch/what-washington-consensus>
- Iván, G. M. R. (2006, 4 febrero). *La fragilidad económica de América Latina y las tendencias recesivas de la década de los noventa y el primer lustro del siglo XXI*.
<https://repository.eafit.edu.co/items/17e64080-d0ec-4993-aa49-3fbdb8dc68a2>
- Montes, A. (2023, 21 abril). *¿Qué fue el Consenso de Washington?* El Orden Mundial - EOM.
<https://elordenmundial.com/que-fue-consenso-washington/>
- Morales, F. C. (2022, 24 noviembre). *Benelux*. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/benelux.html>
- Reche, F. H. (2019). La Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI): usos y sentidos de una expresión polisémica. *Folia Histórica del Nordeste*, 35, 27-50.
<https://doi.org/10.30972/fhn.0353578>

Vázquez, P. (2012). *Panorama actual de la integración latinoamericana y caribeña*.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0301-70362013000300010&script=sci_arttext

6.2. Tema B

Cordis, C. (2008, 16 diciembre). *El deshielo del Ártico abre nuevas rutas marítimas que requieren medidas de seguridad y contra la contaminación*. CORDIS | European Commission.

<https://cordis.europa.eu/article/id/30252-as-melting-ice-opens-up-arctic-shipping-routes-pollution-and-safety-measures-needed/es>

Dzhanova, Y. (2021, 28 marzo). *The Suez Canal has a contentious history and has been blocked and closed several times since opening*. Business Insider.
<https://www.businessinsider.com/the-suez-canal-blocked-and-closed-several-times-since-opening-2021-3>

Global Affairs Canada. (2022, 3 marzo). Joint statement on Arctic Council cooperation following Russia's invasion of Ukraine. *Canada.ca*.
<https://www.canada.ca/en/global-affairs/news/2022/03/joint-statement-on-arctic-council-cooperation-following-russias-invasion-of-ukraine.html>

Government of Norway. (2023, 28 marzo). *Norway's Chairship of the Arctic Council 2023–2025*. Government.no.
<https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/norways-chairship-of-the-arctic-council/id2968490/>

- Guttadauro, J. (2022). RUTA MARÍTIMA DEL NORTE: El comercio del futuro pasa por el
 Artículo. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.16133.42727>
- Hounshell, B. (2019, 6 mayo). *Pompeo aims to counter China's ambitions in the Arctic*.
 POLITICO.
<https://www.politico.com/story/2019/05/06/pompeo-arctic-china-russia-1302649>
- Nordisk Ministerråd. (2015). *Arctic Human Development Report: Regional Processes and
 Global Linkages*. DIVA.
<https://norden.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A788965&dswid=3596>
- Özsoy, O. (2023, 16 agosto). *Kuzey Deniz Rotası'nda ticaret kapasitesi katlanarak artıyor*.
<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kuzey-deniz-rotasinda-ticaret-kapasitesi-katlanarak-artiyor/2968458>
- Pletcher, K. (2024, 5 julio). *Northeast Passage | Arctic Sea Route, Eurasia*. Encyclopedia
 Britannica. <https://www.britannica.com/topic/Northeast-Passage>
- Poliakova, S. (2024, 21 julio). *La Ruta Marítima del Norte: ¿Por qué es tan importante para los
 rusos? Russia Beyond ES*.
<https://es.rbth.com/economia/92181-ruta-maritima-norte-importante-rusos>
- RT en Español. (2022). *Ruta Marítima del Norte: ¿cómo cambiaría la logística global?* RT En
 Español. <https://actualidad.rt.com/actualidad/489612-ruta-maritima-norte>
- Sputnik. (2023a, junio 3). *La cooperación ruso-china en la Ruta Marítima del Norte podría
 enojar a las potencias de la OTAN*. Sputnik Mundo.
<https://latamnews.lat/20230603/la-cooperacion-ruso-china-en-la-ruta-maritima-del-norte-podria-enojar-a-las-potencias-de-la-otan-1140142806.html>

- Sputnik. (2023b, agosto 20). *El potencial comercial de la Ruta Marítima del Norte crece exponencialmente y no se detendrá.* Sputnik Mundo.
<https://latamnews.lat/20230820/el-potencial-comercial-de-la-ruta-maritima-del-norte-crece-exponencialmente-y-no-se-detendra-1142839585.html>
- The Editors of Encyclopaedia Britannica. (1998, 20 julio). *Otto Yulyevich Shmidt | Arctic Expedition, Geography, Hydrography.* Encyclopedia Britannica.
<https://www.britannica.com/biography/Otto-Yulyevich-Shmidt>
- United Nations. (s. f.). *Océanos y derecho del mar | Naciones Unidas.*
<https://www.un.org/es/global-issues/oceans-and-the-law-of-the-sea>
- Wärtsilä. (s. f.). *Icebreaker for FSUE Atomflot.* Wartsila.com.
<https://www.wartsila.com/marine/customer-segments/references/special-vessels/fsue-atomflot>
- Zaitegui, M., Zaitegui, M., & Zaitegui, M. (2018, 24 agosto). La soñada ruta comercial del Norte, una amenaza para el Ártico. *El País.*
https://elpais.com/elpais/2018/08/23/planeta_futuro/1535034624_129367.html