

**PRINCIPALES FACTORES QUE LIMITAN EL AUMENTO DE EXPORTACIONES  
DE COLOMBIA HACIA LA ALIANZA PACÍFICO**

**MAIN FACTORS THAT LIMIT THE INCREASE OF EXPORTS FROM  
COLOMBIA TO THE PACIFIC ALLIANCE**

Angiee Cupitra, Paula León, Paola Pinzón

**Resumen**

El acuerdo de la AP es un proceso de integración socioeconómico comercial, conformado por Chile, Colombia, México y Perú, donde se idealizan articulaciones potenciales para la exportación y libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.

Los países fundadores comparten características comunes que hacen al bloque comercial más atractivo que los esfuerzos pasados, entre ellos establece un compromiso con el crecimiento constante, con la democracia, con un mercado abierto y con la igualdad social y la inclusión ciudadana. Las cuatro naciones confían en una combinación de mecanismos estatales y de mercado para el crecimiento económico; además cuentan con más acuerdos de libre comercio combinados entre ellos que cualquier otro esfuerzo regional. (PwC México, 2016, p. 7)

Con el fin de implementar todos los mecanismos que componen el desarrollo de la alianza, los países miembros establecen medidas que fortalecen el adecuado progreso de los objetivos de este mismo, por lo que toman en cuenta factores que perjudican directa e indirectamente el desarrollo de las actividades del bloque, como: la infraestructura, la economía, lo jurídico y lo social, donde incluye a la comunidad y los beneficios que representan en los intercambios dentro y fuera del bloque de la alianza.

Finalmente, la AP es un escenario propicio que ofrece oportunidades de desarrollo a sus países miembros, que con el apoyo de cada uno, la economía se fortalece gracias a diversas actividades y entre ellas la más importante, la exportación de bienes y productos.

**Palabras clave:**

Exportación, Alianza del Pacífico (AP), Colombia, Comercialización

**Abstract**

The agreement of the AP is a process of socioeconomic commercial integration, made up of Chile, Colombia, Mexico and Peru, where articulations are idealized for the free circulation of goods, services, capital and people.

The countries are based on financial rights, human rights and human rights. The four nations were conferred in a combination of state mechanisms for economic growth; They also have more free trade agreements combined with each other than any other regional effort. (PwC México, 2016, p.7)

In order to implement all the mechanisms that make up the development of the alliance, the rights that are adapted to the development of the objectives of this, which take into account the factors that directly and indirectly harm the development of the activities of the block, as: the infrastructure, the economy, the legal and the social, where the community is included and the benefits they represent in the exchanges inside and outside the alliance block.

Finally, the AP is a scenario that offers development opportunities to its member countries, which with the support of each one, the economy is strengthened thanks to the various activities and among them the most important, the share of goods and products.

## **Keywords**

Export, Pacific Alliance (AP), Colombia, Marketing

## **Introducción**

El presente artículo permite observar las diferentes disyuntivas que ha presentado el acuerdo de la Alianza del Pacífico (AP) desde la perspectiva de 4 factores (Infraestructura, Económicos, Jurídicos y Sociales), factores que han intervenido en el aumento de las exportaciones de Colombia hacia los países miembros, dentro de este marco surge una pregunta: ¿Como podría Colombia mediar estos factores para sobresalir de su deficiencia socioeconómica ante los demás países miembros del bloque y que beneficio aporta?, considerando que los resultados obtenidos concierten con la satisfacción y objetivos propuestos por la alianza, hace que la relación comercial brinde mejores oportunidades de intercambio a otros países.

De esta forma la dinámica comercial es positiva para los cuatro países, destacando la importancia que ha generado cada proyecto de infraestructura en cada país, donde la inversión ha permitido la transformación y mejoramiento de vías principales para el fácil acceso a los puertos de cada país, así mismo la economía genera iniciativas de libre circulación de bienes y capitales, rigiéndose bajo un marco jurídico que establece la normatividad para la comercialización de los países del bloque y trabajando conjuntamente por beneficios que impulse el aspecto social de la comunidad.

A su vez, Colombia por ser miembro de este bloque le permite tener oportunidades en cuanto a las exportaciones, diversificando sus mercados y permitiendo un valor agregado de crecimiento económico en las industrias del país.

Finalmente, la relación e interactividad que estos países miembros comparten conforme a las políticas del acuerdo de la Alianza del Pacífico, permite impulsar estrategias de

competitividad en diferentes campos, salvaguardando el proceso de internacionalización y desarrollo económico, generando buenas prácticas y relaciones comerciales hacia el resto del mundo.

## **FACTOR DE INFRAESTRUCTURA**

Dentro de la dinámica del comercio de los países, se determinan factores principales que afectan en su adecuado funcionamiento como la infraestructura, de la cual dependen aspectos importantes en relación con los costos de la mercancía que se envía a los mercados internacionales, en el caso de Colombia, la insuficiencia e inadecuado estado que presentan las vías, afecta en los largos trayectos que se presentan y los constantes peajes que se encuentran, es lo que conlleva el encarecimiento de la mercancía al llegar al país de destino, implicando costos elevados que permitan la recuperación de los gastos en la operación logística.

Con el fin de mitigar, la Alianza del Pacífico (AP)<sup>1</sup> se estableció como enfoque a tomar proyectos de infraestructura para la mejora de las exportaciones de cada uno de los miembros del bloque, por otra parte los proyectos de infraestructura más relevantes de cada país, donde se tuvo en cuenta las principales vías que ayudarán al acceso de las exportaciones hacia la AP, en total “se identificaron 234 proyectos distribuidos así 65 en Chile, 44 en Colombia, 71 en México y 54 en Perú. Incluyendo carreteras, ferrovías, hidrovías y proyectos portuarios los cuales cuentan con la ampliación, reparación o mantenimiento de 23.638 km de red vial”. (BID, 2016, p.27)

Estos proyectos tienen como fin la articulación de las pequeñas ciudades de los países del bloque hacia los centros de acopio de la mercancía para una mayor dinámica comercial y así, impulsar las pequeñas y medianas empresas que tienen como visión explorar los nuevos

---

<sup>1</sup> La Alianza del Pacífico entró en vigencia el 6 junio del 2012 conformada por un bloque de 4 países como lo son México, Perú, Chile y Colombia, con el fin de articular la economía, la política y la cooperación, busca obtener un fortalecimiento de mecanismos que puedan lograr un desarrollo sostenible en los mercados potentes y el acercamiento al comercio de Asia-pacífico.

mercados e inyectar crecimiento a su economía esto “con el fin de tener un crecimiento de productos de exportación hacia México 0.7%, Chile 1.2% y Perú 1.1% aproximadamente, debido a que la selección de estos proyectos favorecen los municipios de Antioquia, Cauca, Chocó y Valle del Cauca”. (BID, 2016, p.33 -35)

Debido a que las exportaciones hacia el resto del mundo por medio de la AP también aumentarán un 0.92% aproximadamente, Colombia impulsó su mejora en la infraestructura por medio de las vías 4G teniendo como principales las vías de la carretera Cali-Loboguerrero, la Autopista Conexión Norte, la Autopista al Río Magdalena 2 y la Autopista Ruta del Sol (Secciones I, II, y III) (BID, 2016) ya por medio de estos corredores viales transita un gran porcentaje de vehículos de carga. Según INVIAS estos proyectos se han venido desarrollando y mejorando para la interconexión de las ciudades principales y pueblos aledaños de la siguiente manera:

La vía Cali-Loboguerrero se diseñó con el fin de tener una reducción considerable en los tiempos que toma el trayecto de las mercancías hacia al puerto de Buenaventura debido a que en este corredor vial transita 69% de vehículos de carga, siendo este el más importante del país y una de las carreteras con mayor dificultad para su acceso, este proyecto tiene una longitud total de 84 km, así mejorará el transporte pesado y ligero en la ciudad de Cali favoreciendo la vía Cali-Dagua-Loboguerrero hacia los principales puertos del país. (ANDI, 2014).

La Autopista Conexión norte contará con 145 Km; donde se implementa un túnel de 490 metros y 96 puentes, con un promedio de ahorro en tiempos de viaje, con el que se estimará el -33% Medellín - Ruta del Sol y -25% Medellín - Cartagena. Por tanto, en la operación vehicular tendrá -11.3% Bogotá - Montería, esta conexión tendrá mejoramiento de vías, contará con dos peajes nuevos, uno en Zaragoza y el otro en la Fragua. Esta vía cruzará por Remedios, Zaragoza, Caucasia y Variante de Caucasia, esta vía se le realizará un mejoramiento en su

infraestructura y contará con una longitud total de 82 Km de mejoramiento, con una inversión de \$980 mil millones de pesos. (ANI, 2014)

La Autopista Río Magdalena 2 tendrá una longitud de 144 km. La construcción consta de 87 km, la rehabilitación de 47 Km y el mejoramiento de 10 Km con una inversión de \$1.37 billones. Esta Autopista se conectará con la ruta del Sol II, la variante Puerto Berrio, Alto de Dolores y Remedios; 79 puentes con 7.49 Km y 2 túneles de 310 m implementando peajes nuevos, como el Peaje Puerto Berrio, Peaje Vegachi y Peaje Santa Isabel con una inversión de \$13.4 millones. (ANI, 2014).

La Autopista Ruta del Sol concesiones I, II, y III con una longitud de 1.071 km. Tendrá un mejoramiento de infraestructura lo cual permitirá la conexión desde el centro del país con la Costa Atlántica, pasará por los departamentos más importantes del país, como lo es Cundinamarca, Boyacá, Cesar, Bolívar, Magdalena, Sucre, Córdoba, Antioquia y Santander siendo este uno de los corredores viales más importantes de Colombia, está dividido en tres secciones la primera tendrá 78.3 km desde Villeta-Koran, la segunda 528 km Puerto Salgar-San Roque, la tercera 465 km San Roque, Yé de Ciénaga, Carmen de Bolívar, Valledupar permitiendo un mejor acceso al puerto de Barranquilla y Santa Marta. (CCI, 2013).

Con estos proyectos Colombia tendrá una mejor competitividad con respecto a los tiempos y costos por medio de los trayectos que recorren los vehículos que transportan mercancía pesada hacia el interior o exterior del país, cumpliendo con el objetivo de aumentar sus exportaciones y fortaleciendo sus negociaciones con los miembros de la AP, los cuales se encuentran desarrollando proyectos de infraestructura vial para la mejora del mismo.

Es por ello que Chile es uno de los países de América latina que se distingue por sus mejores carreteras e infraestructuras. Con la oportunidad de crecimiento y desarrollo del país se planea la construcción y mejoramiento vial de la Ruta Nahuelbuta (Ruta 180), Rutas del Loa (Ruta 25), Nuevo Puente Industrial sobre Río Bio Bio, Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68,

Américo Vespucio Oriente Tramo El Salto - Príncipe de Gales, Américo Vespucio Oriente Príncipe de Gales – Los Presidentes. Con estos proyectos el país tiene más oportunidad comercial y económica para seguir siendo competente. (MOP Gobierno de Chile)

En relación a Perú, es uno de los principales países líderes en el desarrollo de infraestructura y mejoramiento vial, con el fin de impulsar su desarrollo económico por medio de la competitividad y productividad; dentro de los proyectos que tiene planteado manejar, cuenta con 3 principales aproximadamente donde se encuentra la Línea 2 del metro de lima, El proyecto del aeropuerto internacional de Chinchero, Longitudinal de la sierra: tramos 2. (Ositran, 2016).

Así mismo, México cuenta con una “conectividad de 393 km de carreteras y 27 km en vías férreas conectando 2.457 municipios con 117 puertos, 76 aeropuertos y 49 aduanas” (ProMéxico, 2016), implementando proyectos de las carreteras México-Toluca y Atlacomulco-Atizapán con la finalidad de incrementar la infraestructura para obtener un desarrollo que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas.

Desde esta perspectiva, se muestra el interés de Colombia, para que los proyectos que ha venido desarrollando cumplan con las expectativas y los estándares que solicita el acuerdo. Mediante estos avances es claro el esfuerzo realizado, ya que se evidencia la disminución de tiempos en los recorridos que presentan desde las zonas de abastecimiento hacia los puertos, lo que ha sido notorio para la disminución de costos de las mercancías a exportar.

A partir de esta dinámica los países miembros de la AP se han beneficiado con las mejoras realizadas en este factor de infraestructura y mantienen a las exportaciones en aumento, reaccionando a los resultados que han aportado de manera positiva para el intercambio comercial hacia el mundo. Es importante recalcar que estos países del bloque también trabajan en proyectos de desarrollo y de mejora vial constantemente.

## **FACTOR DE LA ECONOMÍA**

En cuanto al factor económico, la AP busca promover un mayor desarrollo, crecimiento y una mejor competitividad económica, para así obtener un notable y óptimo mejoramiento en la desigualdad socioeconómica, que permita lograr un aprovechamiento en la integración financiera regional, una evolución que se vea reflejada en el producto interno bruto (PIB), identificando el comportamiento de la balanza comercial, adicionalmente a ello siendo este un mercado dinámico, busca facilitar el desarrollo hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas entre los países miembros (Visión Estratégica, 2030) así, como la implementación de una plataforma que promueva la integración económica y comercial, siendo esta una estrategia que agilice las operaciones de comercio exterior. (Abecé, 2015).

Los países miembros cuentan con el 38% del PIB de América Latina, obteniendo la economía más competitiva en la región y constituyéndose como la octava economía del mundo (Mincit, 2012), fortaleciendo el desarrollo y crecimiento de las industrias de cada país miembro actuando hacia la libre circulación de bienes y capitales para el fortalecimiento de las cadenas globales de valor.

En relación con la balanza comercial, se puede evidenciar el comportamiento obtenido en el último año, en el que México cuenta con 9.372 millones de usd, este es el primer país exportador con el aprovechamiento de este acuerdo, seguido por Colombia con 4.553 millones de usd, Chile con 4.073 millones de usd y Perú con 3.244 millones de usd. Así mismo en las importaciones, Colombia lidera el grupo con 8.218 millones de usd, seguido por Chile con 6.535 millones de usd, Perú con 3.296 millones de usd y México con 2.820 millones de usd. Es importante resaltar que Colombia presenta el mayor déficit comercial con -3.665 millones de usd, seguido por Chile con -2.462 millones de usd y Perú -52 millones de usd, por otra parte, México cuenta con un superávit comercial de 6.553 millones de usd (Mincit, 2018).



Los países miembros cuentan con una plataforma de integración bursátil del Mercado Integrado Latinoamericano (MILA) que entró en operación en el 2014, para abrir un mundo de oportunidades a inversionistas e intermediarios. Su comportamiento ha sido favorable en los últimos años, generando oportunidad de inversión en los países del bloque, con más de 60 intermediarios y una custodia de valores que se mantiene en los mercados de origen. (Mila, 2018).

Del mismo modo se impulsó la integración de la plataforma en ProColombia, ProChile, ProMéxico y ProPerú con el fin de fortalecer el desarrollo económico y la competitividad del comercio exterior, siendo este un instrumento como oportunidades de negocio, incremento de turistas tanto nacionales como extranjeras e inversiones, que facilitan un crecimiento y una implementación de mecanismos de fortalecimiento en eventos internacionales, campañas de promoción y misiones comerciales, proyectos sectoriales y asesoramiento a los exportadores de forma virtual, como facilitador en el acceso y de forma presencial. (Procolombia, 2017).

Desde esta perspectiva a través de esta integración, los progresos obtenidos en el caso de Colombia han logrado impulsar el sector económico, obteniendo el segundo puesto de productividad y competitividad en las exportaciones. Sin embargo, no es suficiente este modelo, Colombia tiene que buscar más estrategias y oportunidades de negocios e inversión que impulsen su economía para mejorar el déficit comercial en el que se encuentra actualmente.

## **FACTOR JURÍDICO**

Dentro de la articulación de los acuerdos comerciales es importante tener en cuenta los aspectos jurídicos bajo los que se rige cada país que hace parte del acuerdo, esto permite tener claridad y un adecuado manejo de los parámetros y reglas que se establecen para el buen desempeño de las negociaciones con la posibilidad de establecerse en los nuevos mercados a los que quiere llegar. (Mincit,2018)

La AP está reglamentada por un acuerdo marco entre los países del bloque, este acuerdo establece los organismos que la dirigen, así como los estados observadores, los objetivos principales y las acciones para desarrollarlos, la solución de conflictos desde su entrada en vigor y el periodo de duración. Por medio de este acuerdo se da sustento jurídico a las acciones que realizan los 4 países del bloque consiguiendo sus objetivos de crecimiento, desarrollo y competitividad del comercio. (Mincit, 2018)

Por medio de este acuerdo se establece el marco jurídico que permite que los procesos del mismo sean justos y transparentes para todos los miembros bajo un ambiente estable que permite “definir cláusulas o compromisos de última generación y específicos en materia de promoción de las inversiones, reglas sobre inversión y desarrollo sostenible; que responden a las necesidades de crecimiento y desarrollo de los países.” (Mincit, 2018)

Los objetivos de este marco jurídico incluyen y empiezan a efectuarse con reglamentaciones que favorecen el comercio de los países, así lo explica el decreto 713 del 2016, donde se busca dejar libre de aranceles al 92% de los productos que comercializan los países del bloque, junto con el cronograma de desgravación y así mismo el 8% restante, por su parte Colombia beneficiaria su participación comercial con Chile ya que empieza a comercializar 41 productos que no obtenían libre acceso, igual para el caso con México se beneficiarán 413 productos con libre comercialización. (Decreto 713, 2016)

## **FACTOR SOCIAL**

Para la AP es importante la diversificación de mercados para reducir la vulnerabilidad de los países miembros frente a las crisis, logrando un mejor bienestar, superando la desigualdad socioeconómica y la inclusión social de sus habitantes. (Mincit, 2018)

Es por ello, que la AP desarrolla proyectos comunes en diferentes áreas para contribuir en el mejoramiento social de cada país miembro, que a su vez promueve la educación, deporte, medio ambiente, cambio climático, empleo y entre otras, las cuales ayudan afianzar cada

territorio obteniendo un crecimiento nacional positivo y debilitando la pobreza extrema. Esto implica mayores esfuerzos para hacer frente a las necesidades en educación y la desigualdad general. Aunque los países de la Alianza del Pacífico están clasificados como economías de ingreso medio-alto, la riqueza no está bien distribuida en ellos. (PwC México, 2016)

La educación siendo uno de los pilares importantes en este bloque, permite fortalecer lazos de integración educativa mediante acciones de cooperación dirigidas al mejoramiento de las competencias y capacidades de la población de los países miembros, como herramientas esenciales para el desarrollo del capital humano y para dar impulso a la productividad y la competitividad de los países de la AP, sin duda alguna trae consigo fortalezas y oportunidades que de otra manera los países por sí solos no podrán adquirir, ya que con el apoyo de los países miembros se logran los objetivos propuestos.

La AP necesita actuar decisivamente para fomentar el mejoramiento y aumento de empleo para los habitantes de cada país del bloque, por lo que se requiere profundizar en la transformación de una economía abierta, permitiendo la relación de grandes y pequeñas empresas para la población de cada país miembro generando nuevos empleos que ayudan a combatir la falta de oportunidades sociales y económicas. Del mismo modo se busca dar iniciativa a los nuevos emprendimientos para la creación de empresas, lo que generarían nuevos empleos.

Dentro de las oportunidades que la población adquiere se permite un buen bienestar social brindando así una calidad de vida íntegra, oportuna y humanizada, para la satisfacción de necesidades de la población generando compromiso y responsabilidad. Esto hace que la que el crecimiento y el desarrollo social logre un mayor bienestar, superando la desigualdad socioeconómica e impulsando la inclusión social de los habitantes.

## Conclusiones

En conclusión, los países están trabajando en los proyectos mencionados cumpliendo las expectativas en disminución de costos y tiempos en los recorridos que los vehículos emplean, esto permitirá articular las operaciones logísticas, los corredores viales que interconectan los países y los puertos para facilitar su conexión, cumpliendo con los estándares que solicita el acuerdo, por medio de estos avances es claro el esfuerzo realizado.

La AP ha permitido que Colombia obtenga una brecha de empalme para la negociación y relación comercial con otros países o grupos regionales, diversificando los diferentes campos socioeconómicos para construir oportunidades de liderazgo, generando fortalecer su política exterior.

A través de este enfoque se observa que un pilar importante en esta integración, es impulsar estrategias para el mejoramiento del bienestar social de los habitantes de cada país miembro, permitiendo el desarrollo del capital humano y promoviendo la educación, que sin duda alguna es una herramienta importante para sobresalir de la pobreza extrema que hoy en día conllevan algunas regiones de los países del bloque, donde se busca combatir por medio de proyectos, para el fortalecimiento del desarrollo humanitario.

En cuanto a lo abordado el marco jurídico por el cual se rige la AP fundamenta los aspectos principales que han permitido que las negociaciones y el buen clima comercial entre los países del bloque sean justas, equitativas y de manera que atribuya al buen desempeño económico de las comercializaciones. Toda vez que establece modelos que afianzan la libre circulación de las mercancías con el fin de avanzar en los objetivos que establece el mismo acuerdo.

Al realizar un análisis Colombia ha tenido un avance en su crecimiento económico con estos mercados emergentes, un gran impacto global, con la ayuda de la plataforma comercial

de promoción integrada por los cuatro países y la plataforma de operaciones bursátil MILA que facilita los objetivos trazados de la AP.

## Referencias

Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo, (2017). Plataforma de movilidad estudiantil y académica de la Alianza del Pacífico. Recuperado el 12 de octubre de 2018, de <https://www.gob.mx/amexcid/articulos/plataforma-de-movilidad-estudiantil-y-academica-de-la-alianza-del-pacifico-61366?idiom=es>

Agencia Nacional de Infraestructura. [ANI]. (2014, diciembre 5) Autopista Conexión Norte [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/autopista-conexion-norte-remedios-zaragoza-caucasia-21640>

Agencia Nacional de Infraestructura. [ANI]. (2014, diciembre 5) Autopista Río Magdalena 2 [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=yF7p-RpfgfU#action=share>

Alianza del pacífico, el poder de la integración. (s.f.). Recuperado el 24 de septiembre de 2018, de <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>

Alianza del pacífico. (2015). abecé alianza del pacífico. Recuperado el 8 de octubre de 2018, de [https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2015/06/abc\\_AP.pdf](https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2015/06/abc_AP.pdf)

Alianza del pacífico. Visión estratégica de la alianza del pacífico al año 2030. Recuperado el 6 de octubre de 2018, de [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/349557/Visi\\_n\\_Estrat\\_gica\\_de\\_la\\_Alianza\\_del\\_Pac\\_fico\\_al\\_a\\_o\\_2030.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/349557/Visi_n_Estrat_gica_de_la_Alianza_del_Pac_fico_al_a_o_2030.pdf)

Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). Infraestructura y Desempeño de las Exportaciones en la Alianza del Pacífico. Recuperado el 27 de septiembre de 2018, de <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7568/Infraestructura-y-desempeno-de-las-exportaciones-en-la-Alianza-del-Pacifico.pdf>

Cámara de Comercio de la Infraestructura (CCI). (2013). Seguimiento a proyectos de la Infraestructura Proyecto vial de la Ruta del Sol: sectores 1, 2 y 3. Recuperado el 23 de septiembre de 2018, de [https://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/VPT/Seguimientoproyectos/proyecto\\_ruta\\_sol.pdf](https://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/VPT/Seguimientoproyectos/proyecto_ruta_sol.pdf)

Cancillería de Colombia. (2012). Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico. Recuperado el 18 de octubre de 2018, de [https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/alianza-del-pacifico/acuerdo\\_marco\\_alianza\\_del\\_pacifico\\_06\\_jun\\_2012\\_mejorado.pdf](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/alianza-del-pacifico/acuerdo_marco_alianza_del_pacifico_06_jun_2012_mejorado.pdf)

Decreto 713. Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Bogotá, Colombia, 29 de abril de 2016  
<http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20713%20DEL%2029%20DE%20ABRIL%20DE%202016.pdf>

García, J. (2013). Alianza del Pacífico. ¿Hacia dónde vamos? Recuperado el 18 de octubre de 2018, de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:XEbgeDH0hYoJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6302450.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>

Instituto Nacional de Vías (INVIAS). (2016). Recuperado el 23 de septiembre de 2018, de <https://www.invias.gov.co/index.php/seguimiento-inversion/proyectos-invias>

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). (2014). Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura. Recuperado de <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2012%20-%20195.%20Historia%20y%20adjudicaci%C3%B3n%20de%20Mulal%C3%B3-%20Loboguerrero.pdf>

Mercado Integrado Latinoamericano (MILA). (s.f.). Recuperado el 9 de octubre de 2018, de <http://mercadomila.com/quienes-somos/que-hacemos/>

Min educación Perú, (2018). Proyecto: Voluntariado juvenil de la alianza del pacifico Perú 2018. Recuperado el 9 de octubre de 2018, de <https://alianzapacifico.net/cloudcomputing/iadb-org/serverhosted/alianzapacifico/multimedia/archivos/Convocatoria-Peru.pdf>

Ministerio de Comercio Industria y Turismo (MINCIT). (2018). Balanza Comercial entre los países de la Alianza del Pacífico. Recuperado el 9 de octubre de 2018, de <http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=66831&name=124 - INTERCAMBIO COMER AP - may23.pdf&prefijo=file>

Ministerio de Comercio Industria y Turismo (MINCIT). (2012). Importancia Económica y Comercial de la Alianza del Pacífico. Recuperado el 8 de octubre de 2018, de



[http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=66661&name=Infografia\\_ALIANZA\\_del\\_PACIFICO\\_esp.pdf&prefijo=file](http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=66661&name=Infografia_ALIANZA_del_PACIFICO_esp.pdf&prefijo=file)

Ministerio de Comercio Industria y Turismo (MINCIT). (2018). 100 preguntas de la Alianza del Pacífico. Recuperado el 7 de octubre de 2018, de

[http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/7180/100\\_preguntas\\_de\\_la\\_alianza\\_del\\_pacifico](http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/7180/100_preguntas_de_la_alianza_del_pacifico)

Ministerio de Obras Públicas (MOP) Gobierno de Chile, Proyectos en Construcción. (s.f).

Recuperado el 30 de Septiembre de 2018, de

<http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/construccion.aspx>

Organismo Supervisor Inv. Infraestructura transporte uso público [PE]

<https://www.ositran.gob.pe/carreteras/longitudinal-de-la-sierra-tramo-2-ciudad-de-dios-cajamarca-chiple-cajamarca-trujillo-dv-chilete-emp-pe.html>

PDW, (2016). El futuro de la alianza del pacífico, Integración para un crecimiento oportuno.

Recuperado de 09 de Octubre de 2018

<https://www.pwc.com/cl/es/publicaciones/assets/2016/20160606-am-pub-alianza-pacifico-digital.pdf>

ProColombia, (2018). ProChile, ProMéxico, PromPerú, Proinversión y PROCOLOMBIA firmaron declaración para fortalecer Alianza Pacífico. Recuperado el 9 de octubre de 2018, de

<http://www.procolombia.co/multimedia/video/prochile-promexico-promperu-proinversion-y-proexport-firmaron-declaracion>

ProMexico. (2014). Mapa de Inversion en Mexico - Infraestructura. Recuperado el 23 de septiembre de 2018, de <http://mim.promexico.gob.mx/es/mim/Infraestructura>

PwC. (2016). El futuro de la Alianza del Pacifico: Integracion para un Crecimiento Productivo. Recuperado el 23 de octubre de 2018, de <https://www.pwc.com/cl/es/publicaciones/assets/2016/20160606-am-pub-alianza-pacifico-digital.pdf>

Trujillo, I. (2014). Sobre las ventajas de la Alianza del pacífico para Colombia. Recuperado el 09 de octubre de 2018, de <http://www.scielo.org.co/pdf/prole/v17n33/v17n33a11.pdf>

Vargas-Álzate, L. (2016). Efectos Iniciales de la Alianza del Pacifico para Colombia. Recuperado el 18 de octubre de 2018, de <http://dx.doi.org/10.18566/apolit.v6n10.a02>