

## UN "ORDEN MUNDIAL" NO TAN "NUEVO": BANDERAS DE CONVENIENCIA Y EL OECÚMENE GEOECONÓMICO

---

*Jonathan R. Barton*<sup>1</sup>

---

### RESUMEN

El rol de la geoeconomía como una poderosa herramienta condicionante al interior de la organización de "lo global", permanece sin la suficiente investigación en lo relativo a los trabajos sustentados en la tradición geopolítica. Las Banderas de Conveniencia (BDCs, en adelante) son destacadas como un ejemplo de la importancia que posee el enfrentamiento entre la geopolítica y la geoeconomía en la geoeconomía política, y las dificultades asociadas con el manejo de "lo global". Banderas de Conveniencia es la expresión que define la utilización por parte de una empresa mercantil naviera de la bandera de un país que no es el suyo, con la finalidad de beneficiarse de la regulación menos estricta que rige en dicho país. El mecanismo a través del cual se realiza esta acción está constituido por el registro de la nave en el país que la va a beneficiar con su regulación. El presente artículo se preocupa de la geopolítica, de manera

---

1. School of Development Studies, University of East Anglia, Norwich, Norfolk, NR4 7TJ, Reino Unido, Tel: +44 (0)1603-593685 Fax: +44 (0)1603-451999 e.mail: j.r.barton@uea.ac.uk

preferente, como de las interrelaciones de las naciones-estados (lo internacional). Por contraste, la geoeconomía sugiere una preocupación acerca de la fluidez de las transferencias y los flujos de capital y productos al interior y entre las empresas y los mercados, a una escala global. Los desarrollos en la geoeconomía durante la Guerra Fría han tenido como resultado la evolución de un oecúmene geoeconómico. Dicho oecúmene se caracteriza por la flexibilidad del intercambio mundial, y la relativa facilidad de los movimientos y flujos transfronterizos. Estableciendo un enfrentamiento entre la geopolítica y la geoeconomía, el concepto de una geoeconomía política globalizada se hace más difícil y las operaciones de las BDCs demuestran los problemas vinculados con el manejo y control en este nivel.

## ABSTRACT

The role of geoeconomics in the organization of “the global” has received comparatively little attention compared with traditional geopolitics; in contrast to the inter-state focus of geopolitics, geoeconomics focuses on the global transfers of capital and goods in and between firms and markets. In this paper, “Flags of Convenience” are used as examples of the merging of geopolitics and geoeconomics within an evolving globalised “geopolitical economy”; they also reveal the complex issues associated with the control and management of globalised activities. Geoeconomic changes during the Cold War have given rise to increased interconnectedness at the global level. These connections are characterized by flexibility, transfers, ease of movement and transboundary flows. By linking geopolitics and geoeconomics within a concept of a globalised geopolitical economy, it may be possible to understand these changes better, also the ways in which their negative and positive impacts can be reduced or enhanced respectively.

## INTRODUCCIÓN

Mientras los geopolíticos intentan construir estructuras teóricas para explicar el orden post-Guerra Fría basados en las naciones-estados y sus interrelaciones, el rol de la geoeconomía como un factor condicionante poderoso al interior de los asuntos globales permanece relativamente menos investigado<sup>2</sup>. Para la geoeconomía, la transición geopolítica —de la Guerra Fría hacia la post-Guerra Fría— ha significado un poco más que una reorientación

2. Agradezco mucho la ayuda de Felipe Lopeandía en la traducción de este artículo.

de los flujos de capital para acomodarse a los nuevos escenarios de acumulación. Mientras lo geopolítico se ha focalizado sobre la estabilidad y las transiciones entre períodos de estabilidad, además de las hegemonías y las transferencias entre ellas, como también de sus mecanismos de control e influencia; la esfera geoeconómica de las operaciones —el oecúmene geoeconómico<sup>3</sup>— muestra inestabilidad, flexibilidad y se caracteriza por el cambio. En resumen, el sistema interestatal (lo geopolítico) busca establecer una estructura de relaciones claramente definidas, y protocolos para su efectiva conservación, mientras los actores geoeconómicos buscan evitar la regulación, evolucionando constantemente en respuesta a la competencia, a los mercados y la adaptación tecnológica, y redefiniendo sus relaciones para obtener ventajas.

El presente artículo trata de utilizar el ejemplo de Banderas de Conveniencia como ejemplo de estos cambios en la geografía política y la geografía económica, involucrados en el proceso de globalización. Banderas de Conveniencia —el registro de una nave en un país que no es el país de origen de los propietarios de ella— ha sido un mecanismo a través del cual la flexibilidad del sistema geoeconómico ha favorecido a empresarios mercantiles en el “Norte”, que se han beneficiado de sistemas de regulación menos estrictos de estados del “Sur”.

El período post-Guerra Fría, desde la caída del Muro de Berlín y la apertura del oecúmene geoeconómico con el cambio de las economías planificadas hacia el neoliberalismo, ha abierto una ventana hacia la geoeconomía que se encontraba previamente cerrada, debido a las aprehensiones generadas por las actividades interestatales, asociadas al período de la Guerra Fría. La Guerra Fría era una guerra “aparente”, a lo menos en el Norte. Las Guerras “Calientes” en la periferia, o conflictos desarrollados a través de “representantes”, que han sido tan subvalorados en el análisis de la geografía política, durante el período 1947-89, cimentaron la aclamada “victoria” de la diplomacia y la disuasión nuclear, saludada por los teóricos de las relaciones internacionales y los analistas de política exterior, localizados sin peligro en el terreno geopolítico “Frío”. La llamada periferia no lo era en el esquema de la Guerra Fría, constituía al menos la mitad del escenario, esto es la mitad de la ‘Guerra’. El análisis de geografía política ha negado efectivamente la violencia y las atrocidades de la era de la Guerra Fría, al focalizarse en las relaciones interestatales del Norte. Mi

3. El término oecúmene, deriva del griego *oikoumene*, y se refiere al mundo habitado. Mientras el término “global” en muchos contextos es abarcador del espacio exterior y de áreas habitadas, además de espacios globales compartidos como la Antártica y los océanos, la oecúmene geoeconómica se focaliza sobre las áreas habitadas, de consumidores y mercados, y sobre las unidades económicas “habitadas”, tales como las empresas y, en su caso, el transporte marítimo.

análisis se aparta de esta orientación, ya que, la trascendencia de dirigir la atención sobre lo que pasó más allá del escenario geopolítico del Norte, durante la Guerra Fría, es válida, desde que inicia un importante cambio en los énfasis relevantes para la evaluación del ocúmene geoeconómico post-Guerra Fría.

## DESDE LA GUERRA FRÍA HACIA LA POST-GUERRA FRÍA: UNA CONTINUIDAD GEOECONÓMICA

La transición geopolítica de Peter Taylor, el “Nuevo Orden Mundial” del Presidente Bush, la nueva fase de la Guerra Fría de Nijman (1992) son manifestaciones de la retórica y la teorización sobre el orden posterior a 1989 y sus implicaciones para los años 90 y el “fin de siglo”. Bajo lo anterior, yace la sensación de un período de cambio marcado, de flujo<sup>4</sup>. El flujo de los asuntos geopolíticos internacionales desde 1989, o quizás más tempranamente desde 1985, cuando el Presidente Gorbachov comenzó a clarificar sus intenciones de producir una reforma en el ámbito interno y en las relaciones exteriores, a través de la “glasnost” y la “perestroika”, un Nuevo Orden Soviético (irónicamente un microcosmos de antagonismos etno-nacionalistas y neoliberal/estatistas del escenario mundial post-Guerra Fría), ha dado origen a un cuestionamiento del orden mundial de las naciones-estados, e incluso acerca de la lógica del ordenamiento. ¿A dónde se dirige la nación-estado? Especialistas en relaciones internacionales y geopolíticos debaten sobre el futuro de la nación-estado, al interior de un sistema interestatal, y en términos de las tensiones y su fragmentación interna. Por ejemplo, la cuestión nacional ha levantado su horrible cabeza una vez más, revelando la Cara de Jano del elemento “nación” del estado. Mientras Le Penn, Karadzic y Zhirinovsky han hecho resonar las trompetas, llamando por el retorno de estados étnicamente homogéneos, lo “pro” nacional; por su parte, Delors y Santer anuncian las oportunidades ofrecidas por lo “per” nacional o lo “trans” nacional. Con las tensiones políticas desembocando en conflictos armados en procura de lo primero, claramente la nación-estado como una unidad no es superflua, ni su importancia se atenúa entre las demás.

A nivel global de las relaciones interestatales, todavía existe un deseo entre los teóricos de las relaciones internacionales y los geógrafos para definir la nueva hegemonía, el poder de liderazgo, y la necesidad de categorizar y clasificar a los demás de una manera Kantiana. Básicamente, el tema es, ¿quién

4. Por flujo sugiero que siempre existe cambio, como apuntaba Heráclito en su teoría del flujo. En el caso de la post-Guerra Fría, flujo es un término apropiado que denota que nada permanece estático, en otras palabras nuestros términos de referencia son constantemente *inconstantes*.

está mandando a quién? La cuestión de los “nuevos” superpoderes y el ascenso y descenso de los poderes intermedios ha surgido. ¿Bajo qué criterios se puede categorizar y clasificar a un superpoder? Aquellos teóricos que evolucionan lentamente destacan los temas del potencial nuclear y las fuerzas militares convencionales, mientras que los teóricos post-estructuralistas enfatizan que hay nuevas influencias en la tierra, de nuevos movimientos sociales vinculados con el medio ambiente y con los derechos civiles, además de asuntos de representación, examinando las formas de gobierno, presionando por el reconocimiento de diferencias e identidades, y desafiando las jerarquías, los patriarcados y el ejercicio del poder y el control “per se”. Los proyectos de estas últimas fuerzas están más en contacto con las experiencias cotidianas de las geografías políticas, económicas y socio-culturales de los individuos que viven en múltiples mundos<sup>5</sup>, los que coexisten al interior del marco cronológico de comienzos y mediados de los 90s. Existe la sensación, al menos para este autor, de que el nuevo orden mundial no es para nada nuevo. En vez de un nuevo orden mundial, la apertura de la cortina de hierro ha revelado un panorama económico que evolucionó bajo las nubes formadas por el juego de poder internacional<sup>6</sup>.

El amanecer del terreno internacional de post-juegos de poder ha permitido ver el anterior paisaje nublado con una nueva luz. La inexorable comprensión del nuevo amanecer es que el panorama no es ahora un conjunto de puntos topográficos fijos, de puntos de orientación si lo desea, sino un panorama fluido bañado por ríos y corrientes, arroyos y deltas. Los fluidos del paisaje son la información y el capital, el territorio amenazado, la preservación de naciones-estado soberanas, tiene sus rejas arrastradas y los diques paliativos tapados con desesperación. El terreno transnacional del fin de siglo busca transformarse en una entidad “sin fronteras”, persiguiendo la desterritorialización y un mundo sin costuras<sup>7</sup>, mientras las naciones-estados continúan

5. Por múltiples mundos, estoy sugiriendo que las interpretaciones, y las experiencias del mundo son tan diversas, que el término “mundos” toma en cuenta tal complejidad. Por ejemplo, el mundo de un refugiado ruandés en términos de puntos de referencia y el mundo de un comerciante financiero de Frankfurt, son difíciles de vincular con cualquier concepto, ya sea de una “aldea” global o “unimundismo”, como son los experimentados e interpretados mundos de las tribus de mujeres Yanomani y el maquinista textil de Shanghai. Peter Taylor (1989) señala algunas importantes reservas, en relación al término ‘unimundismo’ y sus aspiraciones universalistas.

6. El término juego de poder no está claramente definido. La idea de “poder” yuxtapuesta con asociaciones de un “juego” sugiere una contradicción. La Guerra Fría ha sido a menudo caracterizada como un juego, particularmente un juego de ajedrez (una analogía utilizada por Peter Taylor), pero esta es una perspectiva propia del Norte con un enfoque en la diplomacia, un juego sin contacto. Los compromisos y los conflictos sangrientos de la Guerra Fría en la periferia son difíciles de incluir en tal categorización. En el contexto de este artículo, el término juego de poder es usado para significar este juego diplomático del Norte, de posturas, engaños y retórica.

7. Desterritorialización es un término expuesto por Stuart Corbridge (1994, 294). Sugiere que los flujos de capital y de tecnología, a través de las fronteras significa que los espacios “nacionales” son menos significativos para la toma de decisiones económicas relativas a la localización de la inversión de una empresa.

comprometidas con actividades tradicionales, tales como asuntos de soberanía, disputas territoriales y la fijación de las fronteras<sup>8</sup>. Dentro de este panorama mundial (paisaje terrestre, marino y aéreo), empresas, empresarios y capital erosionan la estabilidad del sistema interestatal y su capacidad para controlar las transacciones globales.

Más que un triunfo para Estados Unidos, para la diplomacia, o para la disuasión nuclear, la victoria, si es este un término adecuado, yace al interior del oecúmene geoeconómico. Mientras las naciones-estado durante el período 1947-89 repartieron sus cartas geopolíticas, de geoestrategia y “dominós”, de georreinos y “rimlands”, de “shatterbelts” y “hot spots”; las empresas liberadas ellas mismas de las restricciones y obligaciones nacionales, establecieron la idea de “lo global”<sup>9</sup>, encarnado en la empresa multinacional durante los años 50 y 60, en el capital “casino” durante la década del 70 (después del trauma del petróleo de la OPEC), y en el empresarismo de los años 80 (especialmente evidente en la tecnología y medios de información como las caracterizadas por Rupert Murdoch “News International” y Bill Gates “Microsoft”). Mientras el predominio de la nación-estado en los asuntos internacionales, con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial, influyó sobre el comercio y los negocios, a través de la política exterior, a menudo una política colonial, ellas ahora han encontrado que el escenario ha cambiado. Las profundas implicaciones de la articulación del espacio económico a un nivel global, ha conducido a las naciones-estados a intentar responder a sus posiciones específicas de integración en la división internacional de la mano de obra (Sánchez, 1992). Los flujos transfronterizos de capital, información y personas hacen que tal tarea sea crecientemente problemática - dentro del flujo no hay manera de situar, o de fijar una posición, sólo de adaptación y cambio, y reconocer la fluidez del oecúmene geoeconómico.

Volviendo a la idea de flujo, la geoeconomía siempre ha respondido al cambio en términos de competencia, oportunidad y adaptación (innovación competitiva) (Stopford y Strange, 1991). El estado, aún vestido con su ropaje democrático liberal europeo de mediados del siglo XIX, ha sido lento en

---

Mientras este término enfatiza el espacio nacional interno, la soberanía territorial, los términos “sin fronteras” (Ohmae, 1990) o “transfronterizo” sugieren que se está fuera de los límites territoriales, el enfrentamiento entre territorios, donde el tema tiene su mayor relevancia. Richard O'Brien (1992, 99) ofrece la idea de un mundo “sin costuras”.

8. El reciente conflicto entre Ecuador y Perú es paradigmático de disputas territoriales no resueltas, las que adquieren mayor notoriedad durante periodos eleccionarios, como una manera de promover a los políticos como defensores de la soberanía nacional, apelando a sentimientos nacionalistas.
9. De acuerdo a la UNCTAD, las corporaciones transnacionales en los países más ricos del mundo aumentaron desde 7.000 en 1969, hasta 24.000 en 1994, *The Economist* 30 de julio de 1994, p. 65.

evolucionar. Caracterizado por la resistencia al cambio y el mantenimiento del "status quo", en términos de instituciones y procesos, y exportado a través del mundo como un modelo no opcional, en el contexto de la reestructuración imperial de métodos alternativos de organización y representación, el estado del siglo XIX permanece a medida que el "fin de siglo" desaparece y el nuevo milenio aparece. En términos de la salud de la geopolítica, definida por las operaciones y las interacciones entre los modelos anticuados de la nación estado, en contraste de la geoeconomía, definida por la delgada, empresa "global" racionalizada, forzada a una condición flexible de adaptación, de vivir con el flujo, es la geoeconomía la que registra el mejor pulso. El estado está siendo vaciado por los actores y agencias geoeconómicas.

Las tendencias económicas, durante el período de la Guerra Fría, pasan desde el corporativismo, caracterizado por los métodos de producción masivos Fordistas y Tayloristas, a menudo con altos grados de intervención estatal, hasta la especialización flexible, caracterizada por el "just-in-time" y otros métodos de racionalización en unidades de negocios de escala más pequeña, empresas que se han multiplicado y han buscado capitalizarse, a partir de las más diversas fuentes de crédito e inversión, ahora disponibles en los mercados financieros globales. Mientras este proceso ha sido, primariamente, un fenómeno del Norte, las mismas prácticas están siendo crecientemente adoptadas a nivel global al interior, por ejemplo, de Zonas de Procesamiento para Exportación y Parques de Industria y Ciencia, desde Shenzhen en China hasta Manaus en Brasil.

Las empresas de escala más amplia son aún críticamente importantes en términos de empleo y producción, al interior del oecúmene geoeconómico, sin embargo, la población económicamente activa global está abrumadoramente empleada en negocios de escala pequeña, tanto de carácter formal como informal<sup>10</sup>. El impacto de la informalidad de los trabajadores globales es significativo para las naciones-estados, en que las estrategias de autoayuda significan que ellos son geoeconómicamente activos, aunque contribuyen poco a los indicadores nacionales de salud geopolítica, como el PGB. Como tal, la geoeconomía debe tomar en consideración los factores sociales de la mano de obra, tales como, los temas de la reproducción de la fuerza de trabajo, salud y educación. Tal perspectiva significa que la geopolítica no puede incorporar en su interior a la geoeconomía, a través de un proyecto econométrico que

10. En términos de incapacidad, y falta de deseo (en vista de su naturaleza de auto-ayuda), de las formas de autoridad para regular los negocios del sector informal, es decir, sobre aquellos comprometidos en tales actividades de trabajo al nivel local del oecúmene geoeconómico, más allá de la regulación de la nación-estado, en lo que dice relación con la tributación, y la legislación sobre salarios y precios. Ver, por ejemplo, *El Otro Sendero* de Hernando de Soto (1987) e *Informal Economic Activity* de Jim Thomas (1992).

categorice a las empresas multinacionales, con base en el resultado de sus desempeños. En términos de las divisiones de la mano de obra globalizadoras, los asuntos de salud y seguridad, y el enfrentamiento de la geoeconomía y la geopolítica, el debate acerca de Banderas de Conveniencia provee un estudio casuístico apropiado, relevante y contemporáneo.

## **ICONOGRAFÍA GEOECONÓMICA: BANDERAS DE CONVENIENCIA**

### **El Debate de los “Registros Abiertos”.**

La “Union Jack”, el “Tricolore”, la “Maple Leaf”, las “Stars and Stripes” y el “Rising Sun” son todos símbolos poderosos unificadores de la autoridad de la nación-estado, sin embargo, la Bandera, durante el siglo XX, se ha convertido crecientemente en un símbolo, tanto geopolítico como geoeconómico. En la esfera del transporte marítimo, el concepto de transporte marítimo nacional, el cual dominó durante el siglo XIX y principios del siglo XX, ha sido trastornado por la flexibilidad de las Banderas de Conveniencia (BDCs), también conocido como los Registros Abiertos<sup>11</sup>. Establecidos en el Norte<sup>12</sup>, los propietarios de barcos explotan los espacios menos regulados del oecúmene geoeconómico, más allá de la limitada y restrictiva estructura regulatoria-institucional de las naciones-estados del Norte (Lipietz, 1987). De manera creciente, las estructuras de regulación y control, organizadas entre las naciones-estados, han sido encontradas defectuosas, en términos de su capacidad de limitar la naturaleza transfronteriza de los actores y agencias geoeconómicas.

La globalización de la industria del transporte marítimo data de la época del Imperio Británico y las redes logísticas construidas para su mantención<sup>13</sup>. Un ejemplo del grado de globalización que había sido logrado en la industria a fines del siglo XIX, propiciada por la disponibilidad de las BDCs, es provisto

11. El registro implica que los barcos comienzan a ser sujetos del sistema de tributación de la nación-estado registradora, además de las leyes comerciales y financieras, sus estándares de seguridad, y la legislación que regula a la tripulación y los términos de su empleo.
12. Los términos Norte y Sur son usados a falta de otros mejores. Mientras ellos denotan áreas geográficas amplias, los términos sugieren que las áreas del Norte son áreas de alto consumo, y las del Sur de bajo consumo. Mientras varios estudios empíricos revelan la heterogeneidad en su interior y entre estas dos amplias áreas geográficas, existe la necesidad de transmitir la idea de que hay una clara polarización, en relación a los esquemas de consumo y a los temas asociados con la riqueza y la pobreza a nivel global.
13. Mientras la época del mercantilismo puede haber promovido la globalización del transporte marítimo, el período del Imperio Británico desde mediados del siglo XIX ofrece un mejor punto de inicio, en vista del tamaño de la flota de transporte marítimo británica y el completo alcance del imperio mismo con sus componentes formales, semi-formales e informales.

por el desastre del *Torrey Canyon* en marzo de 1967. El barco era de propiedad de una corporación registrada en Bermuda, estatuido en Liberia. Al momento del accidente, el barco se encontraba bajo el estatuto de una corporación estadounidense, la cual había subestatuido la nave a una compañía británica; el capitán y la tripulación eran de nacionalidad italiana. En el reciente caso del *Amoco Cadiz*, el barco había sido construido en España, tenía propietarios estadounidenses, una tripulación italiana y estaba transportando petróleo árabe hacia una refinería holandesa; un remolcador alemán lo condujo desde mar territorial francés (Gold 1988).

Tal internacionalismo y alcance global —el establecimiento de la industria del transporte marítimo como un temprano miembro del oecúmene geoeconómico— no ha disminuido, en lugar de ello, se ha incrementado; Hans Peters (1939), el principal especialista marítimo en el Banco Mundial, escribe que la industria en la década del 90 es crecientemente compleja. El poder financiero de las líneas de transporte marítimo ha ofrecido una extensa fuente potencial de ingresos a estados más pequeños, y a menudo, volátiles<sup>15</sup>. Estos estados, a su vez, han elaborado el concepto de transporte marítimo global, ayudados por los íconos de las naciones-estados para propósitos de reconocimiento, legitimación y autenticación. Una importante consideración es que muchos de los estados que ofrecen Registros Abiertos, son también centros financieros “off shore” (ver Johns, 1983; Roberts, 1994; Thrift y Leyshon, 1994). El Registro Abierto actúa como cualquier otro mecanismo de actividad económica, generador de ganancias y estimulador de inversión. La capacidad de estos estados de emprender tales actividades revela el marcado contraste en términos de la posición de actividades particulares, legales y financieras en su caso, de lo local y lo global, del Norte y del Sur<sup>15</sup>.

Entre los tres debates contemporáneos de importancia en los círculos del transporte marítimo, la controversia en lo referente a los Registros Abiertos se

14. “Cuasi-estados” en palabras de Robert Jackson (1990). Jackson (1990,1) escribe que, “a ellos les faltan muchos de los méritos y distinciones que se les atribuyen a los estados propiamente tales por la soberanía positiva”. La soberanía positiva sugiere que a ellos les falta la libertad de perseguir y conseguir, de manera autónoma, sus propios objetivos. El continúa (1990, 26) denotando que estos cuasi-estados ofrecen un punto focal por el que, “la lucha entre las fuerzas tradicionales de la economía competitiva internacional y la nueva sociedad post-colonial internacional, la cual intenta apoyar a los estados marginales, a los que se juzga incapaces de competir exitosamente”. En lo que dice relación a los estados de la “bandera de conveniencia”, tal término se aplica bien. Stuart Corbridge emplea el término “micro-estados”, Susan Strange (1994) usa “estados menores”, mientras que el Comité de Transporte Marítimo de la OECD (1992, 21), se refiere a las BDCs como estados “exóticos” con “exóticos” registros.
15. Timothy Shaw (1994, 141) entrega la visión de que la post-Guerra Fría se mueve hacia la economía y la ecología, “la nueva “alta” política, más allá de la diplomacia y la seguridad”, es especialmente relevante para los pequeños y periféricos estados.

refleja en los temas relacionados con los elementos geográficos del mundo marítimo y la creciente naturaleza transfronteriza del registro de la industria del transporte marítimo<sup>16</sup>. En lugar de banderas operando bajo la supervisión y jurisdicción cercana de un estado, la idea de “banderas libres” ha descrito más adecuadamente el nivel de control de las naciones-estado. En 1992, casi la mitad de todos los barcos mercantes estaban registrados con BDCs, mientras el 50% de la flota mercante mundial estaba en manos de propietarios de Grecia, Japón, Estados Unidos, Noruega y Hong Kong (Peters, 1993). Estas cifras demuestran la separación del concepto tradicional de transporte marítimo y la forma moderna de transporte marítimo globalizado (ver Tabla 1).

Originados durante el principio del período entre guerras, cuando los barcos estadounidenses comenzaron a enarbolar la bandera panameña por razones de la legislación de ese país<sup>17</sup> y la facilidad de trabajar en idioma inglés con agencias estadounidenses establecidas en Panamá, los Registros Abiertos avanzaron rápidamente después de la Segunda Guerra Mundial. Mientras Panamá había sido el principal Registro Abierto hasta los años de la guerra, Liberia ganó considerable terreno durante el período entre 1947-49, debido a los disturbios ocurridos en Panamá y al crecimiento del antagonismo y

**Tabla 1:**  
**Flota Mercante Mundial: Propiedad y Modelos de Registro, 1991 (dwt)**

<i>País propietario</i>	<i>Número total de buques</i>	<i>Porcentaje con bandera extranjera</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>
Grecia	2579	55.7	14.8
Japón	2907	60.2	13.0
Estados Unidos	1253	70.2	9.7
Noruega	1476	33.4	8.9
Hong Kong	672	87.9	5.1

Fuente: Recopilados a partir de Peters, H.J., *The Maritime Transport Crisis*, p. 5, Behnam, A. *Future of the Shipping Dialogue in UNCTAD*, p. 26. Todas las cifras están basadas en el Servicio de Información Marítima Lloyds Ltd. (LMIS) Londres.

16. Las otras dos áreas claves de controversia, de acuerdo a Chrzanowski (1985, 124) son el liberalismo versus el proteccionismo, y el sistema de conferencias de transporte marítimo.
17. Rodney Carlisle (1981) apunta que la industria del transporte marítimo panameña fue promovida por las facilidades que les permitían a los panameños comprar barcos en el extranjero y registrarlos a través del servicio consular de ese país. En 1916, la ley panameña fue modificada, de manera que el registro fue abierto a las corporaciones panameñas, que en algunos casos, eran propiedad de extranjeros. Esta característica legislativa no era exclusiva de Panamá, pero la proximidad geográfica del país y la importancia del canal impulsaron el registro de barcos estadounidenses.

controversia laboral al interior de Estados Unidos. Buscando una nueva bandera de conveniencia, las flotas petroleras fletadas por Estados Unidos siguieron la sugerencia del antiguo secretario de estado, Edward R. Stettinius Jr., optando por Liberia en 1924, tras un programa de ayuda económica privado para el país (Carlisle, 1981; Strange, 1994)<sup>18</sup>. Una nueva bandera de conveniencia había extendido el debate sobre el registro, desde el “patio trasero del Tío Sam”, o sea, desde Panamá y Honduras hacia Africa - la distancia del estado registrador no seguiría siendo un problema, la globalización del registro había comenzado de manera formal (ver Tabla 2).

Desde la temprana historia de los Registros *PanLibHon*, muchos otros se han plegado. Los estados que han desarrollado, ellos mismos, los Registros Abiertos han sido generalmente estados pequeños en términos de tamaño físico y de recursos potenciales, además son principalmente islas de reciente independencia<sup>19</sup>. Todos ellos han visto los beneficios económicos potenciales que proceden de la registración abierta. Una bandera de conveniencia tiene las siguientes características:

- a. permite a los extranjeros poseer o controlar barcos registrados bajo su bandera.
- b. los procedimientos de registro y de de-registro son fáciles.
- c. las ganancias que se generan a partir de las operaciones de transporte marítimo no están sujetas a impuesto o están sujetas a tasas de impuesto mínimas.
- d. los derechos de registro y tonelaje son bajos.
- e. el gobierno anfitrión no puede usar el tonelaje registrado para sus propias necesidades.
- f. los barcos pueden tener tripulación extranjera.
- g. no hay legislación o medidas administrativas para controlar a las compañías de transporte marítimo<sup>20</sup>.

18. Alan Cafruny (1987, 256) describe a Panamá y Liberia como “ahijados” de Estados Unidos, en relación a la flota de transporte marítimo.

19. Los siguientes países son definidos como Registros Abiertos: Antigua y Barbados (1981), Bahamas (1973), Bermuda (gobernación británica), Islas Caimán (gobernación británica), Chipre (1960), Gibraltar (gobernación británica), Honduras (1821), El Líbano (1943), Liberia (1846), Malta (1964), Islas Marshall (en 1986 se transformaron en Estado Libre y Asociado, con vínculos estadounidenses), Mauricio (1968), Antillas Holandesas (gobernación holandesa), Panamá (1903), San Vicente (1979), Sri Lanka (1948), Tuvalu (1978), y Vanuatu (1980) (Farthing 1993, 95; OECD 1991, 20). La inmadurez de estos “volátiles” o “nacientes” estados se hace clara por sus fechas de independencia y su condición de soberanía particular, en paréntesis (Third World Guide 1993/94).

20. Como está definido por el Reporte de la Comisión Rochdale de 1970, citado por Chrzanowski (1985, 127-128). La complejidad del debate del Registro Abierto queda subrayada en el Reporte cuando menciona que: “no es fácil entregar simples definiciones de banderas de conveniencia, que efectivamente manifiesten su importancia y características” (Metaxas 1984, 14).

**Tabla 2**  
**La Historia del Desarrollo de los Registros Abiertos durante el siglo XX**

<i>Año</i>	<i>Bandera de Registro</i>	<i>Actividad</i>
1920-30	Panameña Hondureña	Propietarios estadounidenses cambian los registros para reducir los costos y emplear una tripulación más barata.
1930s	Panameña	Barcos de registro alemán, lo cambian para evitar una posible detención.
1939-41	Panameña	El gobierno estadounidense incentiva el cambio de registro para asistir a los aliados bajo las Leyes de la Neutralidad. Los propietarios europeos lo cambian para evitar las requisiciones.
1946-49	Panameña	Más de 150 barcos, vendidos bajo la Ley de Ventas Mercantes de Estados Unidos de 1946, fueron registrados en Panamá, aprovechando la libertad de registro y los bajos impuestos.
1949-	Liberiana	Bajos derechos de registro, ausencia de impuestos, y de restricciones de operación y tripulación.
1950-80	Varias	Más países compiten por el registro de los barcos, incluyendo a Costa Rica, San Marino, Sierra Leona, El Líbano, Chipre, Haití, Omán y Somalia.
1988-	Panameña/Liberiana	Conflictos domésticos hacen que los propietarios de barcos favorezcan a los registros abiertos nuevos y pequeños.
1990s	Varias	Los registros se extienden entre nuevos registros abiertos - lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas de 1986 tiene escaso impacto en reducir la tasa de registros abiertos.

Fuente: Adaptada a partir de Cooper (1986), Stopford (1988).

Las ventajas de tal flexibilidad son autoevidentes en el mundo competitivo del transporte marítimo. En este contexto comienza a ser erróneo hablar de transporte marítimo internacional, puesto que la industria se ha globalizado claramente, por lo cual la regla de la nación-estado, de la bandera desplegada tiene poco que ver con las actividades de la operación económica. El surgimiento

de la bandera de conveniencia está fundamentado en factores puramente económicos, en términos del manejo de costos e impuestos. Parecería que mientras esto puede conducir a ciertas compañías a aprovechar las débiles medidas de control que regulan el empleo de la tripulación y la seguridad, aquellas serían consideraciones secundarias relativas a beneficios puramente financieros.

La proliferación de los Registros Abiertos durante la segunda mitad del siglo XX ha dado surgimiento a un considerable debate referente a su operación y legitimidad; para muchos es visto como una rendija peligrosa para sobrepasar los mecanismos regulatorios internacionales. Fue en algún momento después de la época de entre guerras y a principios de la post-guerra, cuando se produjo el cambio hacia los registros *PanLibHon*, que la cooperación marítima internacional empezó a poner en orden la situación y a legislar acerca de ellos. No fue hasta después de 1958 con la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar que un cuerpo de política marítima verdaderamente internacional fue establecido. En 1959 fue creada la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental para focalizarse sobre los temas relacionados con el derecho y la práctica marítima. Las áreas claves de interés eran el registro de los barcos, lo cual transmitía la nacionalidad a un barco; el derecho nacional, que cubría los asuntos relativos al sometimiento a las leyes del estado de registro, y el derecho territorial relativo a las actividades en aguas nacionalmente-designadas (Stopford, 1988, 152). En la primera asamblea de la Organización, Edgar Gold (1980, 257) describe el “debate sobre la bandera” como una “tormenta en una taza de té”.

La asociación de la bandera de la nación-estado y el transporte marítimo fue expresado en el Artículo 5 de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1958, y más tarde refrendado en la segunda provisión de la Convención del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (UNCLOS) I en 1982<sup>21</sup>. El artículo 5 de la Convención de 1958 declaró que los estados tenían que ejercer un control efectivo sobre los barcos que enarbolaban sus banderas, basado en el *vínculo genuino* entre el barco y el estado de la bandera (Farthing, 1993; Stopford, 1988):

Cada estado debe fijar las condiciones para la concesión de su nacionalidad a los barcos, para el registro de los barcos en su territorio y para el derecho de enarbolar su bandera. Los barcos tienen la nacionalidad del

21. Ready (1991) entrega las provisiones más relevantes de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1958 y de la Convención del Derecho del Mar de las Naciones Unidas de 1982, y también el texto completo de la Convención sobre las Condiciones para el Registro de los Barcos de 1986.

estado cuya bandera están habilitados para enarbolar. Debe existir un *vínculo genuino* entre el estado y su barco; en particular, el estado debe efectivamente ejercer su jurisdicción y control en materias administrativas, técnicas y sociales sobre los barcos que enarbolan su bandera. [énfasis del autor]

Esta cláusula es importante porque, mientras aquellos estados en oposición a la provisión de las banderas de conveniencia<sup>22</sup>, mencionan la insuficiencia de la seguridad y la tripulación como razones suficientes para terminar con los Registros Abiertos, estos mismos continuamente se remiten hacia atrás al tema de la infracción de la soberanía del estado y los derechos de una nación-estado para conceder la nacionalidad<sup>23</sup>. Los proponentes de los Registros Abiertos se han también aprovechado de la provisión legal acordada en la Comisión de Derecho Internacional que, de acuerdo a la Convención de 1958, establece que "la concesión de identidad y nacionalidad para los barcos es un corolario del libre uso del Alta Mar" (Gold, 1980, 261). Claramente la cuestión de la soberanía, un asunto que el estado esencialmente debe salvaguardar, ha sido cooptada por otros actores geoeconómicos en orden a establecer seguridad económica y esferas de acumulación desreguladas. Es bastante obvio que la administración de los pequeños estados, diríamos "cuasi" estados, es incapaz de cumplir sus obligaciones en términos de control y vigilancia. Los propietarios de los barcos, en vista de su capital base y el volumen de sus negocios, son claramente peces grandes en estanques pequeños, en comparación de los estados volátiles en los cuales registran sus barcos.

Más allá de los beneficios puramente económicos de las BDCs, los opositores a los Registros Abiertos tienen un fuerte argumento referente a la supervisión de los chequeos de salud y seguridad. La mitad de las 182 pérdidas de barcos en 1991 (el peor año desde finales de los 70) tenían registro panameño, chipriota, griego o liberiano (Peters, 1993). Entre 1983-84, las cinco naciones con las pérdidas totales más grandes (por 1000 "ship years") eran Chipre, Grecia, Panamá, Filipinas y Liberia; y entre 1985-89, eran Chipre,

22. Los opositores han incluido formas de discriminación marítima, tales como sobrecargas portuarias y horarios de carga, reservando efectivamente las importaciones y exportaciones nacionales para el transporte marítimo nacional. A medida que se contravienen los acuerdos marítimos, las BDCs han retaliado con medidas similares (Ademuni-Odake 1984, 104-108).

23. Los derechos de los estados soberanos para determinar quién enarbolará sus banderas y cuáles son las reglas asociadas, fueron determinados por un precedente legal de 1905 luego de una disputa entre Gran Bretaña y Francia, en relación a los barcos del Sultanato de Muscat y su derecho a enarbolar la bandera francesa. Una decisión de la Corte Internacional de Justicia de 1955, basada en la nacionalidad de un ciudadano alemán, Nottebohm, quien había adquirido la ciudadanía de Liechtenstein y tenía propiedades confiscadas en Guatemala, comenzó a ser usado como una medida legal, en relación a la nacionalidad del transporte marítimo (Ready 1991, 11-13).

Liberia, Bahamas, Reino Unido y Turquía<sup>24</sup>. Muchas de las otras BDCs tienen pérdidas totales por sobre el promedio, pero no están incluidas debido a su bajo número de "ship years", aquí se pueden encontrar Vanuatu, Honduras, Malta y San Vicente. Un importante problema que debe ser enfrentado por las autoridades marítimas es la cuestión de la identificación y la responsabilidad de los propietarios y operadores de los barcos, particularmente en relación a la responsabilidad civil (OECD, 1991, 21). Es claro que las BDCs ofrecen una ventajosa cortina de anonimato para los dueños de los barcos, en razón de las dificultades asociadas a la investigación de las pérdidas del transporte marítimo y la identificación de los dueños, empresas propietarias y compañías operadoras, produciendo una red compleja que las agencias marítimas internacionales deben encargarse de desenmarañar.

La manzana de la discordia en este sentido ha sido el tema del *vínculo genuino* entre el Registro Abierto de la nación-estado y el barco en cuestión; las contiendas legales en relación a esta específica expresión han ofrecido la sustancia de un importante debate. En la Convención sobre las Condiciones para el Registro de los Barcos de las Naciones Unidas de 1986, este *vínculo genuino* se volvió más claro, sin embargo su puesta en vigor era un asunto diferente. Era evidente que la autorregulación tenía que ser confiada a los estados de los Registros Abiertos. Por último, la organización marítima supranacional ha fracasado en instituir condiciones rigurosas de registro durante los treinta años que han abarcado los protocolos de 1958, 1982 y 1986. Desde que el *vínculo genuino* se volvió un concepto más económico que legal, exámenes detallados de la jurisprudencia marítima han demostrado ser no reveladores (Ademuni - Odeke, 1988). La Convención de 1986 ni eliminó ni redujo los Registros Abiertos (Farthing, 1993).

La Comisión de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha sido una consistente opositora a los Registros Abiertos, puesto que argumenta que ellos han reducido las oportunidades para otros estados del Sur de desarrollar sus propias flotas marítimas, y de esta forma competir por debajo de los costos de otras operaciones sureñas de transporte marítimo<sup>25</sup>. La oposición en contra de los Registros Abiertos comenzó en 1978, pero a pesar de los comités *ad-hoc* que investigaron la posible reducción para el año 2000, poco de ello ha sido introducido en los acuerdos de la UNCLOS (Farthing,

24. Fuente de datos, Veritec, citado en Doerffer (1990, 11).

25. El Comité de Transporte Marítimo de la UNCTAD fue establecido en 1965 y se propuso aumentar la cuota de los países en desarrollo de la flota mundial a un 20% en 1990. La cifra en 1991 había alcanzado un 21% (no BDCs) y 35.7% (BDCs) en términos de registro pero, más problemáticamente, el 80% de ese transporte marítimo pertenecía a propietarios de ocho países del mundo desarrollado (Behnam 1994, 17, 25).

1993, 123-125). La postura de la UNCTAD en términos de política para los años 90, en la asistencia a las naciones-estado en desarrollo para obtener una mayor parte de la flota mundial, es un reconocimiento a la política de transporte marítimo, basada en las orientaciones del mercado con un mínimo de participación gubernamental (Behman, 1994, 19).

### **La Geoeconomía del Transporte Marítimo**

A manera de enfatizar la evolución a largo plazo de la geoeconomía y los temas de globalización relativos al compromiso de la nación-estado de la post-Guerra Fría con el proceso, el transporte marítimo ofrece un buen ejemplo de las presiones que están desarrollándose, del cambio global<sup>26</sup>. Como Samuel Lawrence (1972, 52) apuntó 25 años atrás:

Las presiones al interior de la industria son del mismo tipo de aquellas que actúan sobre la comunidad internacional en general: los métodos de lo nacional versus lo internacional, las naciones desarrolladas versus las emergentes, las competencias versus los acuerdos, el gobierno versus la acción privada. La creciente interdependencia de la economía mundial le imprime urgencia a la resolución de estas presiones.

A pesar de estas observaciones, la debilidad de los protocolos de la Convención de 1982 y de la Convención de los Registros de 1986 en el área de los Registros Abiertos, ha expuesto la incapacidad de las organizaciones supranacionales para hacer frente a los elementos de geoeconomía transnacional del uso del mar cuando se encuentran contrapesadas con los temas geopolíticos del nacionalismo y la soberanía. Como consecuencia, la interpretación de la Convención de 1982 sobre las provisiones de la Convención de 1958 permanece sin cambios significativos; Edgar Gold (1980, 261) describe que las dos convenciones afectan al transporte marítimo sólo "oblicuamente". J.M.L. McConell ofrece la mejor evaluación general sobre el debate de los Registros Abiertos, cuando escribe que "la evolución del transporte marítimo de los Registros Abiertos es una historia colorida, repleta de debate, estrategia, lucha y desastre. Provee una vívida ilustración del enfrentamiento entre la ley, el comercio, la política y la filosofía económica"<sup>27</sup>. Alan Cafruny (1987, 270) se agrega a esta idea, denotando que BDCs por una parte representaron la

26. Alan Cafruny (1994) ofrece antecedentes históricos sucintos, y una examinación teórica del tema de las relaciones marítimas, y cómo se relacionan con la economía mundial y las naciones-estados.

27. J.M.L. McConell (1985, 10), citado en Ademuni-Odeke (1988, 126). Alan Cafruny (1994, 2) apunta que la economía política del transporte marítimo involucra "a veces acuerdos comerciales y legales arcanos e idiosincráticos".

“soberanía tranquila”, mientras que por la otra, manifestaron la complejidad de las relaciones norte-sur, y las relaciones globales del capital y el trabajo. El debate, tradicionalmente, sólo se preocupó del transporte marítimo, pero ahora tiene ramificaciones más amplias, en términos de globalización de otros sectores económicos; ha entregado un modelo del fracaso interestatal para regular de manera flexible a las fuerzas económicas globalizadoras.

Como un complejo fenómeno del estado trans-nación, se va marcando un cambio desde el “transporte marítimo nacional”, esencialmente de propiedad y con tripulación nacional, hacia un transporte marítimo globalizado, a través del involucramiento multinacional en un barco, pretendiendo eludir los controles legislativos y económicos de la nación-estado; el tema de los Registros Abiertos ofrece un fascinante, pero a la vez inquietante ejemplo de los problemas de acuerdo internacional y manejo supranacional del oecúmene transfronterizo de la geoeconomía. Muchos barcos puede que nunca visiten su puerto de registro.

El debate es problemático, ya que, no es claro cómo podría ser regulado sin infringir la soberanía del estado. Existe una fuerte sensación de que las BDCs deben ser aceptadas y acostumbrarse a ellas. Richard Goss (1989, 77) apunta a ello: “Aunque la discriminación de la bandera es una forma de pecado, la experiencia muestra que es irreal suponer que ella pueda ser erradicada”, una visión compartida por Susan Strange (1994, 147). Más práctica es la política de la Comisión de Transporte Marítimo de la OECD (1992, 20), la cual no busca desafiar a la legalidad de los Registros Abiertos, sino abogar por estrategias que establezcan un “campo de juego igualitario”. Mientras esta idea puede atraer como retórica igualitarista, proveniente de una organización supranacional, las empresas y empresarios conscientemente buscan establecer ventajas competitivas, desnivelando de este modo el terreno.

Lo que es claro como resultado del debate es que la iconografía de la bandera y sus implicaciones nacionalistas y legalistas han sido utilizadas exitosamente para lograr beneficios económicos. En un encuentro de la UNCTAD en 1972, se mencionó que:

...ninguna parte (i.e. dueños de barcos y tripulaciones) aparecen muy interesados sobre cuál bandera ondea en la popa. Pero el conflicto está siendo librado con no menos vigor porque se desarrolla en torno a dólares y centavos<sup>28</sup>.

28. Procedimientos de UNCTAD, Tercera Sesión, Santiago de Chile, 1972, vol. I: Informes y Anexos, 1973, citados en Gold (1980, 270).

La preocupación actual con las BDCs es que como la demanda por el transporte marítimo aumenta constantemente, existe un aumento paralelo en los barcos que se registran bajo BDCs. Hans Peters (1993a, 44) describe la naturaleza de los incrementos como de crisis y que, “es ahora sólo una cuestión de cuando se romperá la burbuja” y que, “las implicancias para el comercio mundial serán devastadoras”<sup>29</sup>. El “debate de la bandera” no desaparecerá, en lugar de ello ganará terreno, ya que, los argumentos, asociados con una crisis, están destinados al fracaso para mantener los niveles de la construcción de barcos, puesto que los barcos obsoletos se han encontrado, ellos mismos, capaces de registrarse con BDCs, sin tomar en cuenta las presiones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las investigaciones de su Grupo de Trabajo sobre Conformidad de Estados de Registros Abiertos. El Comité de Transporte Marítimo de la OECD (1991, 20-21) ha descrito el aumento del registro abierto en el transporte marítimo desde 1986-91 como de “proliferación sin precedente”, incrementándose en un 38,2% en contra del 6% de aumento en el total mundial del tonelaje (dwt). Estos aumentos son evidentes en las bases de registro país a país, y en las bases grupo a grupo (Tablas 3 y 4).

**Tabla 3**  
**Datos Comparativos en relación con el Tamaño de las Flotas por País**  
**(000 grt)<sup>a</sup>**

País	Tamaño de la Flota			Crecimiento de la Flota	
	1988	1989	1990	88/89	89/90
Grecia	21.979	21.324	20.522	-3.0	-3.8
Liberia	49.734	47.893	54.700	-3.7	14.2
Reino Unido	8.260	7.646	6.716	-7.4	-12.2

a. El Reino Unido ofrece un ejemplo de las tendencias en el transporte marítimo nacional tradicional, mientras Grecia revela su condición de una industria de transporte marítimo, comparativamente más moderna, y Liberia muestra la boyante situación de las BDCs.

Fuente: Las Tablas Estadísticas de Registro de Loyds de los años 1988, 1989, 1990. Las cifras incluyen barcos a vapor y motor de 100 toneladas netas y más. Adaptadas a partir de R O Goss y P B Marlow (1993) “Internationalism, Protectionism and Interventionism in Maritime Transport” en K M Gwilliam *Current Issues in Maritime Economics* (Kluwer, Dordrecht, p. 67).

29. Las preocupaciones de Peters se focalizan sobre la obsolescencia de la flota mundial del transporte marítimo. Esta visión es apoyada por el hecho de que en 1993, la edad promedio de los 80.655 barcos de la flota mundial era de 18 años, *IMO News* (1994) 3, p.v.

**Tabla 4**  
**Distribución del Tonelaje Mundial (dwt) por Grupos de Países de Registro, 1970, 1990 y 1991**

Banderas de Registro	Porcentaje de las cuotas (en dwt, millones)			Promedio de aumento del tonelaje (millones de dwt)	
	1970	1990	1991	1970-91	1990-91
Total mundial	100.0	100.0	100.0	17.0	25.1
Países con economías de mercado, desarrollados	65.0	33.3	32.6	0.6	4.0
Países de registros abiertos	21.6	34.1	35.7	8.3	19.6
Países de Europa central y oriental (incluyendo a la antigua URSS)	22.7	44.3	40.8	0.9	-3.5
Países socialistas de Asia	0.4	3.4	3.2	1.0	0.1
Países en desarrollo	6.3	21.2	21.1	5.9	4.6
Otros, sin clasificación	0.5	1.3	1.4	0.4	0.5

Fuente: Adaptada a partir de Behnam, A. *Future of the Shipping Dialogue in UNCTAD*, p. 25. Basado en los datos entregados por el Servicio de Información del Transporte Marítimo del Registro de Transporte Marítimo de Lloyds y del Lloyds London Press Ltd.

La crisis, como se ha percibido, no es una pieza insignificante del rompecabezas geoeconómico. A pesar de la tecnología de la información, tres cuartas partes del volumen del comercio mundial son transportadas por barcos, y esa cifra ha registrado una cuadruplicación durante los últimos treinta años, hasta llegar a 4 billones de toneladas en 1990 (Peters, 1993b, vii). El Reporte Anual de 1994 del Consejo General del Transporte Marítimo de Gran Bretaña pronosticó un posible aumento de un 65% en el comercio mundial vía marítima, por millas-toneladas y valor, en los próximos diez años, quizás duplicándose en quince años<sup>30</sup>. Tal predicción parecería exagerada, sin embargo otros también predicen un crecimiento substancial (ver, por ejemplo, Tabla 5).

Al mismo tiempo que las bases teóricas de la naturaleza de la geoeconomía están siendo debatidas, existe crisis, no sólo al interior del dominio geopolítico sino también en los campos del oecumene geoeconómico, dando

30. El Consejo General del Transporte Marítimo Británico (1994) *British Shipping: The Chamber of Shipping Annual Report*, p. 37.

**Tabla 5**  
**Requerimientos de Capacidad de la Flota Mercante Mundial**  
**(Actual y Proyectada)**

Año	Volumen del comercio marítimo (en billones de toneladas)	Tonelaje total requerido (en millones dwt)
<i>Actual</i>		
1990	4.00	658
1991	4.05	673
1992	4.10	657
<i>Proyectada</i>		
1993	4.17	667
1994	4.25	672
1995	4.33	677
2000	5.00	735

Fuente: Adaptada a partir de Peters, H.J., *The Maritime Transport Crisis*, p. 41.

como resultado pérdidas de barcos, de vidas humanas y catástrofes medio ambientales. Esto es muy real, y [muy] global. En el Día Marítimo Mundial (1993), el mensaje del Secretario General de la OMI, enfatizó que la globalización del transporte marítimo, en lugar de un sistema de transporte marítimo nacional, requiere una mejoría del manejo y los controles, y la implementación de la convención<sup>31</sup>. Como esto puede ser realizado efectivamente, a través de las autoridades marítimas internacionales es menos evidente:

Durante los últimos años, la toma de conocimiento de que la comunidad del transporte marítimo es global en su alcance, ha comenzado a expandirse. Muchas personas ya están de acuerdo en que no podemos tolerar por más tiempo las diferencias en los estándares de seguridad y medioambientales, en el caso que los dueños de barcos que se encuentran bajo los estándares puedan cambiar sus banderas, con la esperanza de escapar de cualquier detección. Debemos asegurarnos de que las mismas reglas sean aplicadas al elemento humano. Un barco de primera clase en las manos de una tripulación bajo los estándares es tan amenazante como un barco viejo, oxidado y defectuoso.

31. Mensaje de William A. O'Neill, Secretario General de la OMI. El establecimiento de la Universidad Marítima Mundial en Malmö, Suecia, en 1983 marcó un reconocimiento de las necesidades globales de la industria, en relación al manejo y la administración.

## ¿UNA VICTORIA PARA LA GEOECONOMÍA?

No es el propósito de este artículo el trazar una línea divisoria entre lo geopolítico y lo geoeconómico; ellos son, de hecho, indivisibles en todo, excepto en lo abstracto. Sin embargo, una distinción puede ser hecha entre un orden internacional basado en las naciones-estado, una situación que fue preponderante hasta la Segunda Guerra Mundial, y las circunstancias del neoliberalismo transfronterizo en el balance global de 1997. Los acontecimientos de la economía de post-guerra reorganizados en Bretton Woods y los comienzos de un terreno internacional esencialmente sin imperios, señalaron un cambio de magnitud en las maneras a través de las cuales la producción económica y el comercio serían desarrollados<sup>32</sup>. La Guerra Fría, de muchas maneras, disimuló este continuo y constante esquema de desarrollo y cambio, al interior de los círculos económicos. Ahora que este encubrimiento ha sido removido, la distancia recorrida a lo largo de este camino es fácil de ver para todos. En contraste, las naciones-estados han progresado muy poco en términos de sus estructuras y mecanismos internos, en sus formas de gobierno y control.

La apertura de la Cortina de Hierro tendida por Churchill, y la erosión del Muro de Berlín en millones de souvenirs de la post-Guerra Fría —tal vez simbólico de lo material sobre lo ideológico— ha dado surgimiento a una situación transnacional de los asuntos internacionales. La Guerra Fría mantuvo un *status quo* - al interior de esta estructura de *status quo*, los estados no se adaptaron ni evolucionaron a los niveles que lo hicieron las empresas y los mercados. Formas de gobierno eran mantenidas en revisión, juzgadas críticamente desde la derecha hasta la izquierda, desde el mercado libre hasta la economía planificada. Bajo este lento proceso, al nivel de la nación-estado, las empresas respondían rápidamente a la fase B de la cuarta ola de Kondratieff y la Tercera Revolución Industrial (Taylor, 1993; Gill, 1992). Los productos de alta tecnología, ampliamente usados por las fuerzas de seguridad y militares de las superpotencias y sus respectivos socios y subordinados, demoraron en ser abordados por círculos no militares, como las burocracias civiles. Mientras las empresas se enfrentaban con la logística de la internacionalización de la producción y de la mano de obra, un aumento del comercio intra-empresa caracterizó y señaló un nuevo fenómeno transnacional (Dicken, 1992a). El resultado fue que una mayor cantidad de la población económicamente activa comenzó a ser empleada por las empresas multinacionales, en un movimiento desde las compañías controladas por el estado.

32. También es interesante en este contexto, la manera en la cual las nuevas agencias económicas internacionales se establecieron para vigilar este terreno construido y representado por ellas mismas, ver Popke (1994).

El “vaciamiento” del estado no es tema de este artículo. La nación-estado tiene un rol vital que jugar en los asuntos internacionales (Dicken, 1992b; Carnoy, 1993). La noción de Richard O'Brien (1992) de que las finanzas globales sugieren una amenaza para la soberanía de los estados y, debido, a su lugar central en el análisis geográfico, significan el fin de la geografía, es un poco prematuro (Martin, 1994; Agnew y Corbridge, 1995). Sin embargo, él escribe acerca de una situación en la que “al interior de las reglas hay competencia”, lo cual es más flexible y manejable que las preocupaciones de gobernabilidad global. Este artículo enfatiza que el oecúmene geoeconómico, que trasciende las restricciones tradicionales de la nación-estado, utiliza herramientas, tales como las Banderas de Conveniencia, y sistemas bancarios “offshore” por ejemplo, en orden a existir, tanto como sea posible, como entidades territorialmente ilimitadas. Como tal, ellos confunden el cuadro del orden mundial, ya que, el cuadro o el mapa ha confiado tradicionalmente en las representaciones del territorio, a través de naciones-estados “fijas”.

Hoy día hay un paisaje mundial más fluido en comparación al orden de poder de la nación-estado de 1947. La Guerra Fría atrajo la imaginación de los del Norte, y condujo al miedo y a la violencia para muchos en el Sur. De muchas maneras, también ofreció una estructura política, al interior de la cual un panorama mundial más fluido pudo desarrollarse, un panorama mundial que reflejó un modelo cambiante de producción y una nueva ola tecnológica. El transporte y la tecnología de la información posibilitaron el desarrollo de un oecúmene geoeconómico, facilitado por el término del imperio formal y la aparición de lazos informales neocoloniales, edificados bajo los auspicios y operaciones de las empresas<sup>33</sup>. Mucha de la flexibilidad demostrada por las empresas ha resultado a partir de su adaptación en los mercados financieros.

La naturaleza de la evolución del sistema financiero internacional se ha adaptado bien a las precondiciones de globalización que la industria naviera, entre otras, ha experimentado. Como concepto, la globalización descansa en asuntos tales como el acceso y la integración a los flujos de información y la reducción de tiempo y espacio<sup>34</sup>. Como la demanda por el capital ha terminado

33. Immanuel Wallerstein (1974, 1980) describe a este período como de un sistema mundial caracterizado por la ausencia de los tradicionales imperios hegemónicos. Mientras Wallerstein ofrece sólidos antecedentes para desarrollar muchas ideas como la de la evolución de las naciones-estados y su incorporación al interior del sistema, en lugar de una colectividad de vínculos recíprocos en minisistemas, la universalista naturaleza de los sistemas mundiales no conduce, necesariamente a una comprensión del auge de la geoeconomía en relación a la geopolítica, a pesar de su trabajo en *Geopolitics and Geoculture* (1992) ver Chirot y Hall (1989) y Skopcol (1977). Samir Amin *et al.* (1982) y Christopher Chase-Dunn (1989) y otros, quienes han intentado establecer los términos de referencia del sistema mundial, mediante la integración del entendimiento de la geoeconomía al interior del sistema de la nación-estado.

34. El concepto “globalización” y grados de la misma, está abierto a interpretación y es fácilmente impugnado, ver por ejemplo Gordon (1988) y Cox (1992).

de estar confinada a fuentes de origen de la empresa, ubicadas al interior de la nación-estado, la capitalización ha tomado empresas, que han escapado a muchas de las regulaciones fronterizas establecidas por las naciones-estados. Los Acuerdos de Bretton Woods y el establecimiento del Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y el Acuerdo General sobre Tarifas y Comercio, diseñó, y rápidamente extendió la idea de la internacionalización del capital<sup>35</sup>. Nigel Thrift y Andrew Leyshon (1994) sugieren que Bretton Woods marcó el cambio desde el sistema financiero del siglo XIX, basado en el estado-nación, hacia uno dirigido por los “capitalistas del dinero”; este poder del dinero llevó a la creación de los llamados “estados fantasmas”. Las carreteras del super capital de las transferencias financieras y las transacciones de los años 80 y años 90, el “casino ciberespacial”, o la “hipermovilidad del capital” (Cox 1992, 427), han mitigado los mecanismos efectivos de control interestatal. Operando en contra de esta clase de ambientación, la industria del transporte marítimo se ha reestructurado también como un sector fantasma, un lejano llanto desde el transporte marítimo de principios del siglo XIX.

### **UN CARGO DISPONIBLE: EL MANEJO DE LO “GLOBAL”**

El término de la Guerra Fría ha revelado el estado de la geoeconomía. Con las naciones-estados habiendo detentado la posición dominante durante el período del juego de ostentación de poder de la diplomacia interestatal en el Norte y, muy frecuentemente, de manejo de los conflictos en el Sur, el espacio internacional ha sido ahora sobrepasado por el espacio global de las naciones-estados al lado de las empresas, mercados y el cambio tecnológico (Strange, 1991). Mientras un Nuevo Orden Mundial, aún cuando sea Desorden (no importa la semántica), es aclamado por aquellos teóricos, actores estatales, y políticos que se encontraban tan estrechamente vinculados con los discursos de las Relaciones Internacionales y geopolíticos de la Guerra Fría, sería más apropiado denotar que una transición se encuentra en desarrollo. Esta transición no es una transición geopolítica como tal, aunque debiera ser etiquetada de esta manera por los geopolíticos, sino que en lugar de ello, es un estado de flujo, una

35. Bretton Woods marcó un inmenso cambio en la organización de las transferencias internacionales de capital. Ha existido un aumento en el número de las naciones-estados, lo que ha conducido a la existencia de empresas con reservas de capital más grandes que algunos estados, de hecho se confunde el quiebre con el pasado entre las empresas y la nación-estado. Stuart Corbridge (1994, 282-291) ofrece una revisión cronológica de los cambios en el dominio de la geoeconomía desde el periodo entre 1944-92, incorporando a los jugadores claves de la geoeconomía global y las políticas financieras de las naciones-estados, tal como los Reaganómicos, que facilitaron su expansión. Corbridge se focaliza sobre la aparición de una economía mundial tripolar basada en las naciones-estados y las empresas de los Estados Unidos, Japón y la Alemania reunificada. Susan Strange caracteriza el período de las operaciones financieras internacionales gatilladas por el alza de los precios del petróleo por la OPEC en 1973 como “casino capital” (Strange 1986).

condición permanente de transición, a la que los agentes geoeconómicos han sido adaptados, a la par de una producción más flexible y alternativas tecnológicas disponibles, por el período completo de 1947-95, y como hicieron antes de este período, en respuesta a nuevas oportunidades, productos y mercados (tales como casas mercantiles, ferrocarriles o transporte marítimo refrigerado, por ejemplo)<sup>36</sup>.

Sin consideración de lo político y lo económico, es el tema del poder el que yace en el corazón de los asuntos del estado-nación, la empresa y las operaciones de mercado. Esta lucha por el poder define la relación entre las sociedades políticas y civiles, y las organizaciones informales y privadas y su control sobre el espacio al nivel de lo global y lo local - lo "glocal" (Gill, 1992; Swyngedouw, 1992). Susan Strange (1994b) denota que el poder es el común denominador de la economía de mercado y el sistema estatal<sup>37</sup>. Hasta que el poder (o poderes) sea abordado como un asunto conceptual, aunque aparece como un área gris, puede ser difícil conseguir un entendimiento superficial de las transferencias globales, el proceso de toma de decisión internacional, la competencia y el conflicto<sup>38</sup>. Lo que es claro, sea cual sea el escenario o la analogía, es que de la misma manera en que el idealismo de Versalles y los boinas azules de las Naciones Unidas han peleado una batalla perdida en contra de las fuerzas del realismo en los asuntos inter-nación-estado (lo internacional), así también las reglas de compromiso del oecumene geoeconómico no están restringidas por las Convenciones de Ginebra y, tal como, las tradiciones de la diplomacia entre "caballeros" y restringidos por el honor, no continuarán prevaleciendo. Alain Lipietz (1992, 327) concede que a un nivel internacional, el alcanzar acuerdos de caballeros es a menudo lo mejor que se puede esperar - tales acuerdos son claramente insuficientes, debido a la proliferación de delincuentes geoeconómicos.

La conmoción provocada por los precios del petróleo, durante la década de los años 70; la crisis de la deuda, en el sistema de crédito comercial, en los

36. La temprana extensión de las empresas estadounidenses a través del mundo está bien documentada por Mira Wilkins (1970, 1974).

37. Es un aspecto notable de los volúmenes editados de Wolch y Dear (1989) y Corbridge, Martin y Thrift (1994), que la idea de poder no está explícitamente desarrollada. Varios autores tienden a tomar el poder como algo aceptado, fracasando en explicar qué entienden por él. Cito esto como un ejemplo de la mayoría de los textos que se refieren al poder como un absoluto, indefinido. Mientras se reconoce lo escabroso del terreno asociado con la idea, al fracasar en enfrentarlo, no ayuda en comprender los "propósitos" de la acumulación del capital o las políticas de control. El ejercicio del poder, relaciones de poder, jugadores del poder, la falta de poder - son algunos de los muchos términos que necesitan ser explicados.

38. Joseph Nye (1990) avanza en esta dirección, como también lo hace Stephen Gill y David Law (1988). Sharon Zukin (1990, 253) también hace progresos a lo largo de esa línea argumental, al escribir sobre 'asimetrías' de poder, al interior de los distintos paisajes culturales.

años 80; y la “apertura” económica de la antigua Unión Soviética y de Europa Oriental, en los años 90s; muestran algo del proceso a largo plazo del oecumene geoeconómico. Un punto desconcertante es levantado por Paul Kennedy (1993, 47) cuando escribe que las corporaciones multinacionales tienen “más alcance global que responsabilidad global”. Tal vez las fuerzas transnacionales posean las semillas de su propia destrucción y ellas marcarán un retorno al predominio de la nación-estado y a las demandas por mayor control, al interior de una nueva estructura regulatoria-institucional, a pesar de las dificultades inherentes de una completa regulación, más allá del territorio regulatorio nacional (Lipietz, 1987; O’Brien 1992). Hasta que eso suceda, sin embargo, las reglas del juego global serán crecientemente difíciles de precisar, y casi imposibles de aplicar, ya que las empresas han proseguido el camino de “una espiral neoliberal de degradación regulatoria”. (Peck y Tickell, 1994, 325), o “dislocación sistémica” (Leyshon 1992, 251).

Debido a esta amplia desregulación, los teóricos geopolíticos han tenido que sacudirse de sus trabas internacionales y actuar en los mercados de lo global. A finales del siglo XIX, Halford Mackinder vislumbró la trascendencia del rápido crecimiento del recorrido del ferrocarril, desde el punto de vista estratégico, al interior del “Corazón Terrestre” Ruso (Russian Heartland) (Parker, 1982). Un siglo más adelante, surge la pregunta de ¿cómo la supercarretera de la información, o el “casino ciberespacial” realizan una mejor comprensión acerca de la interacción de los actores mundiales políticos y económicos? Este mensaje puede no ser nada nuevo para aquellos comprometidos con las diversas ideas de una “nueva” o “crítica” geopolítica<sup>39</sup>, pero ¿en qué punto los especialistas en relaciones internacionales deberán transformarse en transnacionalistas?<sup>40</sup> Claramente el mensaje es de una economía política global, no internacional (sugerida como “geopolinómica”<sup>41</sup>). Tal vez es el momento de seguir la idea global, en boga, de los espacios ilimitados, antes de que la geopolítica quede como el pariente pobre, restringido por sus propias construcciones territoriales, de carácter intelectual. Como Stuart Corbridge (1994, 297), correctamente señala, existe la posibilidad de que: “La geopolítica

CHRZANOWSKI, L. 1985. *An Introduction to the Shipping Industry*. London: Fairplay Publications.

39. Aquí me refiero a los trabajos de Ward (1990), Corbridge y Agnew (1989, 1995), Dalby (1992) y O’Tuathail (1992), entre otros.
40. La necesidad de moverse hacia el transnacionalismo y los estudios sobre la globalización desigual, aparte de las preocupaciones realistas, son mencionados por Holm y Sorensen (1995).
41. Un término elaborado por George Demko y William Wood (1994, 10-11). Estos autores sugieren que la Guerra del Golfo anunció la llegada de lo económico al interior de la ecuación geopolítica. Su interpretación de lo “geopolinómico” incorpora tres componentes: “los cimientos teóricos relacionados con el poder y el control del espacio; los jugadores interactuando en un sistema global, en el cual, la distribución espacial del poder está siendo alterada; y los asuntos geográficos claves apuntados por estos actores”.



## BIBLIOGRAFÍA

- ADEMUNI-ODEKE. 1984. *Protectionism and the Future of International Shipping*. Dordrecht Martinus Nijhoff.
- \_\_\_\_\_. 1988. *Shipping in International Trade Relations*. Aldershot: Avebury.
- AGNEW, J. AND CORBRIDGE, S. 1989. The New Geopolitics: The Dynamics of Geopolitical Discourse. In: *A World in Crisis: Geographical Perspectives*. (R. J. Johnston and P. J. Taylor eds.). Oxford: Blackwell.
- \_\_\_\_\_. 1995. *Mastering Space: Hegemony, Territory and International Political Economy*. London: Routledge.
- AMIN, S. *et al.* 1982. *Dynamics of World Crisis*. New York: Monthly Review Press.
- BEHNAM, A. 1994. Future of the Shipping Dialogue in UNCTAD. *Maritime Policy and Management* 21:1, 15-27.
- CAFRUN, A. W. 1987. *Ruling the Waves: The Political Economy of International Shipping*. Los Angeles: University of California Press.
- CAFRUNY, A. W. 1994. Class, State, and Global Structure: The Transformation of International Maritime Relations. *EUI Working Paper* SPS No. 94/10.
- CARLISLE, R. 1981. *Sovereignty for Sale* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press).
- CARNOY, M. 1993. Multinationals in a Changing World Economy: Whither the Nation-State? In *The New Global Economy in the Information Age* (M. Carnoy *et al.*) pp. 45-97. Pennsylvania: State University Press.
- CHASE-DUNN, C. 1989. *Global Formation: Structures of the World Economy*. Oxford: Basil Blackwell.
- CHIROT, D. AND HALL, T. D. 1982. World-System Theory. *Annual Review of Sociology* 8, 81-106
- CHRZANOWSKI, I. 1985. *An Introduction to the Shipping Industry*. London: Fairplay Publications.
- COOPER, G. B. F. 1986. *Open Registry and Flags of Convenience*. Cambridge: Seatrade Academy.
- CORBRIDGE, S. 1994. Maximising Entropy? New Geopolitical Orders and Internationalization of Business. In *Reordering the World: Geopolitical Perspectives on the 21st Century* (G. J. Demko and W. B. Wood eds.) pp. 281-301. Boulder: Westview Press.

- CORBRIDGE, S., MARTIN, R. AND THRIFT, N. 1994, eds. *Money, Power and Space*. Oxford: Blackwell.
- COX, K. R. 1992. Comment: The Politics of Globalization: a sceptic's view. *Political Geography* 5, 427-430.
- DALBY, S. 1990. *Creating the Second Cold War*. New York: Guilford.
- DEMKO, G. J. AND WOOD, W. B. 1994. Introduction: International Relations through the Prism of Geography. In *Reordering the World: Geopolitical Perspectives on the 21st Century* (G. J. Demko and W. B. Wood eds.), pp. 3-15. Boulder: Westview Press.
- DE SOTO, H. 1987. *El Otro Sendero*. México: Editorial Diana.
- DICKEN, P. 1992a. *Global Shift: The Internationalization of Economic Activity*. London: Paul Chapman.
- \_\_\_\_\_. 1992. International Production in a Volatile Regulatory Environment: the Influence of National Regulatory Policies on the Spatial Strategies of Transnational Corporations. *Geoforum* 23:3, 303-316.
- FARTHING, B. 1993. *International Shipping*. London: Lloyds of London Press.
- GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING (1994). *Annual Report*.
- GILL, S. AND LAW, D. 1988. *The Global Political Economy*. Hemel Hempstead: Harvester
- \_\_\_\_\_. 1988. *The Global Political Economy*. Baltimore: Johns Hopkins Press.
- GILL, S. 1992. Economic Globalization and the Internationalization of Authority: Limits and Contradictions. *Geoforum* 23:3, 269-283.
- GOLD, E. 1980. *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*. Lexington Mass.: Lexington Books.
- GORDON, D. 1988. The Global Economy: new edifice or crumbling foundations. *New Left Review* 168, 24-65.
- GOSS, R. O. 1989. Sense and Shipping Policies. In *Shipping Policies for an Open World Economy* (G. N. Yannopoulos ed.) pp. 61-87. London: Routledge.
- GOSS, R. O. AND MARLOW, P. B. 1993. Internationalism, Protectionism and Interventionism in Shipping. In *Current Issues in Maritime Economics* (K. M. Gwilliam ed.) pp. 45-68. Dordrecht: Kluwer.
- HOLM, H-H. AND SORENSEN, G. 1995, eds. *Whose World Order: Uneven Globalization and the End of the Cold War*. Boulder: Westview Press.

- HUTCHINSON, J. AND SMITH, A. D. 1994. *Nationalism* (University Press, Oxford).
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION *IMO News*.
- JACKSON, R. H. 1990. *Quasi-states: Sovereignty, International Relations and the Third World*. Cambridge: University Press.
- JOHNS, R. A. 1983. *Tax Havens and Offshore Finance: A Study of Transnational Economic Development*. London: Pinter.
- KENNEDY, P. 1993. *Preparing for the Twenty-First Century* (London, Harper Collins).
- LAWRENCE, S. A. 1972. *International Sea Transport: The Years Ahead* (Lexington, Mass.: Lexington Books).
- LEYSHON, A. 1992. The Transformation of Regulatory Order: Regulating the Global Economy and Environment. *Geoforum* 23, 249-267.
- LIPIETZ, A. 1987. *Mirages and Miracles: the Crises of Global Fordism*. London: Verso.
- \_\_\_\_\_. 1992. The Regulation Approach and Capitalist Crisis: An Alternative Compromise for the 1990s. In: *Cities and Regions in the New Europe: the global-local interplay and spatial development strategies* (M. Dunford and G. Kafkalas eds.), pp. 309-334. London: Belhaven Press.
- MARTIN, R. 1994. Stateless Monies, Global Financial Integration and National Economic Autonomy: the End of Geography? In: *Money, Power and Space* (S. Corbridge, R. Martin and N. Thrift eds.) pp. 253-279. Oxford: Blackwell.
- McCONNELL, J. M. L. 1985. UN Conference on the Convention for Registration of Ships. *Journal of Maritime Law and Commerce* 16:3.
- NYE, J. 1990. The Changing Nature of World Power. *Political Science Quarterly* 105, 177-192.
- O'BRIEN, R. 1992. *Global Financial Integration: The End of Geography*. London: Pinter.
- O'TUATHAIL, G. 1992. The Bush Administration and the "end" of the Cold War: a critical geopolitics of US foreign policy in 1989. *Geoforum* 23, 437-452.
- OECD. 1991, 1992. *Maritime Transport*. Paris: OECD.
- OHMAE, K. 1990. *The Borderless World*. New York: Harper Business.
- PARKER, W. H. 1982. *Mackinder: Geography as an Aid to Statecraft*. Oxford: Clarendon Press.
- PECK, J. AND TICKELL, A. 1994. Jungle Law Breaks Out: neoliberalism and global-local disorder. *Area* 4, 317-326.

- PETERS, H. J. 1993a. The International Ocean Transport Industry in Crisis: Assessing the Reasons and Outlook. *World Bank Policy Research Working Papers* WPS 1128.
- \_\_\_\_\_. 1993b. The Maritime Transport Crisis. *World Bank Discussion Papers* 220.
- POPKE, E. J. 1994. Recasting Geopolitics: the discursive scripting of the International Monetary Fund. *Political Geography* 3, 255-270.
- READY, N. P. 1991. *Ship Registration*. London: Lloyds of London Press.
- ROBERTS, S. 1994. Fictitious Capital, Fictitious Spaces: the Geography of Offshore Financial Flows. In: *Money, Power and Space* (S. Corbridge, R. Martin and N. Thrift eds.), pp. 91-116. Oxford: Blackwell.
- RUPERT DE VENTÓS, X. 1994. *Nacionalismos: el laberinto de la identidad*. Madrid: Espasa Calpe.
- SÁNCHEZ, J-E. 1992. *Geografía Política*. Madrid: Editorial Síntesis.
- SHANNON, T. R. 1989. *An Introduction to the World-System Perspective*. Boulder: Westview Press.
- SHAW, T. 1994. Beyond any New World Order: the South in the 21st century. *Third World Quarterly* 1, 139-147.
- SKOPCOL, T. 1977. Wallerstein's World Capitalist System: A Theoretical and Historical Critique. *American Journal of Sociology* 82.
- STOPFORD, M. 1988. *Maritime Economics*. London: Unwin Hyman.
- STOPFORD, J. AND STRANGE, S. 1991. *Rival States, Rival Firms: Competition for World Market Shares*. Cambridge: University Press.
- STRANGE, S. 1986. *Casino Capital*. Oxford: Blackwell.
- \_\_\_\_\_. 1991. An Eclectic Approach. In *The New International Political Economy* (C. N. Murphy and R. Tooze eds.) pp. 31-51. Boulder: Lynne Rienner.
- \_\_\_\_\_. 1994a. *States and Markets*. London: Pinter.
- \_\_\_\_\_. 1994b. From Bretton Woods to the Casino Economy. In *Money, Power and Space*. (S. Corbridge, R. Martin and N. Thrift eds.) pp. 49-63. Oxford: Blackwell.
- SWYNGEDOUW, E. A. 1992. The Mammon Quest. "Glocalisation", Interspatial Competition and Monetary Order: the construction of new spatial scales. In: *Cities and Regions in the New Europe: the global-local interplay and spatial development strategies* (M. Dunford and G. Kafkalas eds.) pp. 39-67. London: Belhaven Press.

TAYLOR, P. J. 1989. Editorial Comment: Oneworldism. *Political Geography Quarterly* 3, 211-215.

\_\_\_\_\_. 1993. *Political Geography: World-Economy, Nation-State and Locality*. Harlow: Longman.

THOMAS, J. J. 1992. *Informal Economic Activity*. Hemel Hempstead: Harvester.

THRIFT, N. AND LEYSHON, A. 1994. A Phantom State? The de-traditionalization of money, the international financial system and international financial centres. *Political Geography* 4, 299-328.

WALLERSTEIN, I. 1974. *The Modern World System I*. New York: Academic Press.

\_\_\_\_\_. 1979. *The Capitalist World Economy*. Cambridge: University Press.

\_\_\_\_\_. 1992. *Geopolitics and Geoculture*. Cambridge: University Press.

WARD, M. D. 1990, ed. *The New Geopolitics*. London: Gordon and Breach.

WOLCH, J. AND DEAR, M. 1989, eds. *The Power of Geography: How Territory shapes Social life*. London: Unwin Hyman.

WILKINS, M. 1970. *The Emergence of Multinational Enterprise: American business abroad from the colonial era to 1970*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.

\_\_\_\_\_. 1974. *The Maturing of Multinational Enterprise: American business abroad from the colonial era to 1970*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

ZUKIN, S. 1991. *Landscapes of Power*. Berkeley: University of California Press.

Se expone aquí una metodología, de tipo gráfica, para la elaboración de mapas de pendientes; se explica su tratamiento teórico, diseño y aplicación. A la vez se citan ejemplos reales de su aplicación y las posibles ventajas en comparación con otros métodos.

## SUMMARY

We expose a type of graphic methodology for the elaboration of slopes maps; their theoretical foundation, design and applications is explained. At the same time we appointment real examples of their application and the possible advantages in comparison with other methods.

Profesor, Facultad de Ciencias Geográficas, Universidad Nacional