

La Conectividad en el Gran Caribe



La Conectividad en el Gran Caribe

Mucho antes que el navegante genovés, Cristóbal Colón llegara a la región por accidente al mando de una expedición española cuyo destino era Asia, el transporte y por consiguiente, el comercio eran ya un logro floreciente entre los pueblos del Gran Caribe. El Mar Caribe tiene únicamente 350 millas de ancho, así que navegar en bote por la región era algo muy común. Los primeros pueblos, los Taínos y los Caribes tenían redes hacia el sur desde las Bahamas a través de las islas y al norte hacia lo que ahora es Guyana y Venezuela. El comercio era parte integral de su cultura, facilitando no solamente el intercambio de productos tales como alfarería, oro y mujeres, sino también facilitando la creación de alianzas.

El viaje de Colón en 1492 y el posterior desarrollo del comercio triangular entre Europa, África y América, cambiaron el alcance y la naturaleza del transporte en toda la región e incluso en el mundo. Durante este período, la región se convirtió en un importante centro de transporte en el marco del ámbito del comercio mundial; y a través del continuo desarrollo de puertos, ha mantenido esta relevancia hasta bien entrado el siglo 20.

Por esta razón, a través de los períodos de colonialismo, la independencia y, más recientemente, del regionalismo, el tema de la conectividad continúa siendo un aspecto fundamental del paisaje regional. Respaldada por el ideal de la cooperación regional, el transporte se ha convertido en un pilar fundamental de la Asociación de Estados del Caribe en donde se ofrece un espacio para la facilitación del comercio, inversiones y el movimiento de personas entre los países tradicionalmente aislados.

Sin embargo, la experiencia con relación al transporte en el Gran Caribe está marcada por un grado de divergencia. En primer lugar, están las islas del Caribe, unidas por el común denominador de la herencia colonial, sus poblaciones pequeñas, y en muchos casos por un lenguaje en común, el inglés, pero separados por el mar. Estas economías dependen, para su producción económica, de las

importaciones procedentes de Norteamérica y Asia, así como en gran medida de los servicios como el turismo y la banca off-shore. Por consiguiente, la accesibilidad del transporte aéreo en toda la región es de gran importancia, pero se reconoce que ésta es una tarea muy costosa debido a las limitaciones estructurales inherentes al hecho de ser un territorio pequeño. La realidad de ser “pequeños” se yuxtapone con la de los países de habla hispana, con un mayor territorio y que conforman la mayoría de los 240 millones de personas en el Gran Caribe. Igualmente unidos por una lengua en común y ubicados en una masa de tierra contigua, aunque con diferencias topográficas, la extensión más grande del territorio de los países de Centro y Sudamérica facilita el movimiento de personas y mercancías a través de la creación de la red de transporte aéreo de bajo costo viable dentro y entre los países.

A pesar del estricto marco regulatorio en el que operan y la restricción de la competencia, la naturaleza del mercado ha dado lugar a la aglomeración de las aerolíneas latinoamericanas en grupos que pueden beneficiarse de las economías de escala y reducir el costo de proporcionar el acceso. El desarrollo de los Grupos Avianca-Taca, COPA y LAN son testimonio de esto.

Los gobiernos insulares han adoptado un enfoque diferente. Tomando en cuenta que la estructura económica y la geografía de las islas exige servicios eficaces y en un intento de preservar el transporte aéreo en su territorio como apoyo al turismo, han optado porque las compañías de transporte sean propiedad pública. Con la excepción de la reciente unión entre Caribbean Airlines y Air Jamaica, esto ha dado como resultado que las líneas aéreas que sirven el mercado entre las regiones y principalmente al mercado de las islas permanecen como entidades separadas con muy poca colaboración dentro del mercado.

De igual forma, el transporte marítimo enfrenta su propio conjunto de desafíos, diferentes a los que afectan el transporte aéreo en la región. La dependencia del Caribe del transporte marítimo para el comercio es lógica tomando en cuenta al Mar Caribe como legado y espacio en común. Durante el período de la colonia se desarrollaron puertos regionales para facilitar la exportación de productos a granel a la metrópoli colonial y para la recepción de los productos enviados hacia la región. La cambiante dinámica del comercio mundial ha puesto en evidencia que la infraestructura portuaria existente no será capaz de seguir el ritmo de un mercado que requiere de puertos más grandes y de mayor capacidad para dar cabida a la nueva clase de embarcaciones que pronto transitarán por el Canal de Panamá. La expansión del Canal de Panamá trae consigo un gran interés, pero también algunas preocupaciones. Sin embargo, el Gran Caribe representa un potencial significativo de volúmenes adicionales y actividades de transbordo.

Tomando en consideración que en la actualidad más del 90% del comercio mundial se moviliza por mar, algunos estados regionales realizaron fuertes inversiones en infraestructura portuaria en un intento estratégico de capitalizar su ubicación geográfica al ofrecer servicios de transbordo en un puerto hub y puertos hubs subregionales. El resto opera eficazmente como puertos de servicio atendiendo las necesidades económicas domésticas.

A pesar de la preocupación que ha surgido en relación a los vínculos de transporte, los Estados miembros de la AEC reconocen la crítica relación entre la conectividad y el desarrollo. Los resultados de la colaboración regional han llevado a la AEC a embarcarse en un número de iniciativas diseñadas para abordar algunos de estos controversiales temas de transporte. Una de estas iniciativas, el establecimiento de un acuerdo de transporte aéreo, proporciona el marco legal con el cual los países miembros pueden iniciar negociaciones entre sí para proveer más opciones de servicio aéreo con una reducción de costos y precios y más opciones de rutas. Se espera que este acuerdo de colaboración complemente otras herramientas tales como el Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos de la CARICOM (MASA) y el Acuerdo Multilateral de Liberación de Transporte Aéreo Internacional (MALIAT)

En el ámbito del transporte marítimo, proyectos tales como el Mapa de Rutas Marítimas del Gran Caribe, tratan de proporcionar información sobre los actores de la industria del transporte marítimo y facilitar los vínculos comerciales entre los países, mientras que la Estrategia Marítima Portuaria del Caribe pretende ofrecer una estrategia integral para el desarrollo de los puertos en toda la región. Otros proyectos abordados por la AEC están dirigidos al manejo del problema de la contaminación marina y también esperan explorar servicios regionales para pasajeros marítimos.

Casi seis siglos después del viaje de Colón, la región todavía enfrenta retos en relación al futuro de sus economías en el contexto del comercio global. Los viajes y por ende el comercio dentro de la región, todavía se ven afectados por la falta de vínculos de transporte efectivo y asequible. Se debe reconocer que, sin la mejora de estos servicios y sin colaboración funcional, el camino hacia la regionalización está llamado al fracaso. La meta de la conectividad entre los países del Gran Caribe debe ser abordada como un asunto de emergencia para que nuestra buena fortuna no se escape entre la arena de las playas del Mar Caribe.

George Nicholson es el Director de Transporte de la Asociación de Estados del Caribe. Cualquier correspondencia o comentarios pueden ser enviados a feedback@acs-aec.org