

El Gran Caribe

Norman Girvan¹

Conferencia en Memoria de John Clifford Sealy

Puerto España, Trinidad, 5 de abril de 2001

Quisiera iniciar esta presentación, expresando mi agradeciendo a la Fundación Clifford Sealy por haberme invitado a realizar esta conferencia y por la oportunidad de hacer algunas reflexiones, sobre un tema seleccionado por mí. Nunca tuve el privilegio de conocer personalmente a Cliff Sealy, aún cuando la fama de su librería en la calle Marli y, luego en la calle Frederick, se expandió por todas las Indias Occidentales. Luego de haber leído el hermoso tributo que Winston Riley rindió a Sealy, siento como si realmente lo hubiera conocido. Fue un hombre extraordinario – un hombre cuyo sentido de autoestima y empeñada búsqueda del conocimiento lo llevaron a sumergirse en el mundo de la ley, política, arte, literatura, teología y filosofía; convirtiéndose en un educador popular, activista social y un político a favor de la clase trabajadora, la independencia nacional y la Federación de las Indias Occidentales; novelista, escritor, hombre de cartas y libros, y sobre todas las cosas un ser humano que se ganó el respeto y afecto de aquellos que lo conocieron.

Historia de “El Gran Caribe”

La vida de Sealy estuvo intrínsecamente vinculada a la historia y la política del siglo XX en Trinidad y Tobago. Por lo tanto, sería muy conveniente comenzar mis reflexiones, con una perspectiva histórica, sobre la evolución de la idea de El Gran Caribe, tema de mi conferencia. El historiador Antonio Gaztambide-Geigel ha manifestado —creo que de manera muy convincente— que la noción de una “Región Caribeña” fue inventada por los Estados Unidos a finales del siglo XIX, como resultado de su expansión militar y económica en esta área²

En realidad, para la época en que nació Sealy (1927) los pueblos del Caribe eran difícilmente considerados una comunidad. Trinidad y Tobago era una dependencia administrativa de la colonia, una parte integral del imperio británico, en la cual el sol no podía ocultarse. Concebir esta región como una sociedad por derecho propio, habitada por ciudadanos libres dueños de sus destinos, tal como lo hicieron Sealy y su generación, requirió de mucha fe y constituyó un acto de insubordinación intelectual ante la autoridad ya establecida; una decisión consciente de rechazar la forma en que el mundo había sido ordenado.

En lo que respecta al término de región, si es que alguien pensaba en esto en los años 20s, se refería a las Indias Británicas Occidentales. Pertenecer a las Indias Británicas significaba ser un sujeto de las islas coloniales inglesas, negro, angloparlante, beneficiario de una educación basada en el sistema británico y buenos ingresos en lugares como Panamá y Nueva York, hacia donde muchos migraban. La generación de Sealy también se abocó a sustituir la concepción colonial de las Indias Occidentales Británicas con la concepción nacionalista de unas Indias Occidentales unidas en una nación. Su expresión política final resultó ser la Federación de las Indias Occidentales y si bien es cierto que la Federación colapsó, el sentido de una nación de las Indias Occidentales aún persiste, tal como lo demuestran los trabajos de muchos artistas, intelectuales y cantantes como el trinitario Black Stalin en su canción “Hombre Caribeño” y David Rudder en “Rally” por las Indias Occidentales”.

De manera que el nacionalismo en las Indias Occidentales fue un gran salto para ese momento. Pero, simultáneamente, llevaba consigo el bagaje del pasado, ya que el sentido de región para este grupo de pensadores estaba confinado a esos territorios que compartían la experiencia de ser una colonia británica, y donde se hablaba el idioma inglés. Sin embargo, a principio de los años 30 y 40 ya la semilla de una conciencia pan caribeña más amplia estaba siendo sembrada en una serie de libros escritos por eruditos que a la vez eran activistas anticolonialistas³: CLR James y Eric Williams de Trinidad, el jamaicano W. Adolphe Roberts y el colombiano Germán Arciniegas.

Estos influyentes trabajos fueron los pioneros en la visión de un Caribe que trascendiera el idioma y los lazos coloniales, para centrarse en las experiencias históricas comunes: exterminación de indígenas, rivalidades entre las metrópolis y guerras, el sistema de plantaciones, la esclavitud y los contratos de trabajo que establecían condiciones de casi esclavitud con trabajadores provenientes de la India. En las décadas siguientes a la posguerra, esta concepción fue alimentada por sucesivas generaciones de estudiosos. Historiadores profesionales analizaron las sociedades esclavistas, la “criollización”, la resistencia popular y la lucha política. Ellos convirtieron la “history” en “herstory” (Juego de palabras en inglés). Los sociólogos y antropólogos culturales analizaron la diversidad cultural y étnica, razas, clases y pluralismo. Los economistas políticos examinaron el sistema de plantaciones, dependencia y corporaciones multinacionales. La Historia del Caribe, la Sociedad del Caribe, la Economía del Caribe, todas se convirtieron en sub-disciplinas.

Este nuevo despertar caló en la conciencia popular. En la década de los 60 y como consecuencia de la independencia constitucional, los anglófonos habían comenzado a considerarse a sí y a sus instituciones como “caribeños” y no de “las Indias Occidentales”. Es importante observar cómo la Federación de las Indias Occidentales dio paso a la Comunidad del Caribe – CARICOM. Actualmente, contamos en la región con varias sedes de otras organizaciones “caribeñas”: CXC; CAREC; CARIRI; la CTO y muchas otras. No es relevante que la lista de miembros de estas organizaciones esté constituida exclusiva- o mayoritariamente por anglófonos. Lo que realmente interesa es esta sutil transición hacia una identidad proclamada.

Muchos han observado la sorprendente coincidencia en la virtualmente simultánea publicación en los años 70 de dos historias sobre el Caribe, ambas de eruditos que fueron también hombres de Gobierno, una en idiomas inglés, escrita por el Dr. Eric Williams⁴ entonces Primer Ministro de Trinidad y Tobago y la otra en español, escrita por Juan Bosch⁵, ex Presidente de la República Dominicana. Ambas obras reflejan una conciencia anticolonialista o antiimperialista. Sin embargo, tenían una diferencia crucial. Eric Williams se acogió a una definición en ese entonces aceptada entre los pensadores anglófonos, que consideraba al Caribe como la región constituida por las islas de hablas hispana, inglesa, francesa y holandesa, así como las tres Guyanas y Belice. (Esta es una definición que prevalece en la historiografía anglófona y recientemente se ha afianzado con su utilización por parte de la prestigiosa publicación de la UNESCO *Historia General del Caribe*)⁶

Por otra parte Juan Bosch definió el Caribe como:

“Las islas antillanas que van en forma de cadena desde el canal de Yucatán hasta el golfo de Paria; la tierra continental de Venezuela, Colombia, Panamá y Costa Rica; la de Nicaragua, Honduras, Guatemala, Belice y Yucatán, y todas las islas, islotes, y cayos comprendidos dentro de esos límites.” (Bosch 1999, p. 34.

El profesor Bridget Brereton de UWI (Universidad de las Indias Occidentales) se ha referido a ésta descripción como la definición hispánica, ya que es empleada por la mayoría de los historiadores hispanohablantes⁷. Cabe destacar que Bosch excluyó explícitamente de la definición a las Bahamas, ya que según él las Bahamas “no fueron consideradas en ningún momento como una parte del Caribe, y no fueron, por tanto, territorio de la “frontera imperial” (34). También omitió a El Salvador, en la costa pacífica de Centro América y a las Guyanas, presumiblemente porque la línea costera de éstas es, en el estricto sentido de la palabra, de la zona atlántica y no del Caribe. En este sentido, la definición presentada por Bosch¹ tenía un sentido más geográfico que socio cultural. Pero para nuestros propósitos, la que más nos interesa es la visión ampliada del Caribe que se encuentra en los primeros trabajos de Arciniegas y Roberts.

Transcurrió algún tiempo antes de que esta visión más amplia ganara simpatías entre los angloparlantes. El Informe de la Comisión Independiente de las Indias Occidentales en 1992 constituyó claramente el punto de giro. En esos momentos dentro de CARICOM existía un debate respecto a si convenía la “profundización” de la Comunidad, es decir fortalecer la integración interna, o si se debía “ampliar” la membresía, incorporando a países no angloparlantes: Suriname, Haití, República Dominicana y posiblemente Cuba. La Comisión de las Indias Occidentales recomendó un compromiso en cierta manera ingenioso: fortalecer la CARICOM, y a la vez ampliar la cooperación funcional mediante la creación de la Asociación de Estados del Caribe, con una lista de miembros potenciales que incluía a todos los Estados independientes y a los territorios no independientes de toda la Cuenca del Caribe⁸

Nuestra visión es que la CARICOM debería seguir siendo el núcleo de nuestras relaciones en la Región, y que deberíamos crear de manera consciente un espacio

que trascienda la lista de miembros de la CARICOM, para desarrollar la integración de la Comunidad con otros países caribeños, desde Centroamérica hasta Suriname, desde Cuba hasta Venezuela...

Nuestra visión y propuesta es la creación de una nueva Asociación de Estados del Caribe-AEC-anclada en y promovida por CARICOM...

Vemos a esta Asociación de Estados del Caribe funcionalmente activa desde el punto de vista de la integración... Creemos que debería ser el medio para crear, dentro del Caribe Ampliado, acuerdos especiales de cooperación comercial y cooperación funcional, en términos a ser negociados- términos que reconocerán la relativa debilidad de las economías de CARICOM con respecto a algunos socios más grandes como Cuba, República Dominicana, Puerto Rico y Venezuela (Overview, Pág. 59- 60)

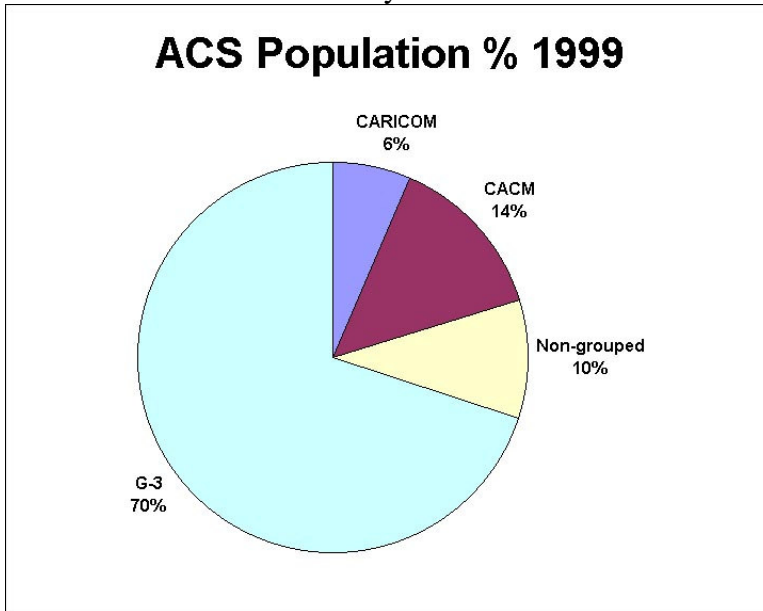
Fue en ese preciso momento cuando las definiciones “hispanica” y “anglófona” del Caribe como región se interceptaron, si no convergieron exactamente. El matrimonio entre las dos produjo como resultado un híbrido conocido como El Gran Caribe en español, "The Greater Caribbean" en inglés. Por lo tanto, en adelante utilizaremos estos términos indistintamente para referirnos a toda la Cuenca: todas las islas, incluyendo Las Bahamas y todo el litoral, incluyendo a México, toda Centroamérica, Panamá, Colombia, Venezuela, Guyana, Suriname y la Guyana Francesa. Su expresión institucional es la AEC, establecida en 1994⁹

Como cualquier híbrido, el proyecto para establecer el Gran Caribe como una fuerza económica y geopolítica significativa está experimentando los dolores inherentes a su desarrollo y en el resto de esta presentación quisiera hablar sobre algunos obstáculos, retos y sobre todo oportunidades que este desarrollo conlleva. Los obstáculos del idioma, de aspectos de cultura y de identidad, los retos que surgen de la diversidad económica y las distintas agendas comerciales y las oportunidades para una cooperación funcional en las áreas de comercio, transporte, turismo sustentable y de enfrentamiento a los efectos del cambio climático global.

Idioma

Muchos se sorprenden cuando se señala que el Caribe angloparlante es superado por el hispanohablante en una relación de 4 a 1; y también por franco parlantes, o por lo menos aquellos que dominan el Creole. Dentro del Gran Caribe los anglófonos representan sólo el 3% de la población. Si los angloparlantes pasan por alto con frecuencia este sorprendente hecho, es porque en las reuniones oficiales de CARICOM y CARIFORUM constituyen una mayoría abrumadora y, los países de habla inglesa representan casi la mitad del total de delegaciones en la AEC¹⁰. Adicionalmente, el inglés se ha convertido en la *lingüae franca* de la diplomacia, negocios internacionales e Internet. Como regla general, los angloparlantes no tienen que realizar ningún esfuerzo para aprender otros idiomas y, cuando necesitan comunicarse confían en las traducciones e interpretaciones simultáneas.

Debemos tomar en cuenta sin embargo, que el idioma refleja la cultura y que los matices del significado podrían perderse con una traducción literal. Como sabe cualquiera que tenga alguna experiencia en reuniones internacionales, existe un mar de diferencia entre una buena traducción y una mala. Cuando asumí mi cargo en la AEC, una de mis promesas fue construir “puentes” entre los diversos grupos lingüísticos que conforman la Asociación. Descubrimos para nuestra vergüenza que la traducción al francés de mi discurso me colocaba construyendo “brechas”.



Nota: CARICOM incluye a Haití, cuya población es un poco más de la mitad de la población total de este grupo.

En alguna oportunidad, alguien sugirió que podríamos apoyarnos en la tecnología y me recomendó una página Web que ofrecía servicios gratis de traducción a partir de un programa de computación. Lo intenté, pero tomé la precaución de correr el mismo pasaje por el programa en ambas direcciones, primero del inglés al español y luego de la traducción española de regreso al inglés, para ver hasta qué punto se había conservado el significado del inglés original. Me resultó interesante observar que mi referencia al “sector privado de la Cuenca del Caribe” había sido traducida al español como el “sector privado del lavabo caribe.”

También sucede en cualquier país, que mucha de la información realmente valiosa sobre política, negocios y cultura sólo está disponible en la lengua nativa: en los periódicos, libros, informes; así como en su cultura popular. Entender la lengua de un país es la clave para comprender la forma en que la gente se comporta y piensa; y su visión del mundo. Desde esta perspectiva, la prevalencia del idioma inglés se torna en una desventaja para los angloparlantes, quienes generalmente no se ven forzados a aprender otros idiomas. Otros pueden lograr entendernos mejor que nosotros a ellos.

La lección está clara, el verdadero esfuerzo en esta área debe provenir de los angloparlantes. De hecho existe un gran interés en aprender español por parte de los de habla inglesa. La información que he obtenido es que las clases ofrecidas por este

Instituto están regularmente saturadas. Algo similar sucede en Jamaica. Tal vez en esta área existe un espacio para involucrar más al sector privado en el entrenamiento de idiomas y cubrir la gran demanda. También tienen mucha acogida los cursos de inmersión en español para las personas de habla inglesa dictados en lugares como Colombia, México y Costa Rica. En la AEC tenemos un proyecto para desarrollar un curriculum común para la enseñanza de los principales idiomas de la región en institutos educativos. Creo personalmente que este enfoque tomará mucho tiempo, antes que arroje sus resultados en el campo del idioma como herramienta funcional para aquellos grupos que realmente lo requieren, a saber: jóvenes, empresarios, funcionarios de Gobierno, agencias oficiales y ONGs. Lo que necesitamos es mucha más cantidad de cursos de inmersión diseñados para esos grupos.

Mi impresión es que los angloparlantes sienten una fobia innecesaria al aprendizaje de idiomas extranjeros, especialmente ya que tendemos a relacionarlo con la educación formal y la toma de exámenes. Estaba hablando sobre este tema durante una entrevista con un periodista, en una reciente visita a San Martín, cuando éste me comentó lo siguiente: Su madre nunca había terminado la escuela primaria pero hablaba más lenguas que él, a pesar de ser un graduado universitario. Ella hablaba español porque nació en República Dominicana, francés porque vivía en la parte francesa de San Martín y fue a la escuela allí, papiamentu y holandés, porque vendía productos en la parte holandesa de la isla e inglés porque, según sus propias palabras, “es su idioma materno”, pues sus padres eran de San Cristóbal.

Diversidad e Identidad

Esto me trae al tema de la diversidad étnica y cultural, una característica del Gran Caribe que muy bien puede ser única en el mundo. Tenemos europeos, en sus versiones hispana, anglosajona, francesa, holandesa y portuguesa. Tenemos africanos, tenemos amerindios; de Asia han venido indios del este, chinos y javaneses; del Medio Oriente han venido los sirios, libaneses y judíos. Luego están las mezclas: mestizos, mulatos- en Jamaica llamados “brownings” – “indios” un término muy particular para la República Dominicana, que no significa indio, pero aparentemente se refiere a cualquier persona de color. Me tomó mucho tiempo explicarle a un visitante jamaicano que en este país la palabra Douglas no corresponde a un nombre, sino que se refiere a la mezcla de indio oriental y africano. Y lo mejor de todo: “nowherians” un término exquisitamente trinitario que describe a alguien que no cabe en ninguna de las categorías aceptadas.

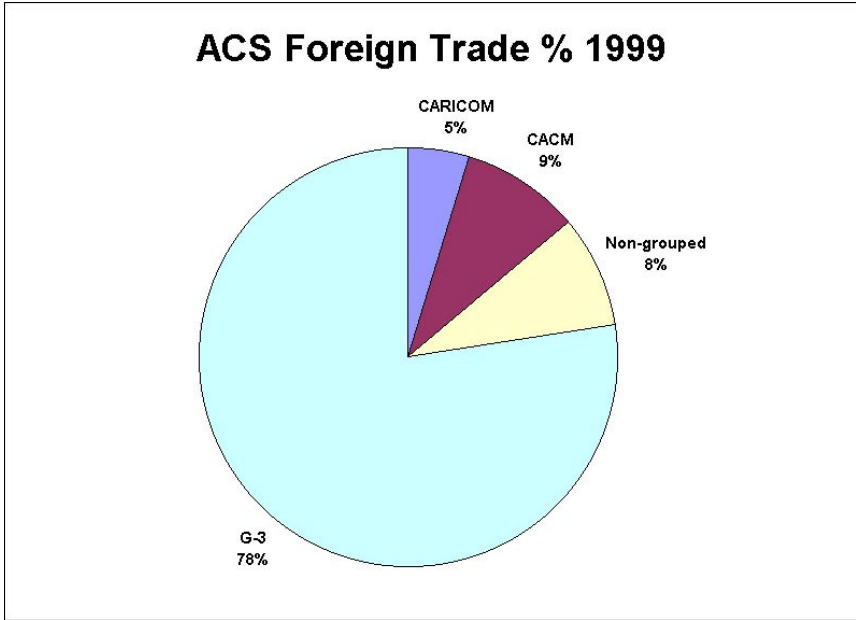
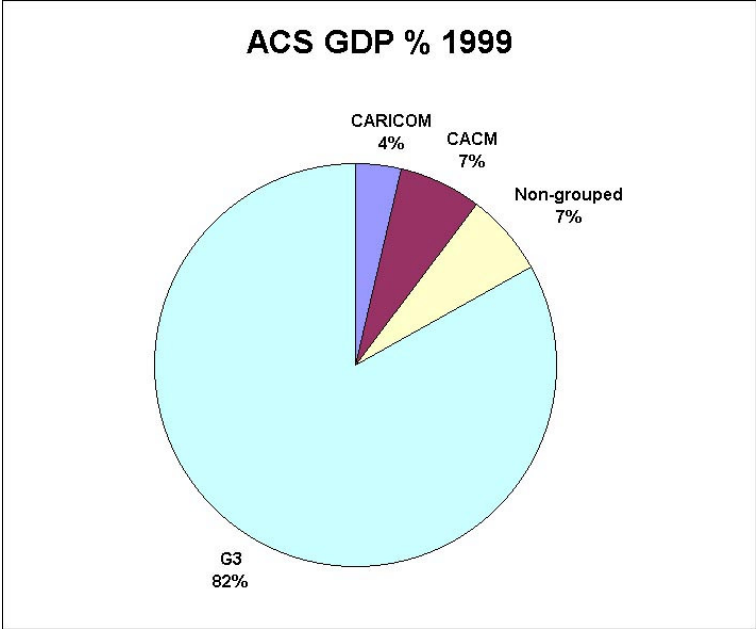
Estuvo de moda hablar de la existencia de algo llamado “Identidad Caribeña” subrayando esta diversidad o trayéndola a colación. Actualmente, nos inclinamos más a aceptar la realidad de la existencia de muchas identidades culturales coexistiendo en una sociedad o, aún más en una región, o incluso en un individuo. Por supuesto que cualquiera que haya estado en una fiesta caribeña ha sido impactado por la forma en que el ritmo constituye un medio de expresión de los caribeños de diferentes orígenes y grupos étnicos. Reggae, calipso, soca, salsa y merengue están mucho más vinculados de lo que normalmente se reconoce. Rítmicamente hablando, son primos hermanos con raíces africanas comunes.

Pero el ritmo no constituye la totalidad de nuestra realidad: puede que provea de un espacio de encuentro de diferentes elementos culturales. La realidad es la diversidad, y debe ser bienvenida y más aún celebrada. Sería un Caribe aburrido si todos fuéramos iguales. Por esta razón, creo que es un error pensar en crear una identidad caribeña específica mediante algo llamado “integración cultural”¹¹. En realidad puede ser hasta peligroso, ya que este bien intencionado ideal tornaría la discusión sobre la integración en términos de qué, quién y cuál será el árbitro para determinar qué constituye la cultura caribeña integral. ¿No sería acaso más sensato hablar del entendimiento cultural, la interacción y el intercambio; de respeto mutuo y tolerancia de las diferencias culturales y de la práctica del compromiso cultural y el consenso? Al final del día, nuestra inescapable realidad común es el espacio en el cual vivimos: islas, litoral y el mar que compartimos. Sólo hay que echar un vistazo en este momento a lo que está sucediendo en otras partes del mundo, para darse cuenta de cuán afortunados somos en tener una coexistencia étnica y cultural relativamente pacífica. Sin embargo, es una preciada condición que necesita ser alimentada cuidadosa y constantemente, porque una vez que se pierde, no puede restaurarse fácilmente y las consecuencias pueden ser devastadoras.

Diversidad Económica

Vamos a tratar ahora temas económicos. Un tema de gran importancia para el Caribe es la existencia de diversas agendas de negociación comercial, a veces conflictivas, que surgen de la variedad de tamaños, niveles de desarrollo económico y estructuras de comercio exterior. Dentro de la región se acostumbra a distinguir cuatro subgrupos. El primero, los países mayores del Grupo de los Tres: México, que a su vez es miembro del TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte), Colombia y Venezuela, miembros de la Comunidad Andina. El segundo es Centro América con su mercado común, cuyos principales socios comerciales son México y EEUU. El tercero, CARICOM donde existe una importante relación con la UE bajo los términos del Acuerdo de Cotonou, pero donde igualmente EEUU representa un importante mercado de exportación para los PMDs, mientras que las economías más pequeñas dependen en mayor medida del turismo y de la banca offshore. Finalmente, tenemos los países no agrupados: Cuba, República Dominicana y Panamá. Cuba está excluida del mercado estadounidense por el embargo. La República Dominicana, por su parte es miembro tanto de CARIFORUM como del Sistema de Integración Centroamericano y Panamá que tiene una fuerte orientación hacia Centroamérica y el mercado de Estados Unidos.

Esta madeja de relaciones ha dificultado el desarrollo de una cooperación funcional en materia de negociaciones de comercio exterior o de creación de una zona de libre comercio dentro del Gran Caribe, a pesar de que ambos objetivos estaban entre las ideas que sustentaron la creación de la AEC. Por ejemplo, la relación entre los países miembros de CARICOM y CARIFORUM con la Unión Europea ha absorbido mucho de la atención y los recursos negociadores de estos países durante los últimos cuatro años y esta tendencia continuará. Ha sido igualmente una fuente de considerable fricción con Centroamérica, sobre todo luego de la disputa del banano entre Estados Unidos y la Unión Europea.



También existen diferentes agendas con respecto al ALCA, en temas como el trato especial a las economías más pequeñas y el ritmo de las negociaciones. La posición de México está sesgada por su participación en el TLCAN, la de Colombia y Venezuela por su sociedad en la Comunidad Andina. CARICOM, por su parte negocia en bloque. Pero aún como grupo existen diferencias sutiles entre las posiciones de los países más grandes, para los cuales el acceso al mercado estadounidense es importante y de los más pequeños que exportan principalmente hacia la UE o dependen principalmente de servicios, y que están en la situación de perder los ingresos fiscales a causa de la liberalización comercial. Centroamérica ni siquiera negocia como bloque en el ALCA. La posición de Costa Rica con frecuencia diverge significativamente de las otras. Y por supuesto, Cuba ha sido hasta ahora excluida de las negociaciones del ALCA.

He llegado a concluir que un enfoque más fructífero sería centrarse en potenciar y promover la expansión del comercio intraregional dentro de la región del Gran Caribe. Esta idea se ve reforzada por el hecho de que el comercio intraregional, en el marco de la AEC se sitúa en sólo 8% del comercio exterior de los Estados miembros y aproximadamente la mitad de esta cifra representa el comercio intraregional dentro de los cuatro grupos existentes. En 1990, el comercio intra AEC aumentó a una tasa anual de 9.7% en comparación con una tasa de crecimiento de 13.8% del grupo en su totalidad. Los últimos informes revelan que las exportaciones de los países de la AEC hacia otros países de la AEC actualmente se sitúan en 7.3% del total de sus exportaciones¹². En MERCOSUR las cifras comparables son entre 20% y 25%; en la Comunidad Andina corresponden a 10%-14%; en Centroamérica, aproximadamente 20%¹³; y en CARICOM 24%. Para los países de la Asociación del Sudeste Asiático, ASEAN la cifra corresponde a 21%.

Dada la proximidad geográfica de los países de la AEC, la cifra del 7% luce tristemente pequeña, incluso aunque no exista un acuerdo general de libre comercio dentro de; grupo. La meta debe ser incrementar este porcentaje, expandiendo el comercio entre los diferentes subgrupos. Duplicar el porcentaje de comercio intraregional, por ejemplo, lo situaría en un modesto 14% del total del comercio exterior. Sin embargo, significaría US\$ 30 mil millones en comercio. Para lograr esto, se requeriría un incremento en tres aceptos del comercio entre los diferentes subgrupos.

Los países de la AEC ya han logrado una cantidad substancial con la liberalización comercial entre ellos, mediante una red de acuerdos de libre comercio a nivel bilateral y subregional: Entre el Grupo de los Tres; México con la mayoría de los países centroamericanos; Centroamérica internamente y con República Dominicana; CARICOM internamente y con Colombia, Venezuela, República Dominicana y Cuba. Tal vez es el momento de prestar más atención a las barreras al comercio no arancelarias: elementos que hacen difícil y costoso a las firmas realizar negocios en mercados desconocidos; tales como procedimientos aduaneros, normas y estándares, envases, cadenas de distribución, información. Nosotros en la Secretaría de la AEC estamos actualmente realizando estudios sobre este problema, con el fin hacer algunas

recomendaciones a los Gobiernos sobre medidas que podrían reducir los costos de las transacciones comerciales dentro de la región.

Tres áreas en particular merecen especial atención. Una es el idioma, sobre lo cual ya hice algunas referencias. Estoy convencido que el aprendizaje de la lengua española por parte de nuestra elite de negocios sería de gran ayuda para acelerar el comercio y la inversión dentro de la región. La segunda son las oportunidades para contactos empresariales. El potencial que aquí existe quedó demostrado por el interés generado en el Foro Empresarial de la AEC, celebrado en la isla de Margarita, Venezuela, el pasado octubre. Más de 300 empresas y 400 empresarios asistieron, incluyendo un importante contingente de Trinidad y Tobago y otros países del Caribe Oriental. La tercera área en la cual me quiero extender un poquito más es la del transporte.

Transporte

Investigaciones realizadas por la AEC demuestran que la proporción de los costos de transporte en el total de los costos de importación para los países del Gran Caribe duplica y hasta triplica el promedio mundial. En otras palabras, los costos de transporte representan de 10 a 15 por ciento de los costos de importación para los países del Gran Caribe, comparado con un promedio mundial de un 5% y un promedio de 7% en Latinoamérica. Dentro del Gran Caribe, los costos son mayores para los países de CARICOM, con un promedio de 12%¹⁵.

¿Cuál es la razón?. Esencialmente por la tendencia a utilizar barcos de carga cada vez más grandes, el uso de contenedores y la creciente importancia del trasbordo de carga marítima. Desdichadamente, la operación de las economías de escala y la caída de los costos unitarios en el transporte marítimo han afectado a los países más pequeños, porque actualmente tienen que importar una mayor proporción de su carga a través de puertos transbordadores, sumando así costos extras. Esto incrementa el costo promedio del transporte intraregional en una región como la nuestra, que cuenta con un pequeño número de países relativamente grandes y un número mayor de países relativamente pequeños. En efecto, el puerto de Miami se ha convertido en el principal puerto de trasbordo para el Gran Caribe, principal centro de transporte marítimo de la región.

¿Cuál es la respuesta? En la AEC pensamos que los costos pueden reducirse si hacemos un mejor uso de las facilidades portuarias *dentro* de la región. Una serie de puertos regionales ya han comenzado a expandir su capacidad para manejar la mercancía en contenedores, en un esfuerzo para convertirse en centros mayores de trasbordo: Cartagena en Colombia; Coco Solo y Manzanillo en Panamá; Kingston en Jamaica; Santiago de Cuba; Puerto Cabello en Venezuela; Puerto España; Bridgetown. Un resultado no deseado de esta situación ha sido la subutilización de la capacidad existente y costos unitarios más altos.

Los Gobiernos de la región, en su capacidad de dueños o inversionistas en las instalaciones portuarias, deben trabajar estrechamente entre sí y con las líneas de transporte marítimas que sirven el Caribe, para asegurar así una mayor capacidad de uso y reducción de costos unitarios. Otra acción que podría ayudar es ofrecer más información sobre las facilidades portuarias existentes en la región accesibles a los

agentes y transportistas de carga, utilizando tecnología de punta. El desarrollo de un transporte multimodal, que combine medios marítimos, aéreos, viales y férreos incrementaría asimismo la velocidad del transporte intra caribeño y haría la región más atractiva para los importadores. Todas estas son áreas en las que se han tomado acciones en el marco de la AEC, trabajadas en conjunto con la Asociación de Transportistas del Caribe, una de las principales organizaciones de transporte marítimo del sector privado dentro de la región.

El transporte aéreo es otra área donde necesitamos hacer mucho más. Recientemente, un Viceministro cubano viajó 30 horas desde La Habana para asistir a una reunión en Guadalupe, vía Caracas, Puerto España y San Martín. Su contraparte francesa, viajando desde París utilizó sólo una tercera parte de ese tiempo para cruzar una distancia tres veces más grande. Abundan historias de horror como estas entre los funcionarios provenientes de la región. Nuestra base de datos sobre las instalaciones para transporte aéreo nos revela por qué. No existe un país dentro de la AEC que cuente con vuelos diarios directos a cada país, o que piense ni remotamente en este ideal. Barbados, el que más se acerca, cuenta con un servicio diario que cubre sólo el 28% de los aeropuertos mayores de la AEC y la mayor parte del servicio es con sus vecinos en el Caribe Oriental. Panamá le sigue y sirve el 25%, la mayoría dentro de Centroamérica. Barbados y Panamá son, *de facto*, centros dentro de sus respectivas subregiones, sin embargo no hay servicio directo entre estos dos puntos o ni siquiera entre otros puntos cualesquiera de las subregiones del Caribe Oriental y Centroamérica.

Entonces, ¿cuál es la ciudad con mayor número de servicios diarios hacia los mayores aeropuertos de la AEC? Lo adivinaron: Miami, con el 64%, seguido por San Juan de Puerto Rico, con el 43%¹⁶. En otras palabras, similar a lo que sucede con el transporte marítimo: Miami es, *de hecho*, el centro de trasbordo del Gran Caribe. Cómo no entender entonces que algunas personas consideren que Miami no es sólo una ciudad caribeña, sino su verdadera capital!. Algunos argumentarían sin lugar a dudas que esto es inevitable e incluso deseable, en la era de la globalización. Pero, este es un camino que lleva a una mayor concentración de bienestar, ingresos, educación y oportunidades de empleo en un polo geográfico, mientras que las regiones del interior de la Cuenca del Caribe son dejadas detrás en persistente pobreza. Ninguno de nosotros nacidos en la región tiene el derecho automático de vivir en la Florida, o trabajar allí, o estudiar allí, o votar allí. De manera que el desarrollo nacional, subregional y regional seguirá siendo de importancia para proveer de oportunidades para nuestra población.

Pero estoy divagando. En el área de transporte aéreo, lo que está surgiendo es un espacio para el desarrollo de puntos como Barbados y Ciudad de Panamá como mayores centros de trasbordo de la subregión, directamente vinculados entre sí y con una red de centros subsidiarios con base en otros puntos principales de tránsito, tales como Puerto España, Caracas, Bogotá, Ciudad de Guatemala, Ciudad de México, La Habana, Montego Bay, San Juan, y Saint John, Antigua.

Un problema que requiere atención urgente es el régimen regulatorio bajo la forma de acuerdos de servicios aéreos, ideados más para proteger los intereses de los transportistas

regionales que para facilitar el desplazamiento intraregional, a un costo moderado y conveniente. Esto debe cambiar. Los acuerdos existentes necesitan ser modificados o, aún mejor, se debería negociar un acuerdo regional sobre la materia, que liberalice los derechos de tráfico y dé incentivos para el desarrollo de servicios intra regionales. En este sentido, el Consejo de Ministros de la AEC ha aprobado un documento contentivo de los Principios para una Política de Transporte Aéreo en la Región del Caribe. Actualmente, la atención está centrada en la negociación de un acuerdo, legalmente vinculante, sobre una Política de Transporte Aéreo en la AEC que ofrezca un marco para el desarrollo de servicios intra caribeños. El borrador de dicho acuerdo ya está preparado, y será el tema de una reunión especial a principios de mayo.

En segundo término, las compañías subregionales de transporte existentes, como BWIA y Air Jamaica y Copa y TACA en Centroamérica, deberán cooperar entre sí en asuntos como compartir códigos, coordinar la programación de las principales rutas, coordinar programas de viajero frecuente, realizar compras de suministros en conjunto para disminuir los precios unitarios a partir del aumento del volumen y compartir servicios de tierra. Nuestra experiencia en la AEC tratando de promover lo anterior, nos indica que se trata de un asunto nada sencillo, por sus muchas aristas complicadas. Es necesario que las aerolíneas regionales vean el asunto en toda su magnitud, limen sus rivalidades competitivas y consideren las ganancias potenciales de una cooperación regional entre todas ellas. No debería ser difícil identificar cuál línea aérea es la principal beneficiaria del tránsito en el Gran Caribe. Les daré una pista: ¡No es una línea caribeña, es una línea americana! (Juego de palabras en inglés. Original dice *American airline*)

Turismo

El tema del transporte aéreo está directamente vinculado con el de turismo. Tal vez debí comenzar con este tema, porque todo lo que he analizado confirma la vital importancia asignada por los fundadores de la AEC a la cooperación en el turismo. En 16 de nuestros países, el sector representa el mayor generador de divisas, en 11 de éstos el turismo excede los ingresos obtenidos por la sumatoria de todas las mercancías exportadas. Hoy en día, casi 19 millones de turistas visitan anualmente la región de la AEC (incluyéndose solamente los datos de Cancún y Cozumel en el caso de México), y gastan alrededor de \$ 15 mil millones; lo que representa una participación en el mercado mundial de aproximadamente 3%¹⁷. Esta participación en el mercado mundial decayó en la década de los 80 y más recientemente ha estado creciendo, pero principalmente por la rápida expansión de dos destinos, Cuba y República Dominicana. A nivel mundial, la tasa de crecimiento de la industria ha mostrado una tendencia a la baja.

Uno de los principales retos que se nos presenta en el área de turismo es asegurar su sustentabilidad. Los visitantes cada día son más selectivos respecto a la calidad del producto turístico. Exigen un buen servicio, con una buena relación precio/valor. Desean un ambiente limpio. Quieren sentirse seguros y no ser molestados. Los más experimentados están cansados de los traga fuegos y bailarines de limbo, quieren entretenimiento de calidad, culturalmente auténtico y experimentar el ecoturismo y el turismo histórico. El Caribe es único entre otras regiones, por la diversidad de atracciones que ofrece: sol, mar y arena, selvas tropicales y ríos, cadenas montañosas

espectaculares, volcanes semiactivos, la variedad arquitectónica Maya, Azteca y colonial española y un amplio espectro de ritmos musicales, danzas y carnavales.

El camino hacia una sustentabilidad turística duradera, pasa por el desarrollo y el mantenimiento de estándares de excelencia, internacionalmente aceptados, en cada departamento: en servicios, en calidad ambiental, en la participación de la comunidad, respeto a la integridad y diversidad culturales y en un turismo multidesestino que aproveche la variedad cultural y atracciones naturales. Esta constituye la base para presentar a la Región del Gran Caribe ante el mundo como una Zona de Turismo Sustentable.

En la AEC, se ha adelantado mucho en la elaboración de indicadores cuantitativos del turismo sustentable y de un instrumento legalmente vinculante de los gobiernos para la designación y evaluación del cumplimiento de los criterios para una Zona de Turismo Sustentable. Estos instrumentos son necesarios para hacer operativo el concepto de Turismo Sustentable, y dar a la política herramientas para poder operar. Pero este camino no es fácil ni está libre de conflictos. Significa la aceptación de la necesidad de una regulación respaldada por medidas legales acordadas entre los gobiernos y el sector privado y entre los propios gobiernos. Ello requerirá amplio reconocimiento del valor de una estricta adhesión a las normas comunes, sustituyendo el deseo de retornos rápidos por consideraciones a más largo plazo. Todo esto exige una gran labor de educación pública y de incremento de la conciencia, en la cual cada uno de nosotros puede jugar su papel.

Cambios Climáticos y Desastres Naturales

Este enunciado nos remite naturalmente al tema del ambiente. El Mar Caribe es, después de todo, la herencia común de los pueblos del Gran Caribe, el único activo común que todos compartimos, que divide, pero también une. Sin embargo, nuestro ambiente costero y marino cada vez se ve más impactado como resultado del calentamiento global y el cambio climático asociado. Algunas de las consecuencias, según los más prestigiosos cuerpos científicos internacionales, incluyen un incremento en la frecuencia y severidad de las tormentas, huracanes, fuertes lluvias, sequías e inundaciones; contaminación e inundaciones de zonas costeras; pérdida de pastos nutritivos para peces, destrucción de bancos de coral, y expansión acelerada de enfermedades infecciosas transmitidas por insectos vectores, tales como malaria, dengue, cólera. Combinado esto con los asentamientos humanos en zonas marginales, como consecuencia de la presión demográfica, se incrementa la incidencia en la deforestación, erosión de la tierra y devastadores deslizamientos de tierra¹⁸.

El último catálogo sobre desastres naturales asociados al clima en nuestra región es atemorizante¹⁹

- 1998: (i) Huracán Mitch: aprox. 9.000 muertos y pérdidas de \$6 mil millones en daños en Centroamérica; (ii) Huracán Georges: en Antigua y Barbuda, 400 casas destruidas y 3,000 afectadas, 3,400 personas sin hogar; EC\$ 4 millones en daños a escuelas públicas; Dominica también fue afectada;

- 1999: (i) Huracán Floyd: severos daños en varias islas de Las Bahamas; (ii) Huracán Lenny: Antigua y Barbuda nuevamente afectada; (iii) fuertes lluvias sostenidas in Venezuela provocaron deslizamientos, ocasionando la muerte de 25.000 personas, y daños estimados en \$3.2 mil millones; (iv) En Colombia, las inundaciones también tomaron 1,185 vidas y causaron \$1.5 mil millones en daños.

Desdichadamente, podemos esperar que estos episodios continúen y que incluso sean mayores. El imperativo de la cooperación regional en administración de desastres, asistencia y mitigación es evidente. En la AEC se ha avanzado mucho en esta área. Pero se requiere más. La región del Caribe como un todo deberá pronunciarse, fuerte y a una sola voz, en los foros internacionales sobre la necesidad de una acción internacional para acabar con la acumulación de gases que provocan el efecto invernadero en la atmósfera, produciendo el calentamiento global y el cambio climático. La reciente decisión de la Administración de los EEUU de retirarse del Protocolo de Kyoto sobre las emisiones de gases que provocan el efecto invernadero resulta un franco retroceso, pero la batalla sobre este problema está lejos de haberse concluido. Mi punto de vista personal es que los asuntos ambientales deberían ser, de manera integral, un elemento de diplomacia externa colectiva, en el ámbito regional.

Conclusión

Creo que he hablado suficiente para probar la paciencia y comprensión de ustedes. En todas estas áreas, los problemas y necesidades son similares: la necesidad de lograr una relación de trabajo más estrecha entre los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil; la necesidad de un acuerdo intergubernamental en relación con instrumentos legalmente vinculantes; la necesidad de convertir las declaraciones pomposas en acciones concretas; la necesidad de una mejor educación pública, de una mayor conciencia; y sobre todo la necesidad de expandir nuestro marco de referencia, y pensar en el Gran caribe como nuestro hogar colectivo.

Seamos prácticos y pragmáticos. Pero como John Clifford Sealy y sus compañeros, seamos también atrevidos y visionarios.

NOTAS AL PIE

- 1 Secretario General de la Asociación de Estados del Caribe, Puerto España, Trinidad. Internet: <http://www.acs-aec.org>. Las opiniones acá expresadas no comprometen necesariamente la posición de la AEC.
- 2 Antonio Gaztambide-Geigel “*La Invención del Caribe en el Siglo XX como Problema Histórico y Metodológico*”. Revista Mexicana del Caribe, 1 (1996), 74-96.
- 3 C.L.R. James, *The Black Jacobins: Toussant L’Overture and the San Domingo Revolution*. London. Secker and Warburg, sgda. rev. ed. 1963; (Primera publicación 1938); Eric Williams: *Capitalism and Slavery*. Chapel Hill.

- University of North Carolina Press, 1944; W. Adolphe Roberts, *The Caribbean: The Story of our Sea of Destiny*, New York, the Bobbs-Merill Company, 1940; Germán Arciniegas *Caribbean: Sea of the New World*, New York, A.A. Knopf, 1946, p.247.
- 4 Eric Williams, *From Columbus to Castro: History of the Caribbean*, London: Andre Deutsch, 1970.
- 5 Juan Bosch, *De Cristóbal a Fidel Castro: El Caribe, frontera imperial*. Santo Domingo. 1999 (décima edición dominicana); p. 34. (Primera publicación 1970.
- 6 Ver nota 7
- 7 Bridget Brereton, “Regional “Histories”, en B. W. Higman (ed.) *General Story of the Caribbean: Volume VI. Methodology and Historiography of the Caribbean*. London and Oxford: UNESCO Publishing/Macmillan Education. 2000; pp.316-317.
- 8 Análisis del Informe de la Comisión de las Indias Occidentales-Tiempo de Acción. Barbados: The West Indian Commission, 1992; p. 59. Hay cierta ambigüedad en el uso del término “Gran Caribe” (Greater Caribbean) en el análisis. Al inicio se utiliza para referirse al Caribe insular, trascendiendo la CARICOM, con 32 millones de habitantes (p.58). En la página 60 se hace referencia al término “Gran Caribe incluyendo el litoral”, lo que parece ser un sinónimo de “la región de la Cuenca del Caribe”, tal como está definida en la p. 59, que incluye México, Venezuela, Colombia y Centroamérica.
- 9 El Convenio Constitutivo de la AEC ofrece membresía plena a todos los Estados mencionados anteriormente y membresía asociada a todos los territorios no independientes, sean éstos holandeses, ingleses, franceses o estadounidenses. Todos los Estados Independientes (25 en total) son miembros plenos y los miembros asociados son hasta ahora Aruba, Antillas Neerlandesas y Francia a título de Guadalupe, Guyana Francesa y Martinica.
- 10 Los Estados angloparlantes son 13 de 15 miembros en CARICOM y 12 de 15 en CARIFORUM (Montserrat es miembro de CARICOM pero no de CARIFORUM). Por su parte, República Dominicana es miembro de CARIFORUM y no de CARICOM. Los miembros no anglófonos en ambas organizaciones son Surinam y Haití. En al AEC los anglófonos representan 12 de sus 25 miembros plenos y 3 asociados.
- 11 Nota: Luego de la preparación de esta ponencia, tuve la oportunidad de leer el texto completo de la presentación realizada por el Prof. Amartya Sen, en memoria de Eric William “Identidad y Justicia” en el Banco Central de Trinidad y Tobago el 23 de marzo del 2001. En la misma, Sean argumenta de manera lúcida que la creación de la identidad caribeña no necesariamente implica la extinción de las identidades culturales que existen por separado, ya que todas las personas en sí poseen múltiples identidades. Sin embargo, el problema de lo que constituye la Identidad Caribeña continúa, ya que Sean parece utilizarla como sinónimo de integración política caribeña, mencionada también por Eric Williams en el capítulo final de su libro “De Colón a Castro”. Existe actualmente una discusión sobre la “criollización” como base de una Identidad Caribeña, pero frecuentemente se interpreta como la fusión de otras identidades culturales o

- étnicas en la cultura Criolla, lo cual es precisamente el origen de la dificultad que algunos tienen con esta idea.
- 12 Datos compilados por la Secretaría de la AEC
 - 13 José Antonio Ocampo, “Pasado, presente y futuro de la Integración Regional”, documento de trabajo presentado ante el Foro de la INTAL: 35 Años de compromiso con la Integración Regional. Buenos Aires, 27-28. Noviembre 2000. Cuadro 1.
 - 14 Datos compilados por la Secretaría de la AEC.
 - 15 “Transporte Marítimo en el Caribe” Informe preparado por Jan Hoffman, ECLAC para la reunión del Comité Especial de Transporte, Cancún, 18.06.98
 - 16 Informe de Consultoría preparado para el Comité Especial de Transporte de la AEC, ante el Segundo Encuentro de Gerentes Generales de las Líneas Aéreas Regionales. Puerto España, Septiembre de 1999
 - 17 Datos compilados por la Secretaría de la AEC
 - 18 GEO. Latinoamérica y el Caribe. Análisis Ambiental. UNEP 2000, pp. 56-57
 - 19 Datos sobre desastres naturales compilados por la Secretaría de la AEC.