



Las rutas marítimas del Gran Caribe

Pedro Suárez Reyes, Funcionario del Ministerio del Transporte de la República de Cuba y Autor y Coordinador del Proyecto de las Rutas Marítimas del Gran Caribe

Sistemas de transportes aéreos y marítimos eficientes, seguros con sus infraestructuras aeroportuarias y portuarias-marítimas adecuadas, son un ineludible desafío al que nos enfrentamos

Resultan un tema ampliamente debatido en tiempos actuales, tema que remonta su origen a siglos pasados, hay quienes lo sitúan en el momento mismo del primer acercamiento de la cultura europea allá por 1492 ó al acercamiento incluso antes de otros navegantes llegados mas del norte o del oriente y quienes lo acercan más a nuestros días situándolo en 1879 cuando la Goleta denominada El Telégrafo inició su primera travesía comercial en el Caribe.

Sin embargo, la razón del dialogo actual al respecto, no tiene como objetivo principal exclusivamente determinar el momento de origen de tráfico marítimo y quien ó quienes fueron sus pioneros a quienes por demás se les reconocerá el merito de haber contribuido al inicio del acarreo por mar de mercancías en estos lares.

Hoy día las razones son otras bien diferentes, entre las cuales se citan varias interrogantes:

- ¿Existen rutas marítimas entre los países del Gran Caribe?
- ¿Cuáles son y qué puertos tocan?
- ¿Quiénes son los agentes representativos por puertos, con quienes se puede buquear al menos una partida de carga general?
- ¿Satisfacen en frecuencias, precios y condiciones de transportación generales las expectativas del comercio exterior caribeño?

De lo anterior también algunos pasan al debate académico de:

- no hay transporte porque no hay comercio ó no hay comercio porque no hay transporte
- el ya casi popularmente llamado por algunos; "cuento del huevo y la gallina"

Los países bañados por ese pródigo escenario acuático denominado Gran Caribe, no tienen un tiempo actual como para detenerse en teorías de cuentos de huevos y gallinas y si una realidad acuciante de no permitir que ese medio que nos une geográficamente, posibilite un distanciamiento ó constituya una sustancial dificultad de intercambio, por razones de falta de medios ó de

estrategias de cómo lograrlo.

Precisamente muchos organismos regionales apercebidos de estas realidades y tomando muy en serio el desafío actual que a este respecto tenemos ante si, han mancomunado esfuerzos y estrategias para bajo los nobles principios de la cooperación sur-sur desarrollar proyectos multinacionales que den respuestas a las interrogantes existentes y permitan trazar estrategias concretas a corto y mediano plazo que faciliten hacer frente común a los múltiples retos y desafíos del entorno actual, estrategias esperanzadoras, reales, que cimienten caminos, que verdaderamente unan por aire y por mar el escenario del Gran Caribe, tal es el caso de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) y la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y el Proyecto de las Rutas Marítimas del Gran Caribe (PRMGC), proyecto el cual un grupo de expertos regionales en representación COCATRAM, El Ministerio del Transporte de la República de Cuba y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), han aunado esfuerzos evidenciando que con poco, se puede hacer mucho, cuando hay voluntad de hacerlo, sentido de urgencia y dedicación a la tarea.

Ya se ha concluido la primera fase del proyecto y editado un CD con la base de datos, creada y el software de utilización, se aprecian interesantes datos y resultados preliminares que no se habían compilado hasta julio de 2009:

- Un total de 114 líneas navieras cubren la cuenca del Caribe mediante 167 rutas atendidas por una flota general resultante de 614 buques de diferentes tipos.
- La capacidad total de esa flota es de 1,357.992 unidades de contenedores de 20 pies (teus), de los cuales 149,649 teus son refrigerados.
- La frecuencia para las rutas cortas promedia los 7 días, para los intermedios 10 a 14 días, y para los transatlánticos 28 a 45 días.
- Para un mejor estudio en la etapa, se han agrupado los servicios en cinco grupos que se aprecian en la



siguiente tabla:

Sobre la flota: Tipos y cantidad de buques y de teus.

- Los buques de mayor presencia son los portacontenedores (totalmente celulares) que suman 56 naves con una capacidad total de 1,280.183 teus.
- 456 Buques Fully Cellular con 1,280.183 teus, 142,583 teus refrigerados.
- 54 Buques Ro/Ro con 30,313 teus, 1,902 teus refrigerados.
- 45 Buques Multy: Purpose con 26,940 teus, los 2,412 refrigerados
- 49 Buques Reefer con 16,275 teus, 2,310 refrigerados
- 10 Buques Car/Truck Carrier con 4,281 teus.

La flota cuenta con una apreciable cantidad, tipos y capacidad en teus para cubrir las necesidades de la zona.

Servicios de agenciamiento naviero en el Gran Caribe

Los servicios de los agentes navieros se presentan bajo cuatro modalidades:

- 1) Agenciamiento naviero propio, que es el que brindan directamente las compañías navieras más importantes a través de oficinas que ellos mismos establecen y controlan en determinados países.
- 2) Agenciamiento naviero sub contratado, mediante el cual las empresas navieras utilizan servicios de agencias independientes.
- 3) Combinación de modalidades, mediante la cual las empresas navieras tienen una oficina principal en la capital y sub contratan agentes independientes en los puertos que sirven.

4) Agenciamiento naviero no permanente, las compañías navieras no tienen una agencia en los países sino que atienden directamente desde su sede central, éstos son los menos y sucede con unas pocas empresas que operan desde Miami.

En casi todos los países, las empresas navieras tienen su representación directa o sub contratada, corresponde en etapas posteriores determinar el nivel de satisfacción de los servicios existentes, en cuanto a informaciones que ofrecen, precios y niveles de prestaciones.

Compete en las etapas venideras del proyecto, actualizar y perfeccionar acorde a los requerimientos específicos y recomendaciones de los usuarios, la base de datos elaboradas y profundizar en los estudios y proyecciones que se efectúen. Primordial resultará establecer adecuadamente el suministro informativo que garantice la sostenibilidad de estas iniciativas de fomento del comercio y actividades.

La herramienta que este proyecto ha elaborado ciertamente que será de mucha utilidad para los usuarios si y solo si, la misma se mantiene siempre actualizada.

Sistemas de transportes aéreos y marítimos eficientes, seguros con sus infraestructuras aeroportuarias y portuarias-marítimas adecuadas, son un ineludible desafío al que nos enfrentamos, sumado ello a la creciente necesidad de conexiones directas entre los países que integran la región, enlaces directos que tanto por mar como por aire no existen en la actualidad, enlaces que estamos llamados a crear lo antes posible, pues unir por aire y por mar el Gran Caribe continua siendo el objetivo meta. ■

Primordial resultará establecer adecuadamente el suministro informativo que garantice la sostenibilidad de estas iniciativas de fomento del comercio y actividades

Zona	Servicios	Total Rutas	Lineas Navieras	Total Buques	Total Teus	Teus Refrigerados	Frecuencias Días
A	Caribe/USA/A.Sur/CA	94	53	196	259,190	38,712	7 to 19
B	Caribe/A.Sur/Mex/CA	17	16	52	74,779	7,825	7 to 14
C	Caribe/Europa/USA/CAN/Mex/CA	38	38	203	404,214	48,994	7 to 28
D	Caribe/Asia/Europa/USA/CAN/CA	13	12	125	543,160	43,596	7 to 8
E	Caribe/ Oceanía/África/Asia/USA/ A.Sur	5	5	38	76,649	10,522	7 to 45
Total		167	114	614	1,357,992	149,649	