

EL CARIBE Y CENTROAMÉRICA

Cooperación y desarrollo en una economía turística multinacional

Alfredo A. César Dachary*
 Stella Maris Arnaiz Burne**
 Universidad de Guadalajara
 Puerto Vallarta – México
 Fernanda César Arnaiz***
 Universidad Anáhuac Puebla
 Puebla, México

Resumen: Los grandes procesos de integración en diferentes regiones del mundo han tenido como eje actividades económicas diversas. En la década de 1990, México emerge como una potencia económica turística en el mundo del Caribe, que estaba a su vez buscando una mayor integración, siguiendo los pasos de Centroamérica, lo cual se logra con la creación de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) cuya acta constitutiva se firmó en Cartagena en 1994, logrando integrar a 25 Estados miembros y diez asociados. Al finalizar la década se aprobó el Memorandum de Entendimiento, el 17 de abril de 1999 en Santo Domingo, para la creación de la primera Zona de Turismo Sustentable en el Caribe, hecho fundamental que logra ampliar la visión del turismo más allá de la tradicional, al integrar la geopolítica y la interculturalidad y tener una visión clara de que el eje económico del Caribe es el turismo y la principal amenaza al futuro de éste es el manejo de la cuenca, que debe ser una tarea de todos los Estados miembros y asociados. Este proyecto pionero ha ido creciendo en la gran diversidad de Estados, lenguas y culturas y ha generado instrumentos y una cooperación muy significativa, ya que representa el primer modelo de integración y cooperación regional que tiene como eje al turismo. El mundo maya, el arrecife mesoamericano y el Plan Puebla-Panamá fueron consecuencias de este convenio y, en todos ellos, el turismo juega un papel fundamental.

PALABRAS CLAVE: turismo, cooperación, integración, desarrollo sustentable.

Abstract: The Caribbean and Central America: Cooperation and Development of a Multinational Tourism Economy. The main processes of integration in different regions of the world have been centered on diverse economic activities. In the 90s, Mexico emerged as a tourist economic power in the Caribbean world, which was in turn seeking greater integration, following the steps of Central America, which is achieved with the creation of the Association of States of the Caribbean (AEC), whose charter was signed in Cartagena in 1994, managing to integrate 25 member states and ten associates. At the end of the decade the Memorandum of Understanding was approved on April 17, 1999 in Santo Domingo, for the creation of the First Sustainable Tourism Zone in the Caribbean, a fundamental fact that extends the vision of tourism beyond the traditional one, by integrating geopolitics and

* Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Leiden, Holanda. Profesor investigador de la Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa, Puerto Vallarta, México. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, nivel II. Dirección Postal: Jacarandas 52. Villa 2. Nuevo Vallarta, Nayarit. México. CP 63735. E-mail: cesaralfredo552@gmail.com

** Doctora en Antropología por la Université Laval, Québec, Canadá. Profesora investigadora de la Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa, Puerto Vallarta, México. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, nivel II. Dirección Postal: Jacarandas 52. Villa 2. Nuevo Vallarta, Nayarit. México. CP 63735. E-mail: stellaarnaiz@yahoo.com.mx

*** Doctora en Turismo con distinción Cum Laude por la Universidad Antonio de Nebrija, Madrid, España. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, nivel I. Dirección Postal: Camino Real Momoxpan – Cholula 1819 Fraccionamiento Jardines de la Carcaña Casa 2. San Pedro Cholula. Puebla. México. C.P. 72760. E-mail: fernandacesararnaiz@yahoo.com.mx

interculturality and integrating a clear vision that the economic axis of the Caribbean is tourism and the main threat to the future of this is the management of the basin, which should be a task of all Member States and partners. This pioneering project has been growing in the great diversity of States, languages and cultures and has generated instruments and a very significant cooperation, since it represents the first model of regional integration and cooperation that has as its axis tourism. The Mayan World, the Mesoamerican reef and the Puebla-Panama Plan were consequences of this agreement and, in all of them, tourism plays a fundamental role.

KEY WORDS: *tourism, cooperation, integration, sustainable development.*

INTRODUCCIÓN

El Caribe recibe inicialmente turistas desde comienzos del siglo XX, los cuales arribaban principalmente de Estados Unidos a Cuba y Jamaica en los barcos de la flota blanca de la United Fruit. Luego llegan los aviones que comienzan a volar desde la Florida, llevando correo aéreo a Cuba por la ruta Key West - Cuba, impulsada por Juan Terry Trippe, que será el primer gerente y fundador de la histórica PanAmerican (César *et al.*, 2018). Las islas, como las zonas costeras de Centroamérica que colindan con el mar Caribe, han pasado de la esclavitud en las haciendas a las plantaciones comerciales, como la famosa United Fruit, “Mamita Yumai”, siendo las productoras de plátano, azúcar y tabaco, entre los más conocidos.

Estados Unidos considera, desde comienzo del siglo XX, al Caribe como un mar propio, dentro de una geopolítica que le ha permitido realizar una serie de guerras e invasiones, ya que su economía tenía como eje la cuenca del río Mississippi y la salida que debían controlar era el canal de Yucatán, de allí la importancia de México y el golfo del mismo nombre, hoy cuenca petrolera (Mahan, 2000). En la década de 1940 toman fuerza los movimientos independentistas, que harán eclosión al terminar la Segunda Guerra Mundial, período en el cual a las grandes potencias coloniales reducidas en poder, como Inglaterra, Francia y Holanda a diferencia del ganador, Estados Unidos, no les queda otra opción que negociar la transición a países independientes, que hoy se conocen. Esto trae aparejado una situación muy peculiar, los países emergentes del Caribe insular al igual que los de la costa Caribe de Centroamérica eran realidades desconocidas, que hablaban diferentes idiomas entre el creole y el inglés, en las Antillas mayores el español y en Haití el francés, lo cual es muy importante para el turismo.

La cultura local, mezcla de lo africano y restos de los pueblos originarios, le da la suficiente atracción para el turismo, ya sea por sus ritos, sus casas, bailes y demás tradiciones que le otorgaban una identidad propia a cada isla. Pero los países emergentes eran muy pobres y prácticamente con infraestructura elemental, lo cual los llevó a buscar procesos de diversificación con actividades ilegales o de legalidad relativa. El primer problema fue la población, que mayoritariamente emigró hacia las metrópolis coloniales o al propio Estados Unidos, que ha sido un destino importante para los caribeños, cuyo saldo migratorio negativo es superior a la mayoría de los países (Nurse, 2004). De los 16 paraísos

fiscales que hay en el Caribe, las islas Caimán, bajo protección británica, es el más importante con sólo 40,000 habitantes. Cuenta con 600 bancos, de los cuáles tiene 47 de los 50 más importantes a nivel mundial (Rahn, 2004).

No es casual que el 70% de los Estados insulares son paraísos fiscales y están geográficamente en las dos rutas del narcotráfico, la que va a Europa y la que llega a Estados Unidos, pero pasando por México y Belice (Maillard, 2002). En medio de estos escenarios, el turismo logró posicionar a las islas del Caribe y ciertos destinos de la zona continental desde Cancún a Roatán, hasta llegar a las Islas del Maíz y las islas de San Andrés y Providencia.

Los arribos de turistas subieron de 14 millones en 1995 a 26 millones en 2017, y el ingreso que generó el turismo internacional fue de 28,500 millones de dólares en el 2015 a 31,700 millones de dólares en el 2017 (UNWTO, 2018). En Centroamérica, en 2010 llegaron 7.808,000 turistas, pasando a 11.169,000 en el 2017, y los ingresos que éstos generaron fueron de 6,947 millones de dólares estadounidenses en el 2010 a 12,747 millones en el 2017 (UNWTO, 2018). Los cruceros, que tienen como emisor a Estados Unidos, representan el 71% de la demanda mundial del turismo en cruceros; tendencia en aumento, en que las regiones del Atlántico Medio (16,2%) que incluye los estados de New Jersey, New York y Pennsylvania; y Atlántico Sur (25,4%) que incluye Delaware, Distrito de Columbia, Florida, Georgia, Maryland, Carolina del Norte, Carolina del Sur y Virginia, acaparan las mayores cuotas del mercado (Excelencias, 2018).

Esta revolución del turismo, acompañada de puertos, aeropuertos, red de caminos y una gran infraestructura de hoteles y lugares de ocio, termina por afectar seriamente a la región, lo cual lleva a los gobiernos a buscar nuevas opciones para ordenar, planificar y reformular políticas turísticas y así comienza a gestarse lo que luego tomaría forma en la primera Zona de Turismo Sustentable del mundo: el Caribe.

LA SUSTENTABILIDAD AMENAZADA

Si bien el turismo impacta a los ecosistemas, la sustentabilidad va más allá y son las sociedades las que también tienen alteraciones por su relación masiva con los turistas, el efecto demostración, que lleva a la imitación, la comparación y la revaloración de lo propio y lo externo. Por ello, esa visión amplia ya fue reconocida en la década de 1980, cuando se afirmaba que las mismas afectaban la biosfera, los ecosistemas que la componen y los elementos introducidos en ella por la mano del hombre, contando entre éstos los aspectos socioeconómicos y los culturales (OMT/PNUMA, 1983).

Así se tiene la relación entre el turismo y el medioambiente en casos concretos como la capacidad de carga, en su doble dimensión, la capacidad óptima para operar el turismo y el umbral límite de la actividad en referencia con los ecosistemas que afecta. Todas las islas y las costas continentales de la cuenca del Caribe están unidas por el mar, que no sólo deviene en atractivo turístico, sino en la principal

carretera de abastecimiento y fuente de alimentos, por lo que las afectaciones derivadas de su uso intensivo también están presentes y afectan de diferentes maneras al turismo y las demás actividades. Un ejemplo de ello son las afectaciones de las playas por los derivados del alquitrán, que vienen siendo estudiados desde la década de 1980 y se estima que provienen del Atlántico norte, por lo que afectan a Barbados, Granada, Santa Lucía y el arco de las Antillas (Corredor, 1992).

El petróleo es un actor importante en la contaminación marina y de las costas, por los derrames que han ocurrido, accidentes a los cuales se suman la basura y los desechos marinos, especialmente los de los cruceros: aguas jabonosas, aguas negras, aguas de cocina, aguas de sentina, aguas de lastre y basura, que se calcula de 40 a 50 toneladas por cada 500 pasajeros, siendo el Caribe la región con mayor número de cruceros en el mundo.

Dos décadas después la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) reconoce y amplía el concepto al sostener que *“...la imagen que se ha difundido del patrimonio natural, como un bien gratuito y relativamente infinito para la escala humana, debe dar paso a una noción distinta, en sincronía con una realidad emergente, a saber, que la pérdida creciente de la biodiversidad puede convertirse en un factor limitante para el desarrollo. Esta es la idea que subyace al concepto de sostenibilidad ambiental o ecológica. La sostenibilidad ambiental implica mantener un patrimonio natural suficiente que permita el desarrollo económico y social dentro de la capacidad productiva del planeta”* (de Miguel & Tavares, 2015: 13),

El auge de los cruceros en el Caribe comienza en 1970 llegando en 1980 a 1,4 millones de cruceristas y a 3,8 millones en 1990, donde inicia un nuevo auge. En la actualidad los países del norte de América son los mayores clientes de cruceros y representan más del 80% de todo el mercado mundial seguido de los europeos y asiáticos en donde el destino caribeño es el de mayor crecimiento (DTS – AEC, 2016). La cuenca del Caribe es donde se producen más del 45% de los viajes en cruceros del mundo y a ello hay que sumarle que más del 60% de los buzos por deporte del mundo visitan los arrecifes del Caribe, cuyo valor supera los 50,000 millones de dólares.

El Mar Caribe es inevitable para la costa este de Estados Unidos en materia de transporte vía el canal de Panamá, lo mismo para los europeos, por lo cual es una zona con un alto estrés por el uso intensivo, al ser de las más importantes rutas de navegación, ya que por allí pasan inevitablemente más de 14,000 buques al año, en su trayecto hacia o desde el Canal de Panamá, tráfico que se prevé se duplicará en 15 años. El riesgo aumenta ya que 1/3 del petróleo mundial atraviesa el Caribe o se origina en él, considerando que la región del Gran Caribe representa el 18,1% de la producción diaria mundial, lo cual impacta porque el transporte por barco del petróleo producido dentro y fuera de la región realiza cambio de agua de lastre de los buques, lo que plantea el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasoras, que son una de las cuatro mayores amenazas para los océanos del mundo y puede causar efectos extremadamente graves en el medioambiente, la economía y la salud pública, entre ellos la propagación e introducción del cólera (de Miguel & Tavares, 2015).

Pero la sostenibilidad en sentido amplio, ambiental, social, cultural y política era evidente que no podía darse dada las condiciones de desarrollo de estas islas y zonas costeras incorporadas a la modernidad a través del turismo, a mitad del siglo XX, salvo algunas excepciones. Esto era claro al visibilizar los grandes grupos de pobreza y marginación que rodeaban a regiones paradisíacas de turismo, por un lado, las carencias de infraestructura, los procesos de emigración que se daban en su población y la gran dependencia del abastecimiento del exterior incluido los turistas, que crecen geométricamente.

Por otro lado, ya era evidente la amenaza de grandes efectos derivados del cambio climático que afectarían al producirse una elevación del nivel del mar a toda la infraestructura turística, sin contar la mayor potencialidad de los ciclones de las temporadas de verano y la fragilidad de su infraestructura de viviendas, típicas de las zonas tropicales. La combinación entre una serie de destinos muy exitosos en tierra y más en los cruceros y la reducida capacidad de respuesta de los pequeños países insulares, tradicionalmente agrupados por el idioma de sus metrópolis, lleva a que los gobiernos busquen una integración para planificar una acción combinada en éstos y otros frentes, a partir de crear la Asociación de Estados del Caribe (AEC), que incluye a los países insulares y los que limitan la cuenca del Caribe.

DE LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE A LA ZONA DE TURISMO SUSTENTABLE DEL CARIBE (ZTSC)

La cooperación internacional, a través de la integración de regiones para el desarrollo sustentable, comienza cuando el tema ambiental entra en la agenda mundial en la década de 1970 y son pioneros la Unión Europea y el mar Mediterráneo. En 1975 se aprobó en Barcelona el Plan Azul para protección de ese mar. Entre 1986 y 1992 se llevan a cabo programas integrales del Mediterráneo, a fin de adecuarse a las exigencias del turismo y, en forma paralela, se llevó a cabo un programa comunitario, orientado a la protección del ambiente marino (Frangialli, 1993). Entre 1993 y 1997 comienza a tomar importancia el seguimiento de las estadísticas del turismo para la protección ambiental y en ese período la Fundación para la Educación Ambiental en Europa (FEE) adopta el programa de Banderas Azules, certificación de playas aptas al uso turístico.

La reunión de Río de Janeiro en 1992 y su declaración, la Agenda 21, la Carta de Turismo Sostenible de Lanzarote en las islas Canarias de 1995, la Declaración de Manila y el Código del Turista son parte de los acuerdos internacionales para lograr un desarrollo sustentable (César & Arnaiz, 2002).

Todo esto será un antecedente fundamental para que la AEC plantee en esos años su ZTSC. La AEC se constituye en 1994 luego de una serie de reuniones previas en las que fue moldeando la idea de integración y cooperación, como la Conferencia de Jefes de Gobierno de la Comunidad del Caribe en su Reunión Extraordinaria de Puerto España, en octubre de 1992, la Segunda Conferencia Ministerial de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y Centroamérica, celebrada en Kingston, en mayo de 1993, y la Cumbre de los Presidentes del Grupo de los Tres con los Jefes de Estado y Gobierno de

la CARICOM y el Vice Presidente de Surinam celebrada en Puerto España, en octubre de 1993, en la cual se reiteró la creación de la AEC (AEC, s/fa).

Esta nueva organización se orienta al fortalecimiento de la cooperación y de las relaciones culturales, económicas, políticas, científicas, sociales y tecnológicas entre los Estados, países y territorios del Caribe, lo que contribuirá al futuro desarrollo cultural, económico y social de sus pueblos, trascendiendo su distanciamiento del pasado (AEC, s/fb).

Ante la globalización y la liberalización de las relaciones comerciales hemisféricas plantean promover, consolidar y fortalecer el proceso de cooperación e integración regional del Caribe a fin de establecer un espacio económico ampliado que contribuirá a incrementar la competitividad en los mercados internacionales y a facilitar la participación activa y coordinada de la región en los foros multilaterales. Pese a las diferencias de los países, las poblaciones, las economías y las historias se comprometen a la consolidación y fortalecimiento de la democracia y el respeto de la soberanía, la integridad territorial y la libre determinación de los pueblos, como base para una colaboración efectiva y duradera. Los Estados miembros son: Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos Mexicanos, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, Bahamas, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago y Venezuela. Los miembros asociados son: Anguila, Bermudas, Islas Caimán, Islas Turcos y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Islas Vírgenes de Estados Unidos, Montserrat, Puerto Rico, República Francesa (a título de: Guadalupe, Guayana y Martinica), el Reino de los Países Bajos a nombre de (Aruba y Antillas Neerlandesas) (AEC, 1994).

En paralelo, en las reuniones constitutivas de la AEC se comienza a discutir la creación de la ZTSC, pero las negociaciones duran más de cuatro años para lograr el acuerdo de creación de un comité el 17 de abril de 1999 en Santo Domingo, para preparar la creación de la ZTSC. El 12 de diciembre del 2001 en la isla Margarita de la República de Venezuela se firma el acta constitutiva. Los estados firmantes eran: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, República Dominicana, Estados Unidos Mexicanos, Granada, Guatemala, República Cooperativa de Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago, Venezuela, Países Bajos en nombre de las Antillas Neerlandesas y de Aruba y Francia a título de Guadalupe, Guayana y Martinica.

LA ZONA DE TURISMO SUSTENTABLE DEL CARIBE

Los países miembros de la AEC que se integraron a la ZTSC tenían para el momento de firmar el acta constitutiva una gran representatividad en el turismo de América Latina, con 301,300 habitaciones, algo que hoy se ha duplicado y reciben en el año 2000 unos 18 millones de turistas, sin contar con los cruceros, que son muy significativos (UNWTO, 2018). El acierto de crear esta zona es que el turismo

es el eje económico y locomotora de todos los países de la región y de las zonas de los países continentales más diversificados, como el grupo de los 3: Colombia, México y Venezuela. Y se tomó al turismo en el sentido amplio de ser un modelo de desarrollo dentro del sistema, que se articula con todas las actividades transversalmente, desde las económicas a las culturales.

La comisión preparatoria de la ZTSC identificó tres grandes problemas en su economía predominantemente turística que están concatenadas y son:

- Envejecimiento de los polos turísticos y su desvalorización.
- Los cambios de preferencia del turista.
- Grandes afectaciones al medioambiente terrestre y marítimo, muchos de estos impactos derivan del turismo aéreo y el de cruceros.

Como respuesta se plantearon las siguientes alternativas:

- Garantizar la generación de divisas - empleo - producto (PIB Turístico).
- La participación de la comunidad en la planificación y los beneficios del turismo. Éste transforma sociedades y espacios, por ello el ciudadano debe participar y controlar a través de mecanismos del Estado y la sociedad civil.
- Conservar el ambiente y la cultura, patrimonio fundamental de estos países y que juegan un importante rol en el desarrollo del turismo.
- Garantizar la renta privada y social del sector (AEC, 2000).

Para enfrentar con éxito los objetivos de esta zona, se plantean doce estrategias prioritarias en el plan de acción inmediata, aprobadas a comienzos del siglo XXI, que son:

- *Cultura e identidad*: la mayoría países jóvenes descolonizados a partir de los 50' donde un alto porcentaje de las personas son descendientes de esclavos traídos de África y donde los pueblos originarios están casi extinguidos, su fragilidad cultural está amenazada por el turismo que en muchos casos suman más que la población local e imponen su idioma y gustos, de allí la necesidad de proteger la identidad caribeña común, pero manteniendo la diversidad, protegiendo los valores culturales de cada país.
- *Participación comunitaria*, con la creación de mecanismos para promoverla y que incida en la toma de decisiones, la planificación y de los beneficios de la actividad turística a través de impulsar mejoras en infraestructura y servicios básicos. Comisiones para promocionar la ZTSC e impulsar a las comunidades a consolidar un desarrollo sustentable en sus destinos.

- *Medioambiente*, es el capital natural que tiene la región para el turismo, lo debe manejar responsablemente, con modelos de ordenamiento espacial, áreas protegidas, reducción de impactos en los destinos y socializar las experiencias en la región.
- *Tecnología* para la sustentabilidad, desarrollar solos o en asociación tecnologías blandas aplicables al desarrollo del turismo, incentivos fiscales para los creadores caribeños, recuperar las tecnologías vernáculos como tecnologías blandas y cooperar en la transferencia de tecnologías a la región.
- *Políticas e instrumentos económicos*, orientar las acciones a las áreas más débiles de los ecosistemas insulares, las zonas costeras, y promover la búsqueda de créditos blandos para generar infraestructura que no afecte a las mismas, a la vez que sea resistente a los ciclones y tormentas tradicionales del Caribe. Promover legislación e instrumentos de inversión que garanticen un desarrollo sustentable.
- *Marketing*, un mercado cambiante por una sociedad consumista cada vez más exigente plantea un reto en el mercadeo, por ello se propone buscar productos turísticos caribeños de un inventario de las cosas comunes a la región: buceo y los arrecifes, generar una imagen común de la ZTSC y crear una marca propia. Generar estrategias para multidestinos a fin de ampliar la derrama regional, hacer una promoción conjunta como región turística sustentable y crear una marca propia.
- *Educación*, homogenizar la educación turística, programas nuevos de capacitación por competencias, intercambio de estudiantes en la región y fuera de ella para enriquecer experiencias. Preparar recursos humanos para afrontar estos cambios en la región, integrar los avances científicos al turismo sustentable y promover la educación ambiental como divulgación científica. Crear un Consejo de Educación Turística del Caribe.
- *Marco legal*, una de las barreras más sólidas debido a la existencia de los diferentes sistemas jurídicos en la región, especialmente el inglés y el holandés a diferencia del español y francés. Por ello se deben estudiar y ver comparativamente para poder aplicar las leyes de manera homogénea y equitativa, generar un proceso de figuras equivalentes para toda la región.
- *Indicadores de sustentabilidad*, como una manera de poder unificar criterios de evaluación y aplicación en toda la zona se plantea la creación de los indicadores de sustentabilidad, a fin de poder crear una red que los monitoree y vea su viabilidad y cumplimiento, para ello se creará una comisión y talleres para generar los indicadores.
- *Turismo aéreo y marítimo*, las dos formas de arribar masivamente a esta región es, salvo las costas de Centroamérica, Venezuela y México, por las vías del avión o los cruceros, ello llevará a

crear un Comité de Transporte de la AEC, para garantizar que ambos mecanismos de transporte cumplan con la normativa porque están entre los medios que mayor impacto tienen en la creación de CO₂, destrucción de arrecifes y contaminación del mar.

- *Coordinación con el sector privado*, es fundamental generar mecanismos de consulta entre los sectores público y privado, fortalecer foros de discusión de las propuestas de la ZTSC y promover programas conjuntos para inversiones complementarias que beneficien a los turistas y a la sociedad.
- *Centro de información*, permitirá concentrar y, a la vez, socializar todas las estadísticas turísticas, estudios técnicos, historia y cultura de los pueblos, programas de formación y demás actividades que se darán en la región y podrá operar en combinación con la Organización Mundial del Turismo (OMT), World Travel and Tourism Council (WTTC), Caribbean Tourism Organization (CTO), Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Instituto Caribeño de Salud Ambiental (CEHI), Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y otros organismos regionales o mundiales. La información podrá subirse a la web para su fácil acceso.

UN COMPLEJO CAMINO DE APLICACIÓN

En Isla Margarita, Venezuela, el 12 de diciembre del 2001 se firma el convenio de la ZTSC, pero ya se estaban dando los pasos complementarios para que la iniciativa no termine siendo un texto más olvidado por los países firmantes y así se anexó al convenio firmado las “Normas para la identificación, aprobación y categorización de los destinos que integran la ZTSC”. Esto tenía como antecedente a la II Cumbre de Jefes de Estado y Gobierno celebrada en Santo Domingo en abril de 1999. Allí los Ministros de Relaciones Exteriores de la AEC firmaron un memorándum de entendimiento, con el fin de tener un plan inmediato que sería aplicado por las autoridades nacionales de turismo de los países firmantes.

Un Comité Especial de Turismo por mandato formó dos grupos de trabajo que generaron dos instrumentos: uno legal ajustado al convenio y otro de los indicadores de sustentabilidad que tendrán que cumplir con unos principios básicos (Cuadro 1):

- Un sistema sencillo, práctico y fácil de aplicar a países muy asimétricos.
- Medir la sustentabilidad turística abarcando lo ambiental, social, cultural y económico.
- Un sistema capaz de evolucionar de lo simple a lo complejo, para lograr un avance gradual, paulatino y más homogéneo.
- Un conjunto mínimo de indicadores que sean sintéticos, representativos, comparables entre destinos y preferiblemente cuantitativos (AEC, 2001).

Cuadro 1: Indicadores de la sustentabilidad turística de la AEC

Indicador	Medida	Ambiental	Social	Cultural	Económico
Seguridad	Número de delitos reportados por los turistas al año en destino		X		
Identidad y cultura	Participación en eventos culturales y espectáculos		X	X	
Prostitución infantil	Acción para erradicar. Casos detectados c/ turistas		X		
Empleo turístico	Número de empleos nacionales y locales turismo, % del total		X		X
Calidad de los cuerpos de agua	Colonias de coliformes /199 ml; presencia de metales pesados pH (Acidez) Turbidez	X			
Calidad del agua para consumo humano	Nitratos 10mg/l; fosfatos 1 mg/l, sulfatos 250mg/l, Cloruro 200mg/l; potasio 12mg/l, pesticida 1 mg/l, Coliformes fecales o colonias 100 ml	X			
Índice de consumo energético	KW hora/ turista/ día/ por categoría de hotel	X			X
Índice de consumo de agua	M3/ turista/ día/ por categoría de hotel	X			X
Uso y manejo ambiental	Número de empresas turísticas acreditadas	X			
Gestión ambiental	Número de empresas turísticas con monitoreo ambiental	X			
Manejo de desechos sólidos, sistema	Número total de establecimiento turísticos con sistemas eficientes de clasificación	X			
Manejo de desechos líquidos. Sistema	Número de establecimientos turísticos conectados al sistema de tratamiento	X			
Satisfacción del turista	Número de turistas recibidos y % de satisfechos				X
Índice consumo productos nacionales y locales	Valor anual de bienes nacionales consumidos por el sector turístico		X		X

Fuente: AEC (2001)

Los indicadores son fundamentales para medir los niveles de avances en el proceso de construcción de un desarrollo turístico sustentable, hoy amenazados por la elevación del nivel del mar, a consecuencia del calentamiento global, lo que según un estudio de las Universidades de Waterloo y Oxford, afectaría seriamente al 50% de las propiedades costeras de los cinco países cuya actividad principal es el turismo, lo cual se reflejará en el valor de las mismas, los altos niveles de los seguros y la comercialización de los destinos, entre otros temas (Scott *et al.*, 2012). Si se le suman los impactos en los corales a consecuencia del buceo deportivo y la pesca, el problema es mayor, pero a consecuencia de estas nuevas políticas de conservación hay interesantes experiencias. Bonaire ha creado un Plan Maestro para controlar el desarrollo de la isla sin dañar sus maravillas naturales y en la actualidad hay cinco sitios Ramsar, protege las tortugas desde 1961 y los corales desde 1971, para evitar la pesca deportiva en esta frágil zona (González Sánchez *et al.*, 2012).

El otro tema inicial es la categorización de los destinos, que debe seguir un proceso de mejoramiento continuo y sujeto a evaluación, según el artículo 4 A de las funciones del Comité Especial de Turismo Sustentable, pasando los destinos a ser clasificados de la siguiente manera:

- Destino turístico comprometido
- Aspirante a alcanzar la sustentabilidad.

- Se realiza un diagnóstico (confidencial) y el destino se compromete a alcanzar los niveles mínimos de los indicadores en un plazo de 5 años.
- Destino turístico con grado mínimo de sustentabilidad. Ha cumplido con los valores mínimos de los indicadores de sustentabilidad
- Destino turístico con grado medio de sustentabilidad, ha alcanzado valores intermedios de los indicadores de sustentabilidad.
- Destino turístico con grado superior de sustentabilidad, ha alcanzado los valores máximos de los indicadores de sustentabilidad turística.

El turismo es una de las actividades económicas más importantes del Caribe, de allí el valor de la sustentabilidad, porque sus recursos ambientales fundamentales, como sol, arena y mar son claves como “capital natural” y su agotamiento o contaminación afectaría la industria turística. Estos son atractivos para los visitantes y para la sociedad local que también los disfruta, por ser los dueños de este capital, que administran los gobiernos, pero esta realidad se ha reflejado muy poco en el bienestar de las sociedades de acogida. De allí que expertos del Banco Mundial planteen ciertas recomendaciones que complementarían las políticas de sustentabilidad y se orientarían a que los países tengan mejores ingresos.

- Diseñar un impuesto a la renta corporativo directo y moderado y módicas tasas arancelarias para insumos turísticos y equipos respetuosos del medioambiente.
- Establecer costo por crucerista como honorarios ambientales o de uso de recursos.
- Impuesto a las habitaciones como principal impuesto sobre la renta del recurso.
- Cobrar tarifas al usuario de sitios donde el acceso es limitado, separando las tarifas de los locales de turistas.

Esto permitiría mayores ingresos para poder atenuar con mayor infraestructura el uso intensivo de los recursos de estos países (Dixon *et al.*, 2001).

AVANCES Y LIMITANTES EN EL DESARROLLO DE LA ZTSC

A través de los indicadores que inicialmente se crearon para esta región, se pudo hacer una evaluación inicial de cinco destinos que son: Ciudad de Rosseau en Dominica, Bayahibe en República Dominicana, zona turística de Ocho Ríos en Jamaica, Isla de Cozumel en el Caribe mexicano y el área de Portobello en la costa panameña del Caribe. Luego viene un segundo grupo de siete destinos turísticos analizados:

- Guadalupe (2): Verte Vallee y St. Francois-Pointe des Chateaux.
- Martinica (2): Presquile de la Caravelle y Sainte Anne.
- Guyana: Comunidad de Yalimapo.
- Trinidad Tobago: Área Buccoo Reef.

- San Vicente y las Granadinas: Sitio Richmond y Lashum.

Los avances logrados por la ZTSC con el gran apoyo de la AEC que la creó han sido de diferentes medidas, todos responden al diagnóstico inicial que se hizo de la región para poder implementar un desarrollo sustentable.

Desde 1998 viene trabajando la AEC en una iniciativa sobre el mar Caribe para su manejo sustentable y en el 2008 las Naciones Unidas establecen la Comisión del Mar Caribe (CMC), cuyos objetivos eran crear una red de información y experiencias y una comunicación con todos los países, para apoyarlos y promover buenas prácticas. Por ello se realizó una consulta de expertos sobre la “operacionalización de la CMC, lo cual amplió la información sobre el mar y permitió obtener mayor retroalimentación sobre la viabilidad de propuestas e ideas para mejorar el plan de esta comisión. Asimismo, se creó el Centro para la promoción de los idiomas y las culturas del Gran Caribe (CPIC), el cual se alojará en tres centros: Trinidad y Tobago, Guadalupe y Venezuela. El CPIC tendrá centros de excelencia para los idiomas: inglés, francés y español, los cuales son las lenguas oficiales de la región, además de los dialectos locales.

La Dirección de Turismo Sustentable de la AEC siguiendo el plan inicial de la ZTSC realizó hasta la actualidad cuatro grandes talleres de formación para los puntos focales y la red regional de artesanos en turismo del Gran Caribe. En noviembre del 2018 se realiza en Panamá la IV Reunión y el V Taller de fortalecimiento de las capacidades de la red regional de artesanos en turismo del Gran Caribe, allí en el área programática de Turismo comunitario se trabajó el proyecto fortalecimiento de la industria artesanal turística del gran Caribe. Esta reunión fue financiada por la República de Turquía y contó con el valioso apoyo de la autoridad de Turismo de Panamá y del Ministerio de Comercio, la Asociación Española de expertos Científicos en Turismo (AECIT) y como presentadores especiales Ánforas de Mar y Cabo Gata-Níjar-Parque Natural de España. Se destacó la cooperación técnica de España para la protección y promoción de las artesanías del gran Caribe y el caso de estudio sobre incorporación de empresas artesanales a la cadena de valor del sector turismo en el sur de España (AEC, 2018).

El turismo multidesestino fue otra de las actividades que ha promovido la AEC en la región del Caribe con el objeto de lograr expandir el turismo a varios países, lo cual sirve para promover a la región como un gran destino y fortalecer la imagen y el atractivo regional al poder mostrar la diversidad de la región. Este modelo pretende remplazar al anterior en que cada destino luchaba por venderlo, sin plantearse la ampliación de la estadía a compartir con otro destino, pensando que con esta nueva opción se da una herramienta para preservar el mercado de la región en los mercados emisores e incrementar el flujo de turistas a escala intra-regional.

Uno de los mayores problemas es la conectividad intrarregional, como el Mercado y Economía Únicos (COSME) de la Comunidad del Caribe, CARICOM y el Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Los países de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS) tiene también un tratado

de unión económica, que posibilita el libre movimiento de personas (Orozco & Charles, 2014). Los problemas de controles migratorios y la carencia de líneas internas que integren regularmente los destinos con capacidad de asientos son los dos grandes límites a esta estrategia que creemos se va ir logrando a mediano plazo, ya que hoy el gran Caribe tiene aeropuertos internacionales.

Como una estrategia para buscar alianzas que hagan posible el modelo de multidestinos se realizó en Cancún el 13 de noviembre de 2013 una Reunión de Ejecutivos de Turismo y del Transporte Aéreo de la Región del Caribe y Latinoamérica. Meses después, el 16 de septiembre del 2014 se realizó en St. Thomas, US Virgin Islands, el festejo del día de la aviación del Caribe donde se habló de las oportunidades, retos y soluciones posibles a cuestiones sobre la conectividad, el viaje intrarregional y la facilitación de la inmigración, problemas que tiene que enfrentar la región para poder llegar a un modelo multideestino.

DE LAS AMENAZAS A LA TRAGEDIA

En el año 2008 se concluye un estudio denominado “El Caribe y el cambio climático, los costos de la inacción” realizado por un importante equipo del Global Development and Environment Institute de Tufts University y del Stockholm Environment Institute – US Center, cuyas conclusiones mostraban la fragilidad de la región y los altos costos que se deberían asumir a mediano y largo plazo por la inacción ante el cambio climático (Bueno *et al.*, 2008).

La mayoría de los países del Caribe insular y partes importantes del continental son islas y zonas aisladas, con una gran fragilidad ante los cambios que se vienen, muchas de ellas muy pequeñas y sin elevaciones están sujetas a desaparecer, como Kiribati, situado en el océano Pacífico. que es el primer país que puede desaparecer por la elevación del mar, ya que la mayor parte del archipiélago se eleva tan sólo dos o tres metros sobre el nivel del mar, y el agua alrededor de los 32 atolones de Kiribati está subiendo 1,2 centímetros por año, unas cuatro veces más rápido que el promedio mundial, debido al flujo de las corrientes oceánicas.

El otro caso emblemático son las Maldivas donde más de 300,000 personas viven en uno de los lugares más hermosos del mundo que cada año atrae a miles de turistas. Pero el territorio de este país se encuentra a la menor altitud del mundo: 1,5 metros de promedio y una altura máxima de 2,3 metros. De allí que las perspectivas más pesimistas de la elevación del nivel del mar indican que los isleños tendrán que abandonar para siempre su hogar antes del fin de este siglo, dejando una cultura de unos 2.000 años de antigüedad bajo el agua.

Pero además de la potencial elevación del mar hay otras amenazas muy fuertes que ya se han dado en la región y han destruido pueblos y destinos ante una población aterrada por sus efectos, son los ciclones que llegan de julio a octubre en el Atlántico y el Pacífico. Las proyecciones que se plantean

en este informe, no abarca exhaustivamente todos los cambios climáticos, por lo que se reduce solamente a tres: daños por huracanes, pérdida en el turismo y daños en la infraestructura (Cuadro 2).

Cuadro 2: Región del Caribe – Costo de la inacción

Total Caribe	2025	2050	2075	2100
Tormentas	1.1	2.8	4.9	7.9
Turismo	1.6	3.2	4.8	6.4
Infraestructura	8.0	15.9	23.9	31.9
Total	\$10.7	\$21.9	\$33.7	\$46.2
% del PIB Actual	5,0%	10,3%	15,9%	21,7%

Nota 1: Escenario de alto impacto menos el de bajo impacto. Costo de la inacción (\$ EEUU mil millones)

Nota 2: Cálculos de los autores. Cifras en dólares de 2007, porcentajes en base al PIB de 2004.

Fuente: Bueno *et al.* (2008)

En septiembre de 2017, el huracán Irma superó mucho de lo previsto para el 2025, en Barbuda destruyó más del 90 % de todas las estructuras, por lo que el Primer Ministro declaró que la isla casi no es apta para la vida y la recuperación llevará años y los daños estimados en unos 150 millones de dólares son el 10 % del PIB de la isla. En San Martín, la zona de administración francesa fue destruida en un 95%, según autoridades locales, que calificaron la situación como "una enorme catástrofe" y en la zona neerlandesa de la isla, Irma ha destruido o dañado hasta el 70 % de los hogares y edificios (RT, 2017). El huracán de 2017 comienza a hacer realidad las amenazas que se plantean generará el cambio climático y el calentamiento global, eventos desastrosos para la sociedad y la naturaleza.

Hay un nuevo elemento, que los estudios originalmente no habían considerado como una gran amenaza, y que, según determinados científicos, forman parte de las transformaciones en el clima y en el mar que genera el cambio climático, y es la aparición del sargazo, alga marina que ya está afectando seriamente el Caribe oriental, Antillas Menores y la península de Yucatán, especialmente el Caribe mexicano. El aumento actual de algas es mayor que el de 2015 y se puede ver en el satélite que viene mucho más según el equipo de científicos de la FAO en Barbados. Las observaciones satelitales muestran cientos de miles de kilómetros cuadrados de sargazo flotando en el Atlántico central y el desafío está en predecir hacia dónde irá y dónde podría llegar a tierra, una situación que causa toda una serie de desafíos.

Barbados, la nación más oriental de las Antillas Menores, una cadena de islas en el Mar Caribe, era sólo una isla en la región en la que las algas tocaron tierra; en Dominica, una estera de sargazo llegó a la costa de la ciudad de Marigot unos días antes de que Barbados se inundara. En Montserrat, la conservacionista Veta Wade confirma que han llegado a la costa oriental de la isla "enormes muros de sargazo". En un área cerca del Ecuador donde circulan grandes corrientes se estimula esporádicamente el crecimiento del sargazo, aunque no está claro el desencadenante exacto de las floraciones. La evidencia señala una combinación de excesivos nutrientes de fertilizantes agrícolas y contaminación; el aumento de los flujos de nutrientes de los ríos Congo y Amazonas, el polvo del desierto del Sahara y el aumento de la temperatura de la superficie del mar causado por el cambio

climático (Vista al Mar, 2018). Hace dos décadas se plantearon estos problemas y hoy ya son una realidad, lo cual obliga a pensar que la lucha contra el cambio climático desde la sustentabilidad del desarrollo es una manera de defender a esta región turística de gran fragilidad y extraordinaria belleza.

CONCLUSIONES

El turismo masivo, fenómeno que eclosionó en la segunda parte del siglo XX, ha crecido desde 1955 a la fecha en forma geométrica, teniendo breves altibajos en las grandes crisis, pero la fortaleza de su expansión no concuerda con la del territorio donde se desarrolla, la gran región entre los trópicos, que abarca los mares Mediterráneo, Caribe y los dos océanos y su mundo de islas, el Pacífico y el Índico. Las islas, los grandes humedales y las áreas costeras son como zonas bisagras, territorios de gran fragilidad y cuando el turismo se impone como modelo, esto se hace evidente ante las sobrecargas y las densidades de visitantes que generalmente superan en muchas islas y poblados a los habitantes locales.

La planificación del desarrollo turístico, las normas de control, conservación y ordenamiento son fundamentales para evitar lo que ya ha sucedido, en el caso de México en Acapulco y hoy está vigente en Cancún. En Jamaica el traslado de la zona turística a Ocho Ríos por problemas de seguridad, algo que también afectó a San Juan por cerca de una década, a lo que suma la carga que generan los cruceros, que hoy han llegado al extremo en Venecia y varios puertos del Caribe y Europa.

La ZTSC es una estrategia acertada, con grandes dificultades debido al lastre de la pobreza de muchos de los países participantes, pero eso no la demerita, al contrario la enriquece, porque se tomó el problema desde todos los ángulos: el económico, el ambiental, el social, el cultural y el del idioma, entre los principales, porque estos países apenas se descolonizaron pasaron de la plantación en decadencia al turismo, denominada “la cuarta plantación” o el monocultivo del turismo.

El éxito del turismo como motor de la economía y generación de empleo se transformó en una bandera a defender, pero al profundizarse la masificación se comenzaron a ver los problemas, que son claramente identificables en los primeros indicadores de la ZTSC, así como en los talleres y reuniones, por lo que han marcado un rumbo en el desarrollo de la ZTSC. La región Caribe es profundamente asimétrica y tiene el país más pobre del continente, como lo es Haití, a otros emergentes como República Dominicana, México, Panamá y Colombia, entre otros, y ello ha frenado el desarrollo de algunas políticas porque podrían afectar a economías pequeñas que perderían inversiones o posicionamiento en el mercado turístico. El reto de la ZTSC comenzó a mediados de la década 1990, hoy ya dejó de ser una esperanza para transformarse en una necesidad para enfrentar los grandes cambios que generan las crisis del sistema, las guerras comerciales y el cambio climático, que por razones diferentes impactan en esta frágil región.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AEC** (2018) "Dirección de Turismo Sostenible fortalece a la red de artesanos con reuniones y taller". Disponible en: <http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/centro-de-prensa/comunicados/2018/direccion-de-turismo-sostenible-fortalece-a-la-red-de-artesanos-co> Acceso 5 de junio de 2019
- AEC** (2001) "Convenio para el establecimiento de la Zona de Turismo Sustentable del Caribe". Disponible en: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/mul-92147.pdf> Acceso 5 de junio de 2019
- AEC** (2000) "Establecimiento de la Zona de Turismo Sustentable en el Caribe". SECTUR-AEC, México
- AEC** (1994) "Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe". Disponible en: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/AEC.pdf> Acceso 5 de junio de 2019
- AEC** (s/fa) "Convenio para el establecimiento de la Zona de Turismo Sustentable del Caribe". Disponible en: <http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/turismo-sostenible/programas/la-zona-de-turismo-sostenible-del-caribe> Acceso 6 de junio de 2019
- AEC** (s/fb) Disponible en <http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/turismo-sostenible> Acceso 18 de junio de 2019
- Bueno, R.; Herzfeld, C.; Stanton, E. & Ackerman, F.** (2008) "El Caribe y el cambio climático. Los costos de la inacción". Stockholm Environment Institute - US Center y Global Development and Environment Institute, Tufts University, Disponible en http://www.sei-us.org/climate-and-energy/Caribbean_Inaction_Cost.htm Acceso 18 de junio de 2019
- César D., A.; Arnaiz B., S. M. & Cesar A., F.** (2018) "Capitalismo, sociedad y turismo". Universidad Nacional de Quilmes, Bernal
- César D., A. & Arnaiz B., S. M.** (2002) "Globalización, turismo y sustentabilidad". Universidad de Guadalajara, México
- Corredor, J.** (1992) "Inventario de los problemas ambientales marinos antropogénicos en la región del mar Caribe". En: Serbin, A. (Coord.) Medioambiente, Seguridad y cooperación regional en el Caribe. Nueva Sociedad, Caracas
- de Miguel, C. & Tavares, M. (Compiladores)** (2015) "El desafío de la sostenibilidad ambiental en América Latina y el Caribe". Textos seleccionados 2012 - 2014. CEPAL-ONU, Santiago
- DTS - Dirección de Turismo Sostenible de la AEC** (2016) "Turismo de cruceros en la región gran Caribe". Trabajo de investigación AEC. Disponible en [http://www.acs-aec.org/sites/default/files/turismo de cruceros en el gran caribe.pdf](http://www.acs-aec.org/sites/default/files/turismo%20de%20cruceros%20en%20el%20gran%20caribe.pdf) Acceso 8 de junio de 2019
- Dixon, J.; Hamilton, K.; Pagiola, S. & Segnestam, L.** (2001) "Tourism and the environment in the Caribbean an economic framework". World Bank, Washington
- Excelencias** (2018) "Turismo de cruceros en el Caribe ¿oportunidades o amenazas para Cuba?" Disponible en: <https://www.excelenciascuba.com/es/noticia/turismo-de-cruceros-en-el-caribe-%C2%BFoportunidades-o-amenazas-para-cuba%3F> Acceso 10 de junio de 2019

- Frangialli, F.** (1993) "El turismo en el Mediterráneo: la apuesta del desarrollo sostenible para un gran destino frágil". *Estudios Turísticos* (119 – 120): 5 - 21
- González Sánchez, S.; Muñoz, S. & Jaume, R.** (2012) "Tourism trends in the Caribbean". Disponible en: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/.../C_67_3-2.pdf Acceso 10 de junio de 2019
- Mahan, A. T.** (2000) "El interés de Estados Unidos de América en el poder marítimo: presente y futuro". Universidad Nacional de Colombia - Unibiblos, Bogotá
- Maillard, J. de** (2002) "Atlas de la criminalidad financiera. Del narcotráfico al blanqueo de capitales." Akal, Madrid
- Nurse, K.** (2004) "Diáspora, migración y desarrollo en el Caribe." FOCAL – Fundación Canadiense para las Américas, Ottawa
- OMT - PNUMA** (1983) "Workshop sobre aspectos del medioambiente relacionado con el turismo". Disponible en: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284408375> Acceso 12 de junio de 2019
- Orozco, J. & Charles, A.** (2014) "El turismo multidesestino (TMD): Oportunidad para la diversificación y el desarrollo". AEC. Disponible en: <http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/sustainable-tourism/el-turismo-multidesestino-tmd-oportunidad-para-la-diversificacion-y-el-desarrollo> Acceso 12 de junio de 2019
- Rahn, R. W.** (2004) "Finanzas en los paraísos fiscales." Cato Institute. Disponible en: <http://www.elcato.org/finanzas-en-los-paraisos-fiscales> Acceso 12 de junio de 2019
- RT** (2017) "Isla por isla: La destrucción causada por el huracán Irma ". Disponible en: <https://actualidad.rt.com/actualidad/249609-isla-destruccion-causada-huracan-irma> Acceso 13 de junio de 2019
- Scott, D.; Murray, C. S. & Sim, R.** (2012) "The vulnerability of Caribbean Coastal Tourism to scenarios of Climate Change related sea level rise". *Journal of Sustainable Tourism* 20(6): 883-898
- UNWTO** (2018) "Panorama OMT del turismo internacional". Madrid
- Vista al Mar** (2018) <https://www.vistaalmar.es/medio-ambiente/7357-caribe-oriental-nundado-oleada-algas-marinas.html> Acceso 16 de junio de 2019

Recibido el 20 de noviembre de 2019

Reenviado el 21 de diciembre de 2019

Aceptado el 01 de enero de 2020

Arbitrado anónimamente