



Cátedra Libre  
India Siglo XXI

# De la proximidad a la prosperidad:

## La conectividad como un recurso para el desarrollo en una economía globalizada\*

---

**Shyam Saran**

---

**N**uestro hoy globalizado e interconectado mundo gira en torno a la conectividad en el sentido más amplio del término. Incluye infraestructura física en términos de carreteras, ferrocarriles, vías navegables y puertos marítimos que permiten el transporte de mercancías, servicios, personas e ideas dentro y fuera de las fronteras nacionales. En nuestra era digital, también hay carreteras virtuales que permiten el movimiento eficiente de bienes y servicios materiales. Sirven además como canales de transmisión para la prestación de servicios y el intercambio de ideas que crean valor. Pero la puesta en marcha de la infraestructura física o digital no es suficiente. Necesitamos *softwares* adjuntos, incluidos regímenes de políticas, regulatorios y procesales para facilitar el movimiento rápido dentro del país, así como a través de las fronteras nacionales. La conectividad permite la cercanía, y la cercanía es un activo que genera prosperidad. Dentro de las fronteras nacionales, la conectividad es indispensable para la creación de un mercado nacional. Las naciones que están conectadas entre sí en este sentido más amplio son capaces de participar en las cadenas de valor regionales y mundiales que son el sello distintivo de la economía mundial moderna. Si la conectividad no estuviera presente o fuera ineficiente, entonces la ventaja comparativa que un país puede tener en la producción de ciertos bienes y servicios se reduciría o incluso desaparecería debido a los altos costos de transacción.

No hay duda de que la India ha logrado avances significativos en los últimos años en cuanto a la vinculación de diferentes partes del vasto país a través de una más amplia y eficiente infraestructura de transporte. Por ejemplo, la longitud total de carreteras en el país aumentó de 4 lakh de kilómetros en 1951 a más de 4,6 millones de kilómetros de 2013. Esta es la segunda mayor red de carreteras del mundo. Sin embargo, la calidad de las carreteras es muy variada, y las carreteras nacionales suponen menos de un tercio del total. Por otra parte, el tráfico de carga en las carreteras se sostiene en una serie de estaciones de impuestos en los pasos fronterizos entre Estados. Un camión de carga que viaja de Mumbai a Kolkata tiene que negociar 36 puestos de control a lo largo de la ruta. En los EE. UU., sólo hay una barrera para cruzar en el camino de San Francisco a Nueva York. Mientras que las mercancías por ferrocarril en nuestro país están sujetas a un menor número de interrupciones y son más baratas en cuanto a volumen, la red ferroviaria ha crecido mucho menos que el transporte por carretera y los servicios de enlace no han seguido el ritmo. Es probable que el corredor de mercancías de alta velocidad propuesto, que se extenderá por todo el país, desde Mumbai a Delhi y luego hacia el este a Kolkata, provoque una mejora importante y significativa en el transporte ferroviario dentro del país. El transporte marítimo ha caído en desuso en nuestro país a pesar de que se está restableciendo. Hay un proyecto que recibe ayuda del Banco Mundial para establecer el transporte fluvial moderno en la cuenca del Brahmaputra que también volvería a conectar Bangladés y la India.

En este contexto hay que señalar la revolución de la comunicación que el teléfono móvil ha producido en la India. En la actualidad hay más de 900 millones de suscriptores móviles en el país y este número sigue creciendo cada año. También constituyen una plataforma para la conectividad, la creación de nuevos mercados, la conexión de los productores con los consumidores de manera más eficiente y el permitir que grandes cantidades de datos fluyan sin problemas en todas las comunidades. Esto puede y está teniendo un efecto multiplicador en la actividad económica a través de la mayor proximidad que crea.

Pasando a nuestro vecindario subcontinental, sigue siendo cierto que nuestros países están aún menos conectados entre sí en la actualidad que en 1947. Diversas grandes arterias de transporte, incluyendo el transporte por ferrocarril, por carretera y el marítimo, fueron interrumpidas después de la partición de la India en 1947. A pesar de que algunos vínculos de transporte transfronterizo se restablecieron con Bangladés y Pakistán, no están generando los beneficios que deberían debido a costumbres, la inmigración y los trámites de seguridad engorrosos en los pasos fronterizos. El movimiento de carga también se lleva a cabo debido a la falta de instalaciones bancarias, de pruebas y de inspección que las acompañen. Estos temas están siendo abordados a través de un ambicioso plan de la India para establecer una red de puestos de control integrados (ICP) en las fronteras con los países vecinos. Estos ICP que están creando la recién constituida Autoridad Portuaria Terrestre de la India (IABP), incorporarán en un solo lugar instalaciones para la inmigración, aduanas, seguridad, almacenamiento, de pruebas fitosanitarias, así como también instalaciones bancarias y de cambio. Habría un estacionamiento adecuado, facilidades de embarque, de alojamiento y de salud para el bienestar de los comerciantes, transportistas y otras categorías de viajeros. Uno de estos ICP ya se ha establecido en Attari, en la frontera entre India y Pakistán. Otros se encuentran en distintas fases de ejecución en las fronteras de la India con Nepal, Bután, Bangladés y Birmania. El ICP en el punto fronterizo Tamu-Moreh, en la frontera entre India y Birmania ya está en construcción. Los vínculos de fondo en términos de modernas carreteras y, donde sea necesario, conexiones ferroviarias, también se están estableciendo con estos países, principalmente a través de la financiación de la India. De especial interés en este sentido es la carretera trilateral propuesta, que conecta India, Birmania y Tailandia, así como el proyecto de transporte multimodal Kaladan, que une el puerto de Sittwe de Birmania con Mizoram en nuestro noreste y con Kolkata través de la Bahía de Bengala. Varias carreteras a través de las fronteras entre India y Nepal y la India y Bután se están mejorando y se prevén nuevos enlaces ferroviarios. Estas conexiones de transporte acercarán la visión de un Asia del Sur en el que haya un flujo libre de bienes, personas e ideas que trascienda las fronteras políticas.

Los líderes de Asia del Sur han declarado la década de 2010-2020 como la década de la conectividad en la región. Eso en sí mismo es un gran paso adelante, ya que representa un consenso político sobre la importancia de la conectividad para la prosperidad compartida. Dos acuerdos históricos se han negociado y están listos para su adopción. Uno de ellos es el acuerdo de vehículos de motor y el otro es un acuerdo de ferrocarriles. Cuando se apliquen, estos acuerdos serán muy importantes para permitir el movimiento sin fisuras de los bienes y de los pueblos a través de las fronteras nacionales.

La India también ha dado prioridad a su conectividad con los países de la ASEAN. Los proyectos de transporte entre la India y Birmania son importantes porque Birmania es la puerta de la India a Asia sudoriental. La ASEAN

tiene su propio plan de conectividad y la India está trabajando para alinear sus propios planes de desarrollo de infraestructuras de transporte con la ASEAN. Estos incluyen una conectividad transfronteriza ferroviaria y vial, así como una conectividad marítima, aérea y digital. Estas deben ir acompañadas de una mejor logística y autorizaciones fronterizas eficaces. Sólo entonces sería posible para la India participar en las cadenas de valor regionales y mundiales que ya están muy desarrolladas en la ASEAN y en Asia-Pacífico, en general.

En última instancia, lo que se requiere es un cambio de mentalidad en la India. Tenemos que empezar a mirar a las fronteras nacionales no como muros impenetrables tras los cuales debemos protegernos de las influencias hostiles allá, sino más bien como “conectores” que acercan a la India a sus vecinos, y a través de ellos, a la región y al mundo. Los enlaces transfronterizos se convierten en correas de transmisión para el libre flujo de los impulsos de desarrollo. Por tanto, los corredores de transporte se convierten en corredores económicos. Durante gran parte de su historia, la India era una civilización floreciente, aprovechando su ubicación geográfica en el cruce de caminos de las antiguas rutas de caravanas que conectan a Asia Central. Gracias a su carácter peninsular, situada a horcajadas sobre el océano Índico, la India también estaba en el centro de las rutas oceánicas dirigidas por el monzón tanto hacia el este como hacia el oeste. La India floreció porque era una nación conectada. El futuro de la India está en aprender las lecciones de su pasado cosmopolita.