

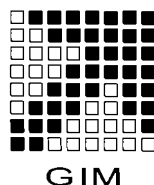
VIVIR EN LA CIUDAD
LO COTIDIANO DE LA INSERCIÓN URBANA EN MÉXICO,
AMÉRICA CENTRAL Y EL CARIBE

VIVIR EN LA CIUDAD

LO COTIDIANO DE LA INSERCIÓN URBANA EN MÉXICO,
AMÉRICA CENTRAL Y EL CARIBE

PAUL BODSON, ALLEN CORDERO, PÍA CARRASCO,
JEAN GOULET (EDITORES)

JEAN GOULET, INNETTE CAMBRIDGE, ALLEN CORDERO,
ENRIQUE LÓPEZ NARVÁEZ, JORGE GUERRERO LOZANO, ALAIN CARON, NATHALIE
LAMAUTE-BRISSE, DANIEL HIERNAUX-NICOLAS



1434
12892

307.786

B668 v

Bodson, Poul

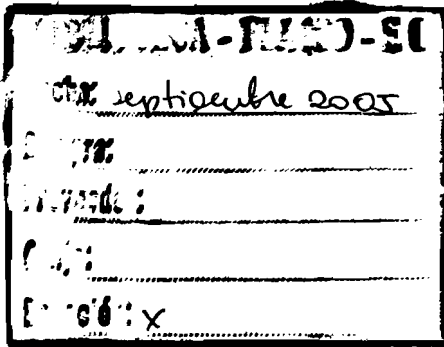
Vivir en la ciudad. Lo cotidiano de la inserción urbana en México, América Central y El Caribe) / Paul Bodson, Allen Cordero, Pía Carrasco. 1a. Ed. : San José C.R. 2005.

282 p. : 24.1 x 16.5 cm.

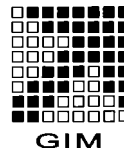
ISBN: 9977-68-133-3

1. Vivienda-América Central. 2. Vivienda-Caribe (región). 3. Urbanismo. I. Cordero, Allen. II Carrasco, Pía.III. Título.

La publicación de este volumen y la colección que integra es posible gracias a la ayuda del Grupo Interuniversitario de Montreal, GIM y el apoyo de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional, ACDI.



307.764
V 838v



Diseño de portada y producción editorial:
Leonardo Villegas y Américo Ochoa
Asistentes de edición: Ana Salguero y Flor Salas
Primera edición: febrero de 2005

FLACSO-Costa Rica. Apartado 11747, San José, Costa Rica, Fax: (506) 253-4289
<http://www.flacso.or.cr>

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	13
PAUL BODSON	
INTRODUCCIÓN.....	15
JEAN GOULET	
PARTE I	
BARRIOS PERIFÉRICOS AL CENTRO DE LA CIUDAD.....	19
SOBRE LOS CERROS DE PUERTO PRÍNCIPE: VIVIR EN EL LABERINTO.....	21
JEAN GOULET	
INTRODUCCIÓN.....	21
EL CASO HAITIANO.....	22
El perfil de la economía haitiana.....	22
La situación social.....	24
El fenómeno urbano en Haití.....	24
UNA METRÓPOLIS DESMEDIDA: PUERTO PRÍNCIPE.....	25
LA EMERGENCIA DE UNA NUEVA CIUDAD.....	29
El libre curso de la iniciativa personal.....	29
EL LABERINTO DE LOS «CERROS».....	31
Un ordenamiento urbano sorprendente.....	32
Del barrio de «latas» al barrio de hormigón.....	33

El comercio	34
Un espacio de socialización e identidad	34
Las infraestructuras públicas limitadas	35
Los servicios públicos procedentes del esfuerzo colectivo	39
Un ordenamiento urbano pobre pero funcional	39
Un espacio optimizado y en expansión	40
CONCLUSIONES	40
BIBLIOGRAFÍA	41

LA CALIDAD DE VIDA EN LOS BARRIOS URBANOS DE BAJOS INGRESOS:
 EL CASO DE BEETHAM GARDENS EN TRINIDAD Y TOBAGO43
 INNETTE CAMBRIDGE

INTRODUCCIÓN	43
CONTEXTO SOCIAL DE TRINIDAD Y TOBAGO	44
BEETHAM GARDENS	46
INSERCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL ÁREA	48
CARACTERÍSTICAS DE LOS HOGARES DE BEETHAM GARDENS	50
RELIGIÓN, ORIGEN NACIONAL Y ETNIA DE LOS MIEMBROS DEL HOGAR	51
CALIDAD DE VIDA	52
Educación	53
Empleo	54
NIVEL DE VIDA	58
Propiedad de la vivienda	58
Ingresos del hogar	59
SUELO Y VIVIENDA EN BEETHAM	62
Condiciones físicas de la vivienda	62
Transporte	64
Utilización del suelo	65
CARACTERÍSTICAS DEL DESARROLLO DE BEETHAM GARDENS	67
Infraestructura física y social	67
PERCEPCIONES SUBJETIVAS DE LOS HOGARES ACERCA DEL BARRIO	71
CONCLUSIONES	76
Consideraciones de políticas para la provisión de vivienda social en los países en desarrollo	77
BIBLIOGRAFÍA	81

POBREZA Y TRANSPORTE: UN ESTUDIO DE CASO EN EL ÁREA METROPOLITANA COSTARRICENSE	83
ALLEN CORDERO	

INTRODUCCIÓN	83
UBICACIÓN TEÓRICO-ANALÍTICA DEL PROBLEMA	86
La pobreza: teorías y evidencias	86
El transporte en el marco de la sociedad contemporánea	91
<i>Transporte y estructura económica</i>	91
<i>Transporte y población</i>	94
Pobreza y transporte	96
Hipótesis orientadoras	101
ESTUDIO DE CASO:	
DOS COMUNIDADES METROPOLITANAS COSTARRICENSES	102
Karla María y Nazareno	102
<i>Karla María</i>	103
<i>Nazareno</i>	103
<i>Diferencias sociales entre las dos comunidades</i>	107
CERCANÍA Y TIEMPO DE TRANSPORTE	109
COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS	115
Primera hipótesis: lugar de vivienda de los pobres	116
Segunda hipótesis: necesidad del ahorro en transporte	116
Tercera hipótesis: diversidad y economía del transporte popular	118
Cuarta hipótesis: los pobres gastan menos dinero en transporte	119
CONCLUSIONES	123
BIBLIOGRAFÍA	127

PROYECTOS DE VIVIENDA URBANA 1980-2000 CIUDAD DE LEÓN, NICARAGUA	129
ENRIQUE LÓPEZ NARVÁEZ	

INTRODUCCIÓN	129
EL MUNICIPIO DE LEÓN	130
LA CIUDAD DE LEÓN	131
POLÍTICAS DE VIVIENDA	135
MARCO LEGAL EXISTENTE	137
La propiedad de la tierra	137
La planificación del uso del suelo	138
Producción de viviendas	140

ANÁLISIS DE PRODUCCIÓN DE VIVIENDAS .	141
Aspectos de propiedad de la tierra y uso del suelo	142
Aspectos técnicos del diseño de la vivienda	146
Del sistema de construcción	148
Aspectos financieros	149
Actores en la ejecución de estos proyectos	151
Organización para la ejecución	153
CONCLUSIONES	154
Aspectos legales	154
Aspectos técnicos	155
Aspectos financieros	157
Aspectos sobre la responsabilidad de la ejecución	157
Aspectos organizativos	158
BIBLIOGRAFÍA	161

PARTE II

CENTRO DE LA CIUDAD	163
---------------------	-----

TRANSFORMACIÓN URBANA E INSERCIÓN SOCIAL Y ESPACIAL

EN EL CENTRO DE PUEBLA, MÉXICO	165
JORGE GUERRERO LOZANO	

INTRODUCCIÓN	165
LA EVOLUCIÓN URBANA DE PUEBLA:	
UN CONTEXTO FAVORABLE PARA LA INSERCIÓN	
DE POBLACIONES DE ESCASOS RECURSOS	167
El desarrollo de la periferia	168
Evolución del centro de la ciudad	169
EL MEDIO DE VIDA	172
La vecindad: lugar favorable para la inserción urbana	172
CASOS DE INSERCIÓN EN EL CENTRO DE PUEBLA	175
La inserción en una vecindad como posibilidad de ascenso social	175
<i>Manuel y Antonio: de padre a hijo</i>	176
<i>Aurelio: vivir en la vecindad... la buena opción</i>	177
Una vecindad en decadencia	178
<i>Arsenio y Joaquín: esperando algo mejor</i>	179
CONCLUSIONES	180
BIBLIOGRAFÍA	183

EL IMPACTO DEL CENTRALISMO URBANO EN LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO EN LA HABANA, CUBA	185
ALAIN CARON	
INTRODUCCIÓN	185
HISTORIA POLÍTICO-ECONÓMICA DE CUBA	189
Descentralización del desarrollo en la Revolución	189
POLÍTICAS ECONÓMICAS.....	190
LAS POLÍTICAS DE VIVIENDA	191
1984: La nueva Ley de Vivienda	193
Resultado de las medidas económicas y de habitación	194
LA HABANA:	
FORMAS Y FUNCIONES URBANAS EN LA HISTORIA	195
EL APORTE DE LA TEORÍA ESTRUCTURAL DE RITCHOT	
EJES DE DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA	196
CARACTERÍSTICAS POLINUCLEÍCAS	
Y EJES DE DESARROLLO ACTUAL DE LA CAPITAL	196
MOVILIDAD RESIDENCIAL	
Y TRANSPORTE EN LA HABANA	196
PATRIMONIO, DESARROLLO SOSTENIBLE Y EMPLEO	197
El renacimiento de un sector en favor del patrimonio:	
El Plan de Desarrollo Integral	199
<i>El proyecto de rehabilitación del barrio San Isidro</i>	202
<i>La Plaza Vieja: un proyecto de zona mixta</i>	203
<i>El Litoral o Malecón: un proyecto a escala metropolitana</i>	204
El retorno de los artesanos y obreros tradicionales de la construcción ...	205
El desarrollo de pequeñas empresas	
al servicio del Estado y de particulares	205
Las iniciativas personales y el turismo:	
<i>Paladares</i> alojamiento en las viviendas y venta de artesanía	205
El surgimiento del turismo cultural	
y del «demoturismo»: los visitantes de la cooperación internacional...206	
CONCLUSIONES	207
El futuro del patrimonio de otros barrios	
fuera del Centro Histórico	207
BIBLIOGRAFÍA	211
 PARTE III	
LOS MIGRANTES	215
 LOS MIGRANTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE PUERTO PRÍNCIPE:	
«DOS O TRES COSAS QUE SABEMOS».....	217
NATHALIE LAMAUTE-BRISSON	

INTRODUCCIÓN	217
LOS MIGRANTES EN LA CIUDAD.....	218
Perfil de los migrantes	219
Migrantes: más allá del lugar de nacimiento, una población de geometría variable	219
<i>Edad de llegada a la ciudad</i> <i>y disminución del volumen de migrantes</i>	219
<i>Migrantes rurales y urbanos</i>	220
<i>Península Sur: reserva de migrantes</i>	221
<i>Motivos de la emigración</i>	221
<i>Migrantes: más viejos que los nativos</i>	223
Migrantes: menos instruidos que los nativos	223
Nativos y migrantes en el paisaje urbano	225
<i>Descripción de los estratos urbanos</i>	225
<i>Nativos/ migrantes: reparticiones espaciales</i> <i>poco contrastadas en la escala individual</i>	226
<i>Nativos y migrantes en los hogares:</i> <i>estratos urbanos diferenciados</i>	227
<i>Hábitat espontáneo y precario</i> <i>marcados por el origen rural de los migrantes</i>	229
LOS MIGRANTES EN EL «MERCADO LABORAL»	231
Actividad y desempleo de los nativos y los migrantes: comportamientos diferenciados.....	231
<i>Migrantes: más comprometidos en el «mercado laboral»</i>	232
<i>Nativos desempleados: más expuestos a las dificultades</i> <i>para entrar al mercado laboral</i>	232
Migrantes empleados	233
<i>Migrantes: más numerosos en el empleo informal</i>	233
<i>Estatus migratorio:</i> <i>no es en sí un determinante de la inserción laboral</i>	234
<i>Empleos menos remunerados para los migrantes</i>	237
Migrantes y empleos en el espacio urbano	238
<i>Activos informales y hogares informales en toda la ciudad</i>	238
<i>Trabajo a domicilio de los activos informales</i> <i>en todos los estratos</i>	240
TRANSFERENCIAS ENTRE FAMILIAS: EL ÁREA METROPOLITANA ENTRE MIGRACIONES INTERNAS Y EMIGRACIÓN	243
Relaciones entre el Área Metropolitana y la Provincia	244
<i>Transferencias con destinación a la provincia:</i> <i>una ayuda ocasional de los migrantes instalados en la capital</i>	244
<i>Ayuda de la provincia a los desempleados</i> <i>y a los nativos del Área Metropolitana</i>	246
Transferencias externas recibidas y migrantes	247

<i>Transferencias externas: un circuito distinto de las</i>	
<i>transferencias internas y con lógicas diversas</i>	247
Transferencias externas y emigraciones internas	248
CONCLUSIONES	249
BIBLIOGRAFÍA	251
LA INSERCIÓN URBANA DE LA POBLACIÓN INDÍGENA	
EN LA CIUDAD DE MÉXICO	253
DANIEL HIERNAUX-NICOLAS	
INTRODUCCIÓN	253
LA INVISIBILIDAD DE LA POBLACIÓN INDÍGENA.....	254
EL VALLE DE CHALCO	256
LAS CONDICIONES DE LA EMIGRACIÓN	257
EL PUEBLO EN LA MEMORIA	258
LA FAMILIA, LOS CONOCIDOS	
Y LA INSERCIÓN EN LA CIUDAD	261
LA CIUDAD DESCONOCIDA	263
LA GEOGRAFÍA INDÍGENA DE LA CIUDAD	264
CONCLUSIONES	267
BIBLIOGRAFÍA	271
CONCLUSIONES	273
JEAN GOULET, PÍA CARRASCO	
FICHAS BIOGRÁFICAS DE LOS AUTORES	279

PARTE I
BARRIOS PERIFÉRICOS
AL CENTRO DE LA CIUDAD

SOBRE LOS CERROS DE PUERTO PRÍNCIPE: VIVIR EN EL LABERINTO¹

JEAN GOULET

«Esos millones de desconocidos que construyen, organizan y planifican ilegalmente, son, de hecho, los más importantes constructores, organizadores y planificadores de las ciudades».

HARDOY Y SATTERTHWAITE, 1997

INTRODUCCIÓN

Puerto Príncipe, capital de Haití, desde hace unos 25 años conoce un crecimiento extremadamente rápido de su población. Este crecimiento se debe a una afluencia de los rurales hacia la ciudad, fenómeno migratorio masivo que se relaciona con la destrucción del mundo agrícola y con diversas motivaciones propias de los inmigrantes. La ausencia de instituciones estables y de un gobierno eficaz, la pobreza del país y de la capital y la insuficiencia de infraestructuras municipales se traducen en una débil capacidad de acogida de los inmigrantes. A medida que se prosigue e intensifica la migración, se suma también el fenómeno de crecimiento de-

1 Este texto es una reflexión originada a partir de las observaciones del autor en el curso de sus estadias en Puerto Príncipe, de entrevistas con los residentes y diversos actores de los barrios desfavorecidos (asociaciones locales, ayuda internacional, etc.), así como de resultados de investigaciones realizadas por los estudiantes del programa de maestría del Centro de Técnicas de Planificación y de Economía Aplicada (CTPEA) de Puerto Príncipe. Este trabajo analiza el fenómeno de los asentamientos irregulares de Puerto Príncipe y, en particular, el barrio desfavorecido de tipo corredor. Todas las fotos son propiedad del autor.

mográfico natural que está relacionado con la elevada tasa de fecundidad de la mujer haitiana. Hay, entonces, una presión demográfica interna y externa de importancia que la ciudad es incapaz de asimilar.

Los recién llegados, como los nativos, deben encontrar un lugar en donde habitar, atender sus necesidades primarias y cotidianas, encontrar fuentes de ingreso, crear redes sociales o adherirse a una red ya existente para cumplir con estos fines. Ellos deben ocupar un espacio, apropiarse de este y finalmente inventarlo o reinventarlo para adaptarlo a sus necesidades. De esta manera, llegan a ser, tanto en Puerto Príncipe, como en Dakar o Bombay, los planificadores, constructores y organizadores de la ciudad. Una ciudad informal, porque no corresponde a una forma urbana estable e impuesta por reglas y normas claras elaboradas por un gobierno reconocido; una ciudad informal porque la vida se desarrolla ahí en virtud de un sistema no codificado, pero perfectamente coherente y respetuoso de reglas no escritas pero compartidas.

Una de las imágenes que ofrece esta ciudad espontánea es aquella del asentamiento informal. Evidentemente, se trata de un espacio urbano saturado de deficiencias pero que, a pesar de todo, aparece a menudo funcional en sus atributos principales: abastecimiento de agua y comida, transporte, espacio público, vivienda, trabajo, intercambios, seguridad, cuna de una nueva identidad colectiva, etc. Pero no existe solamente un tipo de barriada; es decir, una sola realidad que englobaría todas las realidades propias de los asentamientos espontáneos. Existen muchos tipos de barriadas, algunas mejor organizadas, otras más pobres y que pueden constituirse con morfologías bastantes diversas al interior de un mismo territorio urbano. Nosotros, nos interesaremos en una de esas formas en particular: la del «barrio corredor» que emerge de las pendientes de los cerros. Allí, en donde la calle no existe más, cediendo su lugar a un laberinto compuesto de múltiples callejuelas y pasajes estrechos que sirven de lugar de paso.

EL CASO HAITIANO

Del conjunto de países de América Latina y del Caribe, Haití es un caso aparte. Se presenta como el país más pobre entre los pobres. Alterna entre crisis políticas, sociales y económicas, lo que lo hace parecer dar dos pasos atrás por cada paso que da hacia delante. Esta incapacidad crónica para ofrecer un mínimo de estabilidad ha pasado a ser su marca de comercio, donde los observadores y la asistencia internacional alternan sus intervenciones entre la desesperanza, el desaliento o el desinterés.

El perfil de la economía haitiana

En el curso de los años noventas, la economía haitiana ha conocido un descenso dramático, consecuencia, entre otras cosas, del embargo de 1992

que había sido seguido de un decenio anterior bastante grave. La variación total del producto interno bruto (PIB) en precios constantes, fue negativa entre 1981-1990 (-2%) al igual que entre 1991-1995 (-8%). Las recientes decisiones tomadas en 1999, relativas al congelamiento de la ayuda extranjera frente a la incertidumbre de la situación política, no auguran días mejores. Los últimos análisis en 1998 anunciaban que el PIB por habitante era 25% inferior al conocido para el año 1990 (CEPAL, 1999).

La balanza comercial permanece fuertemente deficitaria. En 1998, Haití había exportado US\$462 millones en bienes y servicios, pero importaba cerca de US\$1 millar. La tasa de cambio frente al dólar estadounidense pasó de 7,4 gourdes² en 1990 a 16,77 gourdes en 1998, para alcanzar finalmente 26,19 gourdes en 2002, lo cual contribuye evidentemente a alimentar la inflación cuando los bienes importados son cada día más caros y la demanda de estos va en aumento, particularmente por parte de las familias más favorecidas. En la actualidad la importación satisface alrededor de un 37% de la demanda global de bienes y servicios.

En este marco de empobrecimiento económico y de vulnerabilidad creciente, ciertos fenómenos sectoriales merecen una atención particular. El sector agrícola sigue en descenso, especialmente la penuria del forraje y alimento para los animales frena la reconstitución de los rebaños y obliga a un número creciente de granjeros a vender sus tierras y a buscar otras fuentes de subsistencia (CEPAL, 1999 : 224). Agreguemos que el precio del café ha seguido cayendo y que la producción azucarera está sometida a una competencia feroz en el mercado negro por parte de los proveedores de República Dominicana³. Esta situación contribuye a aumentar el fenómeno del éxodo hacia la ciudad.

A otro nivel, la subcapitalización de las empresas haitianas continúa siendo un obstáculo mayor respecto a su competitividad en el mercado doméstico. Muestran dificultades en penetrar el mercado doméstico y en competir eficazmente con los bienes de importación que van en crecimiento. Solo el sector de la industria de ensamblaje o maquiladora ha conocido un cierto dinamismo gracias a las condiciones preferenciales de las cuales se beneficia. Pero la creciente incertidumbre política de los últimos años ha ocasionado finalmente la fuga de los inversionistas y la caída de esta actividad. En fin, el PIB por habitante, en disminución desde hace ya 20 años, es uno de los más bajos del planeta con US\$250; esto, según la estimación del Banco Interamericano de Desarrollo en 1997. La diferencia entre ricos y pobres continúa siendo enorme: menos del 1% de la población acapara el 44% de los ingresos totales.

2 N. de T. Moneda de Haití.

3 Este mercado está constituido esencialmente por mano de obra de centenares de miles de haitianos.

La situación social

En el plano de los indicadores sociales, la situación haitiana no es muy alentadora. El país presenta una de las tasas más altas de natalidad de América Latina con 31,8 por 1.000 habitantes, lo que lo sitúa en el quinto lugar entre 29 países para el período 1995-2000. Haití ostenta también el primer lugar en términos de índice de mortalidad con 10,8 por 1.000 habitantes, lo que es cerca del doble del promedio latinoamericano.

Haití presenta la peor situación en las Américas para una vasta gama de indicadores socioeconómicos. Conviene destacar aquí que existen variaciones importantes según las fuentes utilizadas, pero todas convergen hacia una misma constatación en cuanto a la gravedad de la situación. Observamos que esas variaciones (cuando no se trata de ausencia de datos), son particularmente importantes en el caso de Haití. Esta situación ilustra el estado de desorganización y las grandes dificultades para acumular y procesar datos brutos. Por lo tanto, a menudo debemos conformarnos con expresarlos en forma de estimaciones, aproximaciones o tendencias. Las cifras estimativas más recientes evalúan la población total de Haití en 8.000.000 de habitantes.

La esperanza de vida al nacer es de 52 años, la más baja de América Latina. La tasa de mortalidad infantil es de 97 por 1.000 nacimientos, lo que sube a 130 por 1.000 antes de la edad de 5 años. Esta última es también la más elevada de las Américas, así como una de las más elevadas del planeta. Todos los demás datos van en el mismo sentido: el aporte calórico cotidiano es el más débil del Caribe, hay menos de 1 médico por 10.000 habitantes, menos de 1 cama de hospital por 1.000 habitantes y la tasa de analfabetismo es de 70%.

En 1999, el Índice de Desarrollo Humano (IDH), indicador de las Naciones Unidas que hace intervenir ciertos factores socioeconómicos, había establecido un promedio de 0,760 para los países de América Latina y El Caribe, en tanto que era de 0,647 para el conjunto de los países en desarrollo. En Haití, este se evaluó en 0,467. Claramente, Haití es uno de los países más pobres de las Américas y del planeta. Esta situación es más grave todavía a causa de la fuerte densidad que se manifiesta en la metrópolis haitiana: Puerto Príncipe.

El fenómeno urbano en Haití

La estructura urbana haitiana está constituida de 133 ciudades o municipios (2.000 habitantes y más), configuración largamente dominada por la aglomeración de Puerto Príncipe. De hecho, el crecimiento ha sido de tal envergadura que rápidamente ha integrado en un mismo contingente urbano, tanto la ciudad de Puerto Príncipe, como las localidades adyacen-

tes de *Carrefour*, *Delmás*, *Pétion-Ville*, *Croix, des Bouquets* y otros municipios que fundaron el gran Puerto Príncipe.

Tomando en cuenta los límites que se fijan para el área metropolitana (en ese caso algunos integran la zona semi-rural de *Kenscoff*) y según los métodos utilizados para estimar el crecimiento de la población, actualmente Puerto Príncipe contaría con alrededor de 2.500.000 habitantes. La segunda ciudad en importancia, *Cap-haïtien*, sobrepasa ligeramente los 110.000 habitantes; luego tenemos *Gonaïve* con 82.000 habitantes, *Les Cayes* con 51.000, *Port-de-Paix* con 29.000, *Jéremie*, *Jacmel*, *Hinche*, etc. (IHSI, 1999). Esas cifras demuestran la supremacía de Puerto Príncipe en la organización urbana haitiana.

A principios de los años setentas, el gran Puerto Príncipe contaba con 461.000 habitantes. Su población, por lo tanto, se ha multiplicado por 5 hasta la fecha, lo que se traduce en un promedio de crecimiento anual entre 5% y 6%, uno de los más elevados de las ciudades de América Latina. De hecho, la población total de la capital haitiana se duplica más o menos cada 12 ó 13 años.

Un elemento importante concierne el nivel de urbanización, que se ubica entre 32% y 38% según las fuentes, o sea, la más baja de las Américas. Esta situación permite suponer que el crecimiento urbano está lejos de haber alcanzado su plena expansión. En efecto, las proyecciones fijan el nivel de urbanización en 45% para el año 2010 (CEPAL, 2000). Si este crecimiento sigue la tendencia similar de los demás países —y todo indica que ese será el caso—, la metrópolis continuará creciendo y alcanzará una proporción desmesurada en el conjunto del territorio haitiano: esta contaba con el 11,5% de la población total del país en 1970, 14,3% en 1980, 16,1% en 1990 y 30% en el año 2000. Por lo tanto, en Haití existe a la vez una aceleración, tanto del crecimiento, como de la concentración urbana.

UNA METRÓPOLIS DESMEDIDA: PUERTO PRÍNCIPE

Con 2.500.000 habitantes, Puerto Príncipe es la aglomeración urbana más importante del Caribe. Es, además, la capital política y económica de Haití. El crecimiento fenomenal de su población proviene, en proporción semejante, al crecimiento natural y de la emigración rural. El cuadro «A» expone sucintamente este aspecto particular del crecimiento de las ciudades de los países en desarrollo.

Cuadro A

El éxodo rural

Allá, en donde el esquema de urbanización presenta una cierta similitud entre países desarrollados y países en desarrollo (PED) está el origen de los nuevos centros urbanos. En uno u otro caso, es principalmente el campo que ha alimentado el crecimiento de la ciudad. Este aporte rural sería responsable, en los PED, de 50% a 75% (según las regiones) de todo el crecimiento demográfico urbano, la otra proporción sería el resultado del crecimiento natural de las poblaciones urbanas (Gugler, 1999 : 43). En los PED, los movimientos migratorios entre el campo y la ciudad resultan sin lugar a dudas de los mismos factores de repulsión y atracción que en los países desarrollados, pero en una perspectiva diferente. No hay fuentes suficientes de empleo que esperen a los recién llegados. Además, a la desestructuración del mundo agrícola se agregan a menudo fenómenos de violencia generalizada, condiciones climáticas extremas o desastres naturales (sequía, inundaciones, sismos, etc.), pobreza absoluta y el callejón sin salida económico.

Castells (1977) señalaba que ese desencadenamiento de los rurales hacia la ciudad se inscribiría como «*una tentativa de encontrar una salida a un medio más diversificado*». La ciudad sería así percibida como un lugar de oportunidades en donde las perspectivas de supervivencia son mejores. La emigración se tallaría, por lo tanto, en el marco de una estrategia de reducción de riesgos de las familias pobres (Smit, 1998). La percepción es que la ciudad, por su densidad y su diversidad, ofrece una cierta seguridad, además de facilitar el acceso a los alimentos básicos gracias a la presencia de una actividad comercial intensa, la posibilidad de efectuar tareas remuneradas poco especializadas en términos de escolaridad y de habilidades (artesanía, comercio de detalle), la disponibilidad de recursos de salud y educación, y el acceso a la modernidad tan esperada.

Esta percepción, a fin de cuentas, puede también revelarse como una ilusión. Los pobres en contexto urbano pueden ser considerados como más vulnerables que los pobres en contexto rural, a causa de una economía urbana largamente dominada por los intercambios monetarios y la ausencia de otras fuentes alternativas de abastecimiento, como la que representa por lo menos un pequeño pedazo de tierra cultivada (Baker, 1997). Esta vulnerabilidad sería, sin embargo, menoscabada por ciertas prácticas tales como el mantenimiento de estrechos lazos entre los hogares urbanos y los parientes o amigos que permanecieron en el campo (Smit, 1998). O bien, por la presencia creciente desde los años setentas de una agricultura urbana que toma la forma de pequeñas chacras y huertos o la crianza de pequeños animales de granjas.

Las infraestructuras urbanas se desarrollaron y se construyeron en función de una población de alrededor de 400.000 habitantes. Estas infraestructuras no han seguido el crecimiento de la ciudad, en tanto que el empobrecimiento del país desde hace ya 20 a 30 años ha limitado considerablemente el mantenimiento de las infraestructuras del territorio. De esta manera, solamente un 25% de los hogares estaría conectado a la red de distribución de agua potable (potabilidad relativa). Las canalizaciones subterráneas están en proceso de sedimentación (de ahí la disminución de la velocidad del desagüe y el desbordamiento de las grandes lluvias). Las calles están en muy mal estado y son peligrosas para la circulación (las barras de los pozos subterráneos y las tapas de las canalizaciones han desaparecido). No se recoge sino alrededor del 30% de la basura doméstica, la cual es conducida hacia plantas transformadoras de residuos que con el tiempo se desbordan o son quemadas al aire libre. El resto es almacenado en las calles, los barrancos y los escasos terrenos baldíos. La tala masiva de los cerros ha intensificado la erosión del suelo y estos no son capaces de absorber el agua lluvia. El nivel de la capa freática disminuye, los pozos se resecan y son sensibles a la contaminación de superficie. Puerto Príncipe vive entonces una crisis medioambiental confirmada por un estado general de grave insalubridad.

Desde los años setentas, la respuesta a la demanda de viviendas ha transformado profundamente el tejido urbano y la organización espacial de Puerto Príncipe (Godard, 1985). Ha habido densificación de los sectores antiguos y centrales, en donde los espacios intersticiales entre las casas construidas, los patios traseros, laterales, asimismo los patios delanteros, han sido invadidos por nuevas construcciones. De igual manera, encontramos zonas de hábitat precario en donde se ha ocupado cada terreno vacío, cada espacio no protegido. Por parte del Estado, ha existido una planificación más o menos estructurada de nuevas zonas de habitación (*Cité Simone* y *Cité Jean-Claude* que más tarde tomaría el nombre de *Cité Soleil*), las cuales se han densificado y deteriorado rápidamente.

Otro desenlace de la presión de vivienda urbana en Puerto Príncipe es que ha habido progresión y aumento de los hábitat hacia los cerros. En la gran mayoría de los casos, estos nuevos asentamientos no están servidos por las infraestructuras. Más allá de los espacios centrales densificados y degradados, encontramos alrededor de 300 «cités» o barrios espontáneos en el área metropolitana de Puerto Príncipe. En ciertos casos, la densidad de la población sobrepasa allí los 2.500 hab/ha. Este tipo de hábitat precario representa el 65% del número total de viviendas en estado de aglomeración. El cuadro «B» muestra este fenómeno propio de las ciudades en vías de desarrollo.

Cuadro B

El origen del hábitat informal: precariedad, pobreza e ingenio

El desarrollo acelerado del hábitat informal es la respuesta a la diferencia entre un crecimiento demográfico sostenido y un déficit de viviendas convencionales. Se construye en el Tercer Mundo (ciudades y campo indistintamente) entre 2 y 4 viviendas por año para 1.000 habitantes. Al mismo tiempo, es necesario acoger en las ciudades entre 25 y 60 personas por 1.000 habitantes que se agregan cada año a aquellas que ya están en situación de dificultad habitacional (Gugler, 1997). Si los países del Tercer Mundo conocieran un crecimiento cero, se necesitarían decenios para poder satisfacer a ese ritmo las necesidades habitacionales de la población.

La construcción de viviendas reagrupadas para formar barrios relativamente homogéneos, empalmados ilegalmente a las redes de servicios públicos (cuando los hay) y ocupando un terreno a menudo sin ningún fundamento jurídico (ocupación ilegal, aunque a veces apelando al derecho consuetudinario), aparece entonces como una solución que se imponen las familias en búsqueda de una vivienda que se transforme en su hogar. Este tipo de edificación, construida en primer lugar de materiales simples y accesibles, es también el que se acomoda a los impedimentos presupuestarios de los hogares más pobres. El hábitat informal o precario atañe a escala planetaria más o menos a un 60% de la población de las ciudades del Tercer Mundo: puede ser 1 billón de habitantes en total. En ciertas ciudades encontramos proporciones de hasta 80%.

Se estima que el 75% de la población de Puerto Príncipe vive bajo la pobreza absoluta (Naciones Unidas, 1995). En efecto, Puerto Príncipe reagrupa el conjunto de problemas señalados en los países del Tercer Mundo, a un nivel mucho más intenso y concentrado: pobreza excesiva, informalidad desmesurada, degradación medioambiental colosal e inmoderado *statu quo*. Todos los indicadores sociales definidos para Haití se encuentran agravados para el caso de Puerto Príncipe. Por ejemplo, sobre 1.000 nacimientos en *Cité Soleil*, 300 niños no llegarán a la edad de 5 años. Se nota igualmente una separación muy clara entre pobres y ricos, y entre negros y mulatos.

Sin embargo, a través y a pesar de esta situación difícil, hay una ciudad que vive, se construye día a día y en la cual la población sobrepasa diariamente los retos inmensos que le impone la vida cotidiana.

LA EMERGENCIA DE UNA NUEVA CIUDAD

Si no se puede ni disimular ni subestimar la gravedad de los problemas socioeconómicos y medioambientales de Puerto Príncipe, sí se puede dar una mirada más allá de la miseria y de la desorganización aparente para intentar ver la urbanidad que se expresa en el territorio.

En principio, es necesario constatar que la población va en crecimiento rápido. Y que ni la mortalidad, ni las enfermedades, ni tampoco las penurias de todo tipo parecen poder frenar este aumento creciente. Es un promedio de más de 10.000 habitantes que se agregan cada mes a la ciudad. De ese número, 5.000 haitianos provienen del campo (probablemente los adultos), los cuales deben alimentarse, encontrar vivienda y fuentes de ingresos.

El libre curso de la iniciativa personal

Cuando el Estado no interviene o lo hace muy poco y cuando la población urbana en su mayoría pobre es dejada a su propia suerte, esta ocupa, acondiciona y organiza el espacio en función de reglas que no están escritas. Algunas de estas están basadas en tradiciones, usos y costumbres, otras en el sentido de ingenio y algunas en la búsqueda del rendimiento rápido y óptimo haciendo a un lado los obstáculos de una legislación o reglamentación. Si bien en el caso de Puerto Príncipe la regulación existe, esta está poco adaptada, haciéndola prácticamente inaplicable.

De esta manera, surge otro tipo de urbanismo, otra manera de apropiarse del espacio urbano adaptando las edificaciones a los fines particulares del territorio y sobre todo a las condiciones sociales y económicas de aquellos que lo ocupan. Se trata de los asentamientos informales, del hábitat llamado espontáneo.

El desarrollo de los asentamientos precarios, esas «cités» que reagrupan decenas, centenas o miles de casas concentradas en un mismo espacio relativamente homogéneo, no puede ser asimilado a un campamento temporal en la franja urbana o a una especie de zona transitoria en los procesos de inserción urbana. Allí, se instalan de manera permanente los nuevos habitantes construyendo su morada con materiales duros y costosos, lo que demuestra una voluntad de enraizarse a pesar del riesgo ligado a la ausencia de una constitución jurídico-territorial clara (Blanc y Dansereau, 1995). En el caso de Puerto Príncipe, la ocupación del suelo o de la vivienda es mayoritariamente una actividad de arriendo; sometida, por lo tanto, a una orientación dada por un propietario o un experto del lugar. Es así como el asentamiento informal aparece como un espacio social geográficamente estructurado (no siempre de la mejor manera, convenimos), más que como un lugar de «camping» improvisado. Encontramos una trama de calles, corredores, equipos colectivos, lugares públicos y, zonas de encuentro y sociali-

zación. Se observa, también, la ausencia de segregación en los usos, lo que hace que las viviendas, comercios, talleres, instituciones y otros tipos de actividades se alternen: el asentamiento informal no es un amplio dormitorio, un establecimiento obrero pobre periférico del siglo XIX. Se encuentran allí todos los elementos propios de la urbanidad, con excepción, tal vez, de ciertas infraestructuras y equipamientos colectivos más complejos.

El barrio toma forma y se forja rápidamente una identidad. Tiene sus fronteras, su historia, su propia dinámica. En Puerto Príncipe, casi 300 barriadas forman el mismo número de barrios o «cités», algunos reagrupando decenas de miles de habitantes. Una tipología del asentamiento informal de Puerto Príncipe, se presenta en el cuadro «C».

Cuadro C

Tipología del asentamiento informal de Puerto Príncipe

Se pueden definir tres tipos de asentamiento precario en la región urbana de Puerto Príncipe. En principio, las zonas centrales, donde los espacios intersticiales entre las casas construidas han sido ocupados. Se trata de la «informalización» del espacio ya urbanizado a través de un proceso de densificación de las manzanas: *St-Martin*, *Cité Marc*, etc. El otro tipo de asentamiento precario se caracteriza por un proceso de expansión en las tierras de las planicies de la periferia del centro o a orillas del mar, en los terraplenes o antiguos depósitos de basura: *Cité Soleil*, *Cité L'Éternel*, *La Saline*, etc. En fin, el último tipo está constituido por los asentamientos precarios de los cerros, esas montañas y colinas del territorio metropolitano. Se trata de urbanizaciones densas en las pendientes: *Baillegeau*, *Jalousie*, *Carrefour Feuilles*, etc., o de ciertos cerros completos: *Fort Nacional*, etc. Todos comparten características comunes: falta de servicios urbanos básicos, densidad elevada, ausencia de planificación del desarrollo y apropiación ilícita del territorio. Lo que varía, principalmente, es la distancia en relación con el centro, la calidad del medio ambiente de acogida y la topografía del sitio.

Las viviendas de estos asentamientos informales son a menudo ocupadas por los arrendatarios. Son los pobres quienes los habitan, pero no son solo ellos quienes las construyen. La proporción propietarios/arrendatarios varía mucho de un barrio a otro, pero la mayoría de los observadores, con base en resultados de breves encuestas, indican que el estatuto de arrendatario es dominante. No obstante, una parte importante está constituida por personas que disponen de un contrato para la vivienda ocupada (arrendamiento renovable de larga duración).

En el área metropolitana, el estatuto de arrendatario (incluyendo contrato) representa el 53% de las viviendas. Si la diferencia se representa sobre todo en las viviendas ocupadas por los propietarios (39%), es interesante resaltar que 8% de las viviendas están ocupadas a título gratuito. El costo del arriendo varía evidentemente según la calidad de la vivienda. A título de información en el año 2001, una casa de cemento de una o dos habitaciones sin servicios en un barrio precario de calidad aceptable costaba cerca de \$3.000 dólares haitianos (15.000 gourdes) por año, o sea, unos US\$575 en moneda actual. En los barrios más pobres, puede encontrarse una vivienda por \$1.000 dólares haitianos (5.000 gourdes), equivalentes a US\$190 .

EL LABERINTO DE LOS «CERROS»

Como en muchos casos del desarrollo de asentamientos informales, el urbanismo no fue inspirado por el automóvil. Los constructores o ocupantes potenciales de estos barrios no lo poseen. Los vehículos motorizados no sirven más que como medio de transporte para el desplazamiento de grandes distancias, siendo esencialmente concebidos como medio de transporte colectivo: «tap tap», taxis, autobuses, camiones. Además, el Estado no construye nuevas rutas o lo hace muy poco, y el sector privado no está estructurado para suplirlas, salvo para el desarrollo limitado de ciertas urbanizaciones más adineradas. No hay continuidad en las infraestructuras para «abrir» un nuevo asentamiento al desarrollo. Los barrios se desarrollan, entonces, en la periferia de las redes existentes o por densificación de las comunidades más viejas ya abastecidas. En la mayoría de los casos, la presión es tal y la demanda tan fuerte, que una ruta de seis u ocho metros de largo podría ser considerada como un despilfarro de espacio.

La conjunción de factores, como la ausencia de intervención de los poderes públicos, la presión demográfica y la demanda enorme de viviendas, la falta de espacio, la ausencia de la cultura del automóvil, la presencia, por el contrario, de una cultura peatonal que acepta caminar algunas veces kilómetros para abastecerse de agua, la ignorancia o la indiferencia frente a los principios elementales de higiene pública, la ausencia de catastro territorial, la geomorfología que obstaculiza el desplazamiento en los asentamientos de los cerros, la búsqueda del máximo rendimiento sobre la inversión y una filosofía dominante de «*sálvese quien pueda*», converge para hacer que el hábitat se presente como un vasto inmueble horizontal de uno o dos pisos (u oblicuo, según la importancia de la pendiente), en donde cada unidad de vivienda se parece a un departamento que da hacia un callejón o corredor; este último, con una entrada y una salida, con cruce con otros callejones y que desemboca inevitablemente en la calle.



Foto 1: Vista de una parte del barrio *Carrefour-Feuilles* en las pendientes del Cerro del Hospital.

Este tipo de ordenamiento del territorio, fuertemente densificado, oculta también otra función: la seguridad. El barrio corredor, sobre todo el que se adhiere a las fuertes pendientes, es un verdadero laberinto, cuyo recorrido está reservado a los expertos. Ahí, uno puede perderse fácilmente. El intruso es rápidamente reconocido. Las posibilidades de fuga expedita son inexistentes, salvo para aquellos que conocen el lugar. Es imposible deambular en grupo, el largo del corredor y su estructura particular obliga a caminar en fila india. De noche, solo las lámparas de las casas iluminan débilmente el barrio corredor. Encontrar su camino sin alumbrado público, en los recorridos a menudo llenos de obstáculos (piedras, huecos, escalones, etc.), es un desafío reservado a los que están acostumbrados. En ciertos casos, la entrada y la salida del corredor están cerradas en la noche, cercadas por barreras metálicas encadenadas. Solo los residentes disponen de una llave.

Un ordenamiento urbano sorprendente

Existen elementos que sorprenden al observador. Lo primero, es que el corredor existe. Es necesario mencionar que la línea recta no es la regla: el corredor es sinuoso, sube, desciende, cruza de nuevo, remonta. Se trata de un recorrido que es continuo. Hay, por supuesto, callejones sin salida, pero son distancias cortas, pequeñas callejuelas secundarias que se adhieren al callejón principal. La existencia misma del corredor implica un proceso de ordenamiento urbano basado en una negociación de entendimiento mutuo entre constructores y vecinos.

Arnold, constructor-propietario de su vivienda en el barrio *Carrefour-Feuilles*, lo expresa así: «Yo construyo aquí y tú construyes allá y dejamos un pasaje entre los dos», y eso continúa así casa por casa. El corredor toma forma metro a metro. Su ancho varía entre 1 y 2 m, a veces 3, pero ocasionalmente corresponde a espacios muy reducidos del tamaño de un pequeño muro de 30 cm, en cuyo trazado se observa el techo pavimentado de una casa.

Del barrio de «latas» al barrio de hormigón

Un segundo elemento que provoca el interés es que el corredor, en muchos de los casos, es de cemento y se le proporciona mantenimiento. Se encuentran caminos y escaleras pavimentadas, canales que permiten el desagüe, así como superficies planas de hormigón.

Se trata obligatoriamente de un gesto colectivo, una decisión compartida de estabilizar un espacio reconocido como público. En el asentamiento precario de *Fort National*, más de 3.000 m lineales de corredor habrían sido pavimentados en el curso de los últimos años por iniciativa de la asociación comunitaria local. En el barrio de *Jalousie*, al pie de la colina Calvario en la comunidad de *Pétionville*, un proyecto financiado por la UNESCO y dirigido por asociaciones locales en colaboración con una ONG, ha permitido desde 1997 la pavimentación de un tramo de la ruta peatonal de 100 m, incluyendo un importante muro de contención, escaleras, además de la construcción de un puente-pasarela encima de un barranco. En el barrio informal de *Carrefour-Feuilles*, el trazado de los diferentes corredores está frecuentemente pavimentado. Esto se ha realizado gracias al entendimiento entre vecinos, o simplemente continuando con el alocado proceso de construcción de mutuo acuerdo.

La estabilidad de las construcciones se encuentra también a nivel de las viviendas. No se trata aquí, como lo podemos imaginar a veces, de simples refugios de madera, cartón o zinc. En efecto, los tugurios contruidos con ensamblaje de diversos materiales de recuperación representarían menos del 3% de las viviendas en la aglomeración de Puerto Príncipe. En un asentamiento informal como *Carrefour-Feuilles*, a semejanza de la mayoría de «cités», los muros (habitualmente medianeros de uno o varios lados), los pisos y las divisiones interiores (cuando las hay) son todos de cemento. El conjunto de los techos y su estructura están compuestos por láminas de zinc, y a veces algunas de cemento. La construcción puede prolongarse por varios años según la disponibilidad de los recursos financieros de los constructores, tomando en ocasiones hasta 20 años. Los materiales ofrecen un carácter ignífugo a las viviendas y los riesgos de propagación de incendio a pesar de la proximidad son limitados. Se trata de una ventaja no despreciable frente al hecho de que existen numerosas

causas de siniestros como la presencia de cocinas de carbón de leña o conexiones eléctricas impredecibles y peligrosas.

A escala metropolitana, según los resultados de la última encuesta sobre el presupuesto y consumo familiar (EBCM, 1999-2000), arrojó que 89% de las viviendas disponían de muros en bloques de cemento y 4,6% de cemento solamente. Los pisos de cemento también se encuentran en un 85,5% de las viviendas. Es sobre todo a nivel del material utilizado para la techumbre que se constata una elección más variada, 59% de los casos son en láminas de metal y 41% en cemento.

El comercio

El aprovisionamiento de los hogares en el barrio corredor no es algo que se realice de manera evidente. Encontramos, aquí y allá, algunos comercios de detalle que disponen de mercancía más bien limitada, pero, en general, el abastecimiento se efectúa principalmente al exterior del corredor, en la desembocadura. Es en la gran calle donde se encuentran los comercios más variados y de envergadura. Igualmente se encuentran las tiendas de los artesanos y las pequeñas empresas de servicios personales. El mercado público del barrio no está nunca lejos y en tal caso encontramos vendedores ambulantes que ofrecen muebles y bienes de todo tipo, lo que incluye la venta de alimentos como carnes, frutas y verduras. El «Pequeño Mercado» del *Carrefour Feuilles* (mercado informal que se instaló alrededor de una plaza pública) se sitúa justamente a la salida de una serie de corredores. Pasa lo mismo con el mercado de la calle de *Fort National*.

Un espacio de socialización e identidad

Aun cuando el corredor es en principio un lugar de pasaje, puede también ser un lugar de socialización. Como los jugadores de cartas que se instalan en una mesa estrecha y dos sillas en el corredor. Otro tanto hacen los niños que aprovechan el largo de este espacio para transformarlo temporalmente en un miniterreno de fútbol. O son las mujeres que, reunidas, hacen su lavado. El corredor es igualmente un espacio común en donde se crían gallinas, diversas aves de corral, pequeñas cabras y animales aptos para espacios restringidos. Esta agricultura urbana está en plena expansión e ilustra probablemente el origen rural de los nuevos urbanos⁴.

Si bien no es una característica particular solo del barrio corredor, es conveniente señalar la fuerte presencia de las asociaciones locales y comunitarias que toman a su cargo proyectos de acondicionamiento, seguridad, salud, educación o de gestión de los servicios colectivos. La organización

4 Señalemos también que ciertos animales domésticos ejercen una función de selección y reciclaje natural de basura doméstica, en particular los puercos y cabras cuando frecuentan los basurales, los barrancos y las alcantarillas a cielo abierto

de los jóvenes de *Baillergeau* (OJEB) interviene en el municipio del mismo nombre. El barrio de *Jalousie* cuenta al menos con 5 asociaciones que representan a otras tantas unidades territoriales. *Fort National* tiene también su asociación, el Comité de gestión de *Fort National* (COGEFNAL) que es, en realidad, una agrupación de 7 asociaciones locales. Es a través de esos grupos que han surgido diversas iniciativas para mejorar el hábitat urbano. Un informe de la UNESCO relacionado con la evaluación de un proyecto en el barrio de *Jalousie* (Merklen, 2001) mostraba la vitalidad de esas organizaciones populares que comenzaron a trabajar mucho antes de la llegada de la ayuda internacional o la intervención de las ONG.

Las infraestructuras públicas limitadas

Salvo excepción, no hay ni agua corriente, ni canalización de alcantarillado en las viviendas del barrio corredor. Son los barrancos más próximos y a veces el corredor mismo que sirven de escurrideros para las aguas servidas. El agua potable es transportada manualmente todos los días en recipientes con la ayuda de los niños. Se recoge previo pago en la fuente pública, o es comprada a una residencia conectada a la red pública; o bien, a través de revendedores o distribuidores privados. La basura es arrojada en los barrancos o quemada. Durante la época de lluvias, esta es arrastrada hasta la bahía de Puerto Príncipe. En el caso de *Jalousie*, es el sector más acomodado de *Pétionville* situado más abajo el que recibe los desechos.

El cuadro «D» muestra el problema de localización y gestión de los equipamientos colectivos e infraestructuras urbanas.

Cuadro D

La urbanidad a través de los equipamientos colectivos

Los equipamientos y servicios públicos colectivos representan una de las grandes diferencias entre la ciudad y el campo (lo que es un poco menos evidente en los países desarrollados). Es en la ciudad donde se encuentran las escuelas, los hospitales, la electricidad, la seguridad. Las infraestructuras subterráneas y las redes públicas se perciben como necesarias en la medida en que ellas permiten ganar tiempo o reducir sus costos, pero su necesidad en relación con la higiene pública es dependiente de la percepción de los usuarios. El conocimiento de los riesgos bacteriológicos y epidemiológicos de una alcantarilla al aire libre o de agua contaminada, se enfrenta con una tasa de analfabetismo su

perior al 70% y a un conocimiento de la naturaleza que reposa en un medio ambiente rural a menudo más sano, a causa de una densidad más baja (el medio natural pudiendo absorber los desechos). Además, tales infraestructuras presentan problemas técnicos importantes donde la solución no está al alcance de todos, a pesar de la buena voluntad.

Es entonces el Estado, quien normalmente debe tomar a cargo la instalación de las infraestructuras mayores. No será sorprendente constatar la escasez de esos equipamientos e infraestructuras en los barrios y asentamientos pobres de Puerto Príncipe, en la medida —como lo dicen ciertos autores— en que solo un loteo oficial puede permitir la instalación de infraestructuras oficiales (un problema generalizado en el Tercer Mundo) y que la instalación de infraestructuras colectivas debe a menudo vencer los reflejos individualistas (Blary, N'Guessan y André, 2000).

El abastecimiento de agua es el problema más presente. En ciertas «ciudades» no provistas de acueducto, con la ayuda exterior han sido colocados los *Komité dlo* (comités del agua). Es así como se han instalado tomas de aguas comunitarias unidas a la red pública en puntos estratégicos. Su distribución es dirigida por el comité que compra el agua a la institución central, la Central Autónoma Metropolitana de Agua Potable (CAMEP) que la revende a los residentes (en baldes) a un precio más razonable que el precio en vigor en el mercado paralelo de venta por bidones o en camión-cisterna (Verdeil, 1999). Señalemos que cerca del 60% de los hogares del área metropolitana se abastece de agua por medio de la compra de baldes de agua (EBCM, 1999-2000), o a través del sistema de la CAMEP, o por viviendas ya enlazadas a la red o dotadas de cisternas privadas. El mercado paralelo constituye, en efecto, un mecanismo imperativo en una ciudad donde el sistema oficial de aprovisionamiento —teniendo en cuenta su capacidad de producción y las pérdidas de la red— sería de todas maneras incapaz de satisfacer la demanda. Si bien nadie muere de sed en Puerto Príncipe, aunque el agua es conducida regularmente por toda clase de medios la cantidad es limitada e insuficiente para satisfacer las necesidades básicas.

En el barrio corredor, la morfología y las construcciones impiden el acceso de los vehículos como camionetas o camiones-cisternas. Asimismo, el almacenamiento de agua en grandes depósitos, se ve limitado por la densidad elevada y la reducida dimensión de las habitaciones, de 1 a 2 piezas en general.



Foto 2: transporte de agua en un callejón del barrio *Carrefour-Feuilles*.

En consecuencia, el agua debe ser transportada diariamente desde la fuente de aprovisionamiento a la vivienda por lo que la distancia por recorrer, la disponibilidad, así como el precio, son tomados en cuenta en la elección del modo de abastecimiento. En el barrio *Baillergeau*, por ejemplo, el abastecimiento de un 76% de los hogares se reparte de manera proporcional entre la compra de baldes de 5 galones (20 litros) a proveedores privados y a la toma de agua pública (Encuesta OJEB, 1996). En el barrio *Carrefour Feuilles*, no existe más que un solo punto de toma de agua que distribuye 7m^3 por día, en tanto que las necesidades estimadas serían de 300m^3 . En *Jalousie*, por ejemplo, la CAMEP se ha revelado incapaz ante la importancia de los costos de prolongar la red de agua para abastecer a los 45.000 habitantes desde una toma pública. De esa manera, los sistemas paralelos de aprovisionamiento son los que prevalecen.

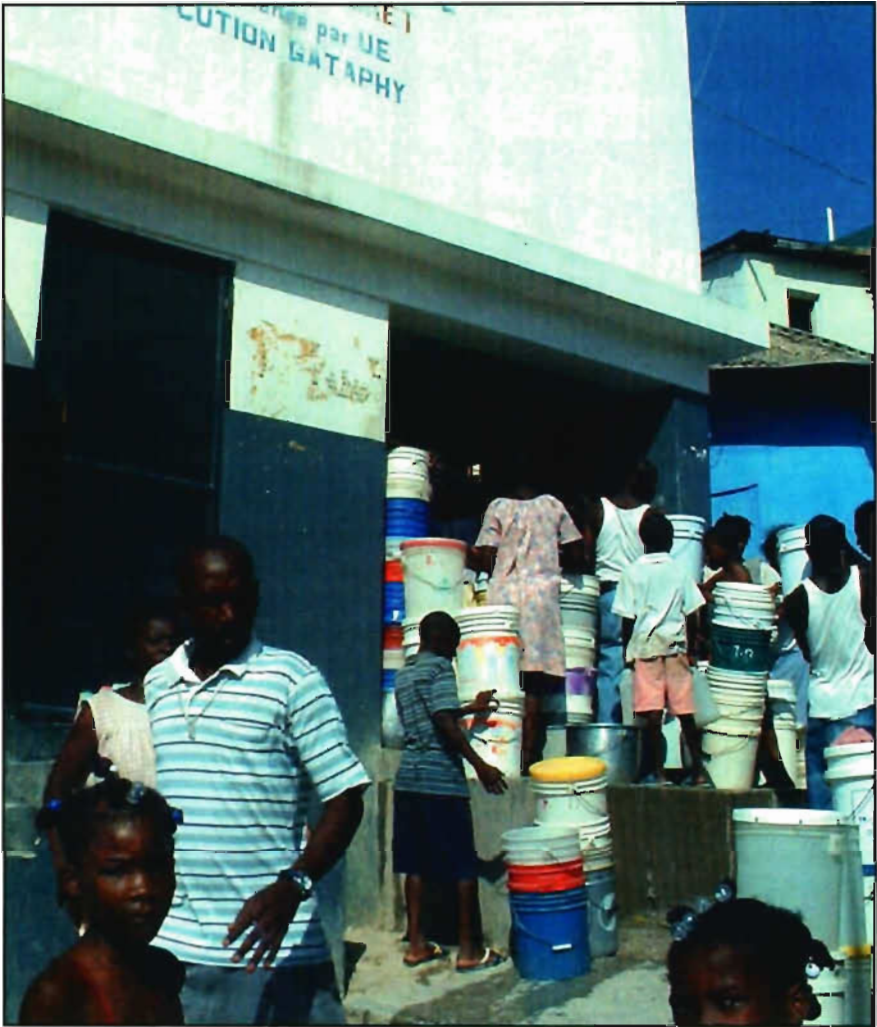


Foto 3: Fuente pública de abastecimiento de agua.

Por otra parte, las infraestructuras más ligeras tejen muy rápidamente su tela. Sorprende constatar que 95% de las viviendas de Puerto Príncipe, sector formal e informal, dispondrían de electricidad (EBCM, 1999-2000). Tal cifra, de hecho asombrosa, demuestra la amplitud de las conexiones ilegales a la red oficial. En efecto, la distribución de la electricidad se hace generalmente a través de una red de conexiones ilícitas, en donde a menudo el «proveedor fraudulento» factura a su cliente según una tarifa fija (en ausencia de medidor).

Antes que nada, la electricidad sirve en primer lugar para asegurar la claridad de la vivienda (Blary, N'Guessan y André, 2000). No hablamos, por lo tanto, de una entrada eléctrica convencional con tomas de corriente, sino que de una simple extensión con un bombillo para el alumbrado nocturno, o como máximo un enchufe para la radio. Esta red eléctrica informal simboliza más que todo la integración a la modernidad urbana. En *Baillergeau*, zona en expansión rápida, una encuesta realizada en 1996 por la Organización de los Jóvenes de Baillergeau (OJEB) hizo notar que cerca de dos tercios de las viviendas disponían de corriente eléctrica, en tanto que solamente 0,6% de estos mismos hogares estaban abonados a la compañía de electricidad.

Los servicios públicos procedentes del esfuerzo colectivo

Ya sea que se trate de la pavimentación de las calles y corredores, de la gestión de una toma de agua, del ordenamiento urbano de un terreno de fútbol, de la construcción de un dispensario de salud, de letrinas colectivas o de una escuela, es el hecho de hacerse cargo de la iniciativa por parte de los residentes del barrio, lo que determina la realización y el éxito del proyecto. A veces, la ayuda externa vendrá a incentivar el proceso, claro que con frecuencia esta se manifestará simplemente en recursos para apoyar la capacidad de organización ya existente en el lugar. En un principio, es interesante corroborar que la morfología particular del asentamiento informal no parece perjudicar el vigor de la vida comunitaria. Podría creerse que el barrio corredor en las fuertes pendientes de los cerros, ocasionaría relaciones más complejas e intercambios más difíciles como consecuencia de la topografía, pudiéndosela considerar como un freno o un obstáculo en la vida colectiva. Por el contrario, parece que esta morfología particular sería favorable al contacto entre los residentes. Más todavía, quizás es la base de una circulación peatonal intensa, así como de la negociación constante y necesaria entre los residentes para establecer su *modus vivendi*.

Un ordenamiento urbano pobre pero funcional

El barrio corredor constituye una forma y un ordenamiento urbano que en un contexto de pobreza y de escasez de recursos maximiza la utilización del espacio, permite la ocupación de pendientes abruptas y aporta seguridad gracias a su carácter laberíntico. Su vocación primera es esencialmente residencial, confirmada por su morfología. Para el comercio, son necesarias la calle y su clientela. El corredor se perfila como el lugar de entrada y salida del espacio privado más que como un lugar de intercambios. Claro que juega ese rol a un nivel muy modesto, lo cual se refleja en una clientela más limitada. Lejos de ser una zona transitoria como lo apa-

renta la calidad de las construcciones, el proceso de pavimentación y la proporción de propietarios ocupantes, el barrio corredor es un asentamiento estable o en crecimiento, en donde emerge una rica vida colectiva que favorece iniciativas de mejoramiento del hábitat, sin poner en jaque la originalidad de este tipo de ordenamiento urbano.

Un espacio optimizado y en expansión

El barrio corredor de los cerros puede ser comparado a un espacio definido o no definido. Es definido si, por ejemplo, alcanza los límites que le impone la geografía del lugar, o sea, en este caso entre el bulevar y el mar, o entre dos calles como es el caso de *Fort National*. No está definido cuando se expresa un proceso urbano que está en curso, en plena expansión, agarrándose de las pendientes, invadiéndolas y siguiendo su progresión sin parar hasta que eventualmente llega al límite que les imponen las leyes de la gravedad. Este es el caso de *Jalousie*, en las pendientes del cerro Calvario, o también de *Carrefour-Feuilles*. Este último parece haber llegado al límite hacia lo alto, en las pendientes del cerro del Hospital, siguiendo una peligrosa expansión hacia los barrancos que se convierten en zona de riesgo de inundaciones con la caída de las lluvias tropicales. Es también el caso de *Baillergeau*, en donde se agrega el fenómeno de «aburguesamiento» aparente de ciertos sectores del asentamiento informal. En efecto, vemos construirse ahí casas que pertenecen indiscutiblemente a una categoría social diferente.

CONCLUSIONES

Según ciertos autores, Puerto Príncipe es un sistema urbano a la deriva y sus asentamientos precarios son la expresión de este fracaso. Basta con describir la situación actual o detallar la pronosticada para convencerse de ello. Sin embargo, también podemos tratar de comprender cómo, a pesar de una degradación continua, una pobreza intensa y problemas insolubles, la población de ese territorio del Caribe logra sobrevivir, desarrollarse e «inventarse una ciudad». Ciertamente, esta última se ve limitada en sus recursos y sus atributos, pero posee un dinamismo funcional. Lejos de estar sometida a la anarquía, que sería justificada por una inflación urbana sin precedentes y debida a una escasez de recursos, la ciudad está organizada a través de redes, sistemas económicos y modos de ocupación del espacio, todo en función de reglas y prácticas que son a su imagen de informalidad, pero que, por lo tanto, son bien reales.

Esto es lo propio de todo sistema que tiende a buscar su propio equilibrio. En Puerto Príncipe, ese equilibrio es frágil, inestable y precario, pero ciertamente no es inexistente.

BIBLIOGRAFÍA

- AGIER, M. (1999), *L'invention de la Ville: banlieues, townships, invasions et favelas*, Édition des Archives contemporaines, Paris, 176 pp.
- BAIROCH, P. (1985), *De Jéricho à Mexico*, Gallimard, Paris, 708 pp.
- BAKER, J. L. (1997), «Poverty Reduction and Human Development in the Caribbean», *Discussion paper N°. 366*, World Bank, Washington, 205 pp.
- BENJAMIN ROUSSEAU, M-L. (1999), Amélioration de la qualité de vie dans les bidonvilles à Port au Prince : analyse des différentes approches concernant l'habitat, CTPEA, 23 pp.
- BERTRAND, M. (1994), «Terrains urbains dans les tiers mondes», *Bulletin du Centre d'études régionales et d'aménagement*, N°. 39, Université de Caen, 86 pp.
- BLANC, B. (1998), «Women vendors' work histories in Port au Prince: what lessons can be learned for research and action », *Environment and Urbanization*, Vol.10, N°. 1, pp. 187-199.
- BLARY, R., N'GUESSAN, S-M. y F. ANDRÉ, (2000), «Urbanité et quartiers précaires», *Revue canadienne d'études du développement*, Volume XXI, N°. 1, pp. 55-87.
- CASTELLS, M. (1977), *La question urbaine*, Máspero, Paris, 529 pp.
- CEPAL (1996), *The economic experience of the last fifteen years, 1980-1995*, United Nations Publication, Santiago.
- CEPAL (1999), *Economic survey of Latin America and the Caribbean, 1998-1999*, United Nations Publication, Santiago.
- CEPAL (2000), *Statistical Yearbook for Latin American and the Caribbean (edition 1999)*, United Nations Publication, Santiago.
- CORNEVIN, R. (1993), *Haiti*, Coll. « Que sais-je », Presses Universitaires de France, Paris, 126 p.
- CHARITÉ, E. (1999), *Logement et déboisement*, CTPEA, 32 pp.
- DENIEUIL, P-N., (1986), « Artisans et petits entrepreneurs haïtien : logiques socioprofessionnelles et rationalités culturelles », *Revue Tiers Monde*, Vol.27, N°.105, pp. 179-193.

- EMMANUEL, E., THERMIL K., PHILIPPE-AUGUSTE, P.R., METELLUS, E., SAINT-HILAIRE, P. y F METELLUS (2000). *Analyse de la situation de l'habitat en Haïti*. Editions du LAQUE, Presses de l'Université Quisqueya, Port au Prince, 40 p.
- FASS, S. (1995), «Fast food in development». *World Development*, Vol. 23, N° 9, pp. 1555-1573.
- FASS, S. (1998), *Political Economy in Haiti – The drama of Survival*, Transaction Publishers, New Brunswick and London, 369 pp.
- FILS, R. (1999), Comportement rural et dégradation de l'environnement dans la région métropolitaine de Port au Prince: le cas de Cité L'Éternel, CTPEA, 24 pp.
- GODARD, H. (1985), «Port au Prince: les quartiers et les mutations récentes du tissu urbain», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Vol. 38, N° 149, pp. 5-24.
- GODARD, H. (1988), «Port au Prince: les mutations récentes de l'organisation spatiale», *Mappemonde*, 1988/3, pp. 6-9.
- GRABRIEL, J. M. (1999), *L'approche coopérative et la gestion des systèmes d'alimentation en eau potable des quartiers défavorisés de Port au Prince: le cas de Baillergeau*, CTPEA, 28 pp.
- GUGLER, J. (1997), *Cities in the developing world: issues, theory and policy*, Oxford University Press, 396 pp.
- HOLLY, G. (bajo la dirección) (1999), *Les problèmes environnementaux de la région métropolitaine de Port au Prince*, 221 pp. + cartes.
- HYDRO CONSEIL, (1997), «*Les opérateurs privés dans les quartiers irréguliers des grandes métropoles et dans les petits centres en Afrique : Rapport Port au Prince*», *Action de recherche*, N° 9, Paris, 89 pp.
- INSTITUT HAÏTIEN DE STATISTIQUE ET D'INFORMATIQUE (2000), *Enquête Budget-Consommation des ménages (EBCM, 1999-2000)*, Volume 1 «Population, ménages et emploi», Port au Prince, 343 pp.
- LAGUERRE, H. (2000), *Le choix du secteur d'emploi et les déterminants du salaire à Port au Prince, Haïti*, Mémoire de maîtrise en économie, Montréal, UQAM, 59 pp.
- LAGUERRE, M. S. (1982), *Urban Life in the Caribbean: A study of a Haitian Community*, Schenkman, Cambridge, 214 pp.
- MERKLEN, D. (2000), *Le projet Jalousie: développement intégré d'un bidonville haïtien*, Rapport d'évaluation de projet, UNESCO, 49 pp.
- MICHAUD DÉSIGNOR, J. (1999), *La bidonvilisation de l'aire métropolitaine de Port au Prince et ses incidences sur la santé*, CTPEA, 42 pp.
- MICHAUD DÉSIGNOR, J. (1999), *La gestion des déchets solides dans les quartiers précaires : le cas de Baillergeau*, CTPEA, 26 pp. + annexes.
- MOSER, C., MCLLWAINE, C. y J. HOLLAND (1997), *Household responses to poverty and vulnerability*, Urban management program, World Bank, Vol.4.
- OBERALI, A. S. (1993), *Population growth, employment and poverty in Third-World megacities: analytical and policy issues*, St-Martin's Press, New York, 224 pp.
- RONCAYOLO, M. y T. PAQUOT (bajo la dirección) (1992), *Ville et civilisation urbaine*, Larousse, Paris, 688 pp.
- SMIT, W., (1998), «The rural linkages of urban households in Durban, South Africa». *Environment and Urbanization*, Vol. 10, N° 1, pp. 77-78.
- TODARO, M. P. (1982), *Economic Development in the third World*, Longman. New York and London.