

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-BRISSON, DANIEL HIERNAUX-NICOLAS



307.786

B668 v

Bodson, Poul

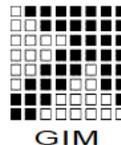
Vivir en la ciudad. Lo cotidiano de la inserción urbana en México, América Central y El Caribe) / Paul Bodson, Allen Cordero, Pía Carrasco. 1a. Ed. : San José C.R. 2005..

275 p. : 24 x 16 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, ACIDI.



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 TOBAGO	43
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	139

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
ELAPORTE DE LATEORÍA 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 LACIUDAD.....	219
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 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

AGRADECIMIENTOS

PAUL BODSON, COORDINADOR

Durante los diez últimos años se tejió, alrededor del Grupo Interuniversitario de Montreal, “Ciudad y Desarrollo”, una importante red de relaciones y de colaboraciones entre instituciones, investigadores y profesionales preocupados por el desarrollo urbano. El proyecto de este libro nació en ese contexto que ofrecía una ocasión privilegiada para observar el fenómeno urbano en su multiplicidad y diversidad. Le hacemos llegar nuestros encarecidos agradecimientos a los promotores y responsables de Ciudad y Desarrollo y a la Agencia de Cooperación Internacional Canadiense, quienes creyeron en la sinergia de las instituciones del Norte y del Sur que participan en el Grupo Interuniversitario de Montreal. Deseamos resaltar particularmente la participación de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) de Costa Rica, del Centro de Técnicas de Economía Aplicada (CTPEA) de Haití, de la Benemérita Universidad de Puebla (BUAP) en México, y de la Universidad de las Islas Occidentales (UWI) en Trinidad y Tobago. Estas instituciones constituyeron el eje esencial para la exploración de la problemática de inserción urbana y de calidad de vida en México, América Central y El Caribe.

La multiplicidad de autores refleja la imagen de la diversidad propia de la red “Ciudad y Desarrollo”. Sobre la base de un bosquejo general, cada uno eligió esclarecer un aspecto particular de la problemática de inserción urbana a partir de un terreno que le era familiar en el marco de sus investigaciones o debido a su inserción profesional. El contenido de cada texto es de responsabilidad de cada autor. A pesar de los medios de comunicación actualmente disponibles, cada investigación se realizó en un con-

texto de relativo aislamiento, recargado a menudo por los imperativos de otras responsabilidades profesionales. Consecuentemente, la dedicación de cada uno de los autores amerita ser señalada. Sus esfuerzos no fueron en vano, ya que el conjunto de los textos convergen para indicar la importancia de la concertación entre los actores (hogares, iniciativas privadas y/o comunitarias, instancias locales, nacionales e internacionales) para asegurar una inserción urbana de calidad en un contexto caracterizado por un fuerte crecimiento urbano y por la escasez de los recursos disponibles.

FLACSO-Costa Rica tomó a su cargo la publicación del libro por lo que le agradecemos particularmente.

Deseamos también agradecer a todas las personas que participaron en la traducción y en la revisión del texto, mencionando especialmente la revisión final que efectuó Pía Carrasco.

INTRODUCCIÓN

JEAN GOULET

A menudo se constata, en los documentos de análisis y de investigación sobre la cuestión urbana, un esfuerzo para elaborar explicaciones globales y para forjar una visión unificada del fenómeno urbano que se vive en los países en desarrollo. Con las contribuciones de este libro, deseamos dar cuenta de las principales tendencias que marcan la construcción de la ciudad en algunos de esos países, dejando en evidencia sus características más comunes, como son la pobreza, los hábitat espontáneos, la economía informal, la insuficiencia de infraestructuras públicas, etc.

Es notorio que en un gran número de ciudades de los países en desarrollo, todos estos aspectos constituyen elementos de un fenómeno social predominante. El hecho de que estas ciudades conozcan un crecimiento demográfico acelerado desde aproximadamente mediados del siglo XX, hace que su desarrollo se efectúe en condiciones arduas para las poblaciones implicadas. Las viviendas decentes, los empleos y el acceso a las miles de oportunidades que debiera ofrecer la ciudad no siempre están presentes, es más, en la mayoría de los casos son parte de un ideal alejado del cotidiano de sus habitantes. La ciudad del Tercer Mundo se transforma casi siempre en un espacio donde una población sin recursos, y frecuentemente mayoritaria, lucha a diario por su supervivencia, mientras que el Estado intenta intervenir con recursos limitados y no siempre con enfoques que le permiten realzar la efectividad de sus acciones.

Esta lucha por la inserción urbana y la supervivencia cotidiana reviste diversas formas que testimonian una realidad compleja, que le da a la ciudad múltiples facetas determinadas por un medio ambiente específico en

lo económico, en lo social y en lo cultural. Es así que podemos constatar, también, que existen enormes diferencias entre las realidades propias de Puebla (México), La Habana (Cuba) o Puerto Príncipe (Haití). El desafío de sobrevivir y desarrollarse se expresa de diferentes maneras, a través del hábitat y de las relaciones que mantienen entre sí los grupos y las personas que comparten un mismo espacio urbano.

Pero esta lucha no se limita solamente a la supervivencia. Las poblaciones urbanas también deben alimentarse y procurarse los bienes indispensables para el buen funcionamiento de sus respectivos hogares. Asimismo, deben responder a las necesidades y a los deseos de sus miembros, tales como el acceso a las atenciones de salud, a la educación y al mejoramiento de las condiciones de vida. En un mundo urbano donde la vida económica es dominada por los intercambios monetarios, es imperioso encontrar una fuente de ingresos mínima, a pesar de la importancia de obstáculos, tales como el analfabetismo o la baja escolaridad, la ausencia de conocimientos especializados, el acceso limitado o imposible al capital, la escasez de empleos tradicionales y la lejanía de los lugares de trabajo. De entre los hogares, los más pobres son a menudo marginados quedando como meros espectadores de los grandes intercambios económicos. En el mejor de los casos, y si es que llegan a integrarse a las vías más tradicionales de la actividad económica, se ven confinados a roles secundarios, lejos de los centros de decisión y en muchos casos restringidos a desempeñarse en actividades propias de la economía informal.

La vida de los hogares, ya sea que tengan medios o que sean pobres, se desarrolla y se inscribe en un contexto espacial preciso, como es el lugar de residencia, el lugar de trabajo, el lugar de expresión de la cultura, el lugar de intercambios y el lugar de socialización. Considerando todos estos factores, los hogares tienen que ser capaces de insertarse en el espacio urbano y enfrentar mayores o menores dificultades según los obstáculos o las oportunidades que formen parte de su medio ambiente. Las políticas públicas que se apliquen a esta problemática pueden contribuir a mejorar la situación o, a la inversa, a mantenerla o incluso empeorarla.

Uno de los temas principales del presente libro consiste en examinar las lógicas de inserción urbana de los hogares en el contexto de las ciudades de países en desarrollo, específicamente aquellas situadas en México, América Central y El Caribe. Esta preocupación implica, asimismo, un análisis de los efectos y consecuencias de las políticas públicas sobre las prácticas de inserción urbana, sobre todo aquellas que atañen a las poblaciones más desfavorecidas.

Son varias las ciudades que sirvieron como sitios de investigación y análisis: Puebla y Ciudad de México (México), León (Nicaragua), San José (Costa Rica), La Habana (Cuba), Puerto Príncipe (Haití) y Puerto España (Trinidad y Tobago). Las investigaciones se llevaron a cabo a lo lar-

go de los últimos años, la mayor parte en el marco de un programa de asociación (Ciudad y Desarrollo) entre las universidades de Montreal (Quebec, Canadá) y las universidades o centros universitarios de cada una de las ciudades implicadas. Estas investigaciones se centraron principalmente en aspectos tales como el trabajo, la vivienda, el transporte y las condiciones de vida de los hogares de ingresos modestos y pobres. El postulado subyacente fue considerar que el lugar de residencia y el lugar de trabajo son los dos puntos de referencia alrededor de los cuales se organiza toda la vida urbana de los hogares. ¿Cuál es el papel de las políticas y de los programas públicos en esta organización de la vida urbana? ¿Cómo se insertan los hogares pobres en la ciudad? ¿Cómo se apropian de este espacio? ¿Cómo lo gestionan a través de las dimensiones de la vivienda, del lugar de trabajo y del transporte?

Cuando los hogares pobres de las ciudades de los países en desarrollo organizan su vida alrededor de la vivienda y del trabajo, no hacen más que responder a las mismas necesidades y a los mismos reflejos que la inmensa mayoría de los hogares del planeta. La diferencia radica en la necesaria adaptación a condiciones de vida a menudo difíciles, sino extremas, en un contexto general de escasez de recursos. Es este proceso de adaptación y ajuste (que incorpora las intervenciones del Estado), el que puede designarse como la lógica de inserción urbana que buscamos definir y entender analizando estos diferentes hábitat de países en desarrollo. Este desafío cotidiano, al cual se encuentran confrontados los hogares, puede constituir una rica fuente de enseñanza en la medida en que podamos aprehender la dinámica de sus mecanismos de funcionamiento.

La presente obra contiene tres secciones principales definidas según los campos de interés geográficos y sociológicos de las diversas contribuciones. Así, una primera sección reagrupa los textos que presentan estudios de caso sobre los barrios periféricos del centro; una segunda sección toca los centros de las ciudades como tal; finalmente una tercera sección, aborda los aspectos de la inserción urbana de los migrantes. En cada una de estas secciones se aproximan los temas relativos a la vivienda, a la movilidad y al transporte, al trabajo, o en forma más general, a la calidad de vida. Como se explicó precedentemente, la malla de fondo testimonia una cierta similitud, constatándose la diversidad de las experiencias, de las trayectorias de sus habitantes, de los fenómenos sociales, de las políticas y de sus impactos sobre la ciudad, así como de los problemas y de las soluciones que se han intentado aplicar.

En este sentido, este libro es una exploración de las múltiples facetas de un mundo urbano que se torna cada vez más complejo, pero también, y sobre todo, un testimonio que permite poner en evidencia los principales actores y agentes del desarrollo de las ciudades de México,

América Central y El Caribe: los hogares que las habitan y las animan. En fin, no nos queda más que desearles una provechosa lectura sobre el significado de vivir en la ciudad y de lo cotidiano de la inserción urbana en ciudades de países en desarrollo en los albores del nuevo siglo.

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 SATTERTHWAITTE, 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 estancias 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 adelante. 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 centenas 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: *Baillergeau*, *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.

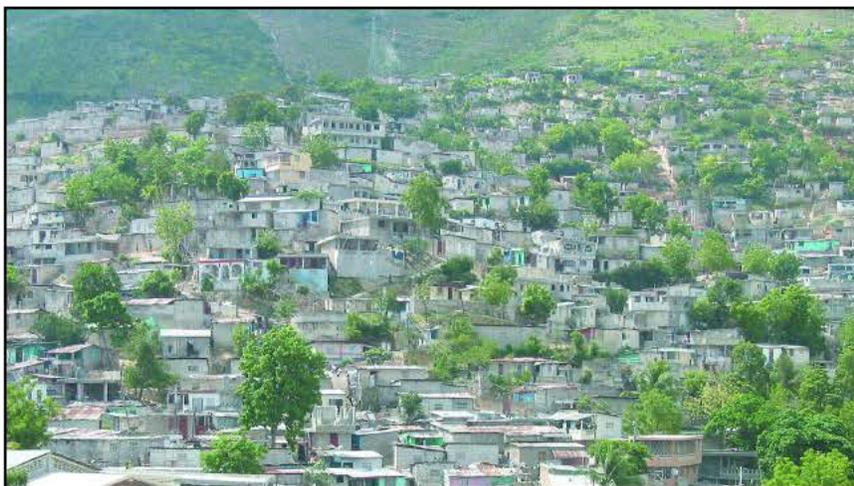


Foto 1: Vista de una parte del barrio *Carrefour-Feuilles* en las pendientes del Cerro del Hospital.

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.

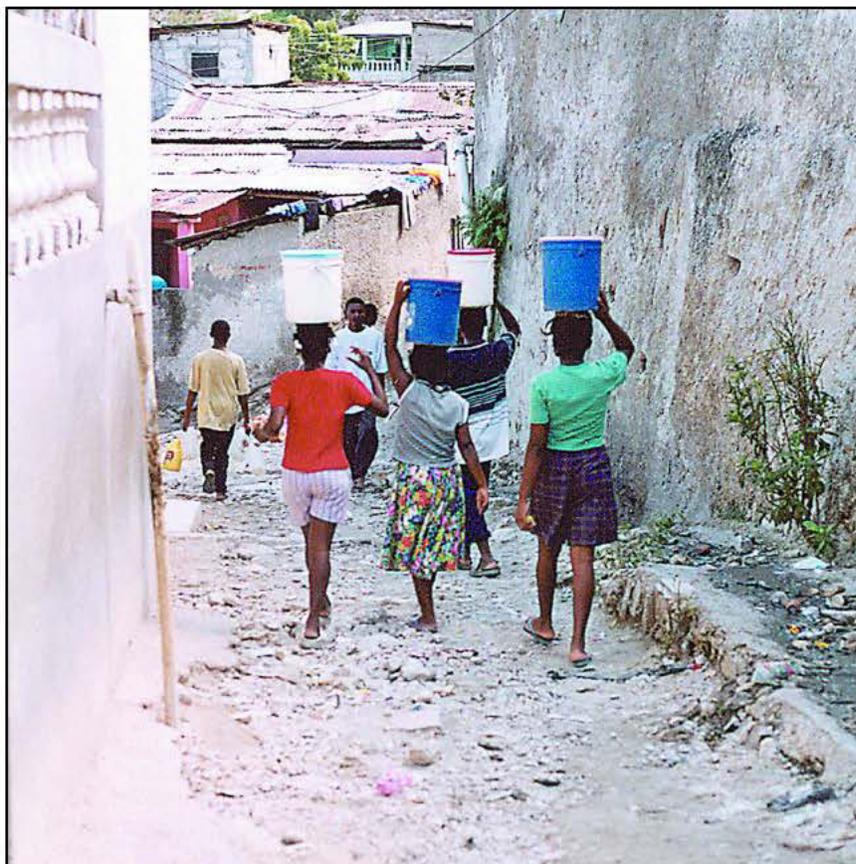


Foto 2: transporte de agua en un callejón del barrio *Carrefour-Feuilles*.

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 favellas*, Édition des Archives contemporaines, París, 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*, Maspéro, 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 DÉSOR, J. (1999), *La bidonvilisation de l'aire métropolitaine de Port au Prince et ses incidences sur la santé*, CTPEA, 42 pp.
- MICHAUD DÉSOR, J. (1999), *La gestion des déchets solides dans les quartiers précaires : le cas de Baillergeau*, CTPEA, 26 pp. + annexes.
- MOSER, C., MCLLWAIN, C. y J. HOLLAND (1997), *Household responses to poverty and vulnerability*, Urban management program, World Bank, Vol.4.
- OBERRAI, A. S. (1993), *Population growth, employment and poverty in Third-World mega-cities: 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.

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

INETTE CAMBRIDGE

INTRODUCCIÓN

Los centros urbanos del Caribe y América Latina se encuentran frecuentemente cercados por áreas de bajos ingresos que incluyen asentamientos precarios e informales. Las favelas de Brasil o los barrios de Caracas tienen patrones urbanos que son claros ejemplos de esto último. En ciudades del Caribe como Kingstown y Puerto España, la inserción dentro de los barrios está conectada a la proximidad de bienes, servicios y empleos proporcionados por el centro urbano. Es el caso de *Beetham Gardens*, en Trinidad y Tobago. Este barrio es un suburbio de Puerto España¹, capital nacional, centro comercial, administrativo y de transporte marítimo hacia la isla contigua de Tobago.

El presente estudio examina la calidad de vida en *Beetham Gardens*, asentamiento urbano de bajos ingresos. A través del análisis empírico de los hogares, la población, la vivienda, el empleo, los servicios comunales y la percepción de los residentes del barrio, ilustramos los patrones de inserción en *Beetham*, entregando además extensos indicadores acerca de la calidad de vida de este barrio.

¹ La ciudad de Puerto España tiene aproximadamente 300.000 habitantes.

El estudio demuestra la importancia del apoyo gubernamental en lo que concierne a la vivienda y al estímulo de las microempresas para asegurar la adquisición de recursos sociales por parte de los ciudadanos más pobres. Las actividades de los trabajadores autónomos en el sector informal permiten a los residentes la posibilidad de mantener un estándar de vida básico en un contexto de alta cesantía.

La entrega de unidades de habitación subvencionadas por el Estado, les permite a los residentes de *Beetham Gardens* disfrutar de viviendas sociales que les garanticen un estándar de vida básico de acuerdo con sus necesidades fisiológicas. Sin embargo, el estigma atribuido al barrio permanece, a pesar del adecuado nivel de vida de la mayoría de los residentes de *Beetham*.

Finalizamos este trabajo con una discusión sobre la calidad de vida de los residentes de *Beetham Gardens* y hacemos algunas sugerencias en cuanto a la consideración de políticas de planificación en áreas urbanas de bajos ingresos de los países en desarrollo, especialmente en lo que corresponde al transporte, la vivienda y el empleo.

Las informaciones utilizadas en este texto provienen ya sea de fuentes secundarias o bien de informaciones recolectadas a través de una encuesta aleatoria estratificada, efectuada al 10% de los hogares de *Beetham Gardens* entre mayo y junio del año 2001. Esta encuesta fue apoyada además con entrevistas a personas claves que trabajaban y/o vivían en *Beetham Gardens* y sus alrededores.

CONTEXTO SOCIAL DE TRINIDAD Y TOBAGO

Trinidad y Tobago es una pequeña república dividida en dos islas mellizas al sur del Caribe. Tiene clima tropical con temperaturas promedio anuales entre 24° y 25° C. Este tipo de clima templado facilita el cultivo de cosechas todo el año. Existen dos estaciones principales: la de lluvia y la seca. El área total de las dos islas es de 5.128,89 km². La superficie geográfica comprende llanos en el centro de Trinidad y montañas bajas en el norte y sur.

La población alcanza unos 1,3 millones de habitantes. La república comparte con otros países del Caribe una historia de confrontación y coexistencia de culturas africana, europea, amerindia e india. Además, existe una notable minoría de población de chinos, sirios y libaneses que, aunque alcanzan menos del 1% de la población, se destacan por su participación en la vida social y comercial de los centros urbanos. Esta nación comparte también con el resto de América Central una herencia agrícola basada en el cultivo de la caña de azúcar.

Esta herencia resulta en una sociedad étnica y religiosamente diversa. Hindúes, musulmanes, católicos, protestantes, cristianos, evangélicos,

rastafarianos² y ateístas, consideran a Trinidad y Tobago como su hogar. Origen étnico, clase y piel continúan ejerciendo una influencia fundamental en el tejido social del siglo XXI. Los patrones de asentamiento reflejan tendencias históricas y explican perfiles de inserción social. Las áreas urbanas del norte del país han mantenido una preponderante descendencia africana, mientras que algunas partes del sureste y centro del país están pobladas por una mayoría de población proveniente de las Indias Orientales. No obstante, debido a la naturaleza multicultural de la sociedad, las áreas residenciales en las cuales permanecen comunidades exclusivas de etnia o de clase, son más bien escasas.

A diferencia de otras islas de la región, Trinidad y Tobago se abastece de su propio gas natural y petróleo. Este último ha sido explotado desde comienzos del siglo XX. A partir de la independencia, los ingresos nacionales han derivado del uso de extensas reservas de gas natural. La economía se ha diversificado hacia materias primas como el gas licuado natural, el acero, el amoníaco, la urea y el metanol. La mayor fuente de ingresos nacionales proviene del petróleo y sus derivados. El desarrollo y exportación de esta reserva mineral ha colocado al país por encima del promedio de los países en desarrollo. El PIB es de US\$6,14 billones. En 1999, el ingreso per cápita se situaba en US\$4.765.

Existen dos ciudades en la isla de Trinidad: la capital Puerto España, situada al norte de la isla, y la ciudad de San Fernando, que se encuentra al sur. Como lo refleja el nombre de las dos ciudades más importantes, en su oportunidad, España colonizó el país. Efectivamente, la influencia británica fue posterior, iniciándose solo a comienzos del siglo XIX, poco después de que España perdiera la colonia en 1797. La cultura, sin embargo, es reconocida como una cultura criolla (*créole*) entremezclada con tradiciones europeas y africanas. Al interior de esta mezcla *creole*, también se puede evidenciar la herencia hindú. Actualmente, la influencia de esta cultura es notable en la vida política y económica del país, así como en la comida típica y las fiestas nacionales³.

En 1998, la cesantía alcanzó un 14%. Los niveles de pobreza del país han variado desde un bajo 15% (Teekens, 1987) hasta alcanzar un 36% en los hogares de la nación (Ministerio de Desarrollo Social, 1996). La pobreza es más elevada en el municipio de *St. George West* donde se encuentra la

-
- 2 Los rastafarianos son un grupo subcultural con un estilo de peinado diferente llamado *locks*; consistente en largas trenzas de pelo que usan igualmente los hombres y las mujeres. El grupo es usualmente vegetariano e identifican a Haile Selassie, el fallecido Emperador de Etiopía, como un líder clave de su religión.
 - 3 El curry y el *roti*, alimentos típicos de la India Oriental, hacen parte de los alimentos diarios de la cocina nacional. Festividades religiosas como el *Divali* que se originó en el sub-continente indio, constituyen celebraciones nacionales prominentes.

capital. Las estadísticas nacionales muestran esta área como la que presenta los más altos índices de crimen y de personas que padecen de sida. Es en este municipio donde se ubica el área de nuestro estudio, *Beetham Gardens*.

BEETHAM GARDENS

El barrio *Beetham Gardens* está ubicado al sur este de Puerto España. Las autopistas lo rodean y tanto los automóviles particulares, los taxis, los autobuses privados y públicos, usan las rutas limítrofes y las carreteras para entrar y salir de la capital. Existen fábricas que circundan el área tales como destilerías de ron y manufacturas para el procesamiento del coco rallado y de cítricos. Asimismo, se localizan en las cercanías del barrio los servicios gubernamentales para jóvenes como el Cuerpo de Conservación Civil (*Civilian Conservation Corps*)⁴ y una escuela mixta. El vertedero municipal también está localizado cerca de la *Beetham Highway*.

Los límites del barrio son:

- al este, la Corporación del Servicio de Transporte Público (PTSC),
- al oeste, la escuela mixta EXCEL,
- al norte, la ruta prioritaria de autobuses y la vía principal que va hacia el oeste,
- al sur, la autopista de *Beetham*.

El barrio debe su nombre a la autopista que lo bordea por el sector sur, *Beetham Highway*. *Beetham* era el nombre del último gobernador inglés de la Federación de la Indias Occidentales, sir *Edward Beetham Beetham*. En su memoria se le dio su nombre a la autopista que sale de la ciudad y que sirve de ruta principal hacia el este y el sur de Trinidad desde Puerto España. En los años cincuentas, antes de la construcción de la *Beetham Highway*, el *Beetham Estate* no era completamente visible desde la principal ruta del este, que era la única vía hacia la sección sureste de Puerto España, gracias a los carteles publicitarios que ocultaban el área. Coloridas aves como el ibis escarlata, podían encontrarse anidando debido a la proximidad del pantano *Caroni*. Más allá de los carteles publicitarios, la zona de *Beetham* consistía en estructuras de madera sin ninguna utilidad pública. Era un asentamiento informal carente de una estructura clara y que algunos podrían haber descrito como una zona laberíntica, semejante a aquella descritas para el caso de Puerto Príncipe. La población de la época era escasa, mucho más exigua de lo que ha llegado a ser actualmente.

4 *The Civil Conservation Corps* era un programa que daba la oportunidad a los jóvenes para servir a la nación en actividades de construcción.

El área está estigmatizada en el imaginario nacional, debido a diversos factores, algunos de orden histórico, en tanto que otros reflejan prejuicios en cuanto a la ubicación del distrito. En tiempos de la colonia⁵, *Beetham* era un barrio precario que se llamaba *La Basse*, uno de los tantos asentamientos informales alrededor de la ciudad de la época. A diferencia de los otros asentamientos informales, *Beetham Gardens* se estableció en lo que era un vertedero municipal. Esto último fue lo que contribuyó a su mala reputación y estigmatización por una parte de la población nacional.

Otro factor que contribuye de igual manera a la escasa popularidad de *Beetham Gardens*, tiene que ver con las fuertes emanaciones de las fábricas de los alrededores del barrio. No solamente los residentes de *Beetham Gardens* reconocen el fuerte olor, particularmente en el atardecer, sino que también las personas que viajan a diario por la ruta de los autobuses y en las áreas que circundan la autopista.

La procedencia actual de los habitantes del lugar podría también contribuir a la estigmatización del barrio. Se trata de habitantes de bajos ingresos que vienen de áreas pobres situadas en los alrededores de Puerto España como *John-John* y *Lavantille* que, después de la independencia, vivieron procesos de reforma urbana y programas de renovación. La independencia de Trinidad y Tobago se acompañó de planes de desarrollo, tanto para la educación, la salud y la vivienda, como para la industria. La creación de la Autoridad Nacional de la Vivienda, luego de la independencia, dio lugar a políticas de construcción de viviendas para sectores de clase media y de bajos recursos.

En los años setentas, como parte de la campaña política del Movimiento Nacional Popular (*The Peoples National Movement*) (PNM)⁶ se implementó un programa de reconstrucción del área. La renovación urbana transformó el asentamiento precario de *La Basse* en el de *Beetham Estate*. Recientemente, el nombre *Beetham Estate* ha sido cambiado a *Beetham Gardens*. Las construcciones comenzaron en 1970 después de la Sublevación del Poder Negro⁷. Uno de los planes regionales fue la construcción de 400 casas para 1.200 residentes de este asentamiento informal. En la primera etapa de construcción se asignaron TT\$1,6 millones⁸.

5 Trinidad y Tobago alcanzó la independencia de Gran Bretaña en 1962.

6 El Movimiento Nacional Popular fue el partido político que condujo a Trinidad y Tobago a la independencia.

7 Como parte del proceso de afirmación y liberación de los pueblos africanos en el Nuevo Mundo, Trinidad y Tobago experimentó disturbios sociales en 1970.

8 Dólares de Trinidad y Tobago (TT\$). En 2002 el equivalente cambiario para US\$1 era de TT\$ 6,00. Esto ha reflejado una devaluación de la moneda que en los años setentas se transaba a TT\$ 1,40 por US\$1.

A comienzos de los años setentas, la Autoridad Nacional de la Vivienda dio paso a la renovación urbana del área en varias etapas. Los primeros residentes fueron pensionados y residentes que venían de otros lugares, ya sea porque habían sufrido el incendio de su vivienda precedente o que, teniendo vivienda, su traslado fue necesario debido al plan de desarrollo urbano de Puerto España. Este proceso siguió hasta los años ochentas con el desarrollo de las etapas III y IV. El barrio de *Beetham Gardens* está compuesto de dos áreas principales. Existen vestigios evidentes de asentamientos informales, particularmente en la etapa V, hacia el este y el sur del barrio. Algunos de los residentes de los asentamientos informales poseen una «credencial autorizada por el Estado». Actualmente, la mayor parte de la zona ha sido reconstruida por la Autoridad Nacional de la Vivienda.

De las 5 etapas de *Beetham Gardens*, la etapa I consta de 207 hogares que representan el 22% de la población total; la etapa II tiene 143 hogares que constituyen el 15% de esta; la etapa III comprende 229 hogares que alcanzan el 24%; mientras que la etapa IV comprende 297 hogares que llegan al 31%; en cuanto a la etapa V, esta cuenta con 73 hogares que significan el 8% del total. El Censo de Población y Vivienda en Trinidad y Tobago para 1990, establece que hay 3.502 personas que viven en 949 hogares en *Beetham Gardens*. Este censo también muestra que en el área viven 1.728 hombres y 1.774 mujeres. Esta área, al haber sido poblada desde los años setentas, ya puede haber proporcionado una generación propia.

INSERCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL ÁREA

Muchas personas vinieron a vivir a *Beetham Gardens* debido al programa gubernamental de viviendas. En la muestra de nuestro estudio, 94 hogares, un 73%, afirmó que había vivido en la zona por más de 10 años. Solo un 14% de los hogares había permanecido en el área por menos de 5 años. Un 68% de los hogares indicó como motivo para mudarse a las viviendas estatales el haber vivido en las cercanías de *Beetham* o en *St. Georges West*⁹, particularmente, en las áreas de *Sea Lots* o *Laventille*. Pocas opciones de viviendas fueron dadas por el Estado a los residentes de la sección formal de *Beetham*. Quienes no quisieron mudarse a *Beetham Gardens* tuvieron que hacerse responsables de encontrar su propia vivienda. Por su parte, la mayoría de quienes vivían en los asentamientos informales eligió *Beetham* como su lugar de residencia.

Las razones para venir a vivir y quedarse en *Beetham Gardens* son varias. Si bien es cierto que la elección de los residentes para vivir en *Beetham Gardens* fue influenciada por la disponibilidad de viviendas, fueron

9 *St. Georges West* es el distrito donde *Beetham Gardens* y Puerto España están localizadas.

los aspectos financieros los que predominaron en esta elección. Efectivamente, muchos residentes aceptaron la opción gubernamental de vivir en *Beetham Gardens* debido a que sus propias restricciones financieras les impedían una elección alternativa. La zona fue poblada principalmente, por personas provenientes del municipio de *St. Georges West*, como *Sea Lots*, *Morvant*, *Lavantille*, y del asentamiento que anteriormente se llamaba *Shanty Town*. Esta zona representa una comunidad relativamente estable compuesta por emigrantes urbanos y residentes anteriores del lugar. Los residentes indicaron que sus casas habían sido destruidas por el fuego o debido a la construcción de autopistas y pasarelas. El Estado les ofreció la posibilidad de habitar *Beetham Gardens* y como no tenían mayor alternativa debido a sus limitaciones financieras no tuvieron otra opción que aceptar.

Este proyecto de renovación urbana sirvió como refugio para otras personas desplazadas de sus casas por desastres naturales. El fuego fue tan solo uno de los motivos señalados como causa para el desplazamiento de personas hacia *Beetham*. Las inundaciones en áreas más alejadas de Puerto España, como Santa Cruz, fueron también una razón para el desplazamiento a *Beetham*. La mayoría de los habitantes fue desplazada de sus casas, y, por lo tanto, consideraron la zona como un lugar de salvación cuando sus casas habían sido destruidas. Más del 50% del estudio pertenece a la categoría de población que fue relocalizada por el Estado, ya sea debido a actividades de renovación urbana, fuego o inundaciones en sus lugares previos de residencia.

Otra razón que explicaría la elección de un cuarto de la población para irse a vivir a *Beetham*, fue la del ciclo de vida familiar (nacimientos, defunciones e independencia de los jóvenes adultos). Algunos individuos optaron por vivir en la zona luego de la muerte de sus padres u otros parientes. Estas personas venían a veces desde lugares tan lejanos como *Point Fortin* que queda en el sur del país. Otros residentes eligieron *Beetham* como lugar de residencia debido a la pérdida de la tenencia o derechos de ocupación luego de la muerte de un pariente. Para otros, recién casados o habiendo formado pareja, sintieron la necesidad de establecerse en una casa aparte. Por otro lado, la atracción entre hombres y mujeres residentes de *Beetham* explica la formación de algunos hogares. Otros encuestados llegaron con sus padres cuando eran niños habiendo dejado hogares hacinados en algún otro lugar. En fin, *Beetham Gardens* les facilitó a algunos de los actuales residentes la realización de sus aspiraciones de llevar una vida independiente y con relativa privacidad.

No todas las personas llegaron a *Beetham Gardens* como consecuencia lógica del ciclo de vida de las familias; algunos residentes reportaron haber dejado sus respectivas áreas como resultado de discordias familiares o con la comunidad. La violencia doméstica y conflictos familiares forzó a algunos residentes a buscar una nueva localización. Ocasionalmente, esto

condujo a la formación de nuevos hogares entre los residentes de *Beetham Gardens*. En el caso de una minoría de residentes, el crimen, la mala relación con los vecinos en sus antiguos lugares de residencia y/o la aparición de enfermedades, también impulsaron la selección de *Beetham Gardens* como lugar para asentarse.

Ciertos residentes procedentes de zonas rurales como Mayaro, o la isla melliza de Tobago, llegaron buscando empleo y una vida mejor. La capacidad de encontrar vivienda en el área de *Beetham Gardens* o de levantar un refugio en el asentamiento informal, determinó la selección de *Beetham* como lugar de residencia. Esta área fue descrita por este último grupo como una zona donde se podía encontrar trabajo fácilmente. La habitación en *Beetham* era abordable y la zona estaba localizada en las cercanías de Puerto España. Para muchos residentes actuales, la relocalización en *Beetham* significó un mejoramiento respecto de sus condiciones de hábitat anteriores.

CARACTERÍSTICAS DE LOS HOGARES DE BEETHAM GARDENS

Dado que el área fue poblada por familias que habían sido desplazadas o que planificaban establecer nuevos hogares, podemos preguntarnos acerca de las características de los hogares de aquellos que viven en *Beetham Gardens*. El tamaño de los hogares se sitúa entre 1 y 12 personas, con el 9% y el 4% respectivamente de los hogares entrevistados. La mayoría de los hogares estaba compuesto de 2 a 6 personas, con el 14% y 10% respectivamente, con una media de 4 personas que alcanzaba el 17% de los hogares entrevistados. El tamaño promedio del hogar era de 4,73 personas. Las cifras mostraron una distribución igual entre hombres y mujeres, con un promedio de 2,45 hombres y 2,29 mujeres. En la mayoría de los hogares encontramos entre 1 y 3 hombres, situación que se presentó igualmente para el caso de las mujeres.

El hogar nuclear fue claramente el tipo dominante con un 68% de hogares encuestados, seguido de la familia extendida de 3 o más generaciones, con un 18%. Los hogares constituidos por una persona llegaron al 9%. Los consanguíneos y las personas sin parentesco alguno que vivían juntos en la misma casa, solo alcanzó un 5% de la encuesta.

La mayoría de los hogares, sea el 63%, tenía jefatura masculina. Así, el restante 37% de los hogares eran conducidos por una mujer. Esta última situación ocurre sobre todo en los hogares de mayor tamaño en los que se encontraron dos tercios de ellos con jefatura femenina. El 70% de los hogares tenían hijos menores, lo que muestra un promedio de dependencia alto en el área. El 44% de los hogares tenía solo 1 ó 2 niños menores de 18 años. Sin embargo, uno de los hogares encuestados contaba con 10 hijos.

Así, el área está compuesta de una diversidad de tipos de hogar. Todos se encuentran presentes, tanto los hogares nucleares como los extendidos, así como los hogares aparejados. A pesar de esto, la familia típica estaba compuesta por un hombre y una mujer con 2 a 4 hijos. El hogar conducido por la abuela, prototipo de los hogares de los sectores pobres afrocaribeños, también estuvo presente. Sin embargo, solo se encontró en una minoría de casos. Aunque este barrio haya sido establecido hace ya más de 30 años, su población sigue siendo heterogénea, tanto en el tamaño de sus hogares, como en lo que concierne a la edad.

RELIGIÓN, ORIGEN NACIONAL Y ETNIA DE LOS MIEMBROS DEL HOGAR

¿La diversidad de la religión y el origen étnico de los hogares tiene alguna relevancia en el área? Trinidad y Tobago es una sociedad policonfesional y multiétnica, con una población por encima del 40% que proviene de las Indias Orientales, 20% de hindúes y 7% de musulmanes. Estas características nacionales no están reflejadas en *Beetham Gardens*. La encuesta muestra que la población es principalmente cristiana, en donde el 64% pertenece a las denominaciones bautistas, católicos y anglicanos. Solo el 4% de la población se identificó como musulmán. Un 25% profesaron pertenecía a nuevos grupos religiosos como pentecostal y evangélico. Los hogares policonfesionales fueron frecuentes y los hogares cuyos miembros pertenecían a diferentes denominaciones cristianas se perfilaron como la norma. En ciertos casos, un padre puede ser católico, la madre bautista y el hijo pentecostal o evangélico. En un hogar con un padre e hijo musulmán, la madre puede ser anglicana. Existe una tendencia entre los jóvenes de los hogares a abandonar las iglesias tradicionales cristianas en favor de instituciones con nuevas apelaciones cristianas. Esto incluye a los miembros de la Biblia Abierta y a los pentecostales. Finalmente, se encontraron casos aislados de hinduismo, rastafarianismo y ateísmo.

En Trinidad, los descendientes de africanos pueblan las zonas urbanas; especialmente en, y alrededor de Puerto España. Los descendientes de las Indias Orientales permanecen en su mayoría en las zonas rurales del país, especialmente en el centro de Trinidad. Como es de suponer, nuestra área de estudio está en su mayoría compuesta por africanos y mezcla de origen étnico. El 75% de los hogares eran de descendencia africana y 19% de origen multiétnico. Los hogares de origen de las Indias Orientales solo se reflejaron en un 5% del estudio, ubicándose, principalmente en los asentamientos informales de *Beetham*. Hubo algunos casos de hogares interétnicos, donde usualmente el esposo era africano y la esposa de la Indias Orientales.

Los residentes de *Beetham* han vivido en Trinidad durante su vida adulta. El 79% de los jefes de familia había nacido en Trinidad y solo un 6% venía de Tobago. Un 15% emigró de otros países como Granada, San Vicente y las Granadinas. Estas personas vinieron a Trinidad cuando niños con sus padres. En resumen, esta zona es principalmente de población africana y cristiana con raíces en Puerto España desde al menos dos ó tres generaciones.

CALIDAD DE VIDA

Para establecer la calidad de vida actual de los residentes de *Beetham Estate*, se identificaron criterios objetivos que ilustraban las características de la habitación y de la provisión de servicios destinados a satisfacer las necesidades fisiológicas de los individuos. Estos criterios incluyeron evidentemente las necesidades básicas como vivienda y agua potable, pero también los artículos para el hogar que se consideran indispensables para la sociedad, tales como las camas, cocinas y refrigeradores. Sin embargo, el estudio fue más lejoso para determinar qué porcentaje de los hogares poseía electricidad y utensilios electrónicos, que son parte integrante de la cultura del siglo XXI. Asimismo, se observó la infraestructura de la comunidad que ilustra la distribución de los recursos sociales. El grado de compromiso de parte del Estado para proveer educación, ayuda social y servicios de salud en este barrio, demuestra un proceso de redistribución de los derechos sociales en favor de los residentes de *Beetham Gardens*.

Estudios previos en Trinidad y Tobago sobre pobreza y condiciones de vida, revelan la importancia de incluir factores tales como la educación, el empleo, la propiedad privada de las viviendas y el nivel de vida (Ryan, 1997). Ryan y Deosaran observan que la medición de la pobreza es problemática debido a su naturaleza multidimensional. La pobreza es un fenómeno multifacético que posee varias causas. Deosaran (2000) enfatiza nociones como el capital psicológico, social, «experiencial» y físico. Esos factores requieren de un análisis de las características cualitativas de los hogares, como sus sentimientos de confianza en el barrio y la fuerza personal utilizada para mantener los estándares de vida. Esto requiere la exploración de la percepción comunitaria del medio ambiente y de los caminos de adaptación para obtener adecuados niveles de vida, como se ilustra en el comportamiento de la comunidad respecto del empleo. Para evaluar la calidad de vida, los indicadores del estudio examinaron los niveles de educación, de empleo y la condición de la vivienda. Así, incluimos la experiencia de los miembros del hogar, las características físicas de la vivienda y los servicios de educación y desarrollo comunitario.

Educación

Desde la época de la independencia, la educación primaria y secundaria han sido gratuitas en Trinidad y Tobago. La educación primaria consta de 8 grados obligatorios. Claramente, la mayoría de las hogares en nuestro estudio tenía al menos un miembro que había recibido educación secundaria completa. Entre los jefes de familia podían encontrarse personas que nunca recibieron educación formal, pero esto fue corregido por las nuevas generaciones. El 98% de los hogares tenían al menos un miembro que había alcanzado la escuela primaria.

Cuadro 1
Nivel de educación de los hogares (%)

	Educación informal	Escuela primaria	Escuela Secundaria	Educación técnica/comercial
Nivel de estudios del jefe de familia	13	47	31	8
Hogares con al menos un miembro que estudian ese nivel de educación		98	95	86

En un 95% de esos hogares se encontró por lo menos una persona con algún estudio secundario. Este fue particularmente el caso de hogares con miembros menores de 30 años. Los residentes de *Beetham* se han beneficiado con la expansión de la educación primaria y secundaria proveídas por sucesivos gobiernos de Trinidad y Tobago. No hay evidencia de que alguien haya recibido educación universitaria. Las experiencias post secundarias fueron limitadas a escuelas técnicas comerciales.

La asistencia a la escuela primaria y secundaria no fue una prueba de éxito en exámenes, ni de calificación para entrar a la universidad, o para acceder a empleos bien remunerados. No se pudo encontrar evidencia respecto de personas con nivel universitario. Esto último puede vincularse al hecho del bajo nivel de rendimiento de los residentes en la escuela secundaria. Estos recibieron la oportunidad de alfabetizarse y de desarrollar habilidades aritméticas por vía del sistema de educación primaria y secundaria, sin embargo, la inserción laboral se logró sólo en servicios poco calificados.

El nivel de educación obtenido por los residentes de *Beetham* les impidió asimismo, aspirar a horizontes de empleo en el servicio civil, en la energía y en una amplia gama de profesiones. Puesto que Trinidad es muy dependiente de los ingresos del petróleo y gas natural, las personas poco especializadas se ven excluidas de los beneficios financieros derivados de este sector. Así, aún cuando los residentes de *Beetham Gardens* se vieron beneficiados con un mayor nivel educativo intergeneracional, esta situación no fue transferida a los sectores mayores de la economía.

Ryan (1997), citando a Valentine, sostiene que la estructura de la sociedad y la clase de trabajos que la gente pobre encuentra, los puede apartar de ciertas clases de organizaciones. Este estudio no arrojó evidencia de que los residentes de *Beetham* emprendieran educación universitaria. Tal vez, esto se debe a que las personas que han ido a escuelas primarias y secundarias no han recibido la preparación suficiente que les permita calificar en estudios futuros. En el contexto de Trinidad, esto quiere decir haber aprobado con éxito los exámenes CXC «O» y «A».

Estudiando *Lavantille*, otra área de bajo ingreso que rodea Puerto España y que está próxima a *Beetham Gardens*, Ryan y al. (1997) notan que las oportunidades de inserción en el mercado actual se logran valorando el conocimiento. El medioambiente social es el lugar en donde «la elite del conocimiento» está en ascenso. Las recientes teorías sobre la pobreza demuestran que la movilidad espacial dentro y fuera de los barrios ghettos se ven limitadas por la privación de recursos socioeconómicos. Esto incluye restricción en servicios educacionales y comunitarios, desdén hacia los jóvenes con altas aspiraciones académicas y alcance y uso del inglés estándar. Además, los dialectos del inglés, o lenguas «créole» como el Ebonics¹⁰, fortalecen un modelo de restricción de las personas pobres que viven en los ghettos. Estos autores observan que muchas ciudades americanas tienen características que bloquean la clase inferior y la mantiene en enclaves segregados. Aunque *Lavantille* puede ser considerada como un ghetto, la participación del Estado hace, sin embargo, que esta población sea considerada como un enclave aislado. Lo mismo podemos decir para *Beetham Gardens*.

Empleo

Las ocupaciones de las personas empleadas en el sector formal en *Beetham Gardens* refleja el bajo nivel de éxito alcanzado dentro del sistema escolar secundario. La mayoría ha tenido que formarse posteriormente en el comercio como una forma de capacitación laboral. La formación en plomería, electricidad, metalúrgica, etc., le permite a muchos residentes integrar el mundo laboral. Muchos ocupan puestos como obreros en las fábricas del barrio o en el vertedero. Dichas ocupaciones indican que esos empleados tal vez sólo han completado la escuela primaria. El éxito en la escuela secundaria puede haber contribuido a la inserción dentro del servicio público o en el sector de los negocios. Las cadenas de comida rápida en Puerto España ofrecen empleo a quienes trabajan en el sector comercial. Las personas que han trabajado en esas empresas se desempeñan como vigilantes, guardias de seguridad y choferes. Las fuerzas armadas

10 Inglés usado por los Afro-americanos de Estados Unidos.

proporcionan empleo para un número reducido de personas. Se hizo muy poca referencia en cuanto a cualquier actividad de nivel profesional. Educadores, médicos, abogados o ingenieros no fueron mencionados en ninguno de los hogares. Se mencionó, sin embargo, el caso de una enfermera y una secretaria.

El desempleo no era raro en los hogares de *Beetham Gardens*. Casi un tercio de los jefes de familias están cesantes. Claramente, la subsistencia de los hogares no depende del ingreso del jefe del hogar ya que el 80% de los hogares tiene al menos 1 trabajador adulto. Efectivamente, el 63% de los hogares tenía 1 ó 2 trabajadores adultos. Sin embargo, en el 74% de los hogares encuestados había al menos 1 adulto cesante entre sus miembros. El 6% de los hogares entrevistados tenía 3, 4 ó 5 adultos desempleados. El 51% de los hogares encuestados tenía 1 adulto desempleado de 18 años y más. A menudo, este grupo fue encontrado entre adultos jóvenes con educación secundaria.

Cuadro 2

Tipo de empleo del jefe del hogar

Sector de empleo	Hogares (%)
Empleado en el sector informal	43,5
Empleo autónomo	26,5
Cesante	30,0

Frente a la recesión, o a los bajos ingresos, Cambridge (1997) observa la importancia del trabajo autónomo dentro del sector informal como mecanismo de respaldo importante para las personas. Nuestro estudio refuerza este aspecto, evidenciando que el 26% de los jefes de familia han creado su propio empleo. El 40% de familias en *Beetham Estate* recibe ingresos de actividades por trabajos autónomos producidos al interior de los hogares.

El autoempleo en nuestro estudio se evidenció en ventas, pequeños negocios, recuperación y otras actividades. Las ventas fueron la actividad más popular, situándose por encima de un tercio del trabajo autónomo. Un 16% correspondió a las ventas del comercio detallista y un 5% a la recuperación. La mayoría de las personas del sector informal tiene un nivel de educación más bajo que en el sector formal. Para el empleo autónomo, el ingreso mensual de las actividades en un 59% era de TT\$2.000 y cerca de un 41% ganaba por encima de TT\$2.000. Algunos hogares declararon ganar por encima de TT\$4.000 mensuales, obteniendo esa cifra a través de actividades generalmente realizadas en su propio hogar. El microempresariado es ciertamente importante en el mantenimiento de estándares de vida adecuados para una gran parte de la población de *Beetham*.

El rubro de ventas fue definitivamente el primero que emprendieron los residentes para generar ingresos. Lo más común era la venta de artículos comestibles. Efectivamente, no era raro ver una minitienda en la casa, que ofrecía alimentos y enseres, tales como harina, azúcar, papel higiénico, arroz, bocados, gaseosas, y tortas. Preparaciones locales como bolas de tamarindo, dulces y tortas de azúcar, están disponibles en muchas de esas microempresas. Los vestidos y productos para el pelo también hacen su aparición en *Beetham*, revelando el espíritu microempresarial de los hogares, como, asimismo, cintas magnetofónicas, pañales desechables y teléfonos celulares, son algunos de los modernos accesorios disponibles en el área del comercio al detalle. Se evidenció, también, la venta de algunas actividades prohibidas, incluyendo la venta de sustancias ilícitas como la marihuana.

Se pudieron comprobar actividades correspondientes a pequeños negocios en el sector de los servicios como punto de apoyo a las necesidades de los residentes de *Beetham* y de individuos de áreas vecinas. Las mujeres llevaban adelante microempresas de costura, peluquería y roti¹¹. Los hombres trabajan en empleos autónomos como técnicos, plomeros, obreros de la construcción, choferes de «maxi-taxis», mecánicos y soldadores. En estas actividades de pequeña escala son individuales.

Otra actividad singular de empleos autónomos en que trabajan los residentes de *Beetham*, es en el área de la recuperación. Estos trabajadores dentro del sistema informal, viven a menudo en estructuras de madera en las secciones informales del *Beetham Estate*. Los recuperadores empaquetan y almacenan para la reventa botellas, neumáticos, trozos de metales y trapos. Entre otros artículos, estos forman parte esencial del proceso de reciclaje suministrado por los recuperadores de *Beetham Gardens*.

Al igual que las otras actividades de trabajo autónomo, la mayor parte de las ventas se llevan a cabo al interior de los hogares. Algunas personas comprometidas en este oficio prefieren comercializar sus mercancías en las calles de Puerto España, la capital. *Charlottes* y *George Street* fueron mencionadas frecuentemente. Otros optan por el bullicioso barrio de Chaguanas para vender cintas, casetes con música y otros equipos electrónicos. El Mercado Central es el preferido para las ventas de legumbres.

Una trabajadora ofreció sus servicios domésticos en los Estados Unidos de América, en la ciudad de Nueva York. Esta innovadora mujer viaja cada año a donde sus parientes y por algunos meses realiza trabajos domésticos, con lo cual alcanza a generar ingresos mensuales de T.T.\$3.000 durante un año. Con su nivel de competencia no podría nunca haber logrado

11 Roti es una de las comidas nacionales. Consiste en una torta plana de harina, doblada con mezcla de curry, carne y vegetales.

ese nivel de ingreso en el sector formal. Otra forma inusual de ingresos para un trabajador autónomo, viene del reciente desarrollo de la industria del turismo en Chaguaramas. La reparación y limpieza de yates de los turistas le ofrece un ingreso al trabajador emprendedor.

El trabajador autónomo, como ya fue tratado en este documento, forma parte del sector informal de empleo. Esta categoría de la fuerza laboral del país vive de dichas actividades principalmente microempresas, no reguladas por las instituciones sociales. Tewarie (1998) describe el sector del trabajo informal como aquel en donde se incluyen los trabajadores que trabajan por su propia cuenta que operan o son dueños de su propio negocio y que cuentan o no con empleados o aprendices. El Plan Maestro de utilización del suelo de Puerto España observa que muchas personas trabajan por cuenta propia en actividades de distribución de bienes y servicios para ganarse la vida.

El empleo autónomo es una opción frecuente en Trinidad y Tobago. El Marco de la Planificación del período 2002-2004 (*Medium Term Framework*), pone énfasis en la promoción de microempresas, fomentando el trabajo autónomo para aliviar la pobreza. El número de personas empleadas en este tipo de empleo en Trinidad y Tobago es de 72.400 personas. De esta figura total, 9.600 fueron categorizados como trabajadores no pagados. Tewaire (1998) señala que las personas con bajo nivel de educación tienen más dificultad para acceder a los créditos, que las personas con un nivel de estudios superiores. Esta área de bajos ingresos ha evolucionado desarrollando una compleja red de enlaces económicos, que si la comparten les permite desenvolverse, aunque la mayoría viva bajo grandes necesidades. Es así que se ha desarrollado una relación simbiótica y complicada entre la vivienda y la empresa basada en el domicilio, como una estrategia de supervivencia para el empleado autónomo.

Valtonen (1996) observa que entre los desempleados en las áreas de bajos ingresos cerca de Puerto España, muchos sujetos no se califican a si mismos como desempleados, sino como «buscando trabajo». Su estudio mostró la gama de actividades de las personas de ambos sectores —formal e informal— que se encontraban desempleadas. Se incluyó así el «trabajo doméstico» (cocina, limpieza, lavado, planchado), la venta, la comercialización de productos para otras islas, el lavado de autos, las actividades tales como la de que pequeños intermediarios de servicios para clientelas casuales (*hustling*), el pequeño comercio (*higglering*), y la importación y venta al detalle en el comercio informal.

La intermediación de pequeños servicios, *hustling*, es un arte que se cultiva y que requiere de cualidades de iniciativa, determinación y habilidad para tomar parte en la realización de una variedad de trabajos domésticos. El *hustling* es una importante estrategia de supervivencia para los trabajadores autónomos de bajo nivel. El *higglering* es un importante mo-

delo de comercio en el Caribe, en donde las personas, principalmente mujeres, venden productos agrícolas a orillas de las carreteras. Las ventas totales se hacen en pequeñas cantidades de bienes. A menudo, los productos pueden transportarse con facilidad en una carretilla o cargados en una cesta sobre la cabeza.

La economía es incapaz de generar suficientes empleos para toda la población. Las personas entran al sector informal por las oportunidades de sacar beneficios y la flexibilidad de ese mercado del trabajo. En la economía informal, hay relativamente pocas reglamentaciones. Este grupo de trabajadores se ha incrementado en las recientes décadas. Como otros trabajadores que forman parte de la fuerza de trabajo, los del sector informal no pueden reclamar beneficios como compensaciones por dejar de trabajar, retiros ni otros beneficios de trabajo. En *Beetham Gardens* los trabajadores del sector informal constituían un grupo significativo junto a los trabajadores del mercado formal y a los desempleados.

NIVEL DE VIDA

La clave para apreciar la calidad de vida de los residentes de *Beetham* fue el examen de criterios objetivos evaluables de la estructura física de los hogares y de las infraestructuras presentes en la comunidad. Este estudio incluyó el ingreso del hogar y la propiedad de la vivienda. Se examinó la estructura física de las casas y la accesibilidad a los recursos comunales, tales como escuelas, servicios sociales y servicios públicos.

Propiedad de la vivienda

La propiedad de la vivienda entrega una cierta idea del compromiso de los residentes con el barrio. El 36% indicó que son propietarios de sus casas. El 40% eran arrendadas, ya sea al gobierno o al sector privado, mientras que el 18% correspondía a personas que las ocupaban ilegalmente. Las fuentes de financiamiento para la vivienda propia o la renta eran diferentes. El 28% utilizó una hipoteca para comprar sus casas; el 42% autofinanció la compra de la propiedad o la renta. Esto es significativo, ya que a la mayoría de los habitantes se les ofreció alojamiento en *Beetham* a causa de los incendios, de las inundaciones o de la renovación urbana aplicada a sus barrios precedentes. Una tercera parte de los hogares demostró su pertenencia a *Beetham* debido a la adquisición de sus casas.

La propiedad de la vivienda fue posible para algunos hogares gracias a que sus ingresos sobrepasaban los T.T.\$4.000 mensuales. Sin tomar en cuenta el tamaño de la vivienda, el pago de una hipoteca mensual de T.T.\$100 era factible para sus ocupantes. Este pago no era posible para todos los hogares, especialmente para aquellos con un ingreso bajo los

T.T.\$1.200 por mes. Ese grupo —que se aplica al 28% de la muestra— estaba conformado por un promedio de 3 a 4 personas. Este grupo de hogares de mayor tamaño podría ubicarse bajo la línea de pobreza nacional, la cual es de T.T.\$623 para hogares de una sola persona.

Ingresos del hogar

Las fuentes de ingresos de estos hogares provienen básicamente de 5 fuentes: salarios, trabajo autónomo, pensiones, asistencia pública y remesas extrafamiliares. Algunas veces, solo una fuente provee la base financiera para el hogar; sin embargo, muchos de estos tienen una combinación de diferentes ingresos dentro del hogar. Por ejemplo, alguno podía recibir ingresos de varias fuentes, tales como el trabajo asalariado de uno de sus integrantes, pensiones de vejez y remesas de familiares que se encuentran en el extranjero. Otros hogares no declararon ingresos de ninguna fuente.

Cuadro 3
Promedio mensual de ingresos de los hogares
en Trinidad y Tobago en \$T.T.

Nivel de ingreso	Hogares (%)
< \$601	6
\$601-\$1.200	22
\$1.201-\$2.000	22
\$2.001-\$3.000	17
\$3.001-\$4.000	7
\$4.001-\$5.000	11
\$5.001-\$8.000	5
\$8.001-\$10.000	2
>\$10.000	2
Ninguna información	6
Total	100

Dado que un 30% de los hogares está encabezado por personas desempleadas, efectivamente no es raro que la asistencia pública y las pensiones sirvan para cubrir las necesidades de hogares pobres. La evidencia de abuelos pensionados que mantienen los hogares era manifiesta en los hogares humildes en este estudio, donde los miembros del hogar no tenían responsabilidades respecto de empleos autónomos o actividades asalariadas. Un ejemplo de esto podría ser el caso de un hogar con una abuela de 70 años de edad, un desempleado de 28 años y una nieta de 12 años de edad que asiste a la escuela.

Las pensiones se originan para quienes han trabajado ya sea en empleos del Estado o del sector privado y han alcanzado la jubilación a la edad de 60 años. Algunas de ellas son pagadas a través de la *National Insurance Scheme* (N.I.S.), que era obligatorio para todos los trabajadores. Otros pensionados recibían sus pensiones como parte del bienestar ocupacional vinculado al salario del trabajo. Todos los que no recibieron ni el N.I.S. ni pensiones de trabajo, recibieron una pensión del Estado a los 65 años. Dicha modalidad sirve para ayudar a los adultos mayores desvalidos que trabajaban previamente en el sector informal como trabajadores autónomos o para las actividades socialmente productivas no remuneradas como el caso de las amas de casa, y también para las personas con un historial de empleo limitado o irregular.

Cuadro 4
Fuentes de Ingresos por hogar

Fuente de Ingresos	Hogares (%)
Salario	57
Trabajo autónomo	40
Pensiones	20
Asistencia pública	10
Remesas	17

Solo un 10% de los hogares encuestados recibía la asistencia pública, ya que se necesitaban rigurosas pruebas para clasificar. La pobreza era solo uno de los criterios. Para recibir la asistencia pública, todos los adultos deben dar prueba de incapacidad. Las mujeres con niños dependientes, pueden llenar también los requisitos en el caso de muerte de su compañero o probando la incapacidad del cónyuge de satisfacer las necesidades de sus hijos dependientes. La asistencia pública no era disponible para aquellas personas que tenían solamente un estatus de desempleado. En este contexto, la importancia del empleo autónomo y de las remesas de dinero se perciben más claramente.

En el presente estudio hubo menciones del envío de remesas a los hogares por parte de hijos adultos. Con mayor frecuencia, el 17% de las remesas referidas en el cuadro, se aplican al soporte financiero de los padres de los hijos del hogar. Sin embargo, debe notarse que en algunos casos de hogares con niños jóvenes, cuyos padres vivían en otra casa, estos últimos no recibían ninguna remesa.

Debido a los perfiles migratorios, las familias del Caribe han sido definidas como familias en las cuales los hogares y las fronteras se entrecruzan. Los envíos transnacionales de dinero referidos en el cuadro anterior son importantes contribuciones para la supervivencia y desarrollo en las ciudades de origen. Las funciones familiares ocurren más allá de los límites nacionales. La toma de decisión, dando un soporte emocional y económico para la educación de los hijos o renovaciones del hogar, o como envío de dinero para pequeños negocios, es posible a través de las remesas familiares.

Muchos hogares demostraron creatividad e innovación para asegurarse un ingreso. Esto fue bien ilustrado, por la habilidad para conducir actividades de trabajo autónomo. Rodman (1971) dice que las personas pobres de descendencia africana tienden continuamente a maximizar sus posibilidades socioculturales, a través de la selección de opciones que pudieran acompañar constantemente cambios de circunstancias. Él señala que:

El repertorio de opciones y recursos es limitado, pero mucho más amplio y flexible de lo que se imaginan los de fuera. Aunque es perfectamente cierto que las personas negras, especialmente cuando son pobres y están aisladas de las posibilidades que son accesibles a otros, son capaces de diseñar nuevas posibilidades y descubrir otras opciones recurriendo a recursos internos, ampliando así su limitado acceso a la corriente mayoritaria de oportunidades y creando alternativas únicas¹².

Dos interesantes fuentes de ingresos demostraron la flexibilidad de los encuestados para ganarse la vida. Cierta fuente de ingresos original en uno de los hogares, incluía una entrada regular procedente del *Play Whe*¹³. Este juego de azar, que es diariamente difundido por todos los medios electrónicos e impresos, servía como fuente de ingresos. Otra fuente de sustento provenía de conexiones internacionales. Los viajes a Estados Unidos por períodos cortos para realizar trabajos domésticos, también suministraba una forma de sustento en este caso particular.

12 N. de T. *The repertory of options and resources is limited, but is much broader and more flexible than outsiders often imagine. While it is certainly true that black people, especially when they are poor, are cut off from possibilities available to others, they design new possibilities and discover new options—they turn to internal resources, thereby augmenting their limited access to mainstream opportunities and creating unique alternatives* (Rodman, 1971 : 87).

13 *Play Whe* es un juego de azar nacional que se juega por dinero, el juego es organizado por el Estado.

SUELO Y VIVIENDA EN BEETHAM

Condiciones físicas de la vivienda

Se pudieron distinguir dos diferentes modelos de habitación en *Beetham Gardens*. Uno típico del área formal y parte del programa de renovación urbana del Estado, con casas de paredes de ladrillo y cemento. El otro, correspondiente a las secciones del asentamiento informal, con casas de madera, representando el 14% del estudio. Los techos, tanto en el sector formal como informal, estaban hechos del mismo material, utilizándose láminas galvanizadas en un 97%.

El 78% de las viviendas tenía por lo menos 4 habitaciones. De esas habitaciones, el espacio separado con más frecuencia era un dormitorio, correspondiendo a un 95% de los hogares. También eran piezas separadas las cocinas, las salas de estar (80%) y los baños (79%).

Solo un 2% de las viviendas eran de una habitación. Estas se encontraban en las áreas ocupadas ilegalmente. Un 5% de las viviendas del estudio tenían más de 8 habitaciones. Efectivamente, una de las casas tenía 12 habitaciones. Estos eran casos en donde los residentes habían llevado a cabo extensas modificaciones en las construcciones con respecto a las que les fueron entregadas inicialmente por parte del Estado. Como dueños de sus viviendas, estos individuos desarrollaron sus construcciones para incluir más habitaciones y algunas veces un espacio para sus actividades de autoempleo, tal como la venta.

Camas, cocinas y fregaderos, así como servicios básicos para una familia, estuvieron presentes en un 90% de las viviendas estudiadas. Esos tres artículos representan el estándar de vida para los residentes de la zona, lo que demuestra que el promedio de hogares estaba más allá del nivel de subsistencia. Mesas, armarios y refrigeradores figuraron en el 80% de los hogares; esto evidencia cierto nivel de confort al interior de las residencias. La presencia de planchas y lavadoras para más de 50% de los hogares confirma el uso de accesorios modernos para el mantenimiento de las tareas diarias articuladas con el trabajo y las actividades escolares. Micro-ondas y ventiladores, fueron otros artículos encontrados en muchas de las casas en *Beetham*.

Desde los años setentas, la construcción de las viviendas consideraba plomería, sistemas de aguas servidas (alcantarillados) y electricidad como parte del programa de renovación urbana. En el asentamiento informal, hubo casos en que las personas habían construido sus propios retretes. Solo una tercera parte de los hogares tenía teléfonos, aunque existían líneas para un 98% de las familias.

Cuadro 5
Mobiliario de los hogares

Accesorios	Hogares con ítem (%)
Camas	99
Cocina	98
Fregadero	92
Comedor	86
Armarios de cocina	82
Refrigerador	82
Plancha y/o tabla de planchar	62
Lavadora	56

Las personas del sector informal poseían el mismo nivel de mobiliario que los del sector formal. Incluso, los desempleados poseían un mobiliario básico en sus hogares, tal como camas, juego de comedor, fregaderos, cocinas, televisión y radio. Todos los hogares, incluyendo a los desempleados y los del trabajo autónomo, tenían artículos como grabadoras de video, lavadoras, planchas y televisión por cable.

Muchos aspectos de la vida moderna están presentes en el área. Es justamente lo que podría haberse esperado de una zona que había sido preparada por el Estado como asentamiento urbano. Aunque muchos en el barrio tienen acceso a esos servicios públicos, no todas las casas de *Beetham Gardens*, como podrá notarse en el cuadro número 6, tienen electricidad, alcantarillado y conexiones telefónicas. La recolección regular de basura se efectúa en el área formal del asentamiento. Todas las casas dentro de las fases desarrolladas por el Estado tenían en su interior cañerías y alcantarillados instalados. Esta condición no es necesariamente el caso de todas las áreas de bajos ingresos de Trinidad.

Cuadro 6
Servicios públicos disponibles en las casas

Servicios Públicos	Hogares con ítem (%)
Cañerías interiores	82
Instalación de alcantarillado	79
Conexión a la red de electricidad de la TTEC ¹⁴	70
Teléfonos	38

14 TTEC (Compañía Eléctrica de Trinidad y Tobago) es la compañía oficial del Estado. Cuenta con el monopolio para proveer electricidad a la nación.

El cuadro 6 muestra que no todos tienen la totalidad de los servicios dentro de sus hogares. Más de la mitad de las familias no tiene teléfonos. El estudio prueba, sin embargo, que más del 10% de las familias usaban teléfonos celulares, los que están en el mercado desde hace solo algunos años. Casi una tercera parte de las familias no tenía conexión oficial al tendido eléctrico de la compañía nacional. Algunas de esas personas usaban electricidad de fuentes privadas, tal como otros clientes de la compañía nacional. El 10% de los encuestados declara recibir su electricidad de fuentes diferentes a la compañía de electricidad. Algunas casas se procuraban luz a través de lámparas de gas. En las casas sin ningún suministro de electricidad, las radios y la televisión funcionaban con baterías. El 90% de las familias tenía radios. Había más personas en la encuesta que poseían un televisor que aquellas que estaban conectadas al tendido eléctrico.

Cuadro 7
Equipos electrónicos en las casas

Artículos electrónicos	Hogares con ítem (%)
Radio	90
Televisor	86
Video/VCR	48
Servicio de cable	41

Los residentes de la zona reciben información sobre sucesos nacionales e internacionales y hay un frecuente contacto con cualquier cosa que esté ocurriendo en la nación. Radios y televisores estaban presentes en muchas casas y, asimismo, la presencia de servicios de cable por encima del 40%, acentúa la observación de que se trata de un área urbana. Efectivamente, había incluso un hogar que contaba con servicio de televisión por satélite. No hubo en este estudio indicios de la presencia de computadores, sin embargo, había sitios web de Internet fuera del área de *Beetham*.

Transporte

Las familias tienen fácil acceso al transporte de un lado a otro de la autopista. Maxi-taxis están fácilmente disponibles para las personas que van a la capital y a otras partes de Trinidad. Muchos encuestados afirmaron que la distancia a Puerto España se camina fácilmente. Por lo tanto, es comprensible que por encima del 70% de los hogares no tenga ninguna forma de transporte privado.

El desplazamiento a pie, y el transporte público, son los principales medios de transporte. Muchos encuestados indicaron que no tenían otra alternativa que caminar para desplazarse a donde querían ir. Sin embargo, la mayoría de los lugares quedaba en Puerto España o áreas circundantes. El mantenimiento peatonal era, sin embargo, limitado en *Beetham*. Algunas calles no estaban pavimentadas y los alrededores de la autopista no tenían pasarelas o paso de peatones.

Cuadro 8
Transporte privado disponible en los hogares

Medios de Transporte	Hogares con ítem (%)
Sin transporte privado en las casas	71
Bicicleta	11
Automóvil	12
Camión	2
Automóvil y bicicleta	4

Utilización del suelo

Ambos asentamientos, tanto el formal como el informal de *Beetham Gardens*, mostraron algún uso del suelo para el cultivo. Esta práctica podría esperarse en un ambiente rural; sin embargo, los residentes tenían una historia de asentamiento urbano. Dada esta utilización del suelo, *Beetham* no puede describirse como un ghetto urbano propiamente tal, descripción aplicada frecuentemente a medioambientes euroamericanos¹⁵ desprovistos totalmente de animales y plantas cultivadas. Este no es el caso para las áreas de bajos ingresos aledañas de Puerto España, tal como *Lavantille* y *Beetham*. Los senderos están delineados con hierba y algunas veces con árboles y plantas con flores, muchas de las cuales crecen de manera natural en un clima tropical.

La razón para el cultivo de la tierra, tal vez ha servido como un mecanismo original, importante para asegurar el alimento entre las familias de bajos ingresos. La agricultura urbana incluye el cultivo de algunos artículos alimenticios básicos, como bananos verdes, casabe y una huerta alrededor de la casa. En *Beetham Gardens*, como entorno urbano, se limita el uso de los espacios disponibles alrededor de las casas. Es así especialmente en el área del sector del asentamiento formal. En el sector informal se hace más

15 Expresión referida al bloque cultural de Europa y Norte América.

uso de los espacios circundantes para el consumo familiar. Sin embargo, en todas las etapas de *Beetham Gardens* se podían encontrar plantas, flores, árboles y animales. *Beetham*, como proyecto de renovación, no es concretamente una jungla encementada alejada de la evidencia de la naturaleza.

Cuadro 9
Presencia de tierra cultivada y animales domésticos

Presencia de tierra cultivada o animales	%
Disponibilidad de la tierra alrededor de las casas para uso de jardinería	12
Tierras sin uso de jardinería alrededor de las casas	6
Presencia de gatos en el hogar	11
Presencia de otros animales	10

Las plantas encontradas dentro del medio urbano pueden ser clasificadas bajo los siguientes rubros: plantas usadas de manera general en las comidas, frutas, hierbas y condimentos, y plantas decorativas. Se observaron alimentos cultivados en el área, incluyendo reservas de terreno para la yuca, *eddoes*, *dasheens*, plátanos, arvejas, acelgas, tomates, maíz y aguacate. Entre las frutas tropicales características de Trinidad, encontramos mangos, papayas, limas, *sorrel*, guayabas, tamarindos, *chennets*, fruta de la pasión, cerezas, naranjas, *pommes de cythere*, *soursops* y cocos. Durante el estudio se encontraron hierbas y condimentos tales como la sábila, jardines de legumbres con sombra, pimienta dulce, tomillo y cebollines. Las plantas decorativas fueron mucho más comunes. Algunas tenían flores tales como las *ixoras*.

No se encontraron animales al interior de las casas. Se mencionaron vacas y pollos en un 5% de las familias. La presencia de animales de granjas dentro del asentamiento, en una población urbana, revela que aunque el área está integrada a una población urbana, hay vestigios del apego a modelos y estilos de vida rurales. También se encontraron en un 5% animales tales como peces, conejos y pájaros, en particular pericos. Con frecuencia, no había gatos en las casas, ya que estos felinos no eran considerados tan importantes como los caninos, en este caso, el omnipresente perro. Los perros eran usados más como protección y sistema de alarma, que como mascotas.

CARACTERÍSTICAS DEL DESARROLLO DE BEETHAM GARDENS

Ryan (1997) contiene una descripción de *Lavantille* escrita en 1987 por Ancil Neil. Neil describe *Lavantille* como un área con casas en ruina, barrios reducidos, drenaje pobre y foco de inundaciones en temporada de lluvias, deplorables calles polvorientas, a menudo repletas de basura. Esta imagen con frecuencia se propaga en las áreas de bajos ingresos alrededor de Puerto España. Este estudio, usando datos empíricos objetivos, puede rechazar alguna parte de esta descripción para el caso de *Beetham Gardens*, en particular en lo que concierne el área renovada.

Infraestructura física y social

Beetham Gardens fue diseñada con una infraestructura esencial como calles pavimentadas, semáforos, infraestructura para teléfonos, agua y conductos residuales. También puede encontrarse en el barrio una infraestructura destinada a la educación, a la salud y a la recreación. De alguna manera hay una importante ausencia de tiendas y empresas comerciales formales. Las microtiendas desarrolladas por el trabajador autónomo, proveen un suministro mínimo de artículos alimenticios esenciales para el área. En cuanto a la compra de vestimentas, víveres para el hogar, artículos farmacéuticos y comestibles mayores, los residentes deben dejar el área e ir a cualquier barrio cercano a Puerto España.

Cuadro 10
Infraestructura desarrollada en *Beetham*

Infraestructura comunitaria	Hogares con ítem (%)
Carreteras pavimentadas	85
Luz en las calles	83
Electricidad ¹⁶	96
Teléfonos	98
Agua y Cañerías	87
Recolección regular de la basura	93

¹⁶ Este es un indicativo del porcentaje de hogares que pueden tener acceso a la electricidad. Sin embargo, no significa que esas casas se beneficien del servicio eléctrico.

En los lugares donde existen muchos residentes se usan las infraestructuras de recreación y educativas de *Beetham*, antes de ir a cualquier otro lugar. Los servicios de educación disponibles, están vinculados a la existencia de una organización voluntaria llamada SERVOL (Servicios Voluntarios para todos). El sacerdote católico romano, Pantin, fundó esta organización después de los disturbios del Poder Negro de los años setentas. Los servicios de SERVOL incluyen centros para la primera infancia, centros para adolescentes, que dan apoyo a los jóvenes empresarios, aumentando las experiencias técnicas y vocacionales. El más reciente incluye entrenamiento en matemáticas y alfabetización, desarrollo de aptitudes de carácter, especialmente para el mundo del trabajo y social.

Los servicios de educación en *Beetham* constituyen la primera elección de los hogares cuando estos los necesitan. Otras familias van, sin embargo, a Puerto España y a las cercanías del área de *Lavantille/Morvant* para hacer estudios de primaria y secundaria. Hasta un 20% de las familias tiene miembros que siguen educación secundaria fuera de *Beetham*, Puerto España y *Lavantille/Morvant*. Las áreas recreacionales son valorizadas en la zona. En más de la mitad de las casas, los residentes hacen uso del centro para jóvenes, de los espacios recreacionales y parques. En las casas pueden encontrarse pelotas de fútbol, bates de cricket, mesas de ping-pong e incluso raquetas de tenis, así como equipos de *camping*. Un hogar reportó una cuerda de saltar para ejercicios.

Cuadro 11
Infraestructura educacional (%)

Tipo de Institución Educativa	Ubicación de la institución usada por la familia			
	Beetham	Puerto España	Lavantille/Morvant	Otros
Jardín infantil y pre-escolar	43	6	14	14
Escuela primaria	37	16	20	9
Escuela secundaria	29	13	5	20
Escuela de comercio	44	4	1	10
Clases de alfabetización	36	4	1	7
Clases de educación continua	36	56	3	4

Deosaran (2000:11) describe al juego del cricket como el gran escape de los pueblos del Caribe a la aridez de la vida social y política. Este deporte en particular, es un sustituto para el logro del bienestar espiritual. Otras actividades populares deportivas dentro del país son el fútbol y el baloncesto. El mundo reconoce algunos héroes deportivos provenientes de Trinidad, tales como Brian Lara, Dwight Yorkey, sir Learie Constantine. El deporte ha sido frecuentemente descrito como un medio de movilidad social para las comunidades pobres de bajos ingresos negras o blancas. Esta forma de movilidad social no parece manifestarse en los residentes de *Beetham*. Considerando que algunos de los jóvenes se comprometen con el deporte como actividad recreativa, la declaración de personas que aspiraran a un reconocimiento nacional o empleo en el extranjero, no fue parte del presente estudio.

Una importante fuente de recreación fueron los «panyard»¹⁷. Por encima de una tercera parte de los hogares reportó el uso de *Panyard* situadas en el área de *Lavantille/Morvant*. En el mismo *Beetham*, había un grupo alrededor del lugar del «pan». No se encontraron datos de hogares que tuvieran un «steel pan», pero se mencionaron ocasionalmente varios instrumentos de percusión tales como un «hierro». Otros instrumentos musicales tales como un disco, una flauta y una guitarra, también fueron señalados. Además, la música también aparece como otra área de expresión propia de las familias negras de bajos recursos en el Nuevo Mundo. Como ocurrió con el deporte, no hubo una expresión espontánea a este respecto. Sin embargo, vale la pena subrayar que el apoyo dado a las bandas de *Lavantille* es digno de mención. *Lavantille* ha producido para la nación algunos de los más destacados conjuntos de «steel band» a través de los años.

El Banco Mundial (2000) sugiere que las condiciones de vida en el área de los municipios urbanos están influenciadas por los niveles de ingreso, la educación y el acceso a los servicios. En efecto, una carencia de servicios, pobreza y desempleo son evidentes en las comunidades de bajos ingresos de Trinidad. Este estudio demuestra que las personas deben salir del área para obtener muchos bienes y servicios. Al respecto, muchos son los que argumentan que no es económicamente viable constituir instituciones para satisfacer las necesidades de 3.000 a 4.000 personas. Sin embargo, cuando se compara con otras zonas de Trinidad, los residentes de *Beetham* deben trasladarse fuera del área para adquirir la mayoría de los productos. Claramente, la disponibilidad y accesibilidad de un servicio influencia su uso. Las infraestructuras educativas y comunitarias de *Beetham* fueron usadas por los residentes porque estaban disponibles.

17 El *steel band* o *steel pan* es un instrumento de percusión local que consiste en un tambor martillado y sometido a altas temperaturas. Este instrumento nació en el barrio vecino de *Lavantille*.

Sin embargo, los residentes tenían que ir a Puerto España o a las áreas vecinas para ver doctores privados, ir a los centros de salud, dentistas u oftalmólogos, porque esas infraestructuras no estaban disponibles en *Beetham Gardens*. La disponibilidad de profesionales tales como dentistas, oftalmólogos y farmacéuticos, es proporcionada por el sector privado. Ya se había señalado que al igual que otras empresas comerciales tales como almacenes y tiendas pequeñas o medianas, había una carencia de este tipo de actividades en *Beetham*. En un medio donde los servicios para el cuidado de la vista y la dentadura son ofrecidos por el sector privado, el estigma de vivienda social impide la instalación de esos negocios en áreas como la de *Beetham*. En el mejor de los casos, esos hombres de negocio del sector de la salud pueden establecer negocios a la salida de la ruta principal, cercanos al asentamiento de vivienda social. Algunas personas informaron que iban a Puerto España y las cercanías de *Lavantille/Morvant* para acceder a los servicios de salud.

Cuadro 12
Localización de servicios de salud usado por los hogares (%)

Servicios de Salud	Localización del servicio		
	Puerto España	Lavantille/Morvant	Otros
Farmacia	71	7	10
Doctor privado	47	18	25
Centro de salud	24	49	12
Dentista	38	20	25
Oftalmólogo	57	3	21

La disposición en la planificación espacial del área, favoreció la capacidad residencial. Esto aseguró el adecuado acceso a los servicios públicos, a la recreación y a calles pavimentadas. Más adelante se suministraron espacios recreacionales e infraestructuras educativas para la población joven. La zona sigue dependiendo de Puerto España, la capital, en lo que concierne a oficinas administrativas, salud e infraestructuras comerciales y farmacéuticas.

Cuadro 13
Infraestructuras recreativas y comunitarias (%)

Infraestructuras	Localización de la infraestructura utilizada por los hogares			
	Beetham	Puerto España	Lavantille/Morvant	Otros
Centros juveniles	51	2	3	9
Campos de juegos	54	3	11	10
Parques	54	3	3	12
Panyard	4	9	37	14
Grupos comunitarios (hombres, mujeres, jóvenes)	20	5	1	12
Iglesias / Templos, Mezquita	21	22	17	13

PERCEPCIONES SUBJETIVAS DE LOS HOGARES ACERCA DEL BARRIO

Deosaran (2000) afirma que la sociedad no puede ser entendida de manera apropiada, utilizando solamente factores socio-económicos. El autor argumenta que medidas tales como la motivación, el bienestar, la percepción de sí mismo, los valores culturales y el sistema de creencias, contribuyen a la percepción de las personas sobre su calidad de vida. Medidas cualitativas como la percepción, los sentimientos de privación, las actitudes cívicas, la efectividad personal y el optimismo, contribuyen a que las personas tengan un comportamiento exterior, que, eventualmente, las induce a mejorar las condiciones de vida. Es importante señalar el grado de satisfacción, alcanzado por las necesidades específicas de disminución de la pobreza, por las capacidades psicológicas y por la motivación social de la población.

Por consiguiente, ¿cómo se sienten los residentes de *Beetham Gardens* con respecto al área? ¿Hay un sentido de orgullo cívico o un sentimiento de privación, que viene del hecho de ser residente de *Beetham Gardens*? ¿Desean los residentes dejar la zona? Si no, ¿por qué permanecen en *Beetham Gardens*? Este estudio muestra que los bajos alquileres y la accesibilidad a la vivienda constituyeron vínculos de conexión para los residentes que permanecieron en *Beetham Gardens*. Sin tomar en cuenta las razones que incitaron la partida desde sus residencias anteriores, la accesibilidad de las viviendas atrajo y mantuvo a las personas en *Beetham Gardens*. Los alquileres fueron particularmente importantes para quienes vivieron pre-

viamente en áreas de bajos ingresos tales como *Belmont*, *González* y *Barrataria*. El costo de las viviendas atrajo a las personas desde zonas alejadas para irse a vivir a *Beetham*, aunque indicaban que no les gustaba la zona. Las bajas rentas/hipotecas, si es que eran exigidas, frecuentemente alcanzaban apenas a T.T.\$100, lo que también contribuyó para que las personas no abandonaran el área para irse a vivir a otro sitio.

El bajo costo de la vida influyó a las personas en su elección de permanecer en *Beetham Gardens*, a pesar de que más del 50% declaró que deseaba dejar el barrio. La permanencia continua en *Beetham Gardens* por más de 10 años era normal en muchos hogares. Un número considerable de familias había vivido en la zona desde la construcción de la etapa I, a comienzos de los años setentas. Ellas continuaron viviendo allí principalmente porque no podían vivir en otro lugar y disfrutar del mismo estándar de vida por el mismo costo y con un fácil acceso a Puerto España, lo que para algunos residentes significaba poder llegar caminando. Bajos o no, los costos del transporte, unidos al pago mínimo de renta o hipoteca, se constituyeron en la principal razón esgrimida por las personas para establecerse en *Beetham*.

Con el tiempo, algunos residentes ya han completado el pago de sus casas. Esto confirma un apego en la zona. Los beneficios de tener una casa propia sólida, agua potable, sistema de alcantarillado y otros servicios públicos, tales como la electricidad, contribuyeron a mejorar las condiciones de habitación de muchos residentes. Las ventajas ofrecidas por la vida moderna, que implicaban no tener que buscar agua diariamente o depender de lámparas de aceite para el alumbrado, estuvieron presentes en el lugar constituyéndose todas en buenas razones de permanencia en *Beetham Gardens*, especialmente dentro del asentamiento formal.

Cuadro 14
Categorización del barrio por los residentes de *Beetham Gardens*

Evaluación	%
Muy malo	8,5
Malo	9,5
Promedio	42
Bueno	26
Muy bueno	13
No señalados	1

Quedó demostrado en el estudio que el sentimiento de estabilidad en el barrio era compartido por más de un 80% de los residentes que consideran a *Beetham Gardens* como dentro del promedio a muy bueno, y estando establecidos en la zona, dicen sentirse cómodos en el barrio. El hecho de estar libres del temor a la criminalidad y contar con el apoyo de los vecinos, fueron otras de las razones que mantenían a las personas en *Beetham*. Muchos residentes describieron la zona como una comunidad segura donde ellos podían vivir sin interferencias. Efectivamente, por encima del 50% de los residentes habían experimentado generalmente una mejoría en su calidad de vida gracias a estar viviendo en *Beetham Gardens*. Los rescatados de zonas siniestradas encontraron en el barrio una manera positiva de vivir. La proximidad de estos grupos a los vertederos de basura les proporcionaba muchas oportunidades para dedicarse a actividades de reciclaje con la consiguiente generación de ingresos.

Sin embargo, una cuarta parte de los hogares no informaron ninguna mejoría en su calidad de vida. La dificultad de encontrar empleo y el manejo de actividades de trabajo autónomas que requieren atraer clientes desde otras áreas, fue la principal causa de la insatisfacción de los residentes de *Beetham*. Algunas personas dueñas de micro-empresas manifestaron que sus clientes no querían ir a *Beetham* a causa de la reputación de criminalidad y peligrosidad del barrio. Otros residentes lo atribuyen a la mala voluntad de los empresarios de la ciudad para contratar personas de *Beetham*. Por el contrario, a menudo tienen que dar otras direcciones para que puedan ser seriamente considerados para un empleo en la ciudad. Los residentes de los suburbios vecinos como *Lavantille* y *Sea Lots* comparten esta queja.

Este estigma que fue compartido por las comunidades del sureste de Puerto España como *Lavantille*, *Sea Lots* y *George Street*, fue la principal justificación de más del 50% de los encuestados en el estudio para desear dejar *Beetham Gardens*. Una mínima evidencia indicó que no hubo ningún intento mayor de parte de los residentes para mudarse. A pesar de que una tercera parte expresó no querer dejar el barrio, casi todos los hogares encuestados reconocían el estigma de la comunidad, lo que afectaba especialmente sus oportunidades de vida. Un 65% de los residentes sentía que vivir en *Beetham* era igual o constituía un mejoramiento en términos de crimen, salud y relaciones sociales, con respecto a sus residencias previas. El estigma de la zona se veía influenciado por el estatus social que tenía el barrio en la comunidad, y, por lo tanto, impactaba negativamente en la percepción de los demás respecto de la calidad de vida en *Beetham*.

Cuadro 15
Percepciones de los hogares con respecto al
mejoramiento de las condiciones de vida en Beetham
comparado a sus residencias previas (%)

	Opinión de los encuestados		
	NO	SI	IGUAL
Ingreso	23	50	19
Relaciones del hogar	14	61	20
Más amistades	48	24	20
Mejor uso del tiempo libre	22	57	11
Calidad de la salud personal	34	22	40
Más seguridad ante el crimen	34	45	12
Menos interferencia policial	15	59	3
Apoyo de los vecinos	23	63	2

Esta pobre imagen de la comunidad fue compartida por cerca de un quinto de los hogares en el estudio. Contrariamente a sus vecinos, un 18% de los hogares calificaron al barrio como malo a muy malo. Esos residentes declararon que ellos no se sentían en seguridad en *Beetham* debido al crimen, especialmente por el robo. Temerosos de caminar por las calles, estos hogares reportaron un fuerte deseo de tener otras alternativas de vida; sin embargo, los ingresos les impedían hacer cualquier cambio en sus vidas. Los implicados expresaron que la policía los fiscalizaba más que a los otros en la búsqueda de criminales. Esto atrajo conflictos y disputas entre algunos miembros de la comunidad y como grupo no compartieron la visión solidaria declarada por muchos de los otros residentes.

El estigma resultó en que algunas personas se sintieron cómodas diciendo que cualquier progreso personal pasaba por un cambio fuera de *Beetham*. Este no era el ambiente en que ellos desearían ver crecer a sus hijos y nietos. Los comercios, así como los grandes almacenes, no se encontraban disponibles en *Beetham* por lo que la compra de artículos importantes requería un viaje a Puerto España. El regreso a casa con las compras era también algo problemático. Algunos taxistas se negaban a entrar con pasajeros a *Beetham Gardens* debido a la mala reputación del barrio.

Para los residentes de las zonas informales era imposible obtener asistencia frente a su casa, ya que en algunas zonas no había calles para el paso de vehículos.

Este estigma puede haber afectado las actitudes cívicas; por encima del 80% de los encuestados no mostraba ningún entusiasmo por participar en acciones comunitarias. Cerca del 50% declaró no tener muchos amigos en *Beetham*. Estos dos indicadores pueden mostrar que el capital social y la cohesión comunitaria no eran fuertes en este barrio. Sin embargo, estudios cualitativos más de fondo parecen necesarios para discernir este tema.

Cuadro 16
Participación comunitaria (%)

	NO	SI	IGUAL
Más involucramiento en acción comunitaria	83	11	3
Votar más	29	37	25

Por último, los residentes se veían preocupados por su salud y el medioambiente de *Beetham*. El olor del vertedero de basura de la ciudad, afectaba la calidad del aire en el área. La evacuación de los desperdicios de las fábricas del barrio mantenían un medioambiente insalubre en algunas partes de *Beetham*. Las inundaciones después de fuertes lluvias, no eran algo inusitado. El drenaje insuficiente causaba grandes charcos de agua en algunas de las calles y en los patios de algunos residentes. Los mosquitos y otros insectos afectaban una parte de la zona preocupando así a los involucrados.

CONCLUSIONES

Las condiciones de vida en *Beetham Gardens* demuestran la importancia de la intervención del Estado en la asignación de recursos sociales para los grupos de bajos ingresos. Gracias a la acción del Estado, *Beetham Gardens* dejó de ser un asentamiento precario sin acceso a servicios públicos o infraestructuras comunitarias como calles pavimentadas. Este desarrollo llevado a cabo por el Ministerio de la Vivienda permitió a las personas satisfacer sus necesidades básicas de vivienda, tener acceso al agua potable, a la recolección de basura y a un sistema de alcantarillado. Estos servicios, a un costo muy moderado, sirvieron como factor principal para motivar a los residentes a mudarse o a permanecer dentro de *Beetham Gardens*. Ahí, muchos de ellos formaron sus hogares y pudieron disfrutar de la solidaridad que emana del hecho de poder vivir entre amigos contribuyendo a aumentar un sentimiento de seguridad. A pesar de la opinión popular sostenida por personas que no viven en *Beetham Gardens*, la zona es percibida por la mayoría de los residentes como segura, constituyendo un medioambiente con todos los servicios. La mayoría de los residentes dijeron en este estudio que se sentían seguros ante el crimen y la inseguridad.

Para mucha gente, *Beetham Gardens* no es un buen barrio; sin embargo, la mayoría de los residentes califica el área como promedio y muy buena. Los residentes han visto mejoras concretas en muchas áreas de su vida con respecto a sus residencias previas. Por ejemplo, *Beetham Gardens* debido a su proximidad al vertedero de basura de la capital les ofrece empleo a muchas personas. Las actividades de empleo autónomo en la recolección y reciclaje, suministran ingresos para quienes, sin las alternativas que ofrece *Beetham Gardens*, no hubiesen tenido ninguna posibilidad de ganarse la vida. Incluso en el sector informal, donde las personas que ocupan sitios ilegalmente y que cuentan con menos servicios que las del sector formal, se ven aventajadas por el hecho de vivir en *Beetham*. A pesar de la inseguridad que implica ocupar ilegalmente tierras del gobierno, este grupo mostraba una relativa satisfacción con la vida en *Beetham*.

El estigma relacionado con esta área de bajos ingresos constituyó la principal fuente de insatisfacción de parte de los residentes de *Beetham Gardens*. Frente a la negativa ante una oportunidad de conseguir un empleo solo para tener una dirección en *Beetham Gardens*, muchas personas declararon esperar que sus hijos no tuvieran que crecer en el área. El tener acceso a jardines infantiles y educación primaria y secundaria, no cambió esta perspectiva. Incluso, contando con elementos materiales tales como televisor, video-grabadora y otros electrodomésticos modernos, la percepción que tiene la comunidad respecto de *Beetham Gardens*, como un barrio de clase baja, no cambia. Esto se debe a una combinación de factores, tales como el origen étnico y el poco éxito, tanto en los estudios co-

mo en las actividades laborales. Incluso, en donde los niveles materiales eran adecuados, la percepción de la comunidad afectaba directamente sus sentimientos de bienestar y, por lo tanto, su calidad de vida.

Consideraciones de políticas para la provisión de vivienda social en los países en desarrollo

Este estudio subraya claramente la importancia de la intervención del Estado en materia de vivienda para asegurar los derechos sociales y económicos de los pobres y de las comunidades de más bajos ingresos. Este rol podría ser el de proveedor de servicios, agente de financiamiento o intermediario. Cualquiera que sea el rol que el Estado acepte jugar, será siempre importante en la construcción de viviendas, especialmente para las comunidades de bajos ingresos de los países en desarrollo. Hay consideraciones concernientes a la adecuación y oferta, tales como el grado de consolidación de las viviendas. Esta área tiene dos tipos de ejemplo de compromiso del Estado. Uno es la regularización de las propiedades asentadas en áreas informales, vía «cartas de conformidad». La otra, es el asentamiento formal con abastecimiento de infraestructuras físicas y casas consolidadas adecuadamente para la habitación.

Las casas terminadas adecuadamente con todos los servicios esenciales para satisfacer las necesidades humanas básicas en el marco urbano, deben incluirse necesariamente en los programas de renovación urbana de los países en desarrollo. Estos servicios incluyen electricidad, agua potable, alcantarillado y líneas telefónicas para las comunicaciones. La no satisfacción de estos servicios puede resultar en un desarrollo paralelo ilegal. Un 70% de los hogares en este estudio utiliza servicios públicos que forman parte de la infraestructura del Estado. Esos hogares consideran tales elementos como parte normal de la vida diaria. Como ya se señaló en el caso del servicio eléctrico provisto por el Estado, el 10% de los hogares obtenían su electricidad de terceros. Al igual que en el sector del empleo, las personas en ciudades en desarrollo pueden crear formas de satisfacer sus necesidades cuando los servicios no son provistos por el Estado. Otros ejemplos de disconformidad con los estándares nacionales se presentan evidentes en el asentamiento informal.

Una planificación integral es importante en el desarrollo de viviendas para los pobres y los grupos de bajos ingresos. Las viviendas como refugio, no es el único elemento que debe ser considerado. Otras necesidades humanas como el transporte, el empleo, la educación, la seguridad, la salud, la dignidad y el respeto deben ser incluidos en la conceptualización y planificación de las comunidades sostenibles. Estos factores no solo afectan el plan general de la organización del espacio para la comunidad, sino que también determinan el uso del espacio al interior de la casa.

En el área de la salud, los residentes de las comunidades de bajos ingresos debieran tener fácil acceso a servicios farmacéuticos, a dentistas y oftalmólogos, además de las atenciones primarias generales ofrecidas en los centros de salud. La planificación de los asentamientos para la población de bajos ingresos, necesita ser sensible a las implicaciones macro de las políticas para las atenciones de salud de los residentes, cuando muchos servicios de esta naturaleza están solamente disponibles a través del sector privado. El rol del sector privado se vuelve más significativo cuando se consideran los efectos de la influencia de las fábricas en el barrio, la contaminación de la ciudad por los vertederos y los posibles efectos en la salud de los residentes, particularmente en los niños recién nacidos y que crecen en *Beetham Gardens*. Cuando las condiciones de salud en *Beetham Gardens* tienen impactos a largo plazo en la salud y seguridad de todos los residentes.

En el área de la vivienda y el empleo, este estudio mostró que un 40% de los hogares ganan al menos parte de sus ingresos a partir de actividades de autoempleo. Esas actividades eran principalmente microempresas que satisfacían las necesidades de los residentes de *Beetham Gardens*. La planificación futura de viviendas para hogares de bajos ingresos, debiera pensar en el uso de la casa no solo como un lugar de morada. Puede ayudar que se reconozca que las áreas residenciales ya no son lugares en donde las personas solo duermen, comen y disfrutan de la vida familiar. La casa de familia, ciertamente para un cuarto de los residentes, es una base desde donde se conducen actividades de empleo autónomo. Así, la casa se vuelve una unidad con múltiples propósitos.

En el área del transporte, los residentes de *Beetham* no dependen de un automóvil privado. El caminar y el transporte público privatizado bajo la forma de un sistema de maxi-taxis y taxis comunales, eran los principales medios de transporte. Los residentes de las áreas de bajos ingresos en el Caribe urbano y rural dependen de la marcha para alcanzar zonas cercanas o del transporte público para distancias más largas. Un tamaño y una altura adecuadas de las aceras son, por lo tanto, básicas. En las comunidades de bajos ingresos las rampas y pasamanos para los ancianos y personas con impedimentos físicos, pueden ser de gran ayuda para favorecerles el movimiento. Otras necesidades para peatones, como el cruce de peatones con semáforos y pasarelas techadas, son particularmente necesarios para aquellas áreas urbanas rodeadas por autopistas y avenidas principales.

Los residentes de *Beetham Gardens* tenían acceso a los servicios recreacionales. Asimismo, el tener servicios educativos adecuados es definitivamente un factor importante en la planificación de las viviendas de bajos ingresos. Estos no solo significan contar con servicios de educación primaria, sino que también con educación pre-escolar, secundaria, de orientación vocacional y programas de enseñanza, tales como cursos de

capacitación. La experiencia de *Beetham Gardens* en lo que se refiere a la educación concierne a la calidad de la formación y al rol jugado por las instituciones educacionales en la preparación adecuada de los estudiantes en su más amplio potencial y para una mayor participación en la vida nacional. Estos aspectos, sin embargo, se encuentran fuera del propósito de este estudio.

El mensaje más significativo de este estudio es el impacto del estigma sobre la calidad de vida de los residentes. Esto afectó el sentimiento de comunidad, orgullo y dignidad personal de los residentes de *Beetham Gardens*. En la planificación para los asentamientos de bajos ingresos, se debe dar la mayor atención a crear comunidades en las cuales los residentes no experimenten discriminación laboral. Se observó así la presencia de este tipo de comunidades que experimentan un sentimiento de exclusión de la vida nacional y el impedimento de disfrutar plenamente de los servicios entregados para ellos por el Estado.

La calidad de vida en las comunidades urbanas de bajos ingresos está determinada solo en parte por los servicios físicos y recursos sociales proporcionados por el Estado u otras organizaciones no gubernamentales. Buenas avenidas, servicios públicos y viviendas adecuadas, sirven como factores de motivación para que las personas decidan residir en tales áreas. Sin embargo, factores subjetivos como la percepción negativa de parte de la comunidad nacional con respecto al área, pueden socavar el sentimiento de orgullo y bienestar que viene de la propiedad de una vivienda amoblada con fácil acceso a las ventajas de la ciudad capital.

BIBLIOGRAFÍA

- BANCO MUNDIAL (1995), *Trinidad and Tobago: Poverty and Unemployment in an Oil Based Economy*, World Bank, Washington.
- CAMBRIDGE, I. (2000), *The Resources of Households Linked to Children in Residential Care in Trinidad and Tobago*, Dissertation, Bristol University, United Kingdom.
- CAMBRIDGE, I. y S. CARR. (2001), *Localization factors and the self-employed in a low income urban community: The case of Beetham Gardens, Port-of-Spain, Trinidad and Tobago*. Paper presented to the workshop of the Montreal University Group, Puebla, Mexico.
- CAMBRIDGE, I. (1997), *Coping strategies of persons in households with reduced income*. Paper presented to Public Lecture Series of The Department of Behavioural Sciences (mimeograph).
- DEOSARAN, R. (2000), *Psychonomics and Poverty: Towards governance and Civil Society*, VWI Press, St. Augustine Campus.
- HENRÍQUEZ, L. (2000), *Les Conséquences du déficit en infrastructure Piétonnière dans un espace urbain non régulé : Le cas du réseau viaire de Port-au-Prince* (mimeograph.).
- MINISTRY OF SOCIALDEVELOPMENT(1996), «The determination and measurement of poverty in Trinidad and Tobago», Government Printery.
- POLESE, M. y R. STREN (2000), *The Social Sustainaibility of Cities: Diversity and the management of Chance*. University of Toronto Press, Toronto.
- RODMAN, H. (1971), *Lower Class Families: The Cultura of Poverty in Negro Trinidad*, Oxford University Press, Oxford
- ROY, P. M. (1999), *P2 Project Work and Localization*. (Mimeograph).
- RYAN, S. et al. (1977), *Behind the Bridge: Poverty, Politics and Patronage in Laventille, Trinidad*, ISER,UWI, St. Augustine Campus.
- TEWARIE, B. (1998), *Informal Sector, Micro, Small and Medium-Sized Enterprises and Job Creation in the Caribbean*. The Institute of Business, UWI Press St. Augustine Campus.
- VALTONEN, K. (1996), «Bread an Tea: A study of the Integration of Low-Income Immigrants from Other Caribbean Territories into Trinidad», *International Migration Review*. Vol. 30, 116 pp..

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

ALLEN CORDERO

INTRODUCCIÓN

Desde una visión simplista del asunto, existe la idea de que el problema del transporte es un fenómeno de orden puramente técnico. En el mejor de los casos, se ha pensado que el transporte está articulado con el tema de la planificación urbana. Rara vez, sin embargo, se ha tratado de vincular la candente problemática del transporte con lo social. Esto último quiere decir que la cantidad y calidad de los transportes tiene que ver con la caracterización social de los conglomerados humanos. O sea, visto desde otra perspectiva analítica, la de la clase social que marca el tipo de transportes por utilizar. En tal sentido, se podría parafrasear el conocido refrán de «dime con quién andas y te diré quién eres» para reformularlo del siguiente modo : «dime en qué andas y te diré quién eres».

No es casualidad que buena parte del conflicto popular, tenga que ver con el transporte. En efecto, la historia popular costarricense (y centroamericana) está repleta de acontecimientos inherentes a las luchas de los más pobres, oponiéndose tanto al aumento de los costos de servicios de transporte público, como al mejoramiento de los horarios y calidad de este último, tan necesario en la vida moderna¹.

1 En el caso de Guatemala, el problema del aumento de las tarifas en el transporte urbano provocó levantamientos semi-insurreccionales a finales del año 2000.

Justamente, es este el propósito que nos hemos trazado mediante el presente estudio; es decir, relacionar lo social con el tema del transporte. La pertenencia social marca, desde su propio origen, cómo se enfrentan las personas con las necesidades del transporte, empezando por el hecho de dónde se vive; pues es obvio que cuanto más lejana e inaccesible sea una zona, mayores serán las dificultades propias de la movilización urbana. Del mismo modo, tal pertenencia social marcará el carácter del uso del transporte, involucrando asuntos como el tiempo de duración de los desplazamientos, las condiciones mecánicas de los vehículos y otros medios de locomoción, así como también, la apariencia interna y externa de las unidades.

El plan de trabajo que nos hemos propuesto para desarrollar este estudio, consiste de dos partes centrales. En primer lugar, se formula el problema desde un punto de vista teórico y al mismo tiempo se presentan algunas evidencias de tipo nacional. Los temas teóricos abordados se relacionan con la pobreza (distintas teorías y metodologías de aproximación). También se aportan algunas notas teóricas sobre el desarrollo del transporte, en el marco del extraordinario desarrollo de los servicios, tan característico de las sociedades contemporáneas urbanizadas. Asimismo, se trata de relacionar conceptualmente ambos extremos de nuestro enfoque, o sea, pobreza y transporte. De este conjunto, se derivan las hipótesis orientadoras de la investigación.

En segundo lugar, se procede a exponer las evidencias empíricas recogidas en la investigación de campo, realizadas para sustentar este trabajo. En efecto, el trabajo investigativo concreto se realizó en dos conocidas comunidades metropolitanas de San José, no muy distintas una de la otra, pero con presencia de diferencias sociales relativas entre sí. Tales comunidades son: la urbanización Karla María, conglomerado urbano integrado por 187 viviendas, y por otra parte, la comunidad de Nazareno, que data de una toma de terrenos (precarista) protagonizada por un grupo popular realizada en 1985 y actualmente habitada por unas 415 familias. Ambas comunidades, están ubicadas al noreste de San José en el cantón de Goicoechea (Guadalupe) (Bolaños, 2001 : 16-27).

Por razones que se explicarán más adelante en el texto de esta investigación, la comunidad de Karla María se caracteriza por ser de clase media baja, mientras que, la de Nazareno es una comunidad pobre o de clase baja.

Comparando los resultados obtenidos para estas dos comunidades, a partir de una encuesta realizada en junio de 2000, consistente en 200 hogares entrevistados (102 hogares en Karla María y 98 en Nazareno), se quiere demostrar que efectivamente el carácter de los transportes presenta un comportamiento diferenciado, de acuerdo con el barrio de que se trate y de allí la noción de que efectivamente lo social constituye un componente fundamental para explicar el asunto del transporte. O sea, se trata de la determinación social del transporte.

Aunque el estudio de campo sobre el cual se basa esta investigación se realizó a mediados del año 2000, la reflexión teórica que se deriva de las evidencias recogidas son de plena actualidad; es decir, en qué medida la dimensión social juega un papel importante en cómo se desenvuelven los servicios de transporte.

Se ha demostrado que efectivamente existen importantes diferencias en términos de transporte en las dos comunidades estudiadas. Así, en la comunidad más pobre (Nazareno), los tipos de transporte utilizados son más diversos y económicos. No obstante, en términos del costo de tales transportes, paradójicamente no aparecieron diferencias significativas entre una y otra comunidad; quizás a consecuencia de que la comunidad más pobre ahorra más en gastos de transporte. Sin embargo, tal ahorro queda contrarrestado por el hecho de que la comunidad pobre se ubica relativamente a mayor distancia, lo que, a su vez, implica invertir una mayor cantidad de recursos para su financiamiento. En todo caso, en ambos barrios, el transporte viene a significar alrededor de un 7% de los ingresos laborales individuales. Por otra parte, las comunidades, aunque diferentes, no resultaron todo lo polarizadas que hubiera sido deseable en un estudio de esta naturaleza.

Debemos agregar que cuando se profundizó el análisis acerca del trasfondo social del transporte y se pudo dividir la población estudiada –no en términos de lugar de residencia sino de ingresos– sí se obtuvieron diferencias significativas. Fueron identificados dos grupos: uno con ingresos menores al salario mínimo legal de un obrero de la construcción y el otro con ingresos laborales mayores. Pudo observarse que aunque el grupo con ingresos menores gasta mucho menos en transporte que el grupo con mayores ingresos, este consumo ocupa una mayor proporción dentro de la estructura general de gastos de origen laboral.

Por último, el autor de este texto desea expresar sus agradecimientos al profesor Paul Bodson, de la Universidad de Québec en Montreal (UQAM), con quien ha intercambiado distintas reflexiones, tanto en lo teórico y metodológico, como en el análisis de los resultados empíricos, que implicaron la ejecución de esta investigación. El profesor Bodson siempre ha sido portador de interesantes sugerencias y comentarios, así como de una alegría contagiante que, afortunadamente, siempre ha logrado compartir con el autor de este trabajo.

UBICACIÓN TEÓRICO-ANALÍTICA DEL PROBLEMA

Tal y como se dijo anteriormente, en esta parte se presenta el marco teórico del estudio, el cual se encuentra integrado por los siguientes aspectos: el tema de la pobreza, el transporte, la relación entre pobreza y transporte y, finalmente, las hipótesis que guían la presente investigación.

La pobreza: teorías y evidencias

El fenómeno de la pobreza continúa siendo el problema social más importante de los países latinoamericanos. La década de los ochentas en América Latina, fue conceptualizada por algunos organismos (principalmente la Comisión Económica para América Latina y El Caribe, CEPAL), como la década perdida, dado que, en ese entonces, algunos países de la región se adentraron en planes de ajuste estructural y se planteó la estrategia de inserción en la economía mundial como una forma de dinamizarla y con ello, aparentemente, facilitarles a las familias una mayor cantidad de recursos monetarios que les permitieran salir de la pobreza. Pero esto no ocurrió, y si bien hubo ajuste y mayor inserción económica internacional de la región, al mismo tiempo significó un crecimiento cero o negativo y por ende no hubo avance en la solución del problema de la pobreza.

Por su parte, en la década de los noventas, la situación en lo económico se caracterizó por el avance en el modelo de inserción económica internacional. En tal sentido, la puesta en vigencia del Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México a principios de 1994, es emblemático de esta política de profundizar la internacionalización comercial y productiva. Y hablando para el conjunto de América Latina, si bien la situación de la pobreza mejoró relativamente, esto no encarnó un progreso verdaderamente significativo. Lamentablemente, nadie sostiene actualmente que la pobreza se encuentre en vías de ser solucionada, al contrario, los avances obtenidos en este sentido son de carácter muy relativo y desigual. En efecto, el último trabajo de la CEPAL en esta materia informa que para 1999 había un 35,3% de familias en situación de pobreza; un 13,9% en situación de indigencia y un 21,4% se encontraba por debajo de la línea de pobreza, pero sin llegar al contexto de la indigencia (CEPAL, 2001).

Casi al umbral de la década, del siglo y del milenio, en un estudio anterior de la propia CEPAL, ya se había hecho un balance de la evolución de la pobreza latinoamericana. El espíritu que animó ese documento fue el de un moderado optimismo, basado en el hecho de que entre 1990-1997, la pobreza había disminuido en la gran mayoría de los países latinoamericanos. De modo que el porcentaje de hogares por debajo de la línea de pobreza había pasado de un 41% a un 36% (CEPAL, 1999: 17).

En la época, el análisis de la CEPAL para explicar esta reducción de la pobreza subraya tres factores de primer orden.

- En primer lugar, el descenso de la pobreza tenía que ver con la recuperación del ritmo del crecimiento económico, de allí que algunos países con altas tasas de crecimiento económico, hubieran mostrado importantes reducciones en sus tasas de pobreza².
- En segundo lugar, se planteaba el modelo o tipo de crecimiento económico; es decir, que hay modelos que generan empleo de una mejor calidad que inciden en la recuperación de los ingresos, mientras que hay crecimientos económicos asentados en la generación de empleo de baja calidad y, por ende, tienen una escasa incidencia en el mejoramiento de las tasas de pobreza.
- Finalmente, la CEPAL señalaba la importancia de las políticas públicas en la transferencia de recursos hacia los más pobres. Este tipo de políticas han sido denominadas de focalización (Gacitúa y Sojo, 2000 : 299-310).

Nótese que los dos primeros factores explicativos planteados por la CEPAL, son de carácter netamente económicos: por una parte, el crecimiento económico obtenido y por otro lado, el tipo o modelo de crecimiento económico experimentado. El elemento central que articula el crecimiento económico con la cuestión social, es el del mercado laboral. Esto parece obvio: la reducción de la pobreza tiene que ver en principio con el aumento de los ingresos familiares y estos ingresos dependen, fundamentalmente, de variables ligadas al mercado laboral. De allí que si los países muestran inserciones económicas internacionales sostenibles en términos de mercados y del valor de las exportaciones, es de esperarse que los mercados laborales internos que se generan a partir de esta inserción, sean de calidad, mientras que malas inserciones internacionales, conlleven a obtener resultados opuestos.

Posteriormente, se señalan los factores de tipo público; es decir, las políticas públicas de combate a la pobreza –políticas de focalización–; pero estas políticas, por así decirlo, son de emergencia, pues se encaminan a ayudar a la gente que de por sí, ya se ubica por debajo de la línea de pobreza. Son medidas de carácter político-social para ayudar a la subsistencia de la población, pero, por sí mismas, son incapaces de eliminar el problema de la pobreza.

2 El indicador utilizado por la CEPAL para medir el crecimiento económico es la tasa de crecimiento del ingreso nacional bruto real por habitante.

De tal manera, el análisis de la CEPAL combina en su explicación los factores económicos (fundamentalmente expresados en el mercado laboral), con los factores políticos asociados a las políticas de mitigación de la pobreza. No obstante, cabe señalar que la CEPAL difiere de la «teoría del derrame»³. Efectivamente, para dicho organismo, la calidad de la inserción económica internacional y el tipo de crecimiento económico, también son factores políticos; es decir, de dirección explícita del desarrollo y no de automatismo económico, como lo parece subrayar la teoría neoclásica.

Por otra parte, como se dijo anteriormente, el optimismo de la CEPAL durante 1999 no fue un optimismo desbordante, sino moderado. Se presume que ello tiene que ver con el tipo de crecimiento económico experimentado y la escasa calidad del empleo, que en ese contexto se está generando. En tal oportunidad, la CEPAL expuso que:

–Pese a que la evolución de la pobreza durante los años transcurridos de la década de 1990 ha sido positiva, esta debe evaluarse con prudencia, ya que recién se han recuperado los niveles relativos de 1980 y aún no se logra reducir el número de pobres indigentes que existían en 1990, que siguen manteniéndose en torno a los 200 y los 90 millones respectivamente. Asimismo, es muy probable que en los años finales del decenio el ritmo de crecimiento económico de la región sea inferior al logrado entre 1990 y 1997, lo que dificulta la mitigación futura de la pobreza e incluso amenaza con su posible incremento en varios países (CEPAL, 1999 : 18).

Al parecer, la CEPAL no andaba muy equivocada con expresar solo un moderado optimismo a fines de los años 90, pues ya se podían vislumbrar negros nubarrones. Así, la tempestad no se hizo esperar y parece que de nuevo la pobreza ha empezado a incrementarse para el conjunto de la región.

En efecto, el informe presentado en mayo del 2000 por la CEPAL ante la Segunda Conferencia Regional de Seguimiento de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Social, realizada en Santiago de Chile, nuevamente evidenció un claro tono de preocupación al plantear que:

[...] el deterioro (de la pobreza) experimentado por algunos países en el bienio 1998-1999 frenó la tendencia a la reducción de la pobreza que se venía observando en la década de 1990 y en otros se elevó. Como consecuencia de esto, en términos absolutos el número de latinoamericanos y caribeños en situación de pobreza, es hoy más alto que nunca: 224 millones (CEPAL, 2000 : 9-10, el destacado es nuestro).

3 Como se sabe, la teoría del derrame sostiene que el desarrollo económico por sí mismo tiende a resolver los problemas de la pobreza debido al efecto de «chorreo» del crecimiento económico hacia los pobres. Desde este punto de vista, la mejor política social de un país es lograr crecimiento económico.

Hay que tener en cuenta que de acuerdo con la clasificación de la CEPAL, –en el caso de los países centroamericanos– la mayor parte de estos se encuentran dentro del grupo de países identificados con una muy alta incidencia de pobreza; por ejemplo, Honduras y Nicaragua, con tasas de pobreza que son superiores al 50% de los hogares. Para Guatemala, el informe de la CEPAL no presenta datos, pero es conocido que en este país, la pobreza es bastante superior al 50%⁴.

Pasando concretamente al caso de Costa Rica, debe decirse que la pobreza, si bien no es la que se presenta en otros países latinoamericanos, es-

Cuadro 1
Costa Rica: Distribución porcentual de los hogares
con ingreso conocido por nivel de pobreza según zona, 1998-2001

ZONA		Total	No pobres	Pobres		
				Total	No satisfacen necesidades básicas	Extrema pobreza
TOTAL PAÍS	1998	100	80,3	19,7	14,4	5,3
	1999	100	79,4	20,6	13,9	6,7
	2000	100	79,4	20,6	14,5	6,1
	2001	100	79,7	20,3	14,4	5,9
URBANA	1998	100	83,9	16,1	13,3	2,9
	1999	100	82,7	17,3	12,7	4,5
	2000	100	82,9	17,1	13,1	4,1
	2001	100	83,1	16,9	13,0	3,9
RURAL	1998	100	77,6	22,4	15,3	7,1
	1999	100	76,5	23,5	15,0	8,5
	2000	100	74,6	25,4	16,5	8,8
	2001	100	74,8	25,2	16,3	8,9

Fuente: INEC, 2001 : 3.

4 Una autora guatemalteca, Maribel Carrera, utilizando la encuesta de 1989, que es la última encuesta nacional sociodemográfica aplicada, calculó que la pobreza tenía una incidencia en el 73,3% de los hogares. (Carrera, 1998 : 89) El *Estado de la región* (1999) también aporta un diagnóstico general sobre la magnitud de la pobreza en cada uno de los países de Centroamérica.

5 De acuerdo con la metodología de desarrollo humano utilizada por el PNUD, Costa Rica aparece relativamente bien ubicado pues cierra la lista de países con un alto desarrollo humano; en el lugar número 45. En lo que respecta a los países centroamericanos, debe indicarse que el «ránking» de desarrollo humano del PNUD muestra las siguientes posiciones: Panamá en el lugar 49, Belice en el 83, El Salvador en el 107, Honduras en el 114, Guatemala en el 117 y Nicaragua en el 121. La numeración llega hasta el puesto 174 (PNUD, 1999 :134-137).

pecialmente de la de sus vecinos centroamericanos, no quiere decir que no sea igualmente un problema social significativo para el país⁵. Tal y como se evidencia en el cuadro 1, para el año 2001 la pobreza afectaba cerca de un quinto de los hogares⁶. En general, los cuatro años para los que se presenta información en el cuadro indicado, la pobreza manifiesta escasas variaciones, ya que se ha ubicado por el nivel de, más o menos, un quinto del total de hogares costarricenses.

Además, puede observarse que la pobreza en Costa Rica tiene mayor peso relativo a nivel rural que urbano. Incluso, durante los últimos años, la pobreza se ha venido acentuando en el ámbito rural, de modo que para el 2001 rondaba alrededor de un cuarto de los hogares. En lo que respecta al ámbito urbano, la pobreza estaba afectando a poco menos de un quinto de los hogares.

En cuanto al carácter de la pobreza, puede observarse que en el 2001, a escala nacional, el porcentaje de hogares en situación de indigencia (que no satisfacen necesidades básicas alimentarias), era mucho menor al conjunto de los hogares en situación de pobreza.

En fin, por lo menos desde el punto de vista de las estadísticas oficiales, puede decirse que la pobreza en Costa Rica se ubica alrededor de un quinto del total de los hogares. Y es que algunos investigadores, refiriéndose a las estadísticas nacionales, opinan que al problema de la pobreza (entendido como población por debajo de ese nivel), habría que agregarle una parte de la sociedad que se encuentra en el mismo riesgo, o sea de caer en este estado⁷. A esta línea ampliada de la pobreza, se le entiende como aquel sector de la población que se encuentra en riesgo inminente. En tal sentido, calcularon que para 1998 un 12,4% de los hogares estarían en situación de vulnerabilidad. De modo que si se suma ese porcentaje a los de la pobreza tradicional, significaría que los hogares afectados de alguna manera por esta situación alcanzarían al 32,2% de los hogares (Pérez Sáinz y Mora Salas, 2000 : 8-12). De tal modo, la idea de que existe una baja incidencia de la pobreza en Costa Rica sería ciertamente relativa.

En suma, partimos de que el problema de la pobreza continúa siendo una de las características más palpables de la realidad social costarricense, pues la problemática se encuentra afectando entre un quinto y cerca de un tercio de los hogares del país, según sea la metodología que se aplique.

6 Para el año 2000, año al cual corresponde la investigación de campo de este trabajo, la pobreza afectaba al 20,6% de los hogares.

7 El modo de operativizar este sector en situación de vulnerabilidad, fue vinculado con la probabilidad de desocupación; esta viene dada por situaciones de desempleo que se presentan en los hogares, específicamente: «viene dada por un desempleo compuesto que es el resultado de la sumatoria de tres tasas : la desocupación abierta, la del desaliento; y la del subempleo visible equivalente» (Pérez Sáinz y Mora Salas, 2000 :6).

El transporte en el marco de la sociedad contemporánea

Desde el punto de vista teórico, la temática del transporte se puede abordar desde una doble perspectiva. Por una parte, el transporte tiene que ver con la complejidad de la estructura económica y, por otro lado, se encuentra vinculado con la naturaleza de la estructura social, la cual está influenciada, tanto por el crecimiento poblacional, como por la división de la sociedad en distintos sectores o clases sociales. En los siguientes párrafos se tratarán estos dos temas por separado, aunque en términos prácticos se encuentren completamente vinculados.

Transporte y estructura económica

El desarrollo espectacular del transporte en el marco de la sociedad contemporánea tiene que ver, en primer lugar, con la complejidad de la estructura económica; esto es, con una división del trabajo cada vez más especializada. A medida que el capitalismo se ha entronizado como sistema económico dominante, la división del trabajo se ha profundizado cada vez más. En tal sentido, hay ciertos enfoques teóricos que explican el avance de la sociedad desde un nivel rudimentario de satisfacción de necesidades hacia uno más sofisticado, afirmado precisamente por el desarrollo inimaginable de los servicios, lo que tiene que ver con esta diferenciación y delimitación de las necesidades.

Así, de acuerdo con este enfoque, los diversos sectores de la economía han surgido al tenor de un proceso relativamente natural de diferenciación económica. Este consiste en los siguientes procesos:

- En un primer momento, la humanidad debe satisfacer necesidades básicas alimentarias, que son necesidades de primer grado. Esto, da origen al sector primario.
- En seguida, han de satisfacerse necesidades de segundo grado, o necesidades intermedias. Ello origina el sector secundario o industrial.
- Finalmente, surge el sector terciario, cuyo propósito es satisfacer las necesidades más refinadas. El transporte se inscribe precisamente dentro del sector terciario (Gershuny y Miles, 1983: 317).

Ahora bien, de acuerdo con estos mismos teóricos de «los servicios», el desarrollo de este sector de la economía no depende de factores unívocos, sino de un conjunto de situaciones, algunas de las cuales pueden tener incluso un signo contradictorio. En síntesis, los procesos que van a determinar, en general, el desarrollo de los transportes son :

• *El sector servicios entendido como contraparte de otros sectores económicos*

Desde tal perspectiva, se piensa que el crecimiento de los servicios depende del aumento de la demanda de servicios por parte de otros sectores, como un producto de la división del trabajo. Esto quiere decir que funciones que en el pasado de la historia económica se encontraban unidas tienden a separarse y especializarse en el contexto de la sociedad contemporánea. Por ejemplo, la agricultura y artesanía que se encontraban unidas, se separan. Unas personas se especializan en la agricultura y otras en la artesanía. Aún se puede avanzar en mayores grados de especialización: un productor agrícola se especializará en la producción de un solo producto, al igual que el productor artesanal; por ejemplo, una herramienta de trabajo⁸. Esta división del trabajo puede irse desglosando hasta prácticamente el infinito. En esta perspectiva, parece ineludible la necesidad de ciertos servicios, por ejemplo, justamente el del transporte, el cual es necesario para movilizar la producción, pero también para acarrear los insumos necesarios de esa producción. En el contexto de la globalización, la producción, al asumir características mundiales, requerirá de medios de transporte de cobertura y ramificación internacionales. Los servicios conectados directamente a las necesidades requeridas por otros sectores de la economía (sector primario y secundario), se denominarán «servicios de producción». En el marco de la globalización, se considera que estos son los que más pueden crecer. Dentro de tales servicios se pueden incluir: servicios bancarios, transporte, seguros, etc.

8 Mandel (1979) explicó ese fenómeno del siguiente modo : La separación de actividades productivas que estuvieron previamente unificadas, hace indispensable la extensión de funciones intermedias. Si las artesanías se separan de la agricultura, a los campesinos se les deberá garantizar el suministro de herramientas de trabajo y bienes de consumo que anteriormente producían a mano, y a los artesanos se les debería garantizar, a través del comercio, el suministro de alimentos que anteriormente producían ellos mismos. De la expansión de estas funciones intermedias tiende a resultar su creciente independencia. La separación de la agricultura y las artesanías conduce en última instancia a la inserción del comercio independiente entre las dos. Cuanto más generalizada sea la producción de mercancías y cuanto más avanzada resulte la división del trabajo, más necesario será sistematizar y racionalizar estas funciones intermedias para asegurar la continuidad de la producción y de las ventas. La tendencia hacia una reducción de la rotación del capital inherente al modo de producción capitalista, solamente puede llegar a realizarse si el capital (capital-dinero) y comercial logra cada vez más el dominio de estas funciones intermedias (Mandel, 1979 : 375-376).

- *Servicios y demanda de los consumidores*

En otro aspecto, el desarrollo de los servicios depende de la demanda de los consumidores, agrupada en dos grandes rubros: por un lado, los servicios sociales generalmente brindados, al menos en parte considerable, por el propio Estado —educación, salud, administración pública, etc.— y, por otro lado, los servicios personales, que van desde el servicio doméstico, hasta los servicios de espectáculos y esparcimiento. La demanda de tales servicios se encuentra muy vinculada, evidentemente, a la capacidad de compra de los consumidores de una sociedad. Si la sociedad es muy pobre, obviamente la compra de estos servicios (algunos de los cuales son de extremada sofisticación), se reducirá al mínimo posible; si la sociedad tiene mucha capacidad de compra, la demanda se ampliará hasta grados inimaginables. En el contexto de la globalización, se presentan diferencias evidentes y amplias entre la capacidad de consumo de la mayor parte de los países del Tercer Mundo y los del Primer Mundo. Una de las dificultades para que en los países pobres se diversifique y amplíe verdaderamente el sector de servicios, reside precisamente en su muy limitada capacidad de compra.

- *La productividad en el sector de los servicios*

La otra tendencia importante que determina la expansión de los servicios, sería lo que se ha denominado una baja productividad en el sector de los servicios. Y es que se ha reconocido que medir la productividad en este sector es muy difícil, en tanto que a diferencia del sector manufacturero, lo que se genera en el sector de servicios son bienes intangibles, mientras que en la manufactura se trata de productos tangibles. Se puede pensar que la técnica ha tenido mayores dificultades para penetrar los servicios, lo que lleva a que muchos de los servicios sean muy caros y, por ende, difíciles de adquirir por parte de amplias capas de consumidores (Gershuny y Miles, 1983 : 191-257). Pero si el desarrollo tecnológico logra penetrar los servicios, es de esperarse un aumento de la calidad y una baja de precios. Esto, debido a que la productividad va a ser mayor. En el caso del transporte, ha sido definitivamente impactado por la técnica, como resultado de la invención de unidades de transportes más veloces y confortables. Debe considerarse que lo que en tecnología contemporánea se tiene como sinónimo de desarrollo tecnológico; es decir, la aplicación de la información computarizada, también ha impactado en algunos rubros del transporte. Por ejemplo, la aviación, ciertos circuitos de los automóviles, la planificación en los horarios de los trenes y metros en las grandes urbes, incluso en algunas de estas que son pobres. Pero hay un consumo diferenciado de los medios de transporte. Mientras los estratos

altos de la sociedad se movilizan de manera individual en unidades sofisticadas –incluso computarizadas–, los estratos más pobres de la sociedad, en cambio circulan en unidades técnicamente desactualizadas e inseguras y en donde por supuesto la computadora no es parte de la decoración.

En fin, con respecto a la estructura económica propiamente tal, puede decirse que los transportes han experimentado un proceso vertiginoso de desarrollo, relacionado con la continuación y profundización del proceso de la división del trabajo transnacionalizado. Además, los medios de transporte han sido claramente impactados por el desarrollo tecnológico. Los transportes presumiblemente más desarrollados serían aquellos directamente enlazados a la producción de mercancías, más aún, cuando estas forman parte del circuito global de circulación mercantil.

Transporte y población

En el apartado anterior se revisaron algunos de los procesos que, desde la óptica del desarrollo económico, toman parte en el desarrollo de los servicios y dentro de estos, particularmente los medios de transporte. Corresponde ahora, observar cuáles serían las posibilidades de desarrollo de los servicios desde la perspectiva de los consumidores. En particular, y siendo de nuestro principal interés, el tema de los consumidores pobres.

Obviamente, desde la perspectiva de los consumidores de servicios pobres, un consumo tal es de su interés. Esto claro está, en el marco de una capacidad limitada de compra inherente a los salarios laborales, que fundamentalmente se encuentran calculados para permitir cubrir las necesidades básicas alimentarias y un suplemento, que se encuentra dirigido a poder satisfacer necesidades mínimas, en el contexto de una sociedad moderna y urbanizada.

Ernest Mandel delimitó algunas de las características del consumo popular de la siguiente manera:

- Reducción de la participación de los medios de subsistencia puros en la estructura interna de los salarios reales de la clase trabajadora. (Mandel, 1979 : 382).
- Creciente desplazamiento de la familia pobre como unidad de producción y de consumo. Esto quiere decir que gran parte del consumo es colectivo no considerando a la familia como unidad de consumo básico. Un ejemplo es la producción y consumo de agua. También, en los países desarrollados es típico el caso de la calefacción.

- Logros culturales de los trabajadores y las trabajadoras. Esto tiene que ver con el acceso a libros, periódicos, educación, deportes, organización comunal y gremial, vacaciones, etc⁹.
- Diversificación de las necesidades de los trabajadores y las trabajadoras. Es aquí que se ubica la necesidad del transporte. Evidentemente, que en el contexto de la sociedad moderna, en general los trabajos no se encuentran a la vuelta de la esquina, debido a lo cual es necesario trasladarse hacia lugares medianamente alejados del lugar de vivienda.
- Diversificación del consumo como resultado de la presión social. Por ejemplo, compra de todo tipo de utensilios e incluso dice este autor «adornos de mal gusto» (*Ibid* : 383).
- Enriquecimiento del nivel de vida, fundamentalmente, la conquista de más tiempo de esparcimiento y la calificación de este tiempo. En tal sentido, se puede hablar de una cierta y relativa función civilizadora del desarrollo económico. Desde esa perspectiva, de acuerdo con Mandel, el ataque simplista a la sociedad de consumo, desde ciertas ópticas «anticonsumistas», no está muy bien ubicado, como no sea para atacar la deshumanización de este consumo.

De esto se deduce, claramente, que el nivel de vida de la moderna clase trabajadora no se puede entender como reducida al consumo alimentario, sino que hay un conjunto de nuevas necesidades que han surgido en el contexto de la sociedad moderna urbanizada. Algunas de estas necesidades se encuentran directamente vinculadas a la complejidad de la estructura económica y, además, son de interés empresarial, como, por ejemplo, justamente nuestro tema focal: el transporte. Naturalmente, los empresarios necesitan de trabajadores y trabajadoras que se movilicen eficiente y oportunamente hacia sus trabajos. Del mismo modo, la educación y la salud constituyen áreas de servicios que se encuentran directamente vinculadas con la reproducción de la fuerza de trabajo. Otras conquistas son suplementarias y tienen que ver con un enriquecimiento de la calidad de vida, tales podrían ser el tipo de ocio del que se disfruta, el carácter de las vacaciones, la posibilidad de hacer turismo, el tipo, calidad y cantidad de los espacios públicos, la calidad (no solo la cantidad) de la enseñanza y la salud, etc.

9 Un logro social y cultural al que tienen acceso algunas capas mejor ubicadas de los trabajadores, especialmente en los países desarrollados y en el caso de los países subdesarrollados, de ciertos sectores desgraciadamente limitados de la sociedad, es la posibilidad de poder desarrollar en sus vacaciones un ocio creativo que va desde diversas experiencias turísticas, hasta la de vivir un ocio creativo vinculado con la calidad del tiempo libre, como, por ejemplo, la posibilidad de comprar libros o poder ir a diversas actividades culturales, artísticas y deportivas.

En lo que a los medios de transporte se refiere, existirá una contradicción permanente entre el empresariado del ramo y los usuarios, identificada, porque los primeros querrán maximizar permanentemente sus ganancias, mientras que los segundos buscarán que los precios no aumenten y que la calidad de estos mejoren constantemente. El Estado se ubicará como mediador en este conflicto, el que reaccionará en virtud de las presiones dominantes que se ejerzan sobre él bajo cada coyuntura.

Pobreza y transporte

Precedentemente, se presentaron dos medidas de la pobreza. La primera que es la denominada línea de la pobreza, mediante la cual se estimó que alrededor de una quinta parte de los hogares costarricenses vivía en situación de pobreza. La segunda medición presentó la propuesta de Pérez Sáinz y Mora Salas, para quienes a la línea de pobreza habría que sumarle la línea de riesgo, lo cual significaría que habría que sumar alrededor de un 10% de población en peligro de caer en la pobreza. De ello, cerca de una tercera parte de los hogares viviría de alguna manera cierto grado de pobreza.

En el presente apartado nos proponemos agregar algunas consideraciones conceptuales relativas al problema de la pobreza, así como establecer su relación con el tema del transporte.

En lo que respecta a los encuadres teóricos sobre la pobreza, puede decirse que hay dos grandes vertientes que se reproducen constantemente en los análisis y estudios acerca de la pobreza.

Existe la que enfatiza la pobreza como un fenómeno en sí. Dentro de las ciencias sociales modernas, se puede decir que el gran exponente teórico e investigativo de esta corriente fue Óscar Lewis. Lo que se pone de manifiesto en las investigaciones lewisianas es la reproducción, incluso bella, del drama diario del vivir en lo que respecta a los más pobres¹⁰. Lewis no dice que deben o no deben hacer los pobres para superar la pobreza, simplemente sus estudios se dirigen a retratar, en tanto antropólogo acucioso y genial, la reproducción de la cotidianidad. En cierta forma, se reproduce sin más, sin crítica, el discurso de los pobres despolitizado y hasta cierto punto desideologizado (Lewis, 1975, 1979, 1985).

10 Quien esto escribe, junto con Nuria Gamboa, produjeron hace ya más de 10 años un trabajo sociológico con una importante influencia lewisiana, se trata de: *La sobrevivencia de los más pobres* (1990). Estudio dedicado a describir las denominadas redes de ayuda mutua, o sea, mecanismos de colaboración social destinados a sobrellevar de manera compartida, ciertas necesidades básicas urgentes como lo son principalmente la alimentación, compartir vivienda, pequeños préstamos, etc. En otro trabajo del autor, se retoma el tema de la supervivencia cotidiana; *Cultura de la sobrevivencia* (1993).

En un contexto tal, es pertinente referirse a cómo Lewis conceptualizó el problema de la pobreza de manera completamente vinculada con su concepto de cultura. Así, Lewis explicó que *«En el uso antropológico el término cultura supone, esencialmente, un patrón de vida que pasa de generación en generación»* (Lewis, 1979 : XIV). Y por su parte, la pobreza implica *«un sistema de vida, notablemente estable y persistente, que ha pasado de generación en generación a lo largo de las líneas familiares»* (Ibíd. : XVI).

Pero de este contrapunto entre cultura y pobreza, Lewis considera que la pobreza es el elemento más significativo, pues es este último el factor dinámico condicionante de la expresión cultural de los pobres. Al respecto, plantea que *«La pobreza viene a ser el factor dinámico que afecta la participación en la esfera de la cultura nacional creando una cultura por sí misma»* (Lewis, 1975 : 17).

Además, Lewis aclara que a pesar de que existe una relación entre cultura de la pobreza y pobreza en tanto hecho objetivo, no necesariamente y en todos los casos, habría una identificación total de las dos nociones, ya que la cultura alude a un patrón subjetivo de vida, en tanto que la pobreza tiene que ver con un sistema objetivo de existencia social. La distinción entre empobrecimiento y cultura de la pobreza, en palabras expresadas por Lewis es que:

«No todos los pobres viven ni desarrollan necesariamente una cultura de la pobreza. Por ejemplo, la gente de la clase media que se empobrece no se convierte automáticamente en miembros de la cultura de la pobreza, aunque tengan que vivir en barrios bajos por algún tiempo» (Lewis, 1979 : XVII y XVII).

En fin, en Lewis prácticamente no hay superación de la pobreza, sino que su énfasis es la reproducción inercial de esta. Lewis habla de *«sistema de vida notablemente estable y persistente»* y que *«pasa de generación en generación»*. Las luchas sociales de los pobres tendientes a mejorar la situación de ingresos, a conseguir vivienda, a mejorar el transporte, no aparecen en la pintura lewisiana de la realidad. Lo que sí aparece es el pobre fragmentado en su existencia social, actuando individualmente, en familia, o a lo sumo, a través de redes de contactos de conocidos, vecinos y amistades. Esta concepción lewisiana proponemos concebirla como una noción que entiende la pobreza en el sentido de un «núcleo de necesidades y posibilidades».

Las necesidades se refieren a dos tipos principales. Por una parte, estaría lo que denominamos necesidades básicas centrales, las cuales serían especialmente las siguientes: alimentación, trabajo y vivienda; y por otra, un segundo grupo muy importante que serían las necesidades complementarias, entre las principales: salud, educación, transporte y recrea-

ción. En cuanto al núcleo de posibilidades con que cuentan los pobres para enfrentarse (o sobrellevar) su existencia social, están aquellas dadas por sus acciones individuales, familiares y las pertenecientes a redes informales de solidaridad social que sean capaces de construir.

Desde esta perspectiva, los pobres difícilmente superan la pobreza, aunque pueden existir algunos casos individuales, que por un conjunto de circunstancias relativamente fortuitas, podrían superar su «destino» social. Todo esto no quiere decir que, después de todo, los pobres no vivan su existencia con dignidad¹¹.

La otra gran perspectiva teórica relativa a la pobreza, la que acentúa una explicación social y política estructural, más que una descripción (e incluso la medición de la pobreza), es la que enfatiza una explicación del fenómeno. Desde esta óptica, la conclusión es tajante y definitiva: la pobreza no se debe a un destino insalvable de la naturaleza social, sino que es expresión insoslayable de la desigualdad social. En términos simples y directos, es la contraparte de la riqueza; no hay pobres sin ricos. Esto significa que la pobreza constituye una derivación del sistema económico y social, firmado por la explotación privada de la fuerza de trabajo. La lógica de los poseedores de los medios de producción, es maximizar la ganancia, para lo cual deben explotar cada vez más a sus trabajadores. Desde esta perspectiva, para acabar con la pobreza, hay que acabar con el sistema social injusto.

En el camino para cambiar el sistema social, sin embargo, se pueden librar múltiples formas de lucha social que mejoren consistentemente el nivel de vida de los pobres, al tiempo que se preparan para el cambio de sistema social. Esta variante en su formulación más ortodoxa, es de raíz marxista. Aun así, la concepción de que la pobreza no se puede reducir a la descripción de la existencia social —sino que tiene una causalidad social general—, encontrándose esta en muchas variantes teóricas y políticas¹².

11 El relato antropológico de la pobreza trazado por Lewis incluso logra «poetizar» esa realidad que si bien es cierto, se encuentra marcada por la necesidad, también lo está por la lucha y la ilusión. Esa pintura de la subjetividad popular detallada además con enorme respeto, termina provocando un efecto de identificación con los protagonistas lewisianos de la pobreza.

12 Incluso, el amplio concepto de exclusión social, nos aparece emparentado con la perspectiva teórica que hace recaer el peso de la explicación de la pobreza, en razones estructurales. Véase como se define el concepto de exclusión social: «La noción de exclusión social hace referencia a un conjunto de procesos que contribuyen a aumentar la vulnerabilidad de ciertos grupos sociales frente a factores de riesgo que pueden llevarlos a una situación de pobreza y vulnerabilidad social. *La exclusión social se puede definir como la imposibilidad de un sujeto o grupo social para participar efectivamente a nivel económico, social, cultural, político e institucional.* El concepto de exclusión social incluye al menos tres dimensiones: (i) económica, en términos de privación material y acceso a mercados que garanticen las necesidades básicas; (ii) política e institucional, en cuanto a carencia de derechos civiles y políticos que garanticen la participación ciudadana y: (iii) sociocultural, referida al desconocimiento de las identidades y particularidades de género, generacionales, étnicas religiosas o las preferencias o tendencias de ciertos individuos y grupos sociales» (Gacitúa y Sojo, 2000 :14).

Desde este punto de vista, la pobreza se puede superar en conjunción con ciertas acciones sociales y no por virtud inercial de los pobres.

Muchas de las políticas redistributivas que se han tratado de ejecutar desde el Estado, sean estas las de perfil socialdemócrata en el desarrollismo o de matiz neoliberal en el contexto de la globalización, tienen un reconocimiento más o menos explícito, de que la pobreza tiene que ver con el modo de organización social. De allí que, desde tales perspectivas ideológicas o de la acción político-social, se definan distintas formulaciones de política social, algunas de las cuales tienen diseños más clientelistas y verticales (los funcionarios y los políticos reparten ayudas para aliviar la pobreza); mientras que otros modelos son, relativamente, más despersonalizados y buscan fomentar la propia participación de los sujetos hacia la resolución de esos problemas¹³.

Claro, no es que todos quienes hacen descansar la explicación de la pobreza en razones estructurales, coincidan en las mismas soluciones; pues habrá algunos que consideren que la pobreza es inherente al capitalismo y otros, que se inscribirán en líneas más paliativas o reformadoras de la pobreza.

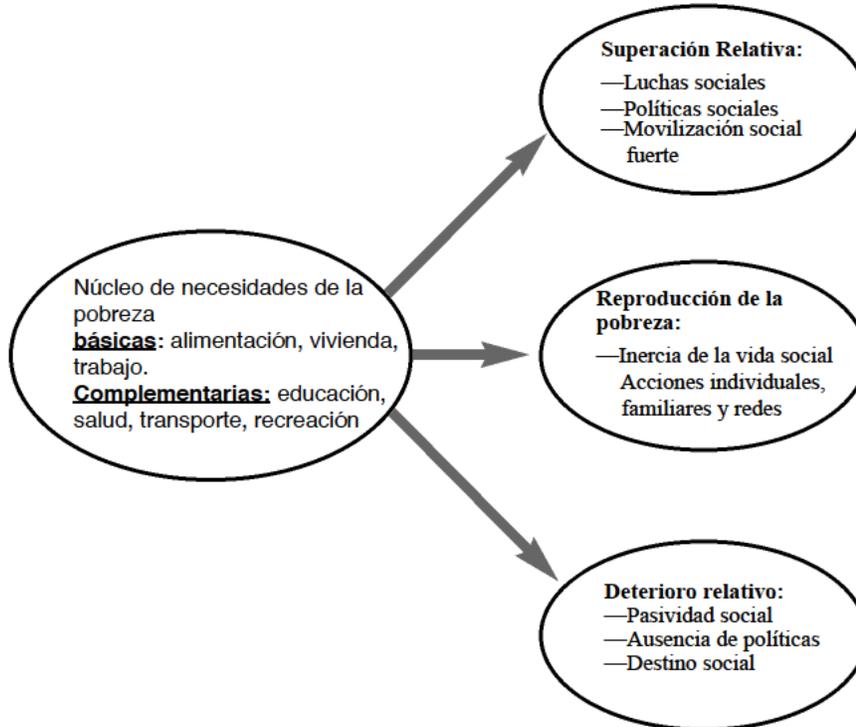
Referente al núcleo de posibilidades desde una perspectiva que acentúa la estructura social, podría decirse, por una parte, que superar la pobreza es un asunto de incumbencia de los pobres, en tanto que sujeto colectivo. Por otra parte, también se trata de un asunto de la esfera estatal, ya que desde ese ámbito se pueden idear y estructurar un conjunto de políticas dirigidas a mejorar la situación de la pobreza.

En cuanto a los medios de que disponen las personas para salir de la pobreza, cabría la posibilidad de considerar una tercera variante, que sería que en vez de mejorar su situación o incluso mantenerla, más bien esta última podría empeorar, lo cual evidentemente sería lamentable, tanto desde un punto de vista histórico, como por lo que se refiere a la expresión individual de la existencia.

13 Calderón (2000) ha presentado en tres vertientes doctrinarias una interesante sistematización de distintas ofertas de superación de la pobreza: La desarrollista, la neoliberal y la del desarrollo humano.

El esquema siguiente ilustra lo analizado:

Gráfico 1
Núcleo de posibilidades de superación o reproducción de la pobreza



En conclusión, todo lo dicho anteriormente, coloca al transporte como una de las necesidades ineludibles de los pobres en el contexto de la vida moderna urbanizada. Por su parte, el carácter de los medios de transporte, tanto en lo referido a su cantidad como a su calidad, se encuentra dado por la condición intrínseca del grupo pobre del que se trate y de su historia colectiva de acciones relativas al transporte, como, asimismo, a la existencia y aplicación de determinadas políticas estatales que regulan este rubro.

Hipótesis orientadoras

De este modo, los pobres se encontrarían viviendo una situación desventajosa o de carencia, tanto en lo que respecta la satisfacción de sus necesidades básicas, como a las que se han caracterizado anteriormente como necesidades complementarias. En cuanto a las necesidades básicas, la situación se puede presentar como sigue:

- *Alimentación:* Insuficiente o de baja calidad.
- *Trabajo:* Escasamente remunerado, por debajo de los mínimos legales o ligeramente superiores. Permanente inestabilidad laboral.
- *Vivienda:* De mala calidad y ubicada en zonas periféricas alejadas de los servicios principales y del trabajo.

De lo anterior se deduce, claramente, que la pobreza tiene una expresión de segregación espacial, de modo que se organiza territorialmente de acuerdo con los recursos disponibles para los pobres en un momento determinado. Esta segregación espacial determina en parte las necesidades complementarias, del siguiente modo:

- *Educación:* Escasos años de escolaridad y baja calidad de esta.
- *Salud:* Reducción a su expresión solo curativa en los momentos realmente críticos.
- *Transporte:* De baja calidad y cantidad, pero al menor precio posible.
- *Recreación y turismo:* Tiempo libre inexistente y de escasa calidad.

De manera concreta, las hipótesis que establecerían la relación entre pobreza y transporte serían las siguientes:

- Al existir una segregación espacial de la pobreza, los pobres viven en las localidades más lejanas, lo que tiende a encarecer el transporte por el asunto de las distancias.
- Empero, dado que la mayor parte de los ingresos obtenidos deben dedicarse a la satisfacción de las necesidades básicas primarias, como alimentación y vivienda, se hará todo lo posible por gastar lo mínimo en la satisfacción de las necesidades complementarias. Tal es el caso del transporte.

- Los pobres se movilizan en medios de transporte más diversos y económicos.
- Los pobres gastan menos dinero en transporte, que los individuos pertenecientes a otros sectores sociales.

ESTUDIO DE CASO: DOS COMUNIDADES METROPOLITANAS COSTARRICENSES

Tal y como se dijo en la introducción de este trabajo, la segunda parte de este se ha dedicado a exponer los resultados de la investigación de campo. Primero, se describen y se caracterizan las comunidades seleccionadas del estudio. Todo lo que se ha sostenido en la parte teórica de este trabajo es que el problema del transporte se encuentra claramente determinado por la procedencia social. Entonces, en lo que a metodología concierne, lo que correspondería comparar son los problemas de transporte de dos comunidades diferentes. Segundo, se analizarán los datos obtenidos, de manera particular, en lo que respecta al asunto de la cercanía de los servicios y del trabajo, como, asimismo, el tiempo dedicado a los movimientos urbanos. Para concluir, se compararán los datos con las hipótesis planteadas.

Karla María y Nazareno

Las comunidades escogidas para hacer el estudio fueron dos sectores populares ubicados en el ámbito metropolitano costarricense; estos son: Karla María y Nazareno. Ambos se encuentran localizados en el cantón de Goicoechea (Guadalupe), a unos 10 km al noreste del centro de San José.

El solo nombre de estas comunidades dice algo sobre su origen social. Karla María (sobre todo escrito con «K») constituye un nombre relativamente usual, acostumbrado por la clase media costarricense. Por su parte, «Nazareno» alude al color púrpura con que Cristo, muerto en la cruz, es vestido el día Viernes Santo en las procesiones de Semana Santa. ¿Pero qué tiene que ver una procesión de Semana Santa con el nombre de la comunidad estudiada? Pues bien, que el día en que se realizó la toma de la tierra (precarismo) por parte de más de 400 familias pobres del área metropolitana de San José, fue precisamente el Jueves Santo del año 1985. Aflora aquí lo acertado de la imaginación popular puesta al servicio de bautizar su comunidad con el vestido púrpura de la imagen religiosa y aunque no fue propiamente el viernes el día de la toma, se puede decir, que el primer amanecer de la comunidad en ese lugar fue un Viernes Santo.

Karla María

Esta comunidad tiene su origen en una urbanización construida por una compañía privada en 1990. Dicha urbanización fue declarada de interés social, así la mayoría de los propietarios fueron beneficiados con el bono de la vivienda para la adquisición de estas¹⁴. Se encuentra ubicada en la parte central del distrito de Ipís, cantón de Goicoechea. Se trata de un terreno plano, el cual se puede considerar apto para urbanizar.

En esta urbanización hay aproximadamente 187 viviendas, con un promedio de 4 ocupantes en cada una de ellas, por lo que la población puede estimarse en 640 habitantes. Del total de viviendas, 97 fueron encuestadas por el asistente de salud, adscrito al Ministerio de Salud, encontrando que se mantienen en buen estado. Todas cuentan con abastecimiento de agua intradomiciliar proveniente del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados. En todos los casos se eliminan excrementos, mediante cloacas, y utilizan el servicio público municipal de recolección de basura (Bolaños, 2001: 25-27).

Las calles al interior de la urbanización están asfaltadas y en buen estado. La urbanización cuenta con un parque interno y la iglesia católica más cercana está aproximadamente a 3,5 km del lugar. En cuanto al transporte, los habitantes utilizan la línea de buses de la comunidad de Mozotal. Los centros educativos más cercanos son las escuelas Juan Flores y la del barrio Los Ángeles de Ipís, así como el Colegio Salvador Umaña. Estos establecimientos se ubican a una distancia de aproximadamente 3 km de la comunidad, respectivamente. El centro infantil que les queda más cercano es el CEN-CINAI, ubicado en la ciudadela Rodrigo Facio (*Ibid* 26 : 26).

Karla María se encuentra cubierta por el Programa de Atención Primaria del Ministerio de Salud. Para asistir a la Clínica del Seguro Social, se deben tomar dos buses, o caminar aproximadamente 3,5 km, ya que no hay un servicio directo de locomoción.

Nazareno

De acuerdo con relatos de los habitantes de la comunidad, antes de existir la urbanización, el lugar era una finca (potrero) propiedad del I.N.V.U. (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo), destinado en principio a la construcción de un polideportivo para uso de los habitantes de las comunidades aledañas: Ciudadela Rodrigo Facio, Zetillal, La Mora y Vista de

14 Este dato indica el origen relativamente popular de la urbanización, o sea, quienes allí construyeron recibieron ayuda del Estado. Por el contrario, las urbanizaciones estrictamente de clase media, serían adquiridas completamente con los propios recursos de los compradores.

Mar. El Jueves Santo, del año 1985, el sitio fue invadido por familias que procedían de comunidades cercanas, así como de barrios pobres del sur de San José. Por haber invadido el lugar durante la celebración de la Semana Santa, le dieron el nombre del Nazareno. Al principio, llegaron aproximadamente 300 familias; estas trajeron allegados y otros familiares, por lo que en un momento hubo un promedio de 600 familias (Bolaños, 2001 : 20).

Los grupos que llegaban hasta ese lugar estaban constituidos por personas pobres que no tenían vivienda. Había allí un dirigente comunal que se encargaba de ir ubicando a las familias; una vez instalados, formaron la Asociación Pro-vivienda El Nazareno, la cual se encargó de guiar el proceso hasta la formalización habitacional. Al inicio se abastecían de agua de una naciente que había en el lugar, luego hicieron pozos para la eliminación de excretas y construyeron letrinas de uso colectivo.

Durante el gobierno de Óscar Arias (86-90) y aprovechando la promesa electoral de la construcción de 80.000 viviendas, la Asociación de Vivienda El Nazareno gestionó la formalización del Proyecto ante la Comisión Especial de Vivienda —ente creado en ese entonces vía decreto— para hacer frente al compromiso del sector habitacional del gobierno.

La Comisión Especial de Vivienda era la que administraba los fondos y brindaba la asesoría técnica para la construcción de proyectos habitacionales denominados de interés social, como es el caso del Nazareno. Esta comisión gestionaba la selección de los beneficiarios. En el caso del Nazareno, las personas escogidas recibieron una pequeña capacitación para iniciar la construcción de las viviendas, utilizando para ello la modalidad de autoconstrucción. Así, recibían indicaciones y asesoría para organizarse y asumir el trabajo correspondiente. El ingeniero trazó los diferentes lotes y la infraestructura básica, diseño de vías y alcantarillado sanitario. Para proceder en la parte técnica, se contrató a una empresa constructora. Cada beneficiario del proyecto debía preparar su propio lote para construir, o sea, limpiarlo, nivelarlo y conectarlo a la red de alcantarillado pluvial y sanitario (*Ibíd* : 21).

El período de formalización y construcción de este proyecto habitacional se inició en el año 1988. A cada familia se le distribuía material prefabricado, así como una cantidad de cemento, arena, madera, zinc, clavos, etc.; para que iniciara la construcción de sus casas, las cuales consistían en el levantamiento de un módulo básico: cuatro paredes y techo, servicio sanitario, unidad sin divisiones ni detalles.

Tal modelo basado en la autoconstrucción conllevó a una serie de problemas, pues dentro del grupo precarista, había muchas mujeres jefas de hogar que no disponían del tiempo ni la capacitación necesaria para levantar su propia vivienda. Por su parte, la organización comunal no contaba con la capacidad suficiente para garantizar los compromisos de

otros beneficiarios de ayudar a las familias que lo requerían, mediante la colaboración voluntaria con fuerza de trabajo (*Ibíd* : 21).

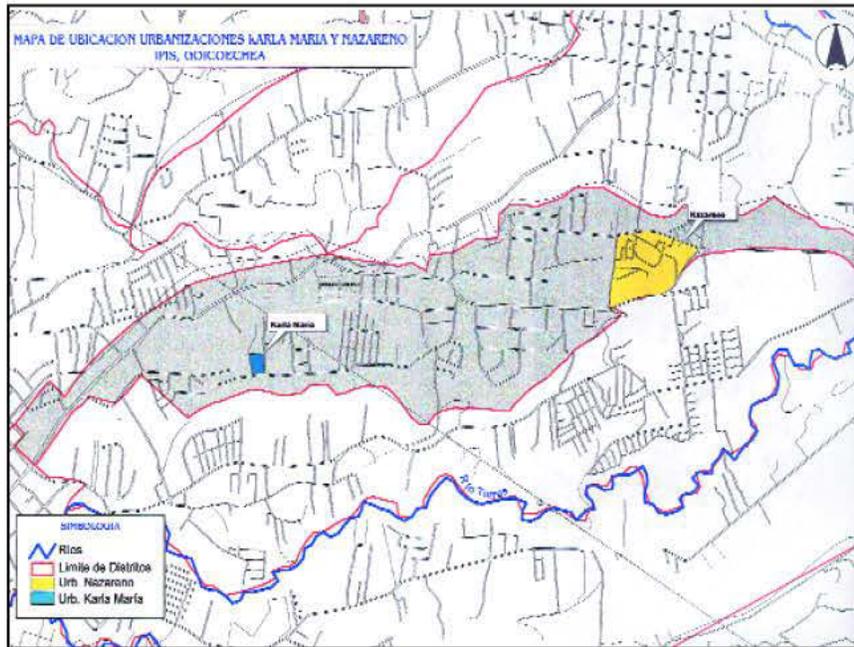
De manera que, desde el inicio, la construcción de esta urbanización presentó una serie de deficiencias, ya que muchas familias dejaron su vivienda semiconstruida por falta de mano de obra; algunos no contaron posteriormente con recursos suficientes para hacerles divisiones a las casas o incrementar su habitabilidad, y otros no se conectaron a la red de alcantarillado sanitario debiendo instalar pozos negros.

La Comisión Especial de Vivienda tampoco tuvo la capacidad técnica ni financiera para hacer frente a esta situación. En consecuencia, pocas fueron las familias que lograron consolidar sus casas, acorde con las necesidades del grupo familiar. Muchos fueron los casos de familias que venían ya de tugurios contruidos con materiales de desecho revelando poca capacidad de consolidación habitacional.

Un problema adicional es que cuando se formalizó el proyecto, muchas familias no pudieron ser incluidas en este, lo cual originó que aproximadamente 100 familias continuaran viviendo en tugurios, en el sector de la finca denominado Las Haches (sector H). Allí permanecieron hasta el año 1993, cuando fueron trasladadas a un proyecto habitacional aledaño: El Progreso (*Ibíd* :21-22).

Al igual que Karla María, Nazareno se encuentra ubicada en el cantón de Goicoechea, distrito de Ipís (véase mapa adjunto). Claro que la mayor parte del terreno es inclinado, por lo que puede considerarse como una zona no apta para urbanizar. En el centro del terreno hay una naciente, la cual, ya a mediados del año 2000, prácticamente se había secado y se encontraba en su totalidad, contaminada con todo tipo de desechos. Nazareno cuenta con 420 lotes, los cuales tienen en su mayoría una área aproximada de 90 m² (6 x 15 m). La urbanización está dividida en diferentes sectores a los cuales se les nombró con una letra del alfabeto y van desde la «A» hasta la «H».

Mapa 1
Localización de las comunidades estudiadas



Fuente: Bolaños López (2001).

Según datos obtenidos del Programa de Atención Primaria en Salud, habitaban en el momento en que se hizo el trabajo de campo de esta investigación (mediados del año 2000), alrededor de 415 hogares; con un promedio de cuatro personas por hogar. Algunos miembros de las familias se han casado y han construido agregados a las casas originales. El total de la población es aproximadamente de 1.660 miembros, en su mayoría niños, adultos y jóvenes. La población de la tercera edad es escasa (*Ibid* : 23).

La comunidad cuenta con una calle principal que atraviesa la urbanización, lastrada en mal estado, con cordón y caño. Es un sistema de alamedas con aceras de 1,5 m de ancho entre las casas. En el centro de la urbanización está ubicado un salón comunal multiusos y una cancha de fútbol. En la parte este de la urbanización, hay una iglesia católica que existía allí desde antes que se construyera la urbanización. Al lado de esta iglesia, está ubicada la terminal de buses del distrito Ipís, este servicio de buses es accesible y además se pueden usar los que brindan servicio a Vista de Mar y Rancho Redondo.

Colindando en la parte suroeste, está la escuela Roberto Cantillano. También existía con anterioridad a fin de atender las necesidades educativas de la población de la zona. A esta última se le han hecho ampliaciones y según informó la asistente de la dirección cuenta con 1.600 estudiantes, sobrepasando la capacidad que tiene, la cual se estima en 1.500 alumnos. En la parte norte de la urbanización, se encuentra el Liceo de Coronado, que al igual que la Escuela Roberto Cantillano, presenta limitaciones en el cupo, siendo poco accesible para los jóvenes que proceden de El Nazareno por ser un cantón diferente. El Liceo Salvador Umaña de Ipís, es otra opción, está a una distancia aproximada de 3 km. Al igual que los establecimientos escolares anteriores, está muy saturado.

En Zetillal, comunidad cercana, hay una guardería con capacidad para 70 niños. Anteriormente, este centro pertenecía al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Como producto de la reestructuración, pasó a ser administrado por una Asociación de Padres, los cuales para proveer el servicio, cobran a los usuarios una cuota mínima de 13.000 colones.

A no más de 1 km de distancia de El Nazareno, se ubican varios centros laborales: *Hilafiasa*, que es una fábrica pequeña de hilos que en el año 1999 contaba con 100 empleados, de los cuales 58 son hombres y 42 mujeres; *Lona Tica*, fabrica lonas para manteados, claro que no se poseen datos sobre el número de trabajadores; *Betex*, ropa interior de exportación, cuenta con 533 trabajadores de los cuales 430 son mujeres y 103 hombres; *Fuertejidos*, cuenta con 54 empleados, 49 hombres y 5 mujeres; y *Merca - do del Mueble*, con un total de 58 empleados, 46 hombres y 12 mujeres.

Diferencias sociales entre las dos comunidades

De la descripción anterior, ya se pueden establecer algunas similitudes, así como algunas diferencias sociales y económicas. Para profundizar la caracterización socio-económica de las comunidades estudiadas, se cuenta con los datos procedentes de una encuesta aplicada en las comunidades escogidas. En el caso de Karla María, se entrevistó 102 hogares (un o una informante calificada en cada hogar) y para Nazareno 98 hogares¹⁵. De modo que la información estadística en la que se apoya este análisis tiene como base dicha encuesta (salvo indicación contraria).

De acuerdo con el cuadro 2, puede observarse que se presentan importantes diferencias en los datos de las dos comunidades. En lo que concierne a los jefes y las jefas de hogar de Nazareno, se caracterizan por tener una mayor proporción de jefaturas femeninas (cerca de la mitad de ellas); en

15 Metodológicamente, se trata de un censo aplicado a dos segmentos censales; uno perteneciente a Karla María y el otro perteneciente a Nazareno. Por razones de presupuesto no se pudo aplicar una encuesta representativa a cada uno de los dos barrios.

tanto que en el caso de Karla María, esta llega a poco más de un cuarto de los hogares. En cuanto a la escolaridad de las jefaturas es menor en Nazareno. Hay en el caso de Nazareno, una mayor proporción de jefes y jefas desocupados, cerca de un tercio, en contraposición a Karla María, en donde la desocupación llega solamente a un poco más de un décimo. Por su parte, en términos de tamaño de los hogares, estos son más grandes en Nazareno. La relación de dependencia laboral en este último también es mayor. Finalmente, los ingresos totales mensuales de los hogares son distintos; más bajos en el caso de los hogares de Nazareno respecto a los prevalecientes en Karla María. Estadísticamente hablando, todas estas variables expresan diferencias significativas. No se presentan diferencias en las variables de edad del jefe o la jefa, como tampoco, en la referida al número de personas ocupadas, ni, en definitiva, a la relación de dependencia demográfica.

En suma, se tiene que la población de Nazareno vive en condiciones de vulnerabilidad relativamente más desventajosas, que las que se presentan en Karla María. En términos sociales, Nazareno se caracteriza como un barrio de clase pobre (o baja), en tanto que el nivel de Karla María se puede calificar como de clase media baja. En términos geográficos, también se debe tener en cuenta que la ubicación en el espacio urbano de ambas comunidades, no es muy distante entre sí, alrededor de unos 3 km. De manera que hay que subrayar el carácter relativo de las diferencias sociales, económicas y geográficas entre las dos comunidades escogidas. No se está ante diferencias abismales, sino que solo relativas (por lo demás, esta relativa heterogeneidad en la segregación social urbana costarricense, es «típica» de la realidad urbana metropolitana. Así, hay una importante mezcla social de barrios de clase media con barrios de clase media-baja, media y media alta, y en algunos casos, alternados con sectores de clase alta. Esta democratización de la distribución social urbana tampoco es absoluta ni hay que asignarle un peso excesivo que la magnifique o mitifique.

Cuadro 2
Costa Rica, barrios populares escogidos:
caracterización sociodemográfica básica de los hogares

Variables	Barrios estudiados			Nivel de significación (*)
	Karla María (n=102)	Nazareno (n=98)	Total (N=200)	
Sexo del (la) jefe (a)				
Masculino	72,7	56,3	64,6	0,017
Femenino	27,3	43,8	35,4	
Edad del (la) jefe (a)				
(Promedio de años)	40,0	41,5	40,7	0,469
Escolaridad del (la) jefe (a)				
(Promedio de años de escolaridad)	5,1	3,6	4,4	0,000
Condición de actividad del (la) jefe (a) (%)				
Ocupado	86,3	63,3	75,0	0,000
No ocupado	13,7	36,7	25,0	
Tamaño del hogar				
(Promedio de personas)	3,5	4,9	4,2	0,000
Número de personas ocupadas en el hogar				
(Promedio de personas ocupadas)	1,4	1,3	1,4	0,324
Relación de dependencia demográfica(1)	0,375	0,386	0,380	0,840
Relación de dependencia laboral (2)	0,467	0,317	0,401	0,000

(*) Pruebas de hipótesis: Chi-cuadrada para variables nominales y ordinales. Prueba T para variables de intervalo.

(1) Relación de dependencia demográfica: personas de 9 años o menos, más las mayores de 64 años, entre el número de personas cuyas edades comprenden de los 10 a los 64 años.

(2) Relación de dependencia laboral: número de personas ocupadas, entre el número total de miembros del hogar.

Fuente: Investigación realizada.

CERCANÍA Y TIEMPO DE TRANSPORTE

Un primer asunto que debe indagarse, es el de la importancia que le dan las personas a la cercanía de los centros de trabajo, de las instituciones y de las diversas entidades sociales y culturales. En términos generales, como puede observarse en el cuadro 3, las personas entrevistadas toman mucho en cuenta la cercanía de ciertos servicios; incluso, esto es más importante que la propia cercanía de los centros de trabajo. Los servicios o instituciones principales que se encuentran cerca de la vivienda, son los

siguientes: transporte público, comercio, escuela, hospital o centro de salud, iglesia y proximidad de vías de acceso. Casi la totalidad de las personas entrevistadas se abocaron a subrayar la importancia de la cercanía de tales servicios. Seguidamente, aunque en un segundo lugar de preferencia, tres cuartos de las personas dan prioridad a la cercanía de la familia. En tanto que los últimos lugares, en grado de importancia, son el acceso a lugares de ocio, los amigos y las amigas y finalmente, el trabajo. Este último lugar, como puede verse, significa que solo alrededor de la mitad valora la importancia de su cercanía.

En términos de diferencias, los resultados obtenidos son ricos. Es decir, prácticamente todas las variables estudiadas evidencian diferencias entre las respuestas suministradas por las personas de los barrios que han sido entrevistadas. En general, se puede decir que para el barrio de Karla María es más importante la accesibilidad que para los habitantes del barrio El Nazareno, excepto en lo que respecta a la cercanía del trabajo y a la proximidad de los espacios de ocio, donde la situación se presenta al revés, siendo su cercanía significativamente más importante para los pobladores de El Nazareno. En lo referido a la proximidad de la iglesia, no aparecen diferencias significativas entre las respuestas de uno u otro barrio.

En síntesis, mientras que por una parte parece que para el barrio de Karla María lo importante es la cercanía de los servicios, la accesibilidad y el transporte público, en el caso de la urbanización Nazareno lo que se valora más es la cercanía del trabajo.

Cuadro 3
Importancia otorgada a la proximidad de distintos sitios,
según barrios populares metropolitanos escogidos

Lugar de destino	Porcentajes			Nivel de significación (*)
	Karla María (n=102)	Nazareno (n=98)	Total (N=200)	
Proximidad del trabajo (%)				
Importante	36,6	69,8	51,9	0,000
Poco importante	52,5	8,1	32,1	
Sin importancia	10,9	22,1	16,0	
Proximidad de la familia (%)				
Importante	90,0	51,1	71,6	0,000
Poco importante	9,0	21,1	14,7	
Sin importancia	1,0	27,8	13,7	

continúa en la página siguiente.

Proximidad de una escuela (%)				
Importante	96,0	74,7	85,9	0,000
Poco importante	4,0	6,6	5,2	
Sin importancia	—	18,7	8,9	
Proximidad de un mercado o comercio (%)				
Importante	95,0	78,7	87,3	0,001
Poco importante	5,0	13,5	9,0	
Sin importancia	—	7,9	3,7	
Proximidad del transporte público (%)				
Importante	100,0	86,7	93,7	0,001
Poco importante	—	7,8	3,7	
Sin importancia	—	5,6	2,6	
Proximidad de las vías principales (%)				
Importante	98,0	63,3	81,7	0,000
Poco importante	2,0	11,1	6,3	
Sin importancia	—	25,6	12,0	
Proximidad de espacios de ocio (%)				
Importante	55,4	62,2	59,0	0,031
Poco importante	32,5	16,7	24,3	
Sin importancia	12,0	21,1	16,8	
Proximidad de los amigos (%)				
Importante	65,3	45,6	55,9	0,000
Poco importante	27,6	21,1	24,5	
Sin importancia	7,1	33,3	19,7	
Proximidad de un hospital o clínica (%)				
Importante	99,0	90,0	94,8	0,015
Poco importante	1,0	3,3	2,1	
Sin importancia	—	6,7	3,1	
Proximidad de una iglesia (%)				
Importante	91,9	82,2	87,3	0,130
Poco importante	5,1	10,0	7,4	
Sin importancia	3,0	7,8	5,3	

(*) Prueba Chi-cuadrada.
Fuente: Investigación realizada.

En el cuadro 4, efectivamente se puede observar que prácticamente todos los lugares son accesibles de manera más rápida para los pobladores de Nazareno que para los pobladores de Karla María; excepto la parada de autobuses y la soda. En los casos del mercado y la pulpería¹⁶, la gente de Nazareno debe desplazarse un poco más, pero en tales variables como se ve, no se evidenciaron diferencias significativas.

Cuadro 4
Tiempo promedio de duración de traslado a lugares significativos
según barrios populares metropolitanos escogidos

Lugar de destino	Tiempo de traslado en minutos según barrio		Nivel de sig. (*)
	Karla María (n=102)	Nazareno (n=98)	
Mercado	29,6	32,9	0,428
Pulpería (abastecedor popular)	4,3	4,4	0,861
Escuela primaria	30,7	13,5	0,000
Colegio (Escuela secundaria)	31,6	19,2	0,000
Guardería	43,2	12,7	0,001
Centro de salud	30,2	27,4	0,117
Parada de autobuses	3,9	5,1	0,037
Parque	28,5	19,0	0,000
Iglesia	27,0	14,0	0,000
Banco	30,6	24,3	0,001
Centro comunal	25,8	4,4	0,000
Centro deportivo (práctica)	24,7	5,3	0,000
Centro deportivo (espectáculo)	24,7	11,8	0,000
Soda	5,0	7,4	0,029

(*) Prueba T.

Fuente: Investigación realizada.

¹⁶ N. de R.: Pequeños comercios también llamados «bodegas».

Esto con certeza puede resultar un poco extraño, o sea, los pobladores del barrio pobre muestran una mayor accesibilidad que los del barrio relativamente mejor ubicado en la escala social. Puede deberse a los siguientes factores:

- *Karla María es una urbanización pequeña y cerrada.* Al ser una urbanización pequeña (187 viviendas), implica que tiene una cantidad muy reducida de servicios internos, prácticamente solo pulpería, soda y parada de autobuses; y cerrada, quiere decir que su comunicación con otros barrios no es del todo fluida. A manera de ejemplo, los habitantes deben ir a otros barrios y comunidades aledañas, para acceder a escuelas y colegios, tales como los del barrio Los Ángeles y la ciudadela Rodrigo Facio.
- *Nazareno es una comunidad más antigua, grande y abierta.* Por su lado, Nazareno más bien presenta las características contrarias. Es una comunidad 5 años más antigua que Karla María. Este es un detalle importante, pues cuantos más años tiene una comunidad, esta dispondrá de una mayor cantidad de servicios. Esto se verá también favorecido por la densidad poblacional, ya que es más factible conseguir servicios para comunidades grandes. Recuérdese que Nazareno cuenta con 415 hogares. De hecho, Nazareno tiene algunos servicios internos que no tiene la urbanización de Karla María, como es el caso de su centro comunal multiusos, su cancha de fútbol y su iglesia. Además, esta comunidad se encuentra comunicada, casi sin mediaciones, con comunidades como Zetillal y algunas personas se aprovechan de ciertos servicios de un cantón limítrofe como lo es San Antonio de Coronado, que tiene un desarrollo relativamente importante.

El aislamiento de las urbanizaciones de clase media, es el precio que deben pagar los habitantes de estos barrios, para disfrutar de cierto exclusivismo social. Tal condición posee una doble faceta: por una parte, quienes viven en una urbanización pequeña y cerrada pueden disfrutar de una mayor tranquilidad. Si bien el barrio puede tener un mayor control social gracias a esto, al mismo tiempo se pueden perder los beneficios de ciertos servicios (sobre todo los de carácter público), los cuales han sido diseñados y creados básicamente para satisfacer las necesidades de poblaciones masivas. Es más corriente que la creación de una red de servicios (hospitales, colegios, escuelas, guarderías públicas) se encuentre vinculada a las demandas de poblaciones grandes.

Cuadro 5
Tiempo efectivo dedicado a los desplazamientos
según barrios populares metropolitanos escogidos
(en número promedio de minutos)

Desplazamientos	Karla María	Nazareno	Total	Nivel de sig.(*)
Desplazamiento 1 (Karla María n=120; Nazareno=79)	30,3	36,2	32,6	0,108
Desplazamiento 2 (Karla María n=111; Nazareno=79)	37,8	38,1	37,9	0,941
Desplazamiento 3 (Karla María n=38; Nazareno=22)	37,6	35,2	36,7	0,786
Desplazamiento 4 (Karla María n=36; Nazareno=10)	42,2	38,5	41,4	0,690
Desplazamiento 5 (Karla María n=2; Nazareno=3)	45,0	13,3	26,0	0,278
Desplazamiento 6 (Karla María n=1; Nazareno=2)	20,0	55,0		
Desplazamiento 7 (Karla María n=1; Nazareno=1)	30,0	30,0		
Duración total de los desplazamientos durante un día (promedio en minutos) (Karla María n=120; Nazareno n=79)	91,0	91,3	91,1	0,981

(*) Prueba T.
Fuente: Investigación realizada.

El cuadro 5 permite continuar profundizando el análisis que se ha venido presentando. En efecto, aquí se presentan los resultados obtenidos respecto al tiempo efectivo dedicado a los desplazamientos cotidianos. En la encuesta aplicada, se preguntó sobre ocho posibles desplazamientos en el caso de las personas con inserción laboral. Como se ve, la mayor información referida por dos informantes (uno de Karla María y otro de Nazareno), es de 7 desplazamientos. La mayoría de las personas realizan dos viajes, el primero que les lleva de su vivienda hasta el trabajo y el segundo de regreso. A partir del traslado número 3, la cantidad de informantes empieza a disminuir.

Como puede observarse, ninguno de los desplazamientos registrados, presenta diferencias significativas de cantidad de tiempo (en minutos) para los grupos de personas trabajadoras de cada uno de los barrios. Incluso,

el promedio de minutos utilizados en el total de los desplazamientos, es prácticamente igual para los informantes de cada uno de los dos barrios, cerca de hora y media diaria dedicada a asuntos de movilización urbana.

Es decir, que a pesar de que los servicios se encuentren más lejanos en el caso del barrio Karla María, ello no implica que los individuos trabajadores estén invirtiendo una mayor cantidad de tiempo en transporte. En parte, esto puede ser a causa del tipo de informantes en este ángulo del cuestionario. Estamos hablando de individuos trabajadores, quienes de lo que informan básicamente es de sus desplazamientos vivienda-trabajo. De manera que se encuentran muy subregistrados otros desplazamientos que realizan algunos miembros de la familia no trabajadores y que son quienes, presumiblemente, se estarían relacionando directamente con los servicios. Hacemos referencia aquí a quienes acompañan a los niños y las niñas a la escuela, quienes conducen a otros miembros al centro de salud o llevan niños y niñas pequeños a la guardería¹⁷.

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Al final de la primera parte de este estudio, esbozamos cuatro hipótesis para ser comprobadas. En resumen, estas eran las siguientes:

- Los pobres viven en las periferias urbanas lo que encarece el transporte.
- Necesidad de ahorrar en transporte al máximo, con el objetivo de liberar recursos para satisfacer las necesidades que denominamos necesidades básicas primarias.
- Los pobres se movilizan en medios más diversos y económicos.
- Los pobres gastan menos dinero en transporte.

Véase a continuación los datos de que se disponen para dar, corroborar, o rechazar las hipótesis formuladas.

17 De hecho, en el desplazamiento 1, el motivo predominante es trabajo un 95,9%. En el desplazamiento 2, el motivo es regreso al domicilio 70%. En el desplazamiento 3, el motivo es también regreso al domicilio; un 71,7%. Por su parte, en el desplazamiento 4, el motivo central es regreso al domicilio que representa un 85,1 % de las personas que se mueven una cuarta vez al día.

Primera hipótesis: lugar de vivienda de los pobres

Notamos que la gente entrevistada valora en alto grado la cercanía de los servicios y del trabajo. En el caso de la comunidad pobre, Nazareno, se valora altamente la cercanía del trabajo, en tanto que en el caso de la comunidad de clase media, Karla María, se estima considerablemente la cercanía de los servicios. Empero, que este sea el interés o la aspiración de cualquier persona, no significa que pueda ser realizado a plenitud, sino que se satisface en cierta manera, echando mano a los recursos disponibles en un momento histórico determinado, lo cual concretamente, se traduce en la disponibilidad social de espacio en ese momento. El caso de Nazareno es muy claro; esta comunidad se encuentra en un terreno quebrado, prácticamente en el límite de lo que se puede llamar frontera metropolitana de San José. Nazareno se ubica a unos escasos 10 km de áreas boscosas protegidas de Costa Rica, específicamente del Área Protegida de la Cordillera Volcánica Central y del Parque Nacional Braulio Carrillo. Por consiguiente, su localización está en lo que puede entenderse como zonas de amortiguamiento. Cerca de Nazareno se encuentran ríos como el Durazno y Quebrado de Ipís, que son afluentes del río Virilla, abastecedor histórico de la represa de Puente de Mulas (recuérdese que Nazareno se fundó en 1985, de ese momento hasta ahora el proceso de urbanización ha ido en crecimiento, de manera que la frontera metropolitana hoy en día ya casi toca las áreas de protección).

En correspondencia con la lejanía, los pasajes de Nazareno hacia el centro de San José (y viceversa) son un poco más caros. Por ejemplo, en febrero de 2002, el pasaje de autobús entre Nazareno y San José tenía un valor de 105 colones, esto es, aproximadamente un 50% más caro que la tarifa mínima interurbana. Obviamente, los costos son aún más altos cuando se trata de transportes más lujosos, como lo son el vehículo individual (trayecto de 11 km hasta el centro de San José).

Segunda hipótesis: necesidad del ahorro en transporte

En lo que respecta a los barrios estudiados, la hipótesis de que el barrio pobre buscará ahorrar lo máximo posible en gastos de transporte, queda parcialmente demostrada, según puede observarse en el cuadro 6. Notamos que los costos del primer y segundo desplazamiento son más bajos en el barrio de Nazareno, que en la urbanización Karla María. Las diferencias en los costos promedios de estos dos desplazamientos (que son para los que se dispone de una mayor información) son significativas desde un punto de vista estadístico. En lo que respecta a los cinco desplazamientos restantes, para los que se dispone de algunas observaciones, la situación parece no representar mayores diferencias entre los habitantes de uno

Cuadro 6

Costo monetario de los desplazamientos según barrios metropolitanos seleccionados (promedio en colones)

Desplazamientos	Barrios estudiados			Nivel de sig.(*)
	Karla María	Nazareno	Total	
Costo del desplazamiento 1 (Karla María, n=112; Nazareno, n=80)	140,4	89,1	119,0	0,039
Costo del desplazamiento 2 (Karla María, n=112; Nazareno, n=79)	141,4	80,1	116,0	0,010
Costo del desplazamiento 3 (Karla María, n=39; Nazareno, n=22)	70,4	78,2	73,2	0,773
Costo del desplazamiento 4 (Karla María, n=36; Nazareno, n=11)	53,4	97,7	63,7	0,286
Costo del desplazamiento 5 (Karla María, n=2; Nazareno, n=3)	60,0	260,0	180,0	0,289
Costo del desplazamiento 6 (Karla María, n=1; Nazareno, n=2)	60,0	277,5	205,0	
Costo del desplazamiento 7 (Karla María, n=1; Nazareno, n=1)	60,0	480,0	270,0	
Costo total de los desplazamientos durante un día (Karla María, n=112; Nazareno n=80)	321,3	225,8	281,5	0,120
Ingresos laborales individuales por mes (promedio en colones)	129.883	87.009	111.736	0,001

(*) Prueba T.

Fuente: Investigación realizada.

y otro barrio. De manera que tal situación, relativamente contradictoria, viene a afectar los resultados generales, pues se nota que la suma de los gastos en transporte, no presenta diferencias significativas entre los barrios estudiados: alrededor de 321 colones por día en el caso de Karla María y 225 colones en lo que corresponde a Nazareno.

Si consideramos que el ingreso laboral promedio diario de un trabajador o una trabajadora de Karla María es del orden de los 4.329,4 colones (129.883 colones mensuales); esto quiere decir que el gasto en transporte vendría a ser aproximadamente el 7,4% de los ingresos laborales. En el caso de Nazareno, los gastos en transporte corresponderían aproximadamente a un 7,8% de los ingresos laborales.

Debe tenerse en cuenta que si bien los habitantes del barrio más pobre tienden a gastar menos en transporte, esto no afecta la estructura de gastos en este rubro, ya que al final, en ambos grupos viene a representar un poco menos de un décimo de los ingresos recibidos. Esto se debe, en buena parte, al asunto de la distancia, pues si bien el transporte utilizado en Nazareno es relativamente más económico, el costo sube dado que las distancias son mayores.

En suma, no se ha podido demostrar fehacientemente la hipótesis planteada.

Tercera hipótesis: diversidad y economía del transporte popular

En tercer lugar, suponíamos que el transporte utilizado por los sectores populares es más diverso y económico. En el cuadro 7, se presentan los resultados obtenidos en tal sentido.

Efectivamente, en el caso de Nazareno se ve una importante utilización de medios de transporte que van desde movilización peatonal y cierta utilización de la bicicleta, el autobús escolar y el taxi. Además, se no-

Cuadro 7
Tipo de transporte utilizado
según barrios populares metropolitanos escogidos

Tipo de transporte	Barrios estudiados			Nivel de sig.(*)	
	Karla María (n=111)	Nazareno (n=80)	Total (N=191)		
A pie	3,6	30,0	14,7	0,000	
Bicicleta	—	3,8	1,6		
Autobús escolar	—	1,3	0,5		
Taxi	—	3,8	1,6		
Autobús	76,6	53,8	67,0		
Auto privado como conductor	17,1		2,5		11,0
Auto privado como pasajero	0,9	1,3			1,0
Auto de la empresa	0,9	—	0,5		
Motocicleta como conductor	0,9	3,8			2,1
Total	100	100	100		

(*) Prueba Chi-Cuadrada.

Fuente: Investigación realizada.

tan diferencias significativas entre los dos barrios con relación a la cantidad de personas que usan cada uno de los medios señalados. En el caso de Nazareno, mucho más gente se moviliza a pie que en lo que respecta a Karla María. Al contrario, el transporte en auto privado es un medio que queda prácticamente reducido al caso de Karla María. El autobús es más utilizado en Karla María que en Nazareno y ello se debe a que en Nazareno se evidencia un abanico más amplio de posibilidades y de movilización urbana.

Queda demostrada la hipótesis de que sí existen diferencias entre los tipos de transporte utilizados por una y otra comunidad.

Cuarta hipótesis: los pobres gastan menos dinero en transporte

Por último, se presentan los resultados referidos a nuestra hipótesis final, en el sentido de que los pobres gastan menos dinero en transporte. Esta es la hipótesis central de nuestra investigación y fue formulada desde la introducción misma del estudio, al decir que efectivamente existe una determinación social del transporte y que ello afecta tanto los aspectos de calidad como de cantidad.

Sin embargo, esta hipótesis no ha sido fácil de demostrar (véase el cuadro 6), si como hemos visto, se considera que la comparación de gastos en transporte entre los barrios escogidos no ha sido muy contundente. Ello se debe a que, en realidad, aunque tales barrios son diferentes desde un punto de vista social y económico, no son tan diferentes —como hubiera sido deseable— para demostrar más claramente tal hipótesis. Por otra parte, no son tan distantes uno del otro. Hubiera sido mejor haber escogido un barrio más representativo de la clase media metropolitana costarricense. Posiblemente, las diferencias obtenidas hubieran sido mucho más marcadas. Esta inquietud metodológica queda para el futuro investigativo del tema.

La situación que se presentó nos llevó a ensayar una vía de demostración distinta. Esta fue que en vez de comparar barrios, se compararan estratos de ingresos, lo cual incluso puede ser un criterio social de estratificación más contundente que el lugar de residencia. Así, se procedió a dividir al total de la población trabajadora en dos grupos. El primer grupo sería el pobre y ha sido definido como el sector de personas que gana menos que el salario mínimo de un obrero de la construcción. El segundo grupo sería aquel con ingresos iguales o superiores a ese ingreso indicado. Se escogió el de obrero de la construcción pues es una ocupación típica de trabajador pobre del medio urbano.

Cuadro 8
Costo monetario de los desplazamientos
según dos estratos de ingresos laborales mínimos
(promedio en colones)

Desplazamientos	Ingresos laborales (1)			Nivel de significación(*)
	Menos del mínimo	Mínimo y más	Total	
Costo del desplazamiento 1 (Menos del mínimo, n=75; Mínimo y más, n=99)	75,0	163,5	119,0	0,001
Costo del desplazamiento 2 (Menos del mínimo, n=75; Mínimo y más, n=98)	78,3	155,7	116,0	0,003
Costo del desplazamiento 3 (Menos del mínimo, n=26; Mínimo y más, n=27)	75,6	78,3	73,2	0,924
Costo del desplazamiento 4 (Menos del mínimo, n=18; Mínimo y más, n=23)	50,6	74,3	63,7	0,245
Costo del desplazamiento 5 (Menos del mínimo, n=3; Mínimo y más, n=2)	40,0	390,0	180,0	0,146
Costo del desplazamiento 6 (Menos del mínimo, n=2; Mínimo y más, n=1)	67,5	480,0	205,0	
Costo del desplazamiento 7 (Menos del mínimo, n=1; Mínimo y más, n=1)	60,0	480,0	270,0	
Costo total de los desplazamientos durante un día (Menos del mínimo, n=75; Mínimo y más, n=99)	195,8	369,1	281,5	0,005
Ingresos laborales individuales por mes (promedio en colones)	62.963	154.148	111.736	0,000

(*) Prueba T.

(1) El salario mínimo de un operario de la construcción era de 84.390 colones en julio del 2000, momento en que se hizo la encuesta. De manera que se consideró por debajo del mínimo, el que devenga menos de esa cantidad; y el otro estrato, el de más ingresos, sería el conformado por las personas que percibían ingresos iguales o superiores a esa cantidad.

Fuente: Investigación realizada.

Así, el cuadro 8 viene a presentar los resultados comparativos entre los dos grupos señalados. Como se observa, tanto los desplazamientos 1 y 2, así como el costo total de estos, representan diferencias significativas de costos promedios entre los estratos de ingresos considerados, siendo el gasto en transporte mucho más alto en el caso del estrato con ingresos laborales más altos.

De acuerdo con los datos presentados, puede observarse lo siguiente: teniendo en cuenta que el ingreso diario promedio del grupo de ingresos menores es de 2.098,8 colones al día (62.963 colones mensuales), esto significaría que los gastos en transporte de este grupo serían aproximadamente el 9,3% de los gastos diarios. Por otro lado, observando el caso donde el ingreso promedio diario del grupo que recibe más altos ingresos es del orden de 5.138,3 colones (154.148 colones mensuales), vemos que los gastos en transporte equivaldrían en este grupo a un 7,1% de su ingreso promedio. En conclusión, esto significaría que en el grupo de bajos ingresos laborales, el costo en transporte tiene un mayor peso al interior de la estructura de gastos que en el caso del grupo de mayores ingresos. En otras palabras, aunque el grupo más pobre gasta mucho menos en transporte, el impacto de estos gastos en su estructura de ingresos es mucho mayor al impacto recibido en la estructura de gastos del grupo con mayores ingresos.

Finalmente, un modelo de análisis multivariado (regresión) en que se colocó como variable dependiente el logaritmo natural de los gastos diarios en transporte y como variables independientes algunas de las características sociales y económicas de los individuos trabajadores, nos indica que las variables que influyen significativamente en el costo de los transportes son dos: la primera, es el tipo de transporte, lo que indica que el gasto en ese rubro será menor, si se utilizan tipos de transporte más económicos (estos son a pie, en bicicleta y en autobús); mientras que por otro lado, los ingresos estarían asociados positivamente a los gastos de transporte, o sea, a mayor cantidad de ingresos mayor gasto en transporte (véase cuadro 9).

Como se vio a lo largo de esta investigación, las dos variables que aparecen con mayor peso explicativo en los gastos de transporte, esto es, tipos de transporte e ingresos, son de un claro contenido social. Por una parte, según se vio en el cuadro 7, se presentan diferencias significativas entre los barrios en términos de tipos de transporte; el barrio más pobre utiliza medios de transporte más económicos (a pie, bicicleta y autobús), al mismo tiempo que muestra casi un nulo uso de un medio de transporte más caro, como lo es, obviamente, el automóvil. Por otra parte, la variable que por excelencia determina la condición social es la de los ingresos; más aún, en economías absolutamente monetizadas como se trata precisamente en nuestro caso.

Cuadro 9

**Barrios metropolitanos seleccionados
regresión sobre logaritmo natural de gastos diarios en transporte**

Variables seleccionadas	B	Error estándar	Nivel de significación
Jefatura de hogar (jefe/a)	-0,055	0,105	0,599
Sexo (masculino)	0,027	0,094	0,776
Edad (en años cumplidos)	0,002	0,004	0,639
Tipos de transporte (económico: a pie, bicicleta, autobús)			
Ingresos laborales mensuales	-1,519	0,109	0,000
Barrio (más pobre)	0,000	0,000	0,039
Salario (menos del mínimo)	0,081	0,089	0,365
Constante	0,165	0,104	0,115
R2 ajustado	0,610		
N	146		

Fuente: Investigación realizada.

CONCLUSIONES

La primera parte de este estudio enmarcó teóricamente el objeto central de la investigación relacionando la pobreza con el transporte. El primer paso consistió en caracterizar el problema de la pobreza en Costa Rica, el cual, si bien no alcanza las proporciones de otros países de la región afecta alrededor de un quinto de los hogares del país. Seguidamente, se analizó el asunto del transporte, tanto desde la perspectiva económica, como desde el punto de vista de las necesidades de la población pobre.

En lo que respecta a la estructura económica, se realizó un análisis acerca de los factores que explican el crecimiento del sector terciario de la economía; esto es, el de los servicios; en donde se concluye que el desarrollo de ese sector debe entenderse como una consecuencia de la complejidad de la estructura económica; es decir, de una división exacerbada en la clasificación del trabajo, lo que conlleva a diversificar y especializar los servicios. Se analizó que en un contexto de globalización es de presumir que los servicios más directamente enlazados con la producción (servicios de producción), son probablemente los que tienen mayores posibilidades de crecimiento. El transporte de mercancías se encuentra directamente vinculado al desarrollo productivo, por lo que se puede esperar que persista una tendencia a su desarrollo y a su diversificación, como consecuencia del influjo ejercido por modificaciones técnicas y organizativas. Asimismo, dentro de este marco es de esperar que el empresariado tenga interés en un desarrollo relativo del transporte de personas, a fin de que la fuerza laboral llegue eficiente y puntualmente a su lugar de trabajo. Además, de que los medios de transporte de personas constituyen en sí mismos un eje de acumulación capitalista.

Por otro lado, disponer de transportes eficientes, baratos y de calidad, por supuesto que constituye un interés de los trabajadores y las trabajadoras, tanto desde del punto de vista de las necesidades de movilizarse hacia los trabajos, como también de desplazamientos de otra naturaleza que los estrictamente laborales (fines sociales y personales). En tanto que no hay desempeño normal sin transportes, en el contexto de la vida urbana moderna, los gastos en este rubro forman parte de la estructura de gastos indispensables de la población.

No obstante, a pesar de ser un interés empresarial y social el contar con un transporte eficiente y barato, esto no es simple de lograr a causa de la pobreza. Es decir, dado que los salarios son tan bajos, la más mínima variación en sus precios puede tener incidencia en la satisfacción de otras necesidades básicas primarias de los grupos populares; entre ellas, trabajo, vivienda y alimentación. En el caso de los barrios estudiados, se pudo observar que alrededor de un 7% de los ingresos laborales recibidos se encuentra dirigido a solventar necesidades de transporte. En lo que respecta

a grupos de más bajos ingresos (que en el presente caso se han determinado, como aquellas personas que reciben ingresos laborales inferiores al mínimo legal que debería percibir un obrero de la construcción), el peso de los gastos en transporte recibidos por los individuos anda por el orden del 9,3% de los ingresos laborales promedios.

Esto quiere decir que cuanto más pobre sea un grupo social, mayor peso va a tener el transporte en la estructura total de gastos.

Se ensayó un modelo explicativo que buscaba relacionar, por un lado, la presencia de la pobreza con posibilidades de superarla. Esas posibilidades estaban dadas por la existencia de tres tipos de factores:

- Luchas sociales
- Políticas sociales
- Movilización social por inercia histórica (esto es por razones estrictamente personales).

En lo que respecta al transporte su situación se encuentra medida justamente por este tipo de factores. Dicho de otro modo, así como las luchas sociales constituyen en su conjunto un elemento central explicativo de la existencia social de los grupos más vulnerables, asimismo, la lucha por rebajar el costo relativo de los medios de transporte establece una constante en la trayectoria socio-organizativa de los grupos populares. Ello significa que aunque es de interés de los pobres contar con un servicio barato y eficiente, tal interés frecuentemente entra en choque con su posibilidad de pago, puesto que al mismo tiempo, no se encuentran dispuestos a pagar más por el servicio. De modo que esa falta de actualización de los costos de reproducción de la fuerza de trabajo (o sea, contar con un buen transporte incluido en los costos de reproducción de la fuerza de trabajo), trata de ser compensada mediante la lucha social; es decir, a través de las más diversas formas de expresión de protesta popular dirigidas a frenar las alzas en el transporte. Desgraciadamente, esta investigación no logró hacer una reconstrucción histórica de las luchas sociales en cuanto al tema del transporte que ha caracterizado a estos barrios; en particular, es en Nazareno en donde probablemente se hayan presentado las más intensas y permanentes formas de protesta. Esta tarea queda como una inquietud para ser subsanada en investigaciones futuras que le den continuidad a la temática aquí abordada.

En cuanto al segundo factor, enfocado como uno de los elementos que puede coadyuvar a contrarrestar la pobreza, se anotó la existencia o no de políticas sociales. Tal elemento también se puede visualizar en el caso del transporte, donde el transporte público se encuentra sujeto a regulaciones

estatales, siendo este precisamente uno de los aspectos más conflictivos de la realidad actual costarricense. En particular, la regulación de taxis. Al respecto, hay dos grandes corrientes de empresarios de taxis; los llamados «formales» autorizados por el Estado, y los informales, que como tal, no se encuentran autorizados y que en el folclor lingüístico costarricense se les conoce como «piratas». Justamente, el asunto de los piratas refleja claramente este nudo de la problemática del transporte pues un gran sector de usuarios prefiere a los piratas ya que es más barato, aunque más inseguro y de calidad inferior. Y es que el usuario, sobre todo perteneciente a capas de trabajadores y trabajadoras sencillos, buscará rebajar al mínimo posible los gastos en transporte, ya que estos ocupan buena parte de los gastos de reproducción social en general.

Por último, se vio el aspecto de la subsistencia pura y simple («inercia histórica» como se le denominó antes) como uno de los factores para enfrentar la pobreza; esto es, usar los mecanismos que de manera relativamente natural ofrece el sistema socio-económico, dirigidos a conseguir los recursos necesarios para hacer frente a la existencia social. Al respecto, con los datos aportados por la investigación de campo, pudo verse que los grupos más pobres, aunque gastan menos en transporte en términos nominales, utilizan formas más económicas de transporte. Por otra parte, el peso en relación con los gastos en transporte, es mayor en los grupos vulnerables que en aquellos que ocupan mejores posiciones relativas en la escala social. Del mismo modo, aunque los medios de transporte popular son más económicos y diversos, su costo tiende a incrementarse debido a la lejanía; esto es, muchos de los pobres viven en las periferias urbanas lo que encarece su transporte.

El trabajo investigativo presentado aquí, se concibe como un primer paso en una dirección que ha sido poco explorada desde la perspectiva de las ciencias sociales. Algunos de esos aspectos se han empezado a tocar con los aportes de esta investigación. Otros temas se encuentran apenas esbozados, y por ende, quedarán pendientes para futuros trabajos. Entre los aspectos pendientes, se pueden señalar los siguientes:

- En caso de hacer una investigación social de los medios de transporte deberían escogerse con mejor criterio los barrios, o sea, que sean más contrastados socialmente (ubicar un barrio claramente de clase media, preferiblemente de clase media alta). En el campo metodológico, se debería hacer una encuesta representativa de los dos barrios escogidos en su conjunto (recuérdese que en el marco de esta investigación, la encuesta fue aplicada a dos segmentos censales; uno de Karla María y otro de Nazareno).

- Debería considerarse una reconstrucción histórica de las luchas sociales, en particular lo concerniente al transporte.
- Una caracterización de las políticas estatales en materia de transporte aportaría una visión más profunda de la complejidad de la temática.

Ojalá que en el futuro se pueda avanzar en el conocimiento del transporte desde una óptica de las Ciencias Sociales, y, por supuesto, en consonancia con el interés de las poblaciones pobres por tener medios de transporte baratos, de calidad y en la medida de lo posible, lo menos dañinos para el medio ambiente.

BIBLIOGRAFÍA

- BOLAÑOS LÓPEZ, B. (2001), *La seguridad ambiental y ciudadana en barrios populares y urbanos. Los casos de Karla María y Nazareno en Ipís de Goicoechea*, Tesis (Maestría de Estudios Urbanos), FLACSO-CR, San José.
- CALDERÓN, F. (2000), «La nueva cuestión social bajo la mirada del desarrollo humano», *Nueva sociedad*, No. 166. Caracas.
- CARRERA, M. (1998), «Guatemala: Mercado laboral y pobreza en el contexto del ajuste» En: FUNKHOUSER, E y J.P. PÉREZ SÁINZ (Coord.), *Mercado Laboral y pobreza en Centroamérica: ganadores y perdedores del ajuste estructural*, FLACSO-SSRC, San José.
- CEPAL(1999), *Panorama social de América Latina*, CEPAL, UNICEF y ONU, Santiago.
- CEPAL(2000), «La brecha de la equidad: Una segunda evaluación», Documento elaborado por la CEPAL para la *Segunda Conferencia Regional de Seguimiento de la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social*, Santiago.
- CEPAL (2001), *Panorama social de América Latina 2002-2001*, CEPAL, Santiago.
- CORDERO, A. (1993), «Cultura de la sobrevivencia», Segunda Edición, *Cuaderno de Ciencias Sociales*, No. 57, FLACSO-Costa Rica, San José.
- CORDERO, A. y N. GAMBOA(1990), *La sobrevivencia de los más pobres*, Segunda edición, Editorial Porvenir, San José.
- GACITÚA, E. y C. SOJO (2000), *Exclusión Social y Reducción de la Pobreza en América Latina y el Caribe*, FLACSO-Banco Mundial, San José.
- GERSHUNY, J. y I. MILES (1983), *La nueva economía de servicios. La transformación del empleo en las sociedades industriales*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- INEC (2001), «Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples. Cifras básicas sobre Pobreza e Ingresos», *Boletín Anual*, Año 6, Julio 2001, San José.
- LEWIS, O. (1975), *Antropología de la pobreza*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México.

- LEWIS, O. (1979), *Los hijos de Sánchez*, Editorial Mortiz, Ciudad de México.
- LEWIS, O. (1985), *Una muerte en la familia Sánchez*, Editorial Grijalbo, México.
- MANDEL, E. (1979), *El capitalismo tardío*, Traducción de Manuel Aguilar Mora, Editorial Era, México.
- PÉREZ SÁINZ, J. P. y M. MORASALAS (2001), «El riesgo de la pobreza. Una propuesta analítica desde la evidencia costarricense de la década de los 90», *Estudios Sociológicos*, XIX: 57.
- PNUD (1999), *Informe sobre Desarrollo Humano 1999*, PNUD, Ediciones Mundi-Prensa, Madrid.
- PROYECTO ESTADO DE LA REGIÓN (1999), *Estado de la región en desarrollo humano sostenible*, Proyecto Estado de la Nación, San José.

PROYECTOS DE VIVIENDA URBANA
1980-2000
CIUDAD DE LEÓN, NICARAGUA

ENRIQUE LÓPEZ NARVÁEZ

INTRODUCCIÓN

El desarrollo de las ciudades en América Latina refleja una dinámica de crecimiento urbano a un ritmo acelerado. Cada vez más, las personas se concentran en las ciudades y el porcentaje de la población que vive en las áreas rurales disminuye. Este fenómeno de urbanización ha tenido como resultado el «empobrecimiento en las ciudades y el empobrecimiento de las ciudades» (Rodríguez y Winchester, 1996).

El empobrecimiento en las ciudades se expresa por la crisis económica, y por la falta de empleos en las ciudades, además de una acrecentada migración de la población del campo a la ciudad. Es en la urbe donde se concentra una mayor población pobre y en donde las desigualdades en cuanto a la distribución del ingreso son mayores. El empobrecimiento de las ciudades se deriva de la poca capacidad de estas para dotar a la creciente población de servicios públicos, infraestructuras y viviendas, como a la baja de la productividad que a su vez limita la competitividad en la ciudad, afectando negativamente su desarrollo económico.

Este proceso de urbanización constituye un problema para las ciudades, dado el entorno económico y político en que se ha desarrollado. Esta situación de empobrecimiento es más o menos evidente, de acuerdo con la ciudad y con el país de que se trate. En el caso de Nicaragua, país centroamericano con un Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0,616 que lo

ubica en la posición 121 del grupo de 150 países más pobres (PNUD, 1999), la situación de pobreza se ha visto acrecentada por los conflictos político-militares que tuvieron lugar en la década de los años ochentas y en la actualidad por el proceso de los ajustes estructurales que vive la economía nicaragüense. Es así que las ciudades han crecido formando asentamientos urbanos carentes de servicios y fuentes de empleo, generando de esta manera una segregación social en la población y una segregación espacial en la ciudad. Para mejorar sus condiciones de vida (incluyendo la seguridad), las personas han emigrado, encontrándose con problemas de desempleo y de alojamiento. Lo más probable es que sea en los barrios con mayor carencia de servicios, problemas de vivienda y degradación del medioambiente en donde se alojen los habitantes de menores recursos.

La falta de inversión en la ciudad y de generación de empleos ocasiona pobreza, de tal manera que la población no puede construir ni mejorar sus viviendas, lo que ha acrecentado los altos índices de déficit de viviendas ya existentes. En el período de este estudio, se generaron en Nicaragua grandes cambios en cuanto a la tenencia de la tierra, lo que permitió a la población una mayor oportunidad de acceso a esta y el aceleramiento del proceso de urbanización.

Pero al mismo tiempo, la población requiere servicios básicos que generen un desarrollo humano y contribuyan al desarrollo productivo de la población urbana, así como una vivienda digna que reúna las condiciones mínimas de habitabilidad, y satisfaga a la vez las necesidades físicas, psíquicas y sociales.

Es con esa visión de vivienda que se realiza el análisis que procede a continuación. Lo que se busca es poder aprovechar las experiencias positivas de todos los actores que participaron en los distintos proyectos, así como la modalidad con que abordaron cada aspecto que conllevó a la producción de la vivienda. Es con base en las experiencias que podemos realizar nuevos y mejores proyectos de viviendas, en donde verdaderamente se pueda llegar a obtener esa vivienda digna que demanda la población de León.

EL MUNICIPIO DE LEÓN

El municipio de León, ubicado en el occidente de Nicaragua, tiene una extensión de 820 km² en donde el 3% (23,5km²) es urbano. Esta entidad territorial cuenta con una población total de 189.054 habitantes, de los cuales el 77,6% vive en el área urbana (AECI/CEPRODEL, 1993). La mitad de la población rural se concentra en localidades y la otra mitad se encuentra dispersa en el territorio. El índice de población masculina es de 47,9% y la femenina es de 52,1%. Asimismo, se trata de un municipio más bien joven con un 54,2% de la población integrado por personas menores de 20 años y un 13,5% que se encuentran entre los 10 y 14 años.

Aunque a escala nacional se han sucedido 3 gobiernos con políticas diferentes (de los años ochentas a 1990: gobierno revolucionario, de 1990 al 1996: gobierno de transición democrática y de 1997 a 2000: gobierno neoliberal), la tendencia en el municipio de León es la misma desde el año 1979 (gobierno local, a cargo del partido revolucionario Frente Sandinista).

De acuerdo con el último censo nacional de 1995, la Población Económicamente Activa (PEA) en el municipio es de 32% respecto a la población total. En cuanto a la categoría ocupacional, un 47% de la PEA está ocupada, un 33% desempleada y un 20% subempleada. De la PEA ocupada correspondiente a los mayores de 10 años, el 56,1% son obreros y peones del campo y el 36,1% trabajadores por cuenta propia con pequeños negocios (Censo Nacional, 1995). El 36% de la PEA se dedica al comercio, el 25% a los servicios y el 20% a la agricultura.

Actualmente, el municipio se encuentra en un estancamiento económico influenciado por el proceso de transición hacia una economía de libre mercado y por la ampliación de los programas de ajuste estructural, particularmente por la desaparición del monocultivo del algodón.

Según indicadores del censo de 1995, en el municipio de León existían 31.022 viviendas, de las cuales el 78% corresponde al área urbana con un promedio de 5,2 habitantes por vivienda; siendo mayor en el área rural con un promedio de 5,5 habitantes por habitación. En cuanto a la tenencia de la vivienda, solamente el 61,3% son propias con escritura. De estas mismas viviendas, el 49,2% estaban constituidas por un solo dormitorio. En cuanto a los materiales de construcción predominantes en los pisos, un 40,7% es de ladrillo de cemento y un 39,3% es de tierra. La techumbre es en un 34,3 % de zinc y en un 47,5% de tejas de barro.

Se estima que el 90% de las viviendas existentes han sido levantadas por sus propios dueños, cuando las intervenciones gubernamentales para la habitación prácticamente han estado ausentes y las viviendas construidas han sido ya sea el producto del apoyo de organismos internacionales, o como muchas de ellas como consecuencia de situaciones de emergencia. En el área rural a excepción de los proyectos de viviendas desarrollados a partir de desastres naturales, el 100% es producción de vivienda por parte de las mismas familias y están construidas con materiales locales.

LA CIUDAD DE LEÓN

León es una ciudad colonial fundada en 1610, adyacente al asentamiento indígena de Sutiava. Partiendo del sitio escogido como centro de la ciudad, se configura una plaza mayor con la Catedral, la Casa Real del Cabildo y el Obispado, el hospital y una ermita. Se crean sucesivamente subcentros que tienen como hitos y las iglesias, estratégicamente situadas que organizan a la ciudad en diferentes barrios, siguiendo un esquema je-

rárquico y lineal policéntrico, apoyado en la cuadrícula como ordenador del crecimiento. Desde fines del siglo XIX, la cuadrícula urbana se fue consolidando con la unión de dos grandes zonas: Sutiava, el pueblo indígena, y León, la ciudad española. La ciudad se conectó desde el inicio por un eje principal este-oeste llamado Camino real que comenzaba en el río Pochote y terminaba en el río Chiquito. En los años cincuentas y sesentas, la ciudad experimentó un gran auge económico que trajo consigo cambios sociales y, por supuesto, nuevas actitudes respecto a la tradicional arquitectura de la ciudad. En esa época se comenzaron a construir viviendas que reflejaban el bienestar económico, adoptándose patrones extranjeros que no tenían nada que ver con la ciudad histórica.

León es una ciudad más bien horizontal, asentada sobre una planicie en donde la temperatura promedio anual es de 31°C, alcanzando hasta 38°C en época de verano. Actualmente, León es la segunda ciudad más importante del país, después de su capital Managua; sin embargo, en los últimos 20 años ha tenido un estancamiento económico considerable. Hoy por hoy, su principal rubro es el comercio y posee un alto potencial turístico hasta la fecha sin explotar. La ciudad cuenta con una superficie total de 1.909 hectáreas (1,19% territorio municipal), con un total aproximado de 27.878 viviendas y una población estimada en 1999, de 146.797 habitantes. La densidad poblacional de León es de 78 hab/ha considerada, con base en las normas¹, como densidad media. Por otra parte, su densidad habitacional alcanza a los 5,26 habitantes por vivienda, contexto algo por debajo del promedio nacional urbano situado en 6 miembros.

En el área urbana la mitad de la población vive en barrios tradicionales y la otra mitad en nuevos barrios, repartos, asentamientos populares y urbanizaciones progresivas que se han desarrollado en los últimos 30 años y que presentan mayores limitantes respecto de los servicios urbanos. El incremento poblacional alcanzado por la ciudad ha provocado un desarrollo habitacional acelerado y en muchos casos de carácter espontáneo, sobre todo en la periferia de la ciudad. Este aumento poblacional es producto del crecimiento natural y de los movimientos migratorios, determinados por los niveles de pobreza y falta de alternativas económicas de los pobladores del área rural del municipio de León y de otros municipios de la región. Entre los años 1971 y 1980, el incremento absoluto de la población fue de 15.345 habitantes, con una T.A.C. (Tasa Anual de Crecimiento) de 2,07%. En este período la ciudad presentó condiciones económicas favorables y perspectivas de desarrollo dadas por el auge del cultivo del algodón, y coincide también con el terremoto de Managua en 1972 que provocó movimientos migratorios hacia el interior del país. En el período entre 1980 y 1986, el incremento absoluto fue de 22.606 habitantes con una T.A.C. de 3,77%. Y para el período entre 1986 y

¹ De acuerdo con las normas del Instituto de Estudios Territoriales (INETER).

Cuadro 1
Crecimiento histórico 1971-1999

Año	Población	Período	T.A.C . %
1971	75.581	1963-1971	2,47
1980	90.926	1971-1980	2,07
1986	113.532	1980-1986	3,77
1995	124.570	1986-1995	1,04
1999	146.797	1995-1999	4,19

Fuente: Plan Maestro Estructural para la ciudad de León, Alcaldía de León, 1996.

1995, el incremento absoluto de la población alcanzó los 11.038 habitantes con una T.A.C. situada en 1,04%. Ambos períodos se vieron marcados por la crisis económica nacional provocada por la guerra y el bloqueo económico que provocó movimientos migratorios del campo a la ciudad, hacia la capital y hacia otros países. La población rural emigró hacia la ciudad de León y al no encontrar alternativas de trabajo, dejó asentada a su familia y solo emigra el jefe de familia, principalmente hacia el extranjero, más precisamente a Costa Rica y Estados Unidos. En el período entre 1995 y 1999, el incremento absoluto de la población alcanzó los 22.227 habitantes con una T.A.C. de 4,19%.

De acuerdo con el último censo nacional de 1995, solamente el 67,6% de las viviendas de la ciudad de León tenía agua potable con tubería interna en la vivienda; un 43% tenía inodoro, y el 55% usaba letrinas y un 94,4% tenía energía eléctrica contra un 24,5% que tenía en el área rural. La estrategia poblacional del Plan Maestro Estructural para la ciudad de León se basa en el fortalecimiento del Sistema de Asentamientos Rurales, que no estimula la migración rural hacia la ciudad, para lo cual la Alcaldía Municipal de León orienta hacia los centros poblados rurales las inversiones destinadas al campo.

Con base en las proyecciones estimadas en el Plan Maestro Estructural, en el año 2000, la ciudad de León tendría aproximadamente una población de 152.948 habitantes, calculada con una tasa de crecimiento histórico anual de 4,19 %. Con una tasa de crecimiento tal, la ciudad de León alcanzaría una población de 212.398 habitantes para el año 2008 (Dirección Planificación, 1999). Actualmente, la situación económica es difícil, de manera que en la ciudad de León el 41,4% de las familias tiene ingresos menores a US\$85 mensuales, un 26% tiene ingresos entre US\$85 y US\$170, un 24,6% tiene ingresos mayores a los US\$170 mensuales, y en un 8% dice no tener ingresos (CCASA, 1999). Esto indica que solo la cuarta parte de la población puede acceder a comprar un terreno y solamente un 10% podría hacer frente a un crédito de vivienda.

La ciudad de León presenta una subdivisión administrativa de 110 unidades habitacionales que, de acuerdo con su origen, estructura, distribución, tipología de viviendas y calidad de servicios básicos, se clasifican en diferentes categorías de urbanización: barrios, residenciales, colonias, repartos, urbanizaciones progresivas, asentamientos y asentamientos espontáneos.

De acuerdo con las características urbanas y tipología arquitectónica de las unidades habitacionales, se definen 7 tipos de viviendas:

- *Viviendas coloniales*: viviendas que se encuentran en el Centro Histórico con características coloniales, sistema constructivo de adobe, fachadas continuas, una sola planta y altura de 4 m.
- *Viviendas de transición*: habitaciones consideradas como intermedias entre el Centro Histórico y el resto de la ciudad. Estas viviendas conservan ciertas características coloniales no tan acentuadas, sistema constructivo de Taquezal, fachadas horizontales, una sola planta y altura de 4 m.
- *Viviendas convencionales*: viviendas que obedecen al crecimiento natural de la ciudad, sin mucho valor histórico, con ciertas características de las habitaciones de transición en cuanto a la altura y fachadas alineadas con diseños propios y diferentes entre sí.
- *Viviendas mínimas*: viviendas derivadas de proyectos de carácter social, con diseño unitario repetitivo, áreas construidas de pequeñas dimensiones y de poca altura entre 2,5 a 3 m.
- *Vivienda precaria (urbanizaciones progresivas)*: habitaciones localizadas mayoritariamente en el perímetro de la ciudad, construidas en loteos con ciertos servicios básicos; viviendas individuales aisladas y generalmente pequeñas, diseño no uniforme y de baja altura entre 2,5 a 3 m.
- *Viviendas residenciales*: viviendas ubicadas en sitios fuera del centro de la ciudad, definidas en dos tipos:
 - Las suntuarias, que se caracterizan por poseer diseños arquitectónicos variados (colonial y moderno) y construidas en lotes de grandes superficies, por lo general de 1 a 2 plantas.
 - Las derivadas de proyectos dirigidos a la clase media, con diseños repetitivos modernos y con alturas aproximadas de 3 m.

- *Viviendas multifamiliares:* viviendas destinadas a sectores populares con áreas mínimas y diseño unitario en bloques multifamiliares aislados de 2 a 3 pisos y con áreas verdes públicas.

Así la ciudad presenta una morfología urbana desigual, con una tendencia de crecimiento hacia el sur y hacia el este de la ciudad, sin ninguna restricción urbana respecto a limitantes naturales. En octubre de 2000, el Concejo Municipal de León aprobó el Plan de Desarrollo de la expansión urbana de la ciudad, el que define los lineamientos futuros de planificación urbana y que se visualiza como el instrumento que regulará el crecimiento.

POLÍTICAS DE VIVIENDA

En la década de los años ochentas, con el gobierno revolucionario y con la creación del Ministerio de la Vivienda y Asentamientos Humanos, se planteó una política de vivienda, que estaba basada en la Constitución de la República y que establecía que todo ciudadano nicaragüense tenía el derecho a una vivienda digna con ayuda del Estado. Esta voluntad fue retomada y hecha efectiva primero con la ejecución de proyectos de vivienda completa, y luego, con el desarrollo de urbanizaciones progresivas. Las dos estrategias se diferenciaron principalmente por el aspecto económico, ya que las primeras demandaban mayores recursos financieros, y las segundas fueron una forma alternativa de apoyar a la población que necesitaba viviendas, con el objeto de bajar el déficit existente, garantizando al menos la tierra y los servicios urbanos mínimos en forma progresiva. Este proceso se le llamó de «urbanizaciones progresivas».

A esto se agregó el desarrollo de bancos de materiales que estaban a disposición de la población, principalmente, para aquella de escasos recursos. Estos bancos de materiales fueron desapareciendo por falta de financiamiento, producto de la crisis económica que vivió Nicaragua a consecuencia del bloqueo económico de los años ochentas. El rol del Estado en la década 80-90 fue más social, se trató de que la tierra para viviendas fuera accesible a la mayor parte de la población. En la década de los noventas, cuando ya no existe el Ministerio de la Vivienda y cuando se da un cambio de gobierno, el país entra en un período en el cual no existen las políticas de vivienda de parte del Gobierno Central por lo que la problemática de la vivienda es asumida por las municipalidades en una política de «hecho» y de acuerdo con sus iniciativas y con sus escasos recursos económicos. Prácticamente, se continúa con las políticas de loteo, que consisten en adquirir tierras, lotearlas, abrir calles y para que se vayan desarrollando progresivamente con la participación de las instituciones responsables de los servicios básicos. Muchas veces dicho desarrollo es obli-

gado por efecto de la demanda activa de la población que habita dichos repartos. En León, fue cada vez más difícil coordinar acciones con las instituciones en la década de los noventas. El Gobierno Central, a través del Banco de la Vivienda (BAVINIC), desarrolló proyectos de vivienda dirigidos a diferentes sectores de la sociedad bajo programas de viviendas de interés social con financiamiento del Banco Centroamericano de Integración Económica y el Fondo de Inversiones de Venezuela. Hubo proyectos de viviendas para discapacitados dentro de un plan nacional de desarme; viviendas de atención a los desastres naturales; viviendas nuevas por autoconstrucción y programas de viviendas de libre mercado para sectores sociales de altos ingresos, que financiaron urbanizaciones privadas. En la segunda mitad de la década de los años noventas, el Banco de la Vivienda ejecuta pocas acciones de financiamiento, y solo en el marco de financiar a empresas privadas, tanto nacionales como extranjeras, lo que no ayuda a resolver el problema de la vivienda y más bien ocasiona problemas e inconformidad en la población.

A finales de los años noventas, el Banco de la Vivienda se transforma en Instituto de Vivienda Urbana y Rural (INVUR), que es una institución nacional que gestiona principalmente recursos extranjeros, poniéndolos a disposición de la población organizada, las empresas privadas y las ONG, para que puedan recibir financiamiento para la ejecución de proyectos de viviendas de interés social. Por primera vez en Nicaragua, se habla de un subsidio de hasta US\$2.000 para viviendas de interés social, con un área menor a 60 m² y con un monto máximo de US\$10.000 para familias de escasos recursos.

El INVUR se ha planteado como objetivos:

- Reactivar y ordenar el sistema institucional para reducir el déficit de vivienda.
- Incentivar la creación de un sistema financiero inmobiliario, estimulando el ahorro y aumentando el volumen de inversión.
- Promover la ocupación equilibrada y sostenible del territorio nacional, favoreciendo programas regionales de ordenamiento territorial.
- Apoyar la conformación de una industria eficiente y competitiva para la producción de viviendas.
- Facilitar el proceso de preparación de leyes nacionales que normen el acceso a la vivienda.
- Facilitar la integración real del sector vivienda.

- Incorporar el componente ambiental en los diferentes proyectos habitacionales por promover.

Sin embargo, en la actualidad no existen sistemas bancarios que apoyen al sector vivienda, ni leyes que lo promuevan. Actualmente, en el municipio no se ha hecho efectivo ningún subsidio, a pesar de que sí se han hecho gestiones. Las acciones acerca de la vivienda, impulsadas por el gobierno local, contrastan con las carencias de políticas para vivienda a escala nacional. Con escasos recursos, se dieron respuestas con loteos que, de una manera u otra, contribuyeron a abordar el problema de la vivienda en la ciudad de León. El Estado desempeñó un rol ajeno a la demanda de vivienda y solo comienza a manifestarse en los años noventas, apareciendo como un Estado benefactor, al iniciar proyectos de vivienda «llave en mano».

MARCO LEGAL EXISTENTE

El análisis del marco legal existente que continuaremos desarrollando en las páginas que vienen toma en cuenta tres aspectos: propiedad de la tierra, planificación del suelo y producción de viviendas.

La propiedad de la tierra

En Nicaragua, el tema de la propiedad de la tierra ha tenido cambios significativos en los últimos 20 años, reflejo de los tres gobiernos que se han sucedido. En 1979, se decretan leyes de confiscación y expropiación de propiedades que pertenecían a la familia Somoza y sus allegados, que pertenecían al gobierno anterior, en el mismo año se crea la Ley de Repartos Ilegales, que son intervenidos por el Estado y que posteriormente en 1984, pasan a ser competencia del Ministerio de Viviendas y Asentamientos Humanos. En 1981, se crea la Ley de «Expropiación de tierras urbanas baldías», aplicable a aquellas tierras que sean aptas para el desarrollo urbano. La indemnización se financia con bonos del Estado con un plazo de 25 años. Al amparo de estas leyes se crearon barrios, asentamientos y repartos, por parte del Ministerio de la Vivienda y, posteriormente, por parte de las municipalidades.

En 1990, cuando el gobierno Sandinista pierde las elecciones, se crean dos leyes:

- Ley de transmisión de la propiedad de viviendas y otros inmuebles pertenecientes al Estado y sus Instituciones (Ley 85), que garantiza el derecho de propiedad a todo nicaragüense que al 25 de febrero de 1990 ocupaba como vivienda un inmueble del Estado.

- *Ley especial de legalización de viviendas y terrenos (Ley 86)*, norma que da derecho de propiedad a las familias que posean un terreno asignado por el Estado, que hayan construido una vivienda y que no se encuentre totalmente legalizada.

Luego de 10 años de gobierno sandinista, al darse un cambio de gobierno, surgen nuevas leyes que tienen como objeto revisar las leyes anteriores en pro de lograr una estabilidad de la propiedad en el país. En 1990, se emite el «Decreto-Ley sobre revisión de confiscaciones»; en 1991, el Decreto de «Creación y funcionamiento de la Oficina de Ordenamiento Territorial (OOT)», que tenía como objeto revisar todas las propiedades adquiridas bajo las leyes 85 y 86; en el mismo año, se emite el Decreto «Impuestos sobre bienes inmuebles» en referencia al pago del 100% del valor catastral para inmuebles mayores de 100 m, adquiridos bajo las leyes 85 y 86.

En 1992, se crea la Procuraduría de la Propiedad, que es la instancia que representa al Estado en asuntos sobre propiedades que hayan sido objeto de afectación, asignación o transferencia, en los que el Estado era parte, o bien hubiera tenido algún interés.

A finales del período del gobierno de turno en 1995, se crea la «Ley de Estabilización de la Propiedad», que reafirma el contenido de la OOT, garantizando la propiedad de los inmuebles adquiridos por las leyes 85 y 86 y revisados por la OOT.

Con el nuevo gobierno liberal, en 1997, se crea la «Ley sobre Propiedad Reformada Urbana y Agraria», que tiene por objeto regular la tenencia, ejercicio, cargas y extinción del derecho adquirido sobre bienes en posesión del Estado. Mediante las leyes 85 y 86, también se emite la «Ley de Estabilidad de la Propiedad».

Todas estas leyes creadas en las últimas dos décadas alrededor de la propiedad y en tres gobiernos diferentes, tratan de dar solución legal a la propiedad y a los inmuebles de vivienda en Nicaragua desde distintas visiones políticas, lo que ha ocasionado conflictos y atrasos en el desarrollo de políticas y programas de viviendas en el país.

La planificación del uso del suelo

Antes de 1980, la planificación del uso del suelo urbano era competencia del Viceministerio de Planificación Urbana. A partir de 1980, con la creación del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, este fue responsable de elaborar los estudios regionales y urbanos, los cuales fueron hechos de manera centralizada, aunque existieran delegaciones nacionales. Los estudios realizados, «Esquema Urbano de Ordenamiento Físico Programático» (EUDOF), no llegaron a tener carácter de ley; sin embargo, fueron instrumentos muy significativos que orientaban el crecimiento de las ciudades.

Al desaparecer el MINVAH, el Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales (INETER) se encargó de realizar los estudios urbanos siempre a nivel central; no obstante, en el caso de la ciudad de León, los estudios urbanos fueron realizados por la municipalidad con apoyo del INETER.

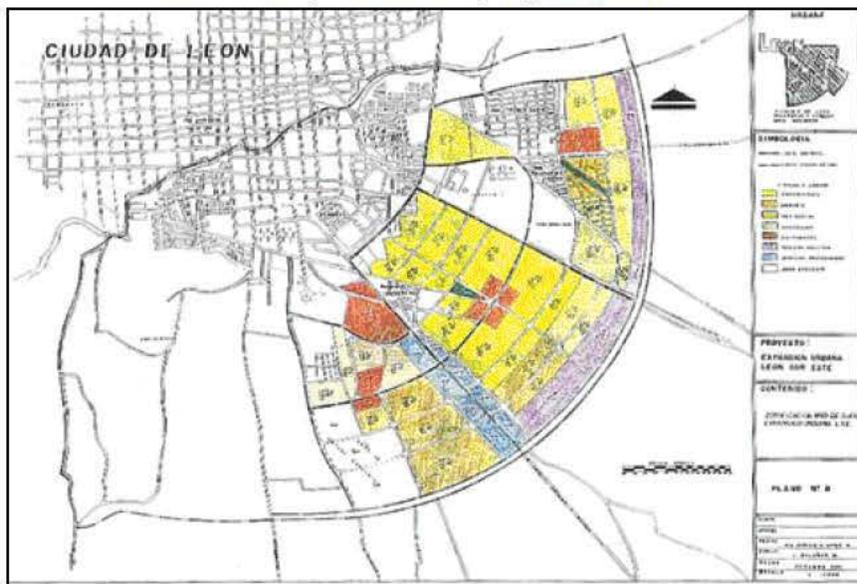
Para la ciudad de León, se elaboró un Estudio Urbano en el año 1972; luego surgió el de 1986, el cual fue actualizado en 1992. En 1995, se elaboró un Plan Maestro Estructural para el municipio de León, donde la propuesta de uso del suelo de la ciudad está basada legalmente en una «Ordenanza Municipal sobre la Regulación del Desarrollo y Control Urbano de la Ciudad de León».

En el año 2000, se elaboró el Plan de Desarrollo de la Expansión Urbana León sureste.

A pesar de que en la municipalidad se cuenta con una oficina de control urbano débil, el crecimiento de la ciudad se ha dado de manera controlada e incluso los pocos asentamientos ilegales o tomas de tierras, se dieron en zonas adecuadas para el uso habitacional.

Mapa 2

Zonificación, uso del suelo y expansión urbana



Fuente: Alcaldía de León (2000).

Producción de Viviendas

La Constitución de la República contempla, en el artículo 64, que «Los Nicaragüenses tienen derecho a una vivienda digna, cómoda y segura que garantice la privacidad familiar. El Estado promoverá la realización de este derecho» y por 7 años fue responsabilidad del MINVAH, el cual ejecutó proyectos de vivienda e impulsó bancos de materiales, hasta que en 1987 desaparece dicho ministerio. Esta competencia pasa a ser de las municipalidades, lo cual se expresa en la Ley de Municipios.

Sin embargo, las municipalidades sobreviven con un presupuesto pequeño y solo en 1992, se les transfiere el impuesto de bienes muebles, el cual es uno de los mayores ingresos en su presupuesto. Pero tal contexto no facilita las inversiones en el tema de viviendas, a menos que sea a través de donaciones.

En la realidad, lo que ha existido es una gestión del uso del suelo, donde se da oportunidad a sectores pobres de tener acceso a la tierra urbana para vivienda; en cierto modo, son medidas para enmendar los problemas de propiedad producto de la iniquidad en el acceso a la tierra. Sin embargo, por cambio en las políticas de los gobiernos, se han creado situaciones de inestabilidad social y política, por lo que se han suscitado cambios en la legislación alrededor del tema de la propiedad.

La Municipalidad de León ha logrado establecer 12 acuerdos con ciudades del mundo que apoyan las inversiones en el municipio, entre las cuales se han ejecutado proyectos de viviendas principalmente por autoconstrucción. De 1980 a 1990, el Banco de la Vivienda funcionó como administrador de inmuebles del Estado; de 1997, funcionó además como ente financiero de proyectos de viviendas gubernamentales. En 1997 se transforma en el Instituto de la Vivienda Urbana y Rural, como institución financiera para proyectos de vivienda.

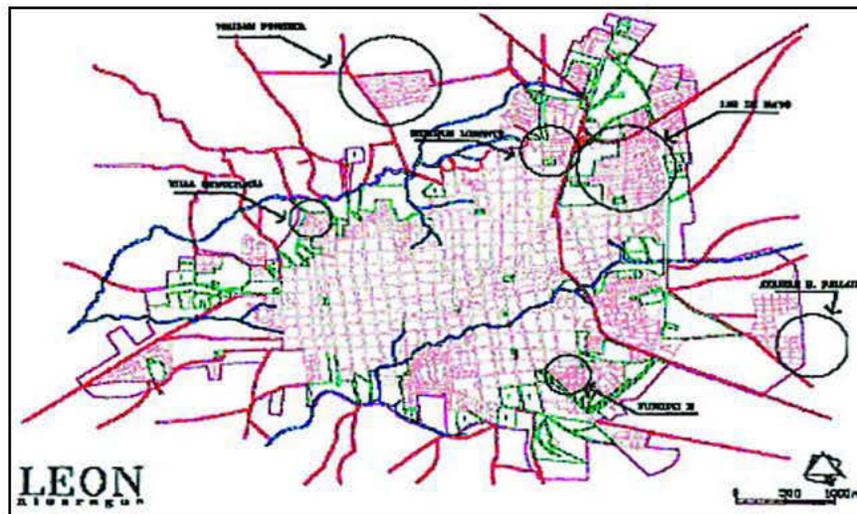
Legalmente, es el Estado quien dirige la producción de viviendas aunque en menor escala. El sector empresarial privado no ha tenido la posibilidad de invertir en viviendas por las constantes crisis socio-económicas que se han sucedido en el país.

ANÁLISIS DE PRODUCCIÓN DE VIVIENDAS

De 12 proyectos principales identificados en la ciudad de León en los últimos 20 años, que representan una producción de 1.115 viviendas, se analizaron 6 de ellos, caracterizados, tanto por su tipología, como por la época en que se ejecutaron. Estos proyectos son:

- Proyecto Fundeci II Etapa: ejecutado en 1981 por el Ministerio de Vivienda, para un total de 304 viviendas en edificios multifamiliares de 2 a 3 pisos.
- Reparto Enrique Lorente: ejecutado en 1985 por el Ministerio de la Vivienda, para un total de 128 viviendas unifamiliares construidas en serie con sistema prefabricado.
- Reparto Primero de Mayo: urbanización progresiva desarrollada en 1985 por parte de la municipalidad, que habilitó 350 lotes urbanizados. La construcción de las viviendas fue realizada con el propio esfuerzo de las familias habitantes del reparto. Si bien es cierto que no es un proyecto formal de vivienda, la realización por parte de sus habitantes es muy significativa en la producción de viviendas en la ciudad durante los últimos años.

Mapa 3
Ubicación de los Repartos en Estudio



Fuente: Elaboración propia.

- *Proyecto William Fonseca*: ejecutado de 1991 a 1998 por parte de la municipalidad, un total de 260 viviendas con un sistema de autoconstrucción en conjunto con las familias beneficiarias.
- *Villa Democrática*: reparto construido en 1994 con 207 viviendas por parte del Banco de la Vivienda de Nicaragua y ejecutado por empresas privadas.
- *Proyecto de viviendas reparto Azarías H. Pallis*: construido en el 2000 con 35 viviendas por parte de una ONG, que representan el inicio de alternativas de crédito en viviendas para la ciudad de León.

Aspectos de Propiedad de la tierra y uso del suelo

Por las características propias de cada década, los aspectos de propiedad de la tierra son diferentes. En la década de los ochentas se manifiestan tres formas de acceso a la tierra para viviendas. Para el año 1979, existían repartos loteados por las personas y vendidos a la población. Estos no contaban con los servicios básicos, ni tenían ninguna regulación por parte del Estado. El nuevo gobierno intervino en estos repartos, los expropió y se hizo cargo de administrarlos, legalizarlos y dotarlos de servicios. Para ello, se crearon las oficinas de Repartos Intervenidos, que atendían específicamente esta situación. La población pagó el valor del terreno al Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MINVAH). Los terrenos ocupados por proyectos de vivienda ejecutados por las empresas del MINVAH fueron adquiridos por dicho ministerio; unos eran propiedad del Estado y otros fueron confiscados y pasaron a ser parte del Estado, ya que eran bienes vinculados a la familia Somoza; es decir, la familia del anterior gobernante. Las viviendas se construyeron en terrenos legalizados a favor del Ministerio de Vivienda, que a su vez prometió venderlos a las familias. Para esto se usó un sistema de cartera y cobro que recuperaba el valor del inmueble. Muchas de estas deudas fueron condonadas al finalizar el gobierno sandinista, por medio de las leyes 85 y 86. La otra modalidad en los años ochentas, fue la adquisición de terrenos urbanos en donde se asentaría un nuevo reparto, por medio de una declaración de utilidad pública; sin embargo, en algunos casos estos fueron procesos incompletos, en donde el pago por indemnización no se hizo efectivo. En la década de los noventas, cuando ya no existe el MINVAH y toda la problemática de la vivienda está prácticamente en manos de la municipalidad, la forma de adquisición de la tierra fue a veces por compraventa con privados y otras por permutas con otras tierras municipales; sin embargo, fueron procesos legales no finalizados ya que actualmente existen repartos cuyas tierras fueron compradas por la municipalidad, pero no están inscritas legalmente ni a nombre

de ella ni de la familia que ocupa el terreno. En Nicaragua, el tema de la propiedad es muy problemático, ya que hubo mucho cambio en ese sentido en los años ochentas, pero de *facto* y no de *jure*, por lo que las tierras que fueron asignadas a las familias a través de una reforma agraria urbana, no están legalizadas a nombre de esas familias, sino que aún aparecen registradas a nombre de sus anteriores dueños.

Por tal razón, el gobierno sandinista en 1990 promulgó las leyes 85 y 86, donde asignaban los inmuebles a las familias que vivían en ellos antes del 25 de febrero de 1990; esto, para los casos de adjudicación no finalizados. Luego con el nuevo gobierno electo en 1990, se creó la Oficina de Ordenamiento Territorial, que es la que todavía en el año 2000, continuaba con la labor de legalización de las propiedades en conflicto. En nuestros casos de ejemplificación para el análisis, se dieron estos tipos de formas de adquisición de la tierra.

El proyecto *Fundeci* eran terrenos estatales donde el Ministerio de Vivienda construyó los edificios y estaban legalizados a favor del Banco de la Vivienda (BAVINIC) de dicho Ministerio. Al desaparecer este ministerio, la asignación y manejo de la cartera de pago fue asumida por la municipalidad, quien coordinaba con el BAVINIC la adjudicación de la vivienda. En el proyecto *Enrique Lorente*, los terrenos fueron adquiridos por el Ministerio de Vivienda por expropiación. Las familias que habitan dichas viviendas poseen constancia de adjudicación por parte del Ministerio de Vivienda. El proyecto *William Fonseca* fue desarrollado, por una parte en terrenos ya urbanizados, donde se dan tres situaciones: (a) las familias que ya habían pagado su terreno al propietario privado antes de 1979, poseen una escritura de propiedad debidamente registrada; (b) las familias que viven en terrenos objetos de repartos intervenidos, o sea que no habían cancelado antes de 1979, en donde unos poseen título de adjudicación por parte del Ministerio de Vivienda y, por otra parte, de la municipalidad; (c) las familias que fueron adjudicatarias de terrenos comprados por la municipalidad, también tienen escritura de adjudicación con la cual inscriben legalmente sus terrenos.

El reparto *Primero de Mayo* fue una urbanización progresiva; los terrenos fueron adquiridos por la municipalidad que asignó los lotes con títulos de adjudicación. En todos los casos anteriores de adjudicación por parte del MINVAH o de la municipalidad, con la Ley 85 sobre inmuebles urbanos y la Ley 86 sobre terrenos, tuvieron que ser sometidos ante la Oficina de Ordenamiento Territorial para que se les otorgara Solvencia de Revisión en primer lugar, y posteriormente, una Solvencia de Posesión, con la cual las familias las han inscrito en el Registro Público de propiedad. Los proyectos *Villa Democracia* y *Azarías H. Pallis*, ejecutados en los años 94 y 2000, fueron construidos en terrenos adquiridos por el BAVINIC el primero, y la municipalidad, el segundo; ambos debidamente lega-

lizados y otorgados en venta a crédito a las familias; al finalizar el pago, se le otorga escritura de propiedad. Si bien es cierto que la legalidad de los terrenos no ocasionó mayor problema de desalojos en los años ochentas, ni fue obstáculo para dotarlos de servicios públicos, el no poseer un documento legal de propiedad, tiene sus limitantes considerables para otras acciones como son créditos para mejoras de viviendas.

El trabajo de ordenamiento territorial que se ha realizado en la década de los noventas, con algunos problemas, sí ha contribuido en mayor grado a legalizar la tierra y las viviendas de quienes las habitan, y los nuevos proyectos tienen como premisa la legalización de la tierra como condición para que las viviendas puedan construirse. Sin embargo, a nivel municipal existen algunas debilidades en este sentido respecto de la legalización, ya que muchas veces faltan los recursos para completar totalmente el proceso de legalización y elaboración de documentos. Pero el cumplir con los trámites legales, sí es un reto actual.

De los proyectos analizados, el multifamiliar *Fundeci* y el reparto *Enrique Lorente* fueron proyectos de consolidación del área urbana ya existentes; sin embargo, reflejan un diseño que no está coordinado con la ciudad, ni con la dinámica de la trama urbana (caso *Fundeci*). El reparto *Primero de Mayo* es una ampliación del área urbana inmediata, cuyo diseño fue elaborado por la municipalidad de León y se integra a la traza urbana existente. El reparto *William Fonseca* se lleva a efecto en un área fuera del límite de la ciudad, como un polo de desarrollo urbano, lo que exige mayores recursos para la implementación. *Villa Democracia* viene a ser una ampliación del límite urbano ya existente en el noroeste de la ciudad, con calles bien definidas y un buen nivel de urbanización, aunque su entorno inmediato es bastante precario. El reparto *Azarias H. Pallais* es desarrollado en un área planificada por la municipalidad de León y con una nueva política de desarrollo urbano, enmarcada hacia la consolidación de la Expansión Urbana León Sur-Este.

Cada uno de los proyectos fueron ejecutados en lugares donde la planificación de la ciudad lo permitía.

Es importante señalar que los estudios urbanos han sido un instrumento muy adecuado en el crecimiento de León. Así como existe un Plan Maestro para todo el municipio, existe un Plan Urbano para la ciudad y un Plan de Desarrollo para la expansión urbana de los próximos 20 años. Sin embargo, es el mercado el que va a regular el desarrollo de las distintas zonas de expansión.

Desde el punto de vista del patrón de uso del suelo, se destaca la horizontalidad del crecimiento de la ciudad en cada uno de los proyectos analizados, a excepción del multifamiliar *Fundeci*, que es pionero en la ciudad, al utilizar el patrón de crecimiento vertical; lo que en Nicaragua es aún un reto en el trazado para el crecimiento de las ciudades.



Foto 1: FUNDECI



Foto 2: Enrique Lorente

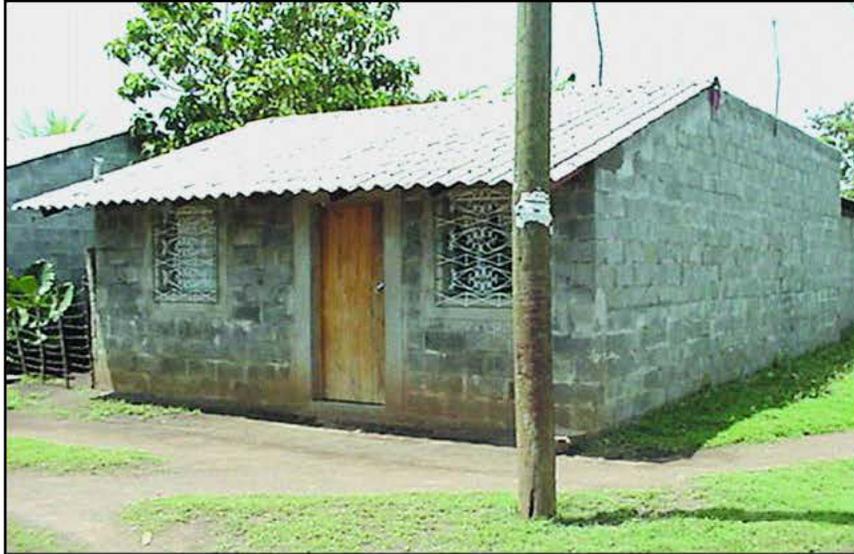


Foto 3: William Fonseca

Aspectos técnicos del diseño de la vivienda

Todos los diseños de las viviendas parten de un módulo básico, que permite a las familias habitar en un mínimo espacio.

Dado que son proyectos de viviendas de interés social, por factores económicos principalmente, se ajustan a los estándares mínimos, lo que en Nicaragua equivale a 36 m². En el caso del *Proyecto Fundeci*, su diseño obedece a edificios de 2 a 3 plantas para uso multifamiliar, lo que significó una nueva modalidad de vivienda para León, tipo apartamento con un área de 59 m². Dada la costumbre de habitar en una sola planta y de que cada vivienda tenga su propio patio y no áreas comunes, estas construcciones en un principio permanecieron desocupadas. Por la necesidad de viviendas, las familias las ocupaban transitoriamente mientras solucionaban el problema de alojamiento por otros medios. En la actualidad, todas las viviendas están ocupadas, pero existen conflictos de convivencia y las áreas comunes han sido utilizadas de manera individual por las familias que viven en el primer piso. A pesar de que la Oficina de Control Urbano de la municipalidad es la encargada de regular estas áreas comunes, por debilidades en su funcionamiento, no ha sido posible detener las construcciones que realizan las familias en la primera planta; en algunos casos, las familias de un mismo edificio llegan a arreglos sobre la utilización del suelo común.

Las viviendas del Reparto *Enrique Lorente*, son de 60 m², lo que permite tener los espacios de sala-comedor, 2 dormitorios, cocina, baño, y con pare-



Foto 4: Villa Democracia

des internas; 2 viviendas, están separadas por una pared medianera. En cambio las de *William Fonseca*, son de 42 m² y sin divisiones internas ni individuales. Las viviendas del Reparto *Primero de Mayo*, que fueron construidas por sus propios pobladores, son de diversos diseños y áreas, lo que está determinado por las condiciones económicas de las familias.

Las viviendas de *Villa Democracia* son las más pequeñas, construidas con apenas 27 m², muy por debajo de la norma nacional y no tienen divisiones internas. El diseño plantea un espacio básico mínimo, que debe ser ampliado a corto plazo por sus habitantes.

El diseño de las viviendas del Reparto *Azarías H. Pallais*, son un módulo básico de 42 m², sin divisiones internas y están construidas en forma de dúplex, con una pared medianera compartida por 2 viviendas.

Todos los proyectos utilizan aluminio y vidrio en las ventanas para ventilar e iluminar la vivienda, a excepción de *Enrique Lorente*, que usa ventanas con persianas de madera, las que con el tiempo sus dueños han ido cambiando por los materiales anteriormente señalados. En todos los casos, la vivienda está ubicada con un retiro frontal de 3 m² desde la línea de propiedad, lo que permite tener un espacio verde o jardín en la parte frontal de la vivienda, que sirve para amortiguar el viento y el polvo de las calles que en todos los casos carecen de pavimento.

Hay que señalar, que la familia promedio en Nicaragua es de 6 miembros, lo que obliga a que en un área mínima construida, sea indispensable para ampliar la construcción. Sin embargo, la situación económica impo-

sibilita cubrir esta necesidad, por lo que en muchos hogares se vive una situación de hacinamiento.

Del Sistema de Construcción

Nuevamente, *Fundeci* se constituyó en el primer proyecto de viviendas en la región occidente, que se realizó con el sistema de mampostería reforzada de 2 y 3 plantas, usó lozas de entepiso con refuerzo mínimo y ladrillos de barro. La población estaba acostumbrada al sistema de mampostería confinada, donde se aprecian las vigas y las columnas; en este caso no se ven. También este hecho, contribuyó a que la población –por problemas de seguridad– demostrara cierta resistencia en habitarlas. Sin embargo, es un sistema técnicamente bueno, al que luego las personas se fueron acostumbrando. La falta de supervisión fue uno de los problemas presentes en la construcción; por lo que hubo que realizar reforzamientos luego de finalizadas las obras. El Reparto *Enrique Lorente* fue construido en la región con un nuevo sistema. Se utilizaron elementos prefabricados de concreto, que consistían en columnas y plafones. Este nuevo sistema fue introducido en esos años con el apoyo técnico de los cubanos, con el fin de masificar la construcción de viviendas de interés social. También este sistema tuvo sus inconvenientes, dado que la altura de las columnas son de 2,20 m, por lo que las viviendas son bajas y con la temperatura de 34 °C a 38 °C que se da en León, hace que durante el día las viviendas sean muy calurosas. Casi todas las familias con recursos, han elevado las paredes, lo que desde el punto de vista de la construcción, no es recomendable.

Las viviendas construidas en el Reparto *Primero de Mayo*, en su mayoría son de mampostería confinada, construida por albañiles y maestros de obras de la ciudad, con poca calificación en algunos casos y con una falta de control urbano sobre la calidad de las obras. Esto hace que muchas viviendas –aunque hoy presenten fachadas bonitas y pintadas– tengan problemas estructurales, siendo un riesgo para sus habitantes, mas si consideramos que León es una ciudad altamente sísmica. Esta es una de las principales desventajas que existen hoy en día en los repartos donde se adjudicaron lotes con respecto a la autoconstrucción de viviendas, llamadas urbanizaciones progresivas.

El proyecto *William Fonseca* autoconstruyó viviendas con un sistema de mampostería confinada, pero introduciendo un nuevo sistema de bloques de cemento modulados que tienen un ancho de 20 cm. y unas celdas de 13 cm. donde el acero de refuerzo y el concreto en las columnas y vigas va confinado por los bloques. Se fabricó un bloque medio para los extremos y las columnas aisladas y un bloque canal, para las vigas. Sus fundaciones son una zapata corrida, siendo una estructura antisísmica.

Otra tecnología que se introduce en este proyecto es la cubierta de techo de teja elaborada en microconcreto, que consiste en tejas de 50 cm. de largo, por 20 cm. de ancho, fabricadas con arena y cemento, teniendo como resultado una cubierta aislante del calor, que crea un micro clima interno en la vivienda muy fresco y apropiado a la temperatura de León.

Como sistema constructivo del techo se introdujo la utilización de estructura metálica, primero con cercas de acero y luego con perfiles metálicos que hacen las veces de alfajillas y, varillas de acero que hacen las veces de clavadores donde va fijada cada una de las tejas. Se descarta la utilización de la madera como estructura de techo, contribuyendo de esta forma a conservar el medio ambiente. En la actualidad existen en dicho reparto una fábrica de bloques modulares y tejas de microconcreto, con una capacidad de producción de dos viviendas diarias.

En *Villa Democracia*, el sistema constructivo utilizado fue de concreto armado y chorreado en sitio, con formaletas metálicas. Es un sistema con tecnología venezolana. En este caso el financiamiento estaba condicionado a utilizar dicho sistema. Es una construcción en serie y son módulos continuos ejecutados por una empresa constructora privada que garantiza la calidad de la obra.

Las viviendas del Reparto *Azarías H. Pallais*, fueron construidas con sistema de mampostería de bloques de cemento reforzadas con acero en las celdas de bloques, un sistema un tanto convencional rápido y de fácil construcción. Son viviendas en serie, construidas con mano de obra calificada y supervisión adecuada. Las viviendas de los proyectos *William Fonseca*, *Villa Democracia* y *Azarías H. Pallais*, por no tener acceso a las redes de alcantarillados sanitarios, tienen soluciones sanitarias individuales. En el *William Fonseca*, es una fosa séptica con una zanja de infiltración con piedras volcánicas. En *Villa Democracia* son pozos de infiltración y en *Azarías H. Pallais*, son tanques sépticos plásticos prefabricados y un pozo de infiltración con piedra volcánica.

Aspectos financieros

Los proyectos *Fundeci* y *Enrique Lorente* fueron ejecutados con financiamiento del Gobierno Central, constituyendo obligaciones económicas para ser pagadas a largo plazo. El Ministerio de Vivienda manejaba la cartera de recuperación del crédito y muchos de ellos que aún no se habían cancelados, fueron condonados en 1990. Estos proyectos son una muestra de la construcción de vivienda que realizó el Gobierno Central a través de MINVAH, durante el gobierno revolucionario, en que cada año era menor el apoyo financiero para la vivienda. El proyecto *William Fonseca* fue financiado por el gobierno municipal con apoyo financiero de la coopera-

ción externa, producto de los acuerdos que tiene la ciudad de León. En este caso hubo financiamiento de la ciudad de Hamburgo y la Unión Europea. La Municipalidad de León aportó el 10% del monto total del proyecto y las familias beneficiarias contribuyeron con mano de obra en la autoconstrucción. Posteriormente al período del gobierno sandinista, en Nicaragua aumentaron en gran número los organismos no gubernamentales que, en conjunto con las municipalidades, gestionaron diversos financiamientos, entre ellos los destinados a la construcción de viviendas. En el país, León es el municipio que cuenta con más cooperación desde otras ciudades, haciendo posible su inversión gracias al apoyo financiero externo. El costo del material invertido en cada vivienda asciende a US\$2.750, de los cuales las familias pagan el 50%, para lo cual se han implementado iniciativas de pequeños créditos a microempresarios, quienes, a su vez, se han organizado en un banco comunitario, lo que les permite obtener mayores ingresos y así hacer frente a los créditos de vivienda asumidos. Ante la falta de financiamiento para la vivienda, esta modalidad se convierte en una alternativa posible para solucionar el problema de la vivienda desde el municipio, contando con la participación ciudadana y el apoyo financiero externo.

En el Reparto *Primero de Mayo*, por ser una urbanización progresiva, no se construyeron viviendas por parte del gobierno local. La municipalidad vendió los lotes de terrenos de 200 m² a US\$300, con un plazo de 3 y 4 años. Cada familia construyó de acuerdo con sus posibilidades económicas; no existió financiamiento alguno, ni por parte del Gobierno Central ni local, ni por parte de ninguna institución financiera. En Nicaragua no existen créditos a largo plazo para construir viviendas y menos para sectores pobres. Financieramente es una muestra de cómo se ha hecho la producción de vivienda en Nicaragua con propio esfuerzo de la población. Además, es una muestra de la gestión municipal habitacional, que es una pauta para el desarrollo de otras modalidades.

El Proyecto *Villa Democracia* es fruto de una de las acciones gubernamentales a través del Banco de la Vivienda y con financiamiento venezolano. Existió un financiamiento de US\$10 millones para construir 966 viviendas, de las cuales el 21% se construyó en León. De ese financiamiento, el 68% debió ser utilizado para adquirir materiales importados desde Venezuela. Así fueron las condiciones del financiamiento. Los costos incluyen todas las obras de urbanización y construcción de viviendas. Estas se ofrecieron en US\$7.000, pagaderos en plazos de 5 a 10 años. Los precios de los bienes inmobiliarios han bajado y en la actualidad existen viviendas sin habitar, a causa de su alto costo. Es una buena alternativa de financiamiento para poder adquirir una vivienda; sin embargo, el alto precio que adquiere el producto al usar materiales importados, hacen que estos créditos sean inaccesibles.

Las viviendas del Reparto *Azarías H. Pallais* fueron construidas por una empresa constructora de un organismo no gubernamental, que recibe financiamiento holandés. El costo de los terrenos y de la vivienda es de US\$6.300, por pagarse en un plazo de 12 años, con un interés anual del 14% sobre el saldo. En el municipio de León, es el primer proyecto de vivienda que ha sido ejecutado por una ONG, con mano de obra calificada y bajo la opción del crédito para vivienda. Un aspecto muy interesante en este proyecto, es la participación de distintos actores. La ONG, con financiamiento extranjero, construye casas en terrenos que la municipalidad ha urbanizado y que está vendiendo a la población a plazos y cuotas accesibles; de tal manera la municipalidad vendió a la ONG el terreno a crédito y esta a su vez, construyó las viviendas y las vendió junto al terreno, a las familias también bajo la modalidad de crédito. Otro aspecto de importancia es la política de subsidio que el INVUR está planteando actualmente. En este proyecto se están haciendo los trámites para poder acceder, de acuerdo con lo prometido por el gobierno, a esos subsidios hasta en un 20%. De lograrse, la vivienda será más accesible para las familias. En León, este proyecto constituye el inicio de una alternativa posible para producir viviendas.

Sin duda alguna, debe estudiarse el aspecto del financiamiento, paralelamente a las capacidades de pago y a las fuentes de empleo de la población, ya que aspectos como el anterior, requieren de una cuota mensual entre US\$60 y US\$90, lo que significa que la familia tenga ingresos mínimos entre US\$300 y US\$450 mensuales, situación poco común entre la gran mayoría de las familias que necesitan estas viviendas.

Actores en la ejecución de estos proyectos

Los proyectos en estudio nos muestran la producción de viviendas desde distintas fuentes con respecto a quien ejecuta y promueve el proyecto. Los proyectos *Fundeci*, *Enrique Lorente* y *Villa Democracia*, son comunes ya que los tres fueron promovidos por el Gobierno Central, pero se dieron en dos épocas diferentes, con políticas de vivienda y situación socioeconómica también diferentes. Los dos primeros se ejecutaron desde el Estado centralizado a través del Ministerio de Vivienda y de las empresas de ese Ministerio. Se construyeron viviendas de interés social, de acuerdo con lo pautado por la Constitución de la República de dar vivienda a los más necesitados e incluso, de llegar a subsidiar directamente las viviendas. El proyecto *Villa Democracia* fue desarrollado en otro momento, con una visión y política de libre mercado, donde se trata de involucrar a la empresa privada, pero desde el punto de vista mercantilista y no de contribuir al desarrollo social. El Estado, a través del BAVINIC, financia la construcción de viviendas, pero contrata a empresas privadas nacionales e

internacionales, que encarecen las obras, y, por lo tanto, se hacen de difícil acceso a las familias que las necesitan. Es un financiamiento sin ninguna política social que, en sí, no constituye una alternativa viable para bajar el déficit de vivienda. *Villa Democracia* es el único proyecto que la institución del Gobierno Central —Banco de la Vivienda— ejecutó. Como banco estatal de la vivienda, no logra cumplir con las funciones para lo cual ha sido creado, no llega a toda la población, quedando lejos como una alternativa en pro del desarrollo de la vivienda.

Los proyectos *William Fonseca* y la urbanización progresiva Reparto *Primero de Mayo* son promovidos por el gobierno local. La Municipalidad de León, ante la demanda de viviendas y la presión directa de la comunidad, presenta proposiciones de acuerdo con las posibilidades financieras. En la ejecución del proyecto *William Fonseca*, la municipalidad promueve y acompaña a la comunidad para que construya sus viviendas, les gestiona el financiamiento y lo administra involucrándose con la población, ya que la municipalidad no puede encargarse del proyecto en su totalidad. Como política y estrategia, se promueve la participación ciudadana y se complementa el construir viviendas con otros proyectos afines, como estufas ahorradoras de leña, fabricación de materiales de construcción y banco de crédito comunitario para familias del Reparto; todo ello como alternativas productivas para mejorar la situación económica de los hogares.

La urbanización progresiva del Reparto *Primero de Mayo*, es otro tipo de respuesta del gobierno municipal ante la demanda de viviendas. A falta de proyectos de habitación, las familias solicitan que al menos le vendan un terreno, para construir de manera progresiva su residencia. De ahí que la municipalidad, con sus escasos recursos, en coordinación con el Ministerio de Vivienda, adquiere la tierra en el lugar que le indican sus planes de desarrollo, la lotea y la urbaniza progresivamente, promoviendo la participación de otras instituciones locales que son las responsables de dotar a estos repartos con infraestructura. Luego de 15 años, estas urbanizaciones progresivas cuentan con todos los servicios básicos y con viviendas estables. En este caso, el gobierno local apoyó la iniciativa de la población para construir sus propias viviendas.

El proyecto de viviendas en el Reparto *Azarías H. Pallais* es promovido por el gobierno municipal, pero ejecutado por un organismo no gubernamental quien contrata a su propia empresa para construir urbanizaciones y viviendas. Una organización social de desarrollo, con una visión empresarial y privada, ejecuta proyectos de interés social. Para el municipio, es la primera acción de ese tipo y es la primera opción que se presenta como alternativa de vivienda. Se da en el marco de una estrecha coordinación con la municipalidad.

Organización para la ejecución

En los proyectos realizados en la primera mitad de la década de los ochentas a través del MINVAH, la estrategia fue utilizar sus empresas constructoras que se encargaban a nivel central de planificar el proyecto y luego de ejecutarlo en el municipio. Fueron proyectos en que toda la inversión y la organización de las obras estaban centralizadas en el Ministerio de Vivienda. Las delegaciones regionales participaban solo en la coordinación de algún apoyo específico en la ejecución. Ya en la segunda mitad de la década de los ochentas, ante la falta de recursos, se implementan las urbanizaciones progresivas cambiando la estrategia. La municipalidad o el MINVAH, ya no se encargan totalmente del desarrollo del asentamiento, sino que al existir un gobierno centralizado, se coordina a través del gobierno regional con todas las instituciones locales, para que desarrollen sus inversiones en cada proyecto determinado: agua potable, alcantarillado sanitario, energía eléctrica y calles. Esto permitió que las urbanizaciones lograran obtener los servicios básicos a través de esas instituciones, trabajando conjuntamente de manera planificada. Además de la participación interinstitucional, se involucra la comunidad, principalmente en las obras de agua potable y alcantarillado sanitario.

En Nicaragua, y especialmente en León, existe una organización de base muy sólida lo que permitió desarrollar obras comunales de coordinación con las instituciones locales. Ese es el caso de la *Primero de Mayo* y de la *William Fonseca*, donde se desarrolló uno de los modelos más representativos de la participación comunal en el proyecto de autoconstrucción de viviendas por ayuda mutua. Tal forma de construcción es una estrategia que puede ser aplicable a proyectos de viviendas para determinados sectores sociales. Paradójicamente, el desempleo existente posibilita una mayor participación en labores de autoconstrucción por parte de la población. Es, en sí, un recurso que se puede potenciar y aplicar. Esta política fue desarrollada a finales de los ochentas y durante los noventas. El cien por ciento de los proyectos que ejecuta el municipio de León involucran a las comunidades beneficiarias. El caso del proyecto de viviendas en *Villa Democracia*, definitivamente fue una estrategia de construir viviendas llave en mano, donde la participación total estuvo a cargo de la empresa privada; esto tiene sus efectos en los costos y en la identidad misma del Reparto.

La estrategia utilizada en el proyecto del *Azarías H. Pallais*, si bien no involucra directamente a la población beneficiaria, se trata de generar empleo, utilizando mano de obra local y dando oportunidades de créditos a largo plazo para la obtención de la vivienda, lo cual crea y fortalece una identidad en la población asentada. Es muy importante, en este caso, valorar la participación del gobierno local y las organizaciones sociales de desarrollo en la búsqueda de solucionar el problema habitacional. Como

hemos descrito, el desarrollo de los proyectos en análisis tienen un fuerte componente de participación ciudadana, manifestada en distintas formas; y en la medida en que se llega al final de la década de los noventa, se manifiesta una participación del gobierno local, más como promotor y «facilitador», que como ejecutor propiamente tal.

CONCLUSIONES

El tema de la vivienda es muy complejo, ya que está interrelacionado con la situación socioeconómica y los distintos momentos de la historia. Un período de análisis de 20 años puede ser corto si queremos encontrar respuestas al tema de la vivienda, ya que, incluso a escala internacional, ese debate ha llevado mucho tiempo y nos encontramos con que todavía se discute sobre el contenido o no, del interés social de la vivienda; mientras que los cambios en la política económica se han sucedido más rápidamente, los déficit de viviendas se incrementan y la solución a esta necesidad, aún está muy lejos de poder resolverse. Sin embargo, aún con una muestra pequeña en un corto período y en un territorio reducido, podemos tener resultados claros, ya que en dicho período se han sucedido cambios socio-económicos en nuestro país que muestran lo poco o mucho y lo acertado o no, de los resultados en las experiencias sobre proyectos de vivienda. Aun con proyectos de pequeña magnitud, podemos tener una visión clara del aporte que estos dieron al tema de la vivienda en la ciudad de León.

Aspectos legales

La legalidad de la tierra y de la vivienda es un aspecto básico para el desarrollo de iniciativas para la obtención de viviendas; en este sentido, las experiencias ocurridas y las analizadas nos dejan como resultado que si bien es cierto que es importante resolver la situación de la vivienda, los procesos de legalización que esto conlleva deben darse de forma completa, tanto en la adquisición de la tierra, como en la venta o adjudicación de los terrenos y/o viviendas, ya que es tan importante habitar la vivienda y solucionar el problema de un techo, como sentir la seguridad de poseer un bien que va a producir estabilidad familiar, lo que repercute en el trabajo y en el desarrollo de la sociedad. Además, esto permite ser sujeto de crédito en cualquier gestión para invertir y mejorar la vivienda. En proyectos como *William Fonseca* y *Primero de Mayo*, donde la propiedad del terreno no estaba completamente legalizada, se creó una cierta inestabilidad en sus usuarios. En los años ochenta, «los procesos de gestión de la tierra fueron más ágiles, aunque algunos no se completaron. Pero ya en los años 90, las respuestas se hicieron más lentas: Nicaragua entró en un proceso más de ordenamiento ju-

rídico y fue más difícil captar la tierra»². Por otro lado, el desarrollo de los proyectos en áreas definidas para vivienda, de acuerdo con el Plan de Desarrollo Urbano para la ciudad, tiene como resultados, que aunque no se pueda dotar de todos los servicios en un primer momento, se evitan problemas producto de malas ubicaciones, que en muchos casos conlleva a un mayor deterioro del medioambiente. Es muy importante resaltar que en la ciudad de León, aún con limitaciones en el control urbano, el municipio ha logrado crecer acorde a una planificación de la ciudad, que ha sido voluntad de los gobernantes y del conocimiento de la sociedad civil, de manera tal que cuando se dieron las tomas ilegales de tierras, estas se realizaron en sitios donde el uso para viviendas era el adecuado.

Un ejemplo de desarrollo planificado es el Reparto *Primero de Mayo*, que comenzó como una urbanización progresiva y después de una década, es un reparto bien ubicado y con todos los servicios, demostrando ser un buen resultado de planificación urbana. Es necesario que todos estos instrumentos de planificación urbana tengan el soporte legal necesario para su implementación desde el municipio, a través de ordenanzas municipales. En León, ya existe una ordenanza que es la «Normativa de Desarrollo Urbano para la ciudad de León», además, existe el Reglamento para el caso específico del Centro Histórico y se prevé el desarrollo de una nueva ordenanza para el área de expansión urbana futura. Una ventaja que tiene la municipalidad es que por la cercanía con la población, puede controlar el desarrollo de las urbanizaciones, lo que no sucedía desde el Ministerio de Vivienda, como organismo centralizado. En Nicaragua, una solución que todavía es adecuada para nuestra situación socioeconómica, es desarrollar urbanizaciones que se vayan ejecutando progresivamente. Planificar y desarrollar de acuerdo con los recursos, es una alternativa para la construcción de viviendas. Como resultado del desarrollo planificado, tenemos que la infraestructura de servicios básicos es más accesible y se logra en menor tiempo que si se desarrolla en lugares donde las redes de infraestructura no existen o son de difícil ampliación para poder brindar mayor cobertura al nuevo asentamiento.

Aspectos técnicos

Como soluciones técnicas de diseño, todos los proyectos se perfilan hacia el área mínima habitable, lo que está en estrecha relación con los costos. La familia nicaragüense, siendo numerosa, deberá adaptarse a dicho tamaño. Sin embargo, el vivir en apartamentos de 2 ó 3 pisos, ha sido un problema que tiene su explicación en la costumbre y cultura de la

2 Entrevista al Ing. Bernardo González, ex delegado del MINVAH 1983-1987, Director de Proyectos, Alcaldía de León, 1988-1995.

vivienda con patio. León es la única experiencia en donde solo el 4,3% (CCASA, 1999) está de acuerdo en vivir en un edificio de apartamentos; sin embargo, este porcentaje de personas actualmente dispuestas no vive en edificios multifamiliares. Para lograrlo sería necesario educar a la población en cuanto a la propiedad, uso y convivencia de las áreas comunes, lo cual todavía es un tema pendiente. A pesar de lo expuesto, existe una aceptación para vivir en apartamentos de dos pisos, pero unifamiliares. De esta manera, estamos intentando abordar las soluciones, para conseguir una mayor densificación de la ciudad.

Otra modalidad poco aceptada es utilizar paredes medianeras en viviendas dúplex, ya que se prefiere la vivienda individual. Una característica identificada en las soluciones habitacionales de los proyectos analizados, es la altura de la vivienda; son bajas y generalmente (a excepción de *William Fonseca*) utilizan techos de zinc, lo que las hace muy calurosas e incómodas. Una buena solución climática y de generación de áreas verdes, es el de establecer retiros frontales mínimos de 3 m que se convierten en jardines. En cuanto a la construcción, solo los proyectos ejecutados con la participación del Gobierno Central, o sea, proyectos completos, pueden garantizar la calidad de la construcción. Los sistemas de construcción utilizados son eficientes e incorporan la mano de obra local. Es muy relevante el uso de bloques modulares que permiten agilizar la obra y no usar formaletas para confinar los elementos estructurales, lo que evita el uso de la madera, protegiendo así el medioambiente, es el caso del proyecto *William Fonseca*. De igual manera, la utilización de la teja de microconcreto es una alternativa de cubierta de techo, adaptada al clima caluroso.

En León, por ser una región de alto riesgo sísmico, es condición indispensable el construir con un sistema antisísmico. Este aspecto es difícil de garantizar en viviendas que se construyeron en el Reparto *Primeiro de Mayo*, ya que fueron producidas por sus propios dueños y con mano de obra local. En muchos casos, debido a la falta de supervisión y control y con el ánimo de ahorrar costos, no cumplieron con las normas mínimas de construcción. En el país, han aumentado las pequeñas fábricas de bloques de cemento las cuales adolecen de control de calidad. En León, en el Reparto *William Fonseca* se encuentra el taller de materiales que conserva los estándares de calidad, aunque ofrezca materiales a un costo mayor y en desventaja ante la cantidad de *bloqueras* que ofrecen productos más baratos, pero de menor calidad. Se trata de controlar mejor las etapas de construcción que van desde los diseños, la supervisión de la ejecución de la obra hasta el control de los materiales. El garantizar la calidad del diseño y los sistemas constructivos, es determinante para aminorar los riesgos naturales a los que ha estado expuesto León (sismos y erupciones volcánicas).

La autoconstrucción asistida técnicamente es otra de las alternativas todavía válidas en León. Aunque en América Latina estos tipos de proyectos se desarrollaron en los años setentas y ochentas, en León se llevó a cabo en los noventas, en *William Fonseca*. Por los resultados y por la situación socioeconómica actual, siempre sigue siendo una alternativa para un sector de la población. La creación de cooperativas de viviendas es un tema que debería fomentarse.

Aspectos financieros

Uno de los principales problemas para abordar la necesidad de vivienda han sido los recursos financieros. En los proyectos estudiados, tenemos una muestra que ilustra tres situaciones distintas de ese aspecto. Por una parte, el apoyo del Gobierno Central en la década de los 80, que sin embargo, fue muy limitado, aunque existió la disposición estatal de destinar recursos y buscar tecnología apropiada para masificar la construcción de viviendas. Luego tenemos los proyectos gestionados por el gobierno local, donde se involucra la cooperación externa de ciudades amigas y a la población misma, concretizándose la autoconstrucción de viviendas. Por último, tenemos proyectos como *Villa Democracia*, que son una muestra de las políticas de libre mercado en el cual existe un financiamiento externo; pero la vivienda es considerada como el resultado de la dinámica de la oferta y la demanda y se construyen viviendas de acuerdo con las posibilidades de pago; esta modalidad no contribuye a solucionar el problema, ya que el aumento de la pobreza agudiza las presiones sociales de la población con el Gobierno. En este medio socioeconómico cambiante, surgen nuevos actores que tratan de involucrar a la mayoría de las instancias posibles, para ofrecer oportunidades de viviendas. Es el caso del proyecto del Reparto *Azarías H. Pallais*, donde con recursos externos, una ONG local ofrece alternativas de viviendas en una zona urbanizada por la Municipalidad de León y gestiona actualmente un subsidio del Gobierno Central que es administrado por INVUR. Pero en nuestra ciudad la adquisición de viviendas requiere además de oportunidades crediticias favorables, posibilidades de generación de recursos económicos y de empleos, que permitan hacer frente a estos créditos. En León, el 20% de las familias le dan a su vivienda otro uso compartido, ya sea con el comercio, con el servicio o con la producción, lo que demuestra que las instancias productivas son necesarias en este tema de los recursos financieros.

Aspectos sobre la responsabilidad de la ejecución

En 1998, desaparece en Nicaragua el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos y la función que desempeñaba es distribuida entre la Delegación Regional de la Presidencia que se encarga de los proyectos, el

INETER central que se encarga de la planificación urbana y regional, y las municipalidades, que se encargan de administrar inmuebles y desarrollar proyectos de vivienda. La alcaldía tiene que asumir dicho rol sin tener asignación de recursos del Gobierno Central. Significa que, a nivel de Gobierno Central, el tema de vivienda queda sin un responsable, ya que las funciones otorgadas al Banco de la Vivienda son limitadas y no logran dedicarse a la producción de viviendas. Es sabido que el problema en cuanto a ese rubro no es un tema meramente del Estado, pero tampoco debe depositarse toda la responsabilidad en el mercado o en los gobiernos locales, sino que debe darse una participación clara y definida a todos los niveles. El Gobierno Central debe facilitar la creación de urbanizadoras que, con financiamiento propio y de gestión de gobierno, sean capaces de atender a sectores sociales que necesitan vivienda y no solo aquellas con capacidad de promover urbanizaciones para un sector social con altos ingresos económicos. Por otro lado, el Estado debe ser responsable de las políticas de subsidio que estimulen el esfuerzo propio y la participación de empresas privadas y organizaciones sociales de desarrollo. Además, debe ser garante de la regulación fiscal y financiera que promueva el desarrollo de la industria de la construcción a todos los niveles y no solo de las grandes empresas. Cuando se cerró el MINVAH, aunque fue una decisión política del gobierno, se interpretó como un error desde el punto de vista social. En el desarrollo de los programas de vivienda, deben jugar un papel muy importante los gobiernos locales como promotores y facilitadores en la participación de todos los sectores de la sociedad civil.

Aspectos organizativos

Es importante valorar la participación ciudadana involucrada a lo largo de estos proyectos. Partiendo de un nivel organizativo en León, ello hizo posible que los proyectos resultaran económicamente accesibles ya que al involucrar a los usuarios, estos se transforman en actores directos, sienten amor por sus viviendas u obras civiles y desarrollan un sentido de autogestión en la solución de sus problemas comunales. En la época de los ochentas, la participación coordinada de las instituciones responsables de las calles, del agua potable, del alcantarillado sanitario, de la energía eléctrica y de los desechos sólidos, hizo posible que se desarrollaran urbanizaciones con los servicios básicos necesarios. Sin embargo, en la década de los noventas ha sido más difícil dicha coordinación a causa de las actitudes políticas involucradas que han imposibilitado el trabajo en conjunto, afectando finalmente a la población. Si las instituciones de agua potable y energía no construyen sistemas en los nuevos repartos, éstos deben ser asumidos por el sistema privado, lo que significa que al final paga la familia, encareciendo la vivienda y haciéndola menos accesible.

En el caso de León, la población exige agua y luz a la municipalidad, la cual con el ánimo de brindar mejores condiciones de vida, gestiona recursos financieros en el exterior con carácter de donaciones, construye las obras en conjunto con la población y luego entrega los servicios a la institución centralizada correspondiente para que los administren y les den el mantenimiento adecuado. Si todas las instituciones orientan sus inversiones en el mismo lugar, a partir de acciones planificadas, las urbanizaciones y viviendas serían de mejor calidad y más accesibles a la población. Esta modalidad está siendo promovida por la Municipalidad de León, a través del Proyecto Expansión Urbana, León Sur-Este, en donde la planificación para el crecimiento de la ciudad se hace con los aportes técnicos de las instituciones respectivas y se está tratando de coordinarlas para que dichas inversiones se realicen en las urbanizaciones que se están ejecutando.

La participación de la sociedad civil es necesaria y hay que trascender de lo que es la participación comunal como ejecutores de proyectos o como mano de obra y darle la oportunidad de una participación ciudadana más activa en las gestiones y tomas de decisiones en conjunto con el gobierno local. Esta misma organización es cada día más necesaria en nuestro medioambiente urbano, que ha estado expuesto a fenómenos naturales, por lo que la organización y conocimiento de los riesgos naturales, es un aspecto que hay que abordar y que es más factible de conseguir con una comunidad organizada. Una investigación evaluativa realizada por la CNUAH en los años noventa sobre programas de desarrollo comunitario en 60 municipalidades, y en 7 países (86-96) reafirma lo anterior *«La participación por sí sola no es suficiente, la gente necesita tener la capacidad para participar eficazmente»*. Las lecciones aprendidas se resumen en que:

«La participación es una metodología necesaria pero, que por sí sola, es insuficiente para la reducción de la pobreza. Las mujeres y los hombres que residen en los asentamientos de bajos ingresos también deben adquirir destrezas para la planificación, el monitoreo y la evaluación, así como habilidades en las técnicas para la movilización de recursos y para la negociación, que les den la capacidad adecuada para poder participar en igualdad de condiciones y con eficacia en sus alianzas con las instituciones del gobierno local y las ONG. Las comunidades que cuenten con tales capacidades se encuentran en mejores condiciones para promover sus intereses y para cumplir su papel de socios en actividades propias o conjuntas con los municipios y otros actores» (CNUAH, 1999: 15).

Tras esa participación de socios y de toma de decisiones, debería encausarse la participación ciudadana en los programas de viviendas, siendo responsabilidad del Gobierno Central y municipal el hacerlo realidad.

Podemos concluir que los actores con mayor capacidad de participación en los distintos aspectos, siguen siendo –por su mismo carácter– el Gobierno Central y las municipalidades. Sin embargo, la incursión de las ONG y de la población organizada es significativa en varios de los aspectos analizados, siendo de menor consideración en la empresa privada y en la comunidad internacional salvo en lo que respecta al aspecto del financiamiento.

Sobre la competencia y/o mayor grado de injerencia de los actores en distintos aspectos, concluimos que el marco legal y el uso del suelo, son de la competencia del Gobierno Central y de la Municipalidad, a diferencia de los aspectos técnicos, de ejecución y organización, donde además participan las ONG y la comunidad organizada. En el aspecto del financiamiento, es donde hay mayor grado de participación de los actores, incluyendo a la comunidad internacional, ya que es donde esta juega su único rol.

Sobre la coparticipación de los actores, de los seis casos analizados, encontramos un proyecto donde esta modalidad está dada por tres actores que son la comunidad, la municipalidad y la comunidad internacional, para un mismo aspecto que es el financiamiento. Luego en el mismo proyecto, encontramos una modalidad de dos actores, en donde se da la coparticipación de la comunidad y de la Municipalidad en aspectos técnicos, de ejecución y organización.

El trabajo conjunto entre Municipalidad y la comunidad organizada, se refleja claramente como una incursión viable en los proyectos de vivienda, lo cual debería desarrollarse para ser implementado a mayor escala.

BIBLIOGRAFÍA

- AECI/CEPRODEL (1993), *Programa de Desarrollo local en 5 municipios del Departamento de León*.
- ALCALDÍA MUNICIPAL DE LEÓN (1999), *Plan Básico. Proyecto Expansión Urbana León Sur-Este*.
- ALCALDÍA MUNICIPAL DE LEÓN (2000), *Plan de Ordenamiento del Centro Histórico de la ciudad de León*.
- ALCALDÍA MUNICIPAL DE LEÓN/ALCALDÍA MUNICIPAL DE UTRECHT (1996), *Plan Maestro Estructural*. Municipio de León. Nicaragua.
- BITECSA (Bibliografías Técnicas S. A.) (1998), *Leyes de la Propiedad en Nicaragua*.
- CCASA (1999), Encuesta sobre la demanda de vivienda de la población urbana de León, Encargo de la municipalidad de León.
- CENVIAAC (Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos, AC) (1987), *El Programa de Vivienda del Molino*.
- CNUAH, (1999), *Hallazgos, aprendizajes y recomendaciones de la investigación evaluativa*. Documentación del trabajo del programa de desarrollo comunitario en 60 municipalidades y Asentamientos en Bolivia, Costa Rica, Ecuador, Ghana, Sri Lanka, Uganda y Zambia (1986-1996).
- DIRECCIÓN PLANIFICACIÓN FÍSICA, (1999), *Banco de Datos urbanos*, Municipio de León, Nicaragua.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (1997), *El programa. VII Censo de Población y III de Vivienda, 1995*.
- LÓPEZ NARVÁEZ, E. (1997), *Estrategia Municipal de atención a la vivienda para la ciudad de León, 1998-2002*.

- MORALES ORTEGA, N. (1994), *Informe final: Aspectos Generales y Recomendaciones en torno a una política de fomento a la autoconstrucción como modalidad de producción de viviendas*.
- NACIONES UNIDAS (INEC) (1985), Informe General, Encuesta Socio-Demográfica Nicaragüense, ESDENIC'85.
- PNUD (1999), *Informe sobre Desarrollo Humano, 1999 PNUD, Editores Mundi-Prensa, Madrid, pág. 122*
- PROYECTO FUNDECI (1980), (Biblioteca MTI).
- RODRÍGUEZ, A. y L. WINCHESTER (1996), *Ciudad, Democracia y Gobernanza en América Latina*, www.model.d/cartaDetalle.asp?PID=259.
- SOLARES, H. (1999), *Vivienda y Estado. Políticas habitacionales y producción de hábitat popular en América Latina*.

PARTE II
CENTRO DE LA CIUDAD

TRANSFORMACIÓN URBANA E INSERCIÓN SOCIAL Y ESPACIAL EN EL CENTRO DE PUEBLA, MÉXICO

JORGE GUERRERO LOZANO

INTRODUCCIÓN

Se puede afirmar que la pobreza urbana es el fenómeno más característico de las ciudades de los países en desarrollo. En América Latina en los años sesentas, se hablaba con frecuencia de éxodo de poblaciones rurales a los centros urbanos en búsqueda de mejores oportunidades económicas derivadas del desarrollo industrial. En la actualidad, el éxodo continúa. Este está ligado al factor económico, pero también a diversos motivos tales como la violencia en los campos o a las catástrofes naturales, como es el caso de lo ocurrido recientemente en los países de América Central. En muchas ciudades de estos países, grandes zonas son ocupadas por poblaciones pobres, que permanecen en tugurios en condiciones de extrema pobreza, rodeando las zonas centrales y de negocios. En muchas otras ciudades, también son las áreas centrales los lugares privilegiados por los sectores sociales más pobres para la inserción urbana.

En este texto, nos interesamos por la inserción urbana de familias pobres en esas zonas céntricas. ¿Cómo las familias construyen un medio de vida y se apropian de este espacio? ¿Cómo se construye una cultura propia? Pero este cuestionamiento nos interesa explorarlo en un contexto dinámico de transformación urbana. La apropiación espacial, el desarrollo de una cultura propia, la construcción de un medio de vida, no se realizan al margen de la evolución urbana. La inserción social y espacial de las po-

blaciones se define de manera cotidiana, al ritmo de las transformaciones de la ciudad, siendo este el punto de partida del presente trabajo.

El caso que hemos estudiado es el de una zona céntrica de Puebla en México, en particular, el barrio de Los Sapos. Este último, reputado hoy en día por el comercio de antigüedades, de muebles rústicos y por la presencia de restaurantes y bares. La zona, en los años sesentas y setentas, era, como muchas otras zonas del Centro, un sitio de acogida para las poblaciones más pobres. Allí, encontramos varias familias que nos han descrito cómo se realizó su llegada y su inserción en la ciudad, cómo se fueron tejiendo los lazos con el medio y cómo fueron construyendo su entorno. La vecindad ha sido el lugar privilegiado de inserción urbana, siendo para muchos el primer contacto con una vida de barrio. Nosotros queremos mostrar aquí la trayectoria de estas familias y el proceso de su inserción urbana. No se trata de un relato anecdótico, sino de la información recogida que nos permite comprender en parte, la dinámica de la inserción urbana en el Centro. ¿Cómo evolucionan los espacios y las familias? ¿Cómo se adaptan estas a los cambios y al ritmo urbano? o, ¿Cómo este último se impone por sobre ellos y no les permite salir adelante?

En primer lugar, veremos el contexto urbano en el cual se realiza la inserción. Abordaremos así algunos aspectos de la evolución urbana de la ciudad de Puebla, la que permitió al Centro convertirse en un lugar de inserción social para los más pobres. En segundo lugar, veremos dos aspectos del medio de vida creado por residentes del Centro: uno, el lugar de abastecimiento, el mercado, y el otro, la vivienda de tipo vecindad. Veremos que la presencia de estas familias crea una cultura urbana propia del lugar, pero que esta también se encuentra a la merced de los cambios urbanos. En tercer lugar, trataremos algunos casos de familias que se instalaron en el Centro, en particular, en el barrio Los Sapos. Mostraremos dos situaciones, describiendo las diferentes trayectorias que siguen ciertas familias al ritmo de las transformaciones urbanas del sector.

LA EVOLUCIÓN URBANA DE PUEBLA: UN CONTEXTO FAVORABLE PARA LA INSERCIÓN DE POBLACIONES DE ESCASOS RECURSOS

El desarrollo urbano, conocido por la ciudad de Puebla a partir de los años cuarentas, nos permite comprender cómo el espacio central se vuelve un lugar de acogida para las poblaciones de escasos recursos. En esta época, tanto el contexto socioeconómico como el demográfico de Puebla, están en plena evolución. La ciudad emerge con dos espacios claramente identificados: el centro antiguo y la periferia moderna. Veamos algunos aspectos de esta transformación.

A partir de los años cuarentas, la ciudad de Puebla entra en un claro proceso de urbanización. La tasa de urbanización de la ciudad, que era de solo 27,8% en 1940, sube en 1960 a 39,2%. Este proceso de urbanismo se caracteriza, en parte, por la migración rural. Efectivamente, existe desde los años cuarentas¹, un movimiento de la población rural hacia la ciudad, debido a la decadencia de la agricultura y al estancamiento de la reforma agraria, como asimismo, en virtud del auge de la industria textil (Marroquín, 1985 : 92). La urbanización de Puebla está acompañada también de un fuerte crecimiento demográfico. Solo durante el período comprendido entre 1940 y 1960², la población de la Honorable Puebla de Zaragoza, pasa de 138.491 a 289.049 habitantes.

Desde 1957, el Gobierno del Estado adopta una ley de promoción de la industria, la Ley de Fomento Industrial (Méndez, 1987). En los años sesentas, el desarrollo económico de la ciudad se apoya sobre el sector industrial. Con esta ley, se pone en marcha un proceso de desarrollo en el sector de las manufacturas; principalmente del lado de la industria automotriz, química y petroquímica³. Sin embargo, el sector industrial no crea un número suficiente de empleos para hacer frente al crecimiento demográfico⁴. El empleo en la industria no absorbe sino que 19% de este crecimiento (Marroquín, 1985 : 95). La modernización de los métodos de producción conducen a la reducción en el número de obreros. Por su parte, el sector terciario emplea entre 1970 y 1990, la proporción más fuerte de la

-
- 1 En 1940, la población rural del Estado representaba 72,2% de la población total, ella no re presenta más que el 60,8% en 1960 y 45,8% en 1980 (Sánchez Aviña, 1992).
 - 2 VI y VIII Censos generales de Población, Puebla 1940 y 1960.
 - 3 Las actividades de esas industrias aumentan de 16% en 1965 a 60% en 1975 (Vásquez López (1984 : 33) citado por Milián Ávila (1984 : 89). De la misma manera, hacia mediados de los años sesentas, se instala en Puebla la compañía Volkswagen. Ella se convierte en el primer inversionista y empleador del municipio. En 1975, la inversión de esta última representaba el 39,3% del total de la municipalidad (Marroquín, 1985 : 93). En 1967, Volkswagen empleaba 2.800 personas; en 1980, el número de trabajadores era 16.000 (Melé, 1994 : 86)
 - 4 Entre 1960 y 1980, la población de H. Puebla de Zaragoza pasa de 289.049 a 772.908 habitantes (VIII y X Censo General de Población, Puebla).

Población Económicamente Activa (50,6% y 37,7% respectivamente). En el mismo período, las actividades económicas no definidas, las cuales corresponden principalmente a las ventas ambulantes localizadas en el Centro, aumentan de 5,9% a 28,9%.

Los fenómenos de la migración rural, el crecimiento demográfico, el desarrollo del sector industrial y de servicios, provocan cambios en el plano social a lo que se suma el éxodo de las clases económicamente afortunadas que se instalan en ciertos sectores de la periferia. Por su parte, el Centro es ocupado por nuevos residentes atraídos por el desarrollo industrial de la ciudad, consolidándose así el centro de la ciudad como una zona de vivienda popular y reforzándose de la misma manera las actividades comerciales y de servicios. Sobre el plano espacial, estos cambios se traducen en la ruptura de la estructura urbana tradicional con los desarrollos periféricos, la densificación y el deterioro del centro de la ciudad.

El desarrollo de la periferia

Desde los años cuarentas, la expansión de la ciudad de Puebla tiene lugar por medio de la apertura de nuevas áreas industriales, residenciales y comerciales. Las zonas industriales están localizadas en la periferia de la ciudad, a lo largo de las autopistas, en particular en el corredor México-Puebla inaugurado en 1962 y que representa el corredor industrial más importante de la ciudad. Allí, encontramos el parque industrial 5 de Mayo, los parques Resurrección y Puebla 2000.

Con respecto a las áreas residenciales, se construyen fraccionamientos, tanto para las clases afortunadas, como para los estratos medios y bajos. El barrio La Paz está ubicado sobre el cerro San Juan. Se trata de un lujoso barrio construido para las clases superiores y para uso exclusivamente residencial, que contrasta en su trama urbana con la del centro de la ciudad. Las calles están trazadas principalmente para el uso de vehículos con una arquitectura de tipo unifamiliar. Para las clases medias se construyen fraccionamientos alrededor de la zona comercial Dorada. Asimismo, para las clases menos favorecidas, se construyeron conjuntos como: González Ortega en 1964, Hermanos Serdán en 1965 y Aquiles Serdán en 1967 (Milián Ávila, 1994).

Todos los desarrollos residenciales se acompañan de desarrollos de zonas comerciales. Así, desde finales de los años sesentas, nuevos puntos de concentración comercial están presentes tanto en la periferia, como próximo al Centro. Un nuevo tipo de comercio se instala: el autoservicio. Estos comercios transforman los alrededores y constituyen nuevas zonas de concentración comercial. Se construyen grandes volúmenes cerrados con zonas de estacionamientos sin integrarse a la trama urbana del Centro. Es el caso de la zona Esmeralda, construida al oeste de la ciudad (Melé, 1987).

En resumen, la expansión de la periferia con sus nuevos barrios, sus nuevas zonas industriales y la implantación de centros comerciales, contrasta con el trazado en damero del centro de la ciudad; con sus calles estrechas, pequeños comercios y su morfología urbana homogénea. Estos contrastes no son solo formales, sino, también, de los modos de vida. Los nuevos modelos sugieren la introducción de nuevas formas de comercio más impersonales que los mercados populares tradicionales. De igual manera, la periferia ofrece nuevos modelos de vivienda: los barrios residenciales exclusivos y los bloques de vivienda social. Ocurre lo mismo, tanto con la industria, como con la periferia, la cual contrasta con las actividades artesanales presentes en los barrios centrales, como Analco y el Alto.

Evolución del centro de la ciudad

Mientras que la periferia se desarrolla con la construcción de nuevas áreas residenciales, comerciales e industriales, el Centro atrae nuevos usos no siempre compatibles entre ellos, llevando a una utilización densa y caótica del suelo.

A mediados de los años sesentas, las autoridades municipales desean reforzar la vocación del centro de la ciudad como centro de negocios y de servicios. De esta manera, los espacios centrales serían destinados al uso de oficinas de la administración de la municipalidad y del Estado, lo mismo que a los servicios bancarios y comercios de lujo (Méndez, 1987). Los grupos económicos fuertes parecen acoger bien esta propuesta. Sin embargo, el resultado es un centro de negocios confinado a los alrededores de la plaza principal o zócalo, donde se concentran las oficinas de la administración, lo mismo que sobre la avenida Reforma (*Ibid.*).

Al contrario, se observa un auge en la actividad comercial, principalmente en los mercados públicos 5 de Mayo y La Victoria, situados en el sector del Centro. En los alrededores de esos mercados, se aprecian desarrollos comerciales informales representados por los vendedores ambulantes⁵. Este tipo de comercio está en expansión desde comienzos de los años sesentas. El número de vendedores pasó de 418 en 1962, a 1.765 en 1974, y a 7.000 en 1984 (Milián Ávila, 1994).

Según Melé (1987), a mediados de los años ochentas se podían distinguir al menos dos zonas en el Centro en función de su estructura comercial. Una primera zona, situada al sur de la avenida Reforma hasta la 25 Oriente-Poniente, formada de pequeños comercios y una zona de regeneración, la cual se encontraba en el centro tradicional alrededor del mercado La Victoria. Esta última tenía un gran número de vendedores ambulan-

⁵ En 1979, 3.000 vendedores ocupaban 79 calles del Centro (Victoria Irragori, 1980 : 46).

tes y pequeños comercios, como asimismo algunas bodegas. También estaban localizados 31 terminales de autobuses regionales. Este uso estaba acompañado de bares, hoteles y restaurantes de bajo precio. Una gran parte de las vecindades se concentraba en este lugar.

Con respecto al alojamiento, las antiguas casas del Centro representan la alternativa a la falta de vivienda social en la ciudad. Es así, como las cifras indican un déficit en la oferta de viviendas, frente a una demanda cada vez más elevada⁶. Las clases populares deben resolver el problema con la autoconstrucción en los nuevos barrios, o bien recurrir a los programas oficiales de la administración, los cuales comienzan solo en los años setentas⁷. Pero estos programas son insuficientes para hacer frente a los costos elevados de la construcción (Marroquín, 1985 : 92). En este contexto, el alquiler se convierte en la opción para hacer frente al déficit. Sin embargo, no hay nuevas viviendas destinadas al arrendamiento. Por esta razón, ciertas casas del Centro son gradualmente transformadas en vecindades, consolidando así el uso de ese espacio, para la vivienda popular⁸.

Como consecuencia, en 1970, la concentración más grande de población se encuentra localizada en el Centro, siendo de 350 hab/ha. Estos habitantes tienen ingresos medios y bajos, mientras quienes tienen los ingresos más altos se instalan generalmente en la periferia, con densidades más bajas (Méndez, 1987). Después del éxodo de las familias de clases medias y superiores, los residentes que vienen de los barrios populares periféricos y de municipalidades vecinas, son atraídos al Centro debido al desarrollo industrial de la ciudad. El Centro también atrae a los arrendatarios de origen campesino y de bajos ingresos que trabajan principalmente en los comercios y en las ventas ambulantes (Marroquín, 1985).

A medida que las actividades comerciales y de servicios se expanden, el alquiler de vivienda en el Centro parece menos interesante para los propietarios. Prácticas especulativas tienen lugar por parte de estos últimos, quienes buscan mejores rentas⁹ de los locatarios comerciantes o la rentabilización del terreno después de haber demolido la vivienda. Algunos desean expulsar a los arrendatarios mediante alzas de precio, dejando de la-

6 De esta manera, en 1960 la tasa de crecimiento de la vivienda era de 7%, mientras que la tasa de crecimiento de la población se situaba en 22%. Entre 1960 y 1970 hay un crecimiento de 81,4% en el aprovisionamiento de viviendas equivalente a 95.632 viviendas, salvo que el déficit en 1972 era de 148.330 viviendas (Marroquín, 1985 : 110).

7 El INFONAVIT, organismo público encargado de la vivienda social no fue creado en Puebla, sino hasta 1973.

8 A pesar de que las vecindades están presentes desde el final del siglo XIX, al final de los años cincuenta y durante los años sesentas y setentas ciertas casas, antes utilizadas como casas unifamiliares, serán transformadas en vecindades.

9 Las rentas en las vecindades han aumentado de 222% entre 1960 y 1970 y de 186,5% entre 1970 y 1980 (Marroquín, 1985 : 116).

do cualquier mantenimiento, lo cual acelera el deterioro de las construcciones y facilita su demolición (Marroquín, 1985). El espacio central se vuelve entonces caótico: especulación de tierras urbanas, cambio de uso, saturación vehicular, transporte inadecuado, falta de estacionamientos, etc. Dicho de otra manera, el espacio central se vuelve un espacio residual de la ciudad. Un espacio dejado al abandono. Es precisamente en este espacio, en donde la inserción urbana de una parte de los habitantes de sectores menos favorecidos tiene lugar. Esto ocurre a pesar de la delimitación en 1977, de una zona de monumentos históricos, abarcando la totalidad del Centro (391 manzanas, 2.619 edificios). Desde la segunda mitad de los años ochentas, las autoridades ponen en marcha programas para contrarrestar los factores de deterioro del espacio central, ahora llamado Centro Histórico. Estos programas buscan básicamente la descentralización comercial y de servicios por medio de acciones de relocalización de vendedores ambulantes al exterior del Centro, el cierre del mercado público La Victoria, la construcción de mercados periféricos, así como también el cierre de los terminales de autobuses. Estas acciones, según Milián Ávila (1994), implican una disminución del 40% en las actividades comerciales del Centro y al mismo tiempo, provocan un vacío en ciertos sectores, cuyas construcciones eran utilizadas por los comerciantes como bodegas y viviendas.

A estas intervenciones de las autoridades en los años ochentas, se suman también las acciones de las fundaciones Mary Street Jenkins y Amparo, al igual que las acciones de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, quienes invocan como argumento principal de su intervención, la importancia del rescate del patrimonio urbano de la ciudad. Acciones que llevarán al Centro de Puebla a ser considerado como parte del patrimonio mundial de la UNESCO en 1987.

En los años noventas, tiene lugar una nueva etapa de transformación del espacio central con la puesta en marcha de un vasto programa de desarrollo regional llamado Angelópolis. El Centro es visto como un polo importante de desarrollo del programa Angelópolis y se lanza una invitación al sector privado a invertir en el desarrollo turístico del Centro. El proyecto apunta hacia la zona del río San Francisco (este último fue canalizado en los años sesentas) implicando alrededor de 27 manzanas (60 ha) habitadas al momento, por cerca de 4.500 personas, creando así, una gran controversia en la opinión pública. El proyecto sale adelante después de una serie de modificaciones importantes y es promocionado como un motor de desarrollo económico y cultural para la ciudad.

Este breve recuento de la evolución urbana de Puebla y en particular del Centro, nos permite entender cómo el deterioro y el abandono de ese sector por las clases medias facilitó la toma del espacio por las poblaciones más pobres. Con la inserción de esas comunidades, se desarrollaron modos de vida particulares que hicieron del Centro un lugar con una cul-

tura propia; es decir, formas de consumo, tipos de trabajo, modos de relaciones sociales, formas de distracción, etc., que les permitieron a estas poblaciones garantizar su subsistencia y afianzar su inserción urbana.

EL MEDIO DE VIDA

La producción y reproducción de la cultura urbana tiene lugar en la vida cotidiana de los habitantes. Esta se da en los lugares que ellos frecuentan: los sitios de trabajo, los bares y cantinas o las pulquerías en donde se bebe el néctar del maguey, los restaurantes, los mercados públicos, los sitios religiosos, las esquinas con el altar de la Virgen de Guadalupe, las plazas públicas, el barrio, la calle o la vecindad. Todos son espacios de uso cotidiano de los habitantes en donde ellos desarrollan su identidad, crean lenguajes propios, leyendas, costumbres, mentalidades diferentes y nuevos modos de vida, los cuales les permiten hacer frente a la adversidad reforzando así la inserción en el lugar.

En el Centro de Puebla, dos lugares han jugado un papel importante en cuanto a la inserción de familias de escasos recursos: los lugares de abastecimiento, de los cuales el mercado público es el principal exponente y el tipo de vivienda, en donde la vecindad es la más representativa de estas poblaciones. Estos sitios permiten la comprensión del modo de vida de los habitantes del Centro.

La vecindad: lugar favorable para la inserción urbana

Como lo acabamos de ver, el modo de vida de una parte de los habitantes del Centro está constituido por las actividades necesarias para su abastecimiento, lo mismo que el tipo de relaciones sociales que se desarrollan en lugares de comercio como fue el mercado de La Victoria y como lo son actualmente aquellos de carácter popular, que rodean las zonas de vivienda en el Centro. El modo de vida de los habitantes se identifica también en el tipo de vivienda. La vecindad configura un elemento clave para la inserción urbana de las familias de escasos recursos económicos.

La vecindad es el nombre que toma en México un tipo de vivienda en locación, que abriga un gran número de familias de escasos recursos, las cuales comparten ciertos servicios y desarrollan modos de organización comunitarios particulares. Este tipo de viviendas existe en muchas ciudades latinoamericanas, así es como las vecindades mexicanas equivalen a los inquilinatos de Bogotá, los conventillos de Santiago, o los corralones de Lima.

Las vecindades han sido sinónimo de pobreza. Óscar Lewis (1961) en *Los hijos de Sánchez* describe las condiciones de pobreza de una familia residente en el Centro de la Ciudad de México. Muestra así el fenómeno

del éxodo rural y la marginalidad en la que viven los campesinos en la ciudad. Elabora el concepto de cultura de la pobreza que supone, básicamente, un patrón de vida que se transmite de generación en generación. La pobreza es entendida no solo como privación económica y desorganización, sino como algo positivo, estructurado y con mecanismos de defensa, que permite a la gente salir adelante. Lewis resume la cultura de la pobreza como un sistema de vida.

Ilustración 1 Vista de una vecindad

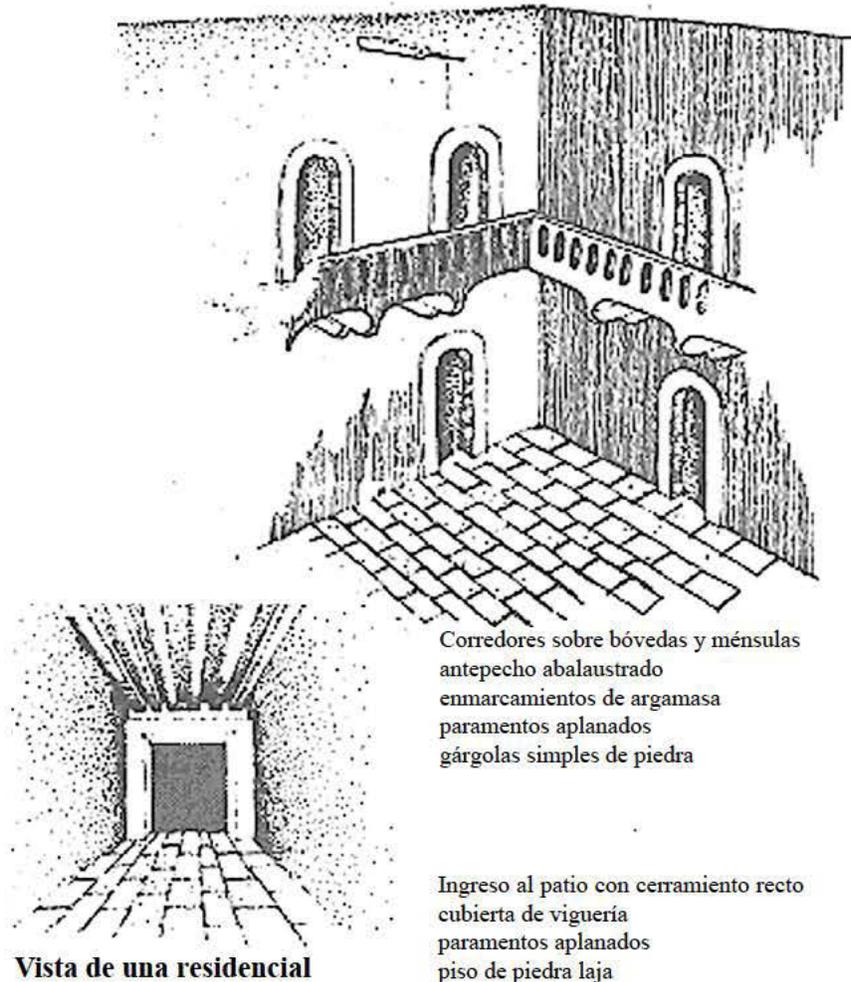
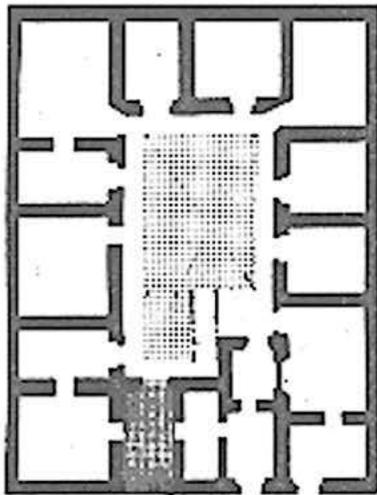
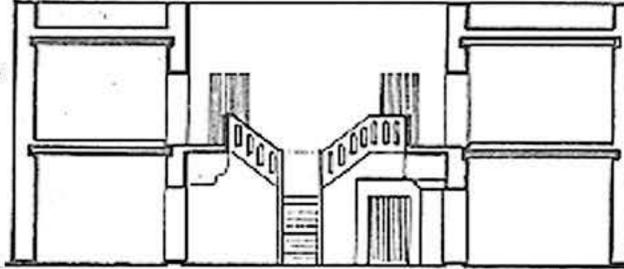


Ilustración 2 Corte y Planta

Escalera descubierta
de tres tramos
antepecho abalaustrado



Patio de planta rectangular
zaguan lateral al patio

Finalmente, alrededor de la vivienda giran una serie de aspectos tales como el trabajo, la sociabilidad y la distracción. En la vecindad se crea una red compleja de vecindarios y uniones familiares. Según el estudio de Marroquín, los habitantes de las vecindades de Puebla demuestran un lazo estrecho con el entorno, pues encuentran allí un medio de vida en donde todo está próximo: el mercado, la iglesia, la escuela, el transporte y el trabajo. A estas ventajas se suma el precio de los arrendamientos que es muy bajo. Además, la proximidad de familiares también les facilita la vida. En el parafrasear de Coing (1966 : 48), cuando se refiere a los pobladores del XIII distrito en París, «si la población se apega a ese sitio desheredado, es porque ha encontrado una manera humana de vivir, en un espacio inhumano», lo que en nuestro caso podría referirse a la población de las vecindades.

CASOS DE INSERCIÓN EN EL CENTRO DE PUEBLA

En esta sección, presentamos los casos de familias de escasos recursos, que se instalaron en las vecindades del Centro de Puebla. Se trata aquí de brindar una visión dinámica de la inserción socio-espacial, a la cual nos hemos referido.

La presente sección aporta elementos que permiten matizar la imagen de pobreza de las vecindades, que se desprende de los conceptos elaborados por Lewis y de la investigación de Marroquín, sobre las vecindades de Puebla, a las cuales nos referimos anteriormente.

Las vecindades que hemos visitado, como entidad social y física, testimonian una diversidad de situaciones. Ellas reflejan su evolución que va en muchos casos en paralelo con el desarrollo urbano de Puebla y con las medidas tomadas, en particular en el Centro, a las cuales ya nos hemos referido en la primera parte.

Algunas de estas vecindades podemos observar que han cambiado de perfil. Se han dotado de servicios y hoy día son menos densas. En determinados casos, los habitantes han podido recibir instrucción logrando una ascensión social. Las entrevistas con los residentes nos han permitido comprender ciertas dinámicas que ilustraremos con dos casos que muestran situaciones opuestas. En un primer caso, la vecindad se encuentra en una situación de deterioro progresivo. En el segundo, al contrario, la vecindad ha generado un dinamismo, tanto sobre el plano físico, como en el social. Para algunos, la inserción en una vecindad se convierte en un medio de ascensión social, y para otros, en un símbolo de pauperismo.

La inserción en una vecindad como posibilidad de ascenso social

Para ciertas familias, el hecho de permanecer en el mismo lugar a bajo costo, durante muchos años, representa una manera de mejorar su situación. Es el caso de los habitantes de «La Casa de las Flores», localizada en pleno corazón del barrio, forma parte de las pocas construcciones que aún se utilizan como vivienda. Esta tiene dos pisos y está organizada alrededor de un patio central, al cual dan cerca de 20 cuartos.

La vecindad no ha estado al amparo de los cambios de uso del barrio. Antes, ocupada solo por familias, hoy es compartida con comerciantes, particularmente ligados con las ventas de artesanías. Algunos de estos últimos utilizan ciertos espacios de la casa como bodegas.

El grupo de residentes y comerciantes de la vecindad parece haber alcanzado una cierta armonía, posiblemente no perturbada por las transformaciones comerciales del sector. Al contrario, los comerciantes que han llegado se han integrado con los residentes, aceptando las condiciones de

la vecindad y al cabo de algunos años, han construido en la vecindad un sentimiento de pertenencia y de solidaridad.

La estabilidad sobre el plano social, está acompañada de la estabilidad en el plan material. Con el tiempo, las condiciones de la casa mejoran y la vivienda ya cuenta con servicios de agua y teléfono. Los residentes han construido en el patio cocinas y sanitarios, ocupando así en parte este espacio común. El patio se mantiene limpio y sirve de terreno de juegos para los niños de la vecindad. A medida que algunos residentes se han ido, los que han permanecido han podido pagar más, ocupando así, más espacio y mejorando su comodidad. El mantenimiento de la casa es fruto del trabajo colectivo de los vecinos, pues el propietario no colabora y no existe un programa público de rehabilitación de la vivienda.

Varios vecinos han experimentado mejoras en las condiciones de vida. Esto se traduce en beneficios sobre el plano económico, pues la localización en el Centro representa una alternativa económica interesante, gracias a los bajos costos del arriendo y del transporte, lo mismo ocurre con respecto a la proximidad de comercios y servicios. Esto ha permitido consagrar ciertos recursos para otras necesidades, como, por ejemplo, la educación. Se puede entonces decir que al cabo de los años, una gran mayoría de estos residentes ha conocido un ascenso social. Sin embargo, no son propietarios de las casas, son arrendatarios de por vida. Varias generaciones de una misma familia, pasan por la vecindad. El derecho de vivir en la vecindad se convierte en un patrimonio familiar que se transmite de generación en generación.

Manuel y Antonio: de padre a hijo

Manuel vive en el barrio desde los años treinta, y como locatario de la casa, desde 1950. Padre de ocho hijos, todos han vivido en la casa. La familia ocupa en la actualidad cinco habitaciones en el segundo piso. Dispone hoy de más espacio, pues a medida que ciertos vecinos se han ido, ellos han podido arrendar más habitaciones. Los cuartos de los que disponen se encuentran en buen estado. Están limpios, bien pintados y en orden. La familia tiene los electrodomésticos de base. Tiene también un espacio pequeño ocupado por una biblioteca, pues ellos dicen amar la lectura. Asimismo, poseen dos cuartos donde se encuentra un taller de reparaciones de muebles donde trabaja Antonio, el hijo menor de Manuel. El tiene 30 años, vive aún en la casa y es técnico en química, pero trabaja como ebanista por su cuenta, como también lo hacía su padre. La vecindad es el lugar tanto de vivienda, como de trabajo.

Para los dos, estar situados en el Centro representa grandes ventajas. Están a cinco minutos de todos los servicios y de los comercios importantes. Hoy, ellos tienen una cocina y un baño independientes; situación dife-

rente de aquella cuando Manuel llegó a vivir en la vecindad. Según este último, estas mejoras han vuelto la vida más fácil y las condiciones son superiores a las que tienen en las construcciones sociales Infonavits, construidas por el Estado. El hecho de permanecer en la vecindad, pagando un precio módico, le ha permitido a Manuel disponer de recursos para la educación de sus hijos. En el barrio, encuentran también la mayoría de sus amistades, aunque en los últimos años muchos lo han dejado para vivir en los Infonavits:

Esta casa representa toda mi vida. Tengo en ella muchos recuerdos, por ejemplo aquí jugaba con mis amigos, aquí tuve mi novia, vivía mi abuela. Ella se sentaba y nos contaba toda clase de historias de Puebla. Por eso tenemos mucho apego a la casa (Antonio, 1995).

Aurelio: vivir en la vecindad... la buena opción

Aurelio tiene 42 años en el momento de nuestro encuentro y 35 años de vivir en la misma vecindad. Según él, su condición social ha mejorado si se compara con la que tenía en su infancia. No solo la familia tiene más comodidades, sino que las mejoras en los servicios, también ha influenciado la condición social de sus miembros. En efecto, el hecho de vivir casi toda su vida pagando un arriendo bajo, ha permitido a su familia disponer de dinero para la educación. En su caso, él tuvo acceso a la universidad, es psicólogo. Según Aurelio, es lo mismo para muchos de sus amigos de la infancia, quienes ocupan puestos en la administración pública y en compañías importantes. En otros casos, se han juntado con los comerciantes de antigüedades del barrio y trabajan como restauradores de muebles o como artesanos. Al contrario, según Aurelio, no es lo mismo para aquellos que se fueron de la vecindad para vivir en los Infonavits. La vecindad habrá jugado, en ese sentido, un papel importante en el desarrollo personal, pues este medio actúa como una gran familia, en donde los niños son educados no solo por los padres, sino, también, por los vecinos. De manera que existe mucha ayuda mutua y solidaria.

Esta cohesión social tiene impactos sobre las condiciones de la construcción, permitiendo la ejecución de trabajos de mantenimiento. Según Aurelio, aun si disponen de pocos medios, cada año realizan trabajos de pintura en las zonas comunes.

Según el Testimonio de Aurelio:

De manera general, los vecinos participan en el mantenimiento. Somos prácticamente una familia. Festejamos el 15 de Septiembre,

día de la Virgen de Guadalupe, Navidad, etc. Cada uno aprovecha de la fiesta y después entra a la casa sin problema. No es como en otros barrios donde al final de la fiesta siempre hay peleas. Aquí no. Es un trabajo de varios años y de muchos sacrificios (Aurelio, 1995).

La vecindad y el barrio son un medio de vida, el cual es suficiente para Aurelio y su familia. A las buenas relaciones entre los vecinos hay que sumarle los beneficios de la localización. El barrio responde por sus necesidades y las de su familia. Su lugar de trabajo está a 10 minutos a pie, lo mismo que la escuela de sus hijos. Tiene también buenas opciones para abastecerse de productos, pues los mercados están muy cerca y esto a pesar del cierre de La Victoria, como aclara Aurelio. Los fines de semana permanece en el barrio donde deambula por el mercado de las pulgas y se encuentra con sus amigos que aún permanecen en el barrio.

Una vecindad en decadencia

Algunas vecindades conservan una fuerte presencia de antiguos vecinos. Sin embargo, a pesar de que ciertas familias comparten la vecindad desde hace ya varios años, los vecinos no se conocen. La vecindad se encuentra desorganizada y se convierte así en un punto frágil, el cual es aprovechado por los comerciantes quienes quieren instalarse en el Centro y en particular en el barrio. En otras vecindades, el movimiento de arrendatarios es continuo y esto no favorece el mantenimiento de lazos sociales entre vecinos. Los espacios vacíos son rápidamente ocupados por gente que no tiene ninguna relación con la vecindad y que utilizan el espacio como bodegas, siendo esto más rentable para el propietario.

La rotación de vecinos, sumada a la representación minoritaria de los residentes con respecto a los comerciantes, conviene a ciertas vecindades en lugares sin estructura social. Las pocas familias que permanecen, mantienen relaciones tensas y problemáticas entre ellas, lo que no permite ninguna acción colectiva que implique mejoras en las condiciones de vida. Las familias y los individuos permanecen en la vecindad de manera aislada y las personas no parecen tener un sentimiento de apego a la vecindad aun habiendo pasado muchos años en ella. Los habitantes, por lo general, tienen poca instrucción y están sin trabajo, la violencia está latente de manera cotidiana y la pobreza ha echado raíces. El caso de esta vecindad es parecido a aquellos descritos por Óscar Lewis, cuando expone el concepto de cultura de la pobreza.

Desde el punto de vista material, las condiciones físicas de la vecindad son lamentables, caso contrario al enunciado precedente. Los servicios son casi inexistentes (solo un baño para una docena de familias). La cons-

trucción está muy deteriorada, los espacios colectivos como el patio están sucios y son utilizados como bodegas. El propietario no vive en la ciudad, por lo que los inquilinos deben realizar todas las reparaciones, no son capaces de ponerse de acuerdo entre ellos y, además, los recursos son insuficientes. En resumen, la falta de organización interna, el estado lamentable de la construcción y las condiciones de precariedad de los residentes, hacen de la vecindad un lugar en decadencia.

Arsenio y Joaquín: esperando algo mejor

Arsenio vive en el barrio desde hace 17 años. Su suegra era la portera de la vecindad. A la muerte de esta última, su mujer heredó la responsabilidad. Arsenio compra y vende muebles y puertas viejas, las que repara para venderlas en el mercado de las pulgas los domingos. Él trabaja en esto desde hace solo un año; es decir, desde que la venta de muebles antiguos tomó auge en la zona. En realidad, él es un desempleado que viendo el auge de la zona, decidió hacer ese trabajo y utilizar el patio, tanto como bodega, que como taller de reparación.

Los residentes como Arsenio están en la espera e ignoran cuánto tiempo podrán permanecer en la vecindad. El dinero que gana le alcanza solo para pagar los alimentos, por lo que el pago del arriendo está siempre atrasado y teme que un día el propietario los desaloje del lugar. Para Arsenio, la vecindad es la sola opción, él se encuentra allí por su suegra y no le tiene ningún apego a la casa. Dice adorar el patio, pero la realidad es que este lugar es el único en donde se puede permanecer. El cuarto que ocupa la familia está constantemente inundado y no tiene ventilación alguna.

La situación de Joaquín es parecida a la de Arsenio. Él no precisa su ocupación pues en realidad está desocupado. Hace 25 años que vive en la vecindad. Permanece allí porque el Centro representa grandes economías en transporte, pero también le procura facilidades de acceso a todos los servicios.

Joaquín considera que la situación de la casa se ha deteriorado, más aún, debido al hecho de que en estos momentos quedan muy pocas familias: de 16 cuartos que tiene la casa, 7 están ocupados por familias en donde sus miembros trabajan en los comercios del mercado de las pulgas. El resto de las habitaciones, han sido convertidas en bodegas:

Yo vine aquí pues no es costoso [...] Hay muchas ventajas de estar en el Centro y a proximidad de los transportes [...] Yo vivo en el primer cuarto. Aquí nos quedamos hasta ser expulsados o hasta que la casa se caiga, pues no se le hace ningún mantenimiento (Joaquín, 1995).

Estos dos casos nos muestran dos evoluciones diferentes de las vecindades. El hecho de que exista más cohesión social en la primera y menos partida de las viejas familias, parece haber permitido la conservación de la vecindad en buenas condiciones y que los habitantes mejoren su suerte. En el segundo caso, la movilidad de las familias compromete las relaciones entre los residentes; estos últimos se encuentran en la miseria y esperan la expulsión.

En el primer caso, a medida que los cambios en el barrio tienen lugar, los residentes se adaptan y sacan partido de la situación mejorando sus condiciones, no obstante, no son los protagonistas de las transformaciones del barrio. Los lazos comunitarios y la ayuda mutua existentes, parecen haber contribuido a sobrepasar los problemas y períodos difíciles. El hecho de vivir en una vecindad ha sido una alternativa a la situación de precariedad. En el segundo caso, los residentes son espectadores de la evolución del barrio, no tienen ningún control de la situación y se encuentran en un entorno más caótico.

En general, el hábitat del Centro de Puebla es muy vulnerable. No se realiza ningún mantenimiento por parte de los propietarios y tampoco existe programa alguno por parte del gobierno que pretenda la rehabilitación de este. En el primer caso, la construcción se encuentra en buen estado debido a que los residentes tienen raíces en el barrio. Caso contrario es la segunda vecindad que se encuentra en un proceso de destrucción tanto física, como social. No hay correspondencia entre las construcciones y los habitantes. Las personas parecen echar raíces en el sitio, pero al mismo tiempo, están listos para partir a la primera ocasión.

CONCLUSIONES

En la primera parte de este texto presentamos una síntesis de la evolución urbana de Puebla y en particular del centro de la ciudad. Pudimos apreciar como este último sufre un proceso de abandono en los años cincuentas y subsiguientes, por las clases medias y altas que prefieren los modernos desarrollos en la periferia, permitiendo de esta manera la toma del Centro por los sectores populares. El Centro entra en una fase de deterioro y al mismo tiempo de consolidación de un medio de vida de carácter popular. Señalamos en particular la presencia del mercado La Victoria y a este como una síntesis de la cultura popular que tiene lugar en el espacio central. Vimos también como la vivienda —en especial las vecindades— constituyen un pilar en la construcción del medio de vida de las poblaciones de escasos recursos. De la misma manera, mostramos como este medio ambiente popular es modificado por la dinámica urbana y las transformaciones que tienen lugar en la ciudad, y en particular, en el Centro. Expusimos de manera breve, que el Centro es en parte rehabilitado a partir de

mediados de los años ochentas, conllevando, entre otras cosas, al cierre del mercado La Victoria y la recuperación de ciertas zonas dentro del Centro. El Centro de Puebla, tal como se presenta en la actualidad, parece ser el resultado de dos visiones: medio de vida para las poblaciones de escasos recursos y espacio de representación del patrimonio urbano. Esto plantea un cuestionamiento, a saber, ¿Cómo conciliar estas dos visiones para actuar sobre el espacio central? Las familias de escasos recursos que se instalan en zonas céntricas de valor patrimonial, como es el caso del Centro de Puebla, están confrontadas en la actualidad con el deseo de otros sectores de la sociedad de recuperar esas zonas. Las familias, en consecuencia, se ven afectadas en cuanto a la consolidación de un medio de vida apropiado y deben acomodarse a las transformaciones que tengan lugar.

En la última parte, vimos los casos de ciertas familias que se instalaron en el Centro y que han vivido la evolución: el Centro cuando estaba abandonado y no les interesaba a las autoridades y el Centro que las autoridades quieren recuperar por su valor arquitectónico. Allí, pudimos apreciar que ciertas familias se adaptan bien a las transformaciones, pudiéndose apreciar una cierta movilidad social. Observamos que algunas de las familias que se instalaron en casas abandonadas y en malas condiciones, en la actualidad han experimentado un cierto progreso: mayor confort, mayor instrucción y mejores condiciones económicas. Estas familias se han adaptado a los cambios y a las presiones y han podido mejorar su suerte. En otros casos se aprecia el lado opuesto. Las familias son tan pobres, como en el momento que llegaron al barrio, no pudiendo adaptarse a la evolución y continuando en una situación de extrema pobreza. En todo esto, se debe tener en cuenta que la capacidad para salir adelante es, en parte, una situación estructural y en parte un haber individual. Para las personas que han podido salir adelante, es, sin duda, esta última la que ha jugado un papel importante, pues a nivel estructural, las condiciones de pobreza son en general las mismas en la actualidad, que las de hace 30 años.

BIBLIOGRAFÍA

- BARBOSA CANO, M. (1989), «Cierre del mercado La Victoria», En: *El patrimonio sitiado. El punto de vista de los trabajadores*, INAH, pp. 391-397.
- COING, H. (1966), *Rénovation urbaine et changement social*, Les éditions ouvrières, Paris, 295 pp.
- VICTORIA IRRAGORI, R. (1980), *Análisis del ambulante y sus posibles soluciones*, Ayuntamiento de Puebla.
- LEWIS, O. 1982 (1961), *Los hijos de Sánchez*, Grijalbo, México, 523 pp.
- MARROQUÍN, E. (1985), *Las vecindades de Puebla*, UAP, Puebla, 249 pp.
- MELÉ, P. (1987), «Centro urbano y patrimonio monumental en la ciudad de Puebla», *Trace*, No.11, pp. 42-51.
- MÉNDEZ, E. (1987), *La conformación de la ciudad de Puebla*, UAP, Puebla, 205 pp.
- MILIÁN ÁVILA, G. (1994), *La modernización sistémica. La desconcentración comercial en la ciudad de Puebla*, UAP, Puebla, 296 pp.
- SÁNCHEZ AVIÑA, J. G. (1992), *Perfil sociodemográfico del municipio de Puebla*, Puebla.

EL IMPACTO DEL CENTRALISMO URBANO

EN LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO SOCIOECONÓMICO EN LA HABANA, CUBA

ALAIN CARON

INTRODUCCIÓN

El estatuto de Cuba como país en desarrollo es ambiguo. En efecto, la isla presenta indicadores de desarrollo humano muy favorables en lo que concierne la educación y la salud. Cuba dispone de una mano de obra calificada y de un porcentaje de profesionales que son reflejo del alto nivel de escolaridad de su población. De igual modo, los médicos de familia constituyen una red social a escala de los barrios. Estos indicadores son la base de la promoción del régimen y los logros de la Revolución no son menores, incluso en el contexto actual de intensificación de los intercambios y del desarrollo del turismo.

Por otra parte, el bajo nivel de ingreso per cápita no le permite al cubano de clase media procurarse los bienes y servicios al precio del mercado internacional, sin contar con el hecho de que la estructura industrial del país apenas cubre las necesidades básicas. En el plano urbanístico, a pesar de que el marco general construido es de una riqueza y diversidad sorprendentes, en su conjunto se encuentra en un estado lamentable debido a la escasez de recursos financieros disponibles para su mantenimiento. El sector histórico de La Habana es el área que presenta las peores condiciones de mantenimiento urbano.

La mayoría de los asentamientos precarios en la periferia de las ciudades cubanas fueron erradicados (Butterworth, 1980) y su población fue

reubicada en grandes conjuntos de viviendas modernistas. Si bien estos proyectos urbanos están hoy por hoy desprestigiados y mal abastecidos por la red de transporte en común, es el Centro, y sobre todo el Centro Histórico, el que en este momento concita el interés urbanístico. La parte histórica hasta el siglo XX, fue a la vez sector residencial acomodado y lugar de todas las funciones comerciales y políticas. Luego, poco a poco el Centro fue abandonado por las clases más favorecidas. De esta manera, las casas burguesas fueron subdivididas para fines de alquiler y posteriormente sometidas a una continua falta de mantenimiento. Por otra parte, ciertos sectores de la zona histórica presentan características similares a los asentamientos precarios de las ciudades en desarrollo: ocupación informal, construcción y densificación irregulares con materiales reciclados, fuerte migración rural, mal estado, insuficiente abastecimiento de los servicios urbanos y perspectivas de desalojo. En los patios interiores y sobre los techos se construyen espontáneamente verdaderos asentamientos populares, al resguardo de las miradas indiscretas. Se trata, entonces, tanto de un problema de saneamiento, como de restauración urbana. Claro que al contrario de la situación de los asentamientos periféricos, el Centro Histórico puede sacar provecho del entusiasmo que existe actualmente por el patrimonio y el turismo cultural para atraer inversiones públicas.

Hace algunos años, durante el régimen comunista puro, el trabajo —considerado como un derecho— al igual que la salud, la educación y la vivienda, estaban enteramente a cargo del Estado. La crisis y luego la disolución de la Unión Soviética (URSS) llevó hacia una revisión de este modelo, lo cual permitió una liberación gradual. Es evidente que con la dolarización de la economía, el salario promedio mensual de US\$10 a US\$15 se hace insuficiente. Los cubanos actualmente se mantienen gracias al envío de remesas familiares y de los amigos en el extranjero, como también del desarrollo de un conjunto de ocupaciones lucrativas que gravitan alrededor del turismo cultural.

Cuba, a pesar de su anhelo de autonomía, siempre ha sido un país abierto a la influencia internacional y en donde los planificadores están al tanto de las corrientes del pensamiento económico, urbanístico y patrimonial. Actualmente, conducen la elaboración de un modelo de recuperación urbana «integral», que utilice el patrimonio como un incentivo eficaz en materia de desarrollo sostenible. Pero, también, hacen un llamado a la adaptación de las condiciones específicas del país, o sea, a la cantidad de mano de obra disponible, así como a la preocupación de preservar el marco construido vista de la escasez de materiales de construcción para erigir edificaciones más modernas (acero, vidrio, etc.).

Poco importa el cuadro de referencia, o sea el conjunto de elementos a los cuales la comparemos (ciudades en desarrollo, socialistas, de las Antillas o de las Américas), la capital cubana presenta un desarrollo urbano

muy original y particular, producto de cerca de 500 años de historia. Las experiencias recientes son portadoras de enseñanzas, pues nos revelan el carácter construido de nuestros propios paradigmas urbanísticos, económicos y sociales.

Otra particularidad de Cuba, que nace de su régimen político-económico, es la voluntad expuesta sin cesar de un desarrollo equitativo distribuido en todo el territorio. En efecto, desde la Revolución socialista de 1959, los equipamientos, infraestructuras y servicios esenciales de la población, como los centros de formación (desde la escuela primaria hasta la universidad), los hospitales, al igual que los centros de distribución de alimentos, han sido descentralizados, tanto en el seno de la aglomeración urbana de la capital como en el abastecimiento de todas las regiones del país. La descentralización también ha sido utilizada en los centros de empleo, que están organizados alrededor de las funciones industriales y agrícolas y de la construcción de la vivienda social.

Sin embargo, luego del término de las relaciones comerciales equitativas con la antigua URSS y el retorno obligado a una economía basada en el turismo y las inversiones extranjeras, la situación cambió en parte. La localización residencial y laboral han vuelto a tener una gran relevancia. En efecto, los criterios de localización de las industrias y las residencias que les eran asociados, son diametralmente opuestos a los criterios de localización de los servicios destinados para el turismo.

Veremos cómo se articula esta nueva relación en el espacio y en qué medida la centralización urbana constituye de nuevo una ventaja de localización, especialmente por razones económicas y funcionales. En este sentido, los proyectos de desarrollo integral en curso en muchos barrios de La Habana, continúan mejorando las condiciones de los más desvalidos en el conjunto del territorio, pero el desarrollo comercial y turístico conduce a otro tipo de progreso. Solo el municipio de La Habana Vieja acumula los efectos de estas dos tendencias y se convierte nuevamente en una ubicación altamente solicitada.

Este texto presenta, en grandes líneas, el desarrollo urbano de La Habana con la finalidad de comprender la situación urbana a la cual se ha llegado y la distribución de las actividades y servicios en la capital. La teoría estructural de Ritchot nos permitirá, a continuación, relativizar el esquema centro-periferia que este último autor reemplaza por la noción de ejes de desarrollo. En fin, analizaremos las intervenciones de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana y su *Plan Maestro de Revitalización Integral de La Habana Vieja*. Veremos como, en lo que concierne al patrimonio, la ciudad antigua nuevamente vuelve a ser el eslabón más dinámico del eje de desarrollo habanero, luego de decenios transcurridos en el marasmo. Tres proyectos llaman nuestra atención: El barrio San Isidro, la Plaza Vieja y el frente de mar llamado también *Malecón*.



Foto 1: El Malecón habanero.

Nuestro conocimiento del terreno es el resultado de una pasantía de cinco meses en el seno de la Dirección de Arquitectura Patrimonial de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana. Esta nos permitió conocer más a fondo los procesos de planificación urbana del Centro Histórico y recoger informaciones que, de otra manera, hubiesen sido impensables. El contacto con los dirigentes de los proyectos fue enriquecido por conversaciones con arquitectos, urbanistas, sociólogos, psicólogos y juristas que trabajaron en el terreno, así como por sesiones de observación participante y de pláticas con los residentes. Asimismo, el hecho de haber formado parte de la planificación de trabajos de restauración, tanto para proyectos de hoteles, como para proyectos sociales (viviendas y servicios), nos permitió profundizar el tema del patrimonio urbano de la capital cubana. Además, tuvimos la oportunidad de vivir en el seno de una familia de La Habana Vieja, lo que nos permitió la observación de las condiciones de vida, las estrategias residenciales y económicas de los residentes, así como sus modos de interacción con los responsables de los proyectos de recuperación y las autoridades.

HISTORIA POLÍTICO-ECONÓMICA DE CUBA

«Puerta de entrada a las Antillas»¹ e importante poder económico en la época colonial española, extensión natural de la Florida y terreno de juego de los Estados Unidos hasta la Revolución castrista de 1959, y punto focal del planeta durante la Guerra Fría, la isla de Cuba se abre de nuevo al turismo, como paliativo a la ruptura de los intercambios económicos con la antigua URSS. Pero todos esos trastornos que acaban de ser enumerados en la esfera económica, no se sucedieron sin alterar lo que concierne la identidad cubana.

Por su posición geográfica y su condición de capital, La Habana ha aparecido siempre como el punto de unión entre Cuba y el exterior o como «oficina-vitrina» de lo cubano, aunque la capital difiera del resto de la isla por su carácter internacional, así como por su mestizaje cultural intenso. La búsqueda de una identidad reinventada a escala de la nación, se revela con una intensidad particular en los proyectos urbanos puestos en marcha en el corazón del Centro Histórico de la capital. La Habana, gracias al desarrollo del turismo cultural, ha pasado a ser recientemente un lugar significativo del turismo internacional. La Habana Vieja, clasificada por la UNESCO en 1982, es en la actualidad una de las mayores obras de restauración mundial. Las múltiples medidas económicas del «Período Especial»², inducen a una nueva «turistificación»³ de su ambiente bruscamente convertido en «patrimonial»⁴. Para los residentes este proceso se ha desarrollado entre la esperanza y la inseguridad.

Descentralización del desarrollo en la Revolución

La ocupación del territorio después de la Revolución se caracteriza por la descentralización de los servicios, las industrias, las viviendas, los centros de formación, etc. Se han desplegado esfuerzos de alfabetización y de

-
- 1 Esta expresión se refiere a la posición geográfica estratégica de la isla de Cuba. De ahí, la riqueza de sus ciudades.
 - 2 Este «Período Especial», como lo llaman actualmente las autoridades, es el de escasez y de reestructuración de la economía, surgido como consecuencia del desmantelamiento del Bloque del Este y el fin de la ayuda soviética a Cuba.
 - 3 El autor entiende por «turistificación» el conjunto de los procesos que modifican el carácter de un lugar, a fin de permitir el consumo por parte del visitante, particularmente cuando se sobrepasa un cierto nivel de afluencia.
 - 4 Morisset (1999) ha demostrado el carácter construido del patrimonio en función de la imagen representativa de una sociedad en un tiempo determinado. Esas características de identidad son producto de un proceso dirigido a redefinirse en tanto que pueblo, siguiendo los cambios sociales y frente a las culturas, en un contexto de mundialización y de intensificación de los intercambios y del turismo

industrialización para controlar la supremacía de La Habana sobre el conjunto de la estructura urbana del país. Para tal efecto, las universidades, los centros hospitalarios de primer orden y las industrias pesadas fueron ubicados en las provincias.

Ya se ha tratado el estancamiento urbano de los estados en vías al socialismo: «su tasa de crecimiento urbano, en particular la tasa de crecimiento metropolitano, es inferior a la que se observa en condiciones similares, en la economía de mercado capitalista» (Murray y Szelenyi, 1988 : 23). Ese carácter antiurbano de la fase de transformación hacia el socialismo tiene más preponderancia para los países que han conocido una «revolución» después de muchos siglos de colonialismo y de neocolonialismo.

La primera razón para tales medidas era, según muchos autores, ideológica:

Se sabe que desde la toma del poder en 1959, por el equipo de Fidel Castro, la ciudad de La Habana, símbolo arrogante con el cual el régimen naciente quería romper, ha sido objeto de una discriminación deliberada, traduciéndose en particular, por la reorientación de las inversiones productivas o de simple subsistencia, hacia el resto del territorio cubano (Chaline, 1987 : 171).

Sin embargo, la segunda razón evocada en la literatura conduce al soporte de la Revolución. La finalidad para el nuevo régimen era de eliminar las desigualdades socioeconómicas entre el mundo rural y urbano. El primero ha estado tradicionalmente en desventaja, pues, como se sabe, en los países en desarrollo —y aun en nuestras ciudades occidentales— la ciudad, por la economía de escala y de urbanización favorece y crea riqueza, concentrándola entre algunos agentes, dejando a una mayoría sin recursos. Veremos en la siguiente sección, dos categorías de políticas concebidas para disminuir las disparidades regionales desde el punto de vista de la urbanización, políticas fuertemente ligadas entre sí: las económicas y las de vivienda.

POLÍTICAS ECONÓMICAS

El estado de abandono en que se encontraban los campos era más que abrumador a la salida del régimen de Batista. Castro, en un célebre discurso, afirmaba que la llegada del socialismo cubano reposaba sobre las espaldas de sus trabajadores agrícolas, y no sobre los obreros urbanos, como lo proponía Marx. Señalemos que a través de toda su historia, Cuba ha estado ligada estrechamente a la cultura de la caña de azúcar. Pero a finales de los años cincuentas, las tierras estaban subexplotadas. Castro

instaura en ese entonces un ambicioso programa de inversiones industriales en el medio rural, organizado alrededor de las plantaciones que venían de ser expropiadas.

Luego de haber invertido años de desarrollo en la caña de azúcar, el Estado se dio cuenta de los inconvenientes asociados a una industria poco diversificada que casi no generaba valor agregado. Es así como surge la idea y se comienza a planificar e invertir en otro de los recursos naturales de Cuba: sus playas y el turismo. En efecto, pequeñas aldeas se convertirán en importantes estaciones balnearias para turistas extranjeros. Esas medidas tuvieron el efecto oportuno de descentralizar el empleo hacia las regiones y de atraer capital extranjero, pero el interés hacia el billete verde ha ocasionado también la fuga de cerebros hacia esas mismas estaciones balnearias, pues hoy por hoy resulta más lucrativo para el profesional universitario o médico ser chofer de taxi o mozo en un restaurante turístico.

La apertura hacia las divisas extranjeras (posesión legal solo a partir de 1993), fue un aporte saludable para la economía cubana, sin embargo, posee un efecto perverso, ya que este comienza a producir una segregación socioeconómica muchísimo más marcada, entre los que tienen acceso a los dólares y aquellos que no. Asimismo, esta medida ha fomentado el sector informal donde las transacciones se hacen en dólares.

LAS POLÍTICAS DE VIVIENDA

Un complemento a las políticas industriales en la lucha contra el desarrollo desigual, fue el de promover el acceso universal a una vivienda decente. El objetivo principal del nuevo régimen fue el de erradicar las zonas de viviendas precarias y de relocalizar la población en unidades de habitación a la medida del nuevo hombre, de acuerdo, en cierta medida, con la corriente modernista de Le Corbusier.

Los asentamientos irregulares fueron entonces –por lo menos en teoría– totalmente erradicados. La población de esos sectores ilegales se ofrecería voluntariamente para la construcción de las unidades de viviendas que deberían acogerlos. Esto se organizó gracias a la autoconstrucción, una forma de autoayuda. Encuadrados por el «Plan de Esfuerzo Propio y Ayuda Mutua», a los trabajadores se les pagaba dos pesos por día, además de obtener dos comidas gratuitas y una reducción sobre el costo de compra de su futura vivienda. Butterworth (1980 : 20) señala el caso de la relocalización de los habitantes del barrio de Las Yaguas en la periferia de La Habana, a viviendas nuevas, expresamente construidas *para y por* ellos, reagrupados en el gran conjunto de Buena Ventura al sur de la metrópolis.

En tal contexto, según el parafrasear de Garnier, uno de los primeros en analizar la forma urbana revolucionaria, el control de la autoconstrucción por parte del Estado vino a ser de gran interés en la planificación «malthusiana» de la ciudad (Garnier, 1973 : 106).

Luego de las iniciativas de movilización de los movimientos de masa (sindicatos, Federación de mujeres cubanas, Comités de Defensa de la Revolución, etc.) se asiste a partir de los años setentas, a la institucionalización de la construcción residencial, a fin de satisfacer de manera más eficaz los objetivos de producción de viviendas, al menos en términos cuantitativos. Las barras y torres de habitación invaden el paisaje cubano, marcando para siempre el imaginario colectivo y conduciendo a una sobrestimación del impacto real de este período en el crecimiento del parque de viviendas. En efecto, para este mismo período el hábitat gubernamental no constituirá sino un 38% de la producción total de viviendas, siendo el restante 62% de las nuevas viviendas iniciativa de la autoconstrucción.

Ante la falta de mano de obra calificada, el Estado pone en ejecución un nuevo tipo de autoayuda con el fin de producir viviendas a bajo costo para los futuros usuarios, en el seno de los lugares de trabajo: las microbrigadas. Esta es una de las iniciativas más originales del régimen de Castro. Para favorecer la toma de decisiones a nivel local en lo que concierne a la vivienda se explotan redes de empleo. Esto fue posible en la época gracias al hecho de que casi la totalidad de los trabajadores eran, de alguna manera u otra, empleados del Estado, cuando la propiedad de todas las industrias era pública. El principio era simple: los empleados eran retirados de manera temporal de sus puestos habituales de trabajo para ser destinados a la construcción residencial. Todos recibían el mismo salario, en tanto que los otros empleados mantenían la producción nacional. Las viviendas así construidas se rentaban a continuación al grupo de trabajo. Esto fue en cierta forma una manera de formalizar los modos de autoconstrucción del hábitat que ya estaban presentes, en todo caso, a nivel de las comunidades.

Hacia los años ochentas, comenzaron a desencadenarse una serie de críticas sobre el proceso de las microbrigadas. En efecto, se percibió que las viviendas así producidas eran más costosas y de menor calidad que aquellas realizadas por los obreros calificados (para quienes los salarios son pocos elevados, pero la competencia es real). Se observaron, también, fallas en el ámbito de la justicia distributiva de las viviendas, cuando los grupos de trabajo que no pertenecían a las microbrigadas fueron en ciertas ocasiones menos favorecidos.

1984: La nueva Ley de Vivienda

La Ley de 1984 representa un giro en las prácticas de la vivienda cubana. Esta implica una mayor flexibilidad de los medios y de los recursos para la habitación. Por primera vez, el gobierno da un real reconocimiento a las iniciativas locales y a los trabajadores autónomos. Las mismas microbrigadas son reactivadas y utilizadas como pilar de la «rectificación», en favor del excedente de trabajadores derivado de la disminución de la producción y la baja de las exportaciones. A fin de reducir las críticas anteriormente formuladas en relación con las microbrigadas, en lo que concernía la distribución de las viviendas, la Ley especificaba ahora que las microbrigadas serían equipos de 33 empleados provenientes de una sola o de varias empresas, en la cual, o en las cuales, el 60% de las viviendas construidas serían distribuidas. El restante 40% de las habitaciones serían alquiladas a los empleados de aquellas empresas que no tuvieran microbrigadas, o para las familias que vivieran en construcciones muy deterioradas o en vías de ser demolidas.

Asimismo, se propuso una nueva forma de microbrigada como alternativa a aquella basada en el medio del trabajo. La referencia en cuanto a esta fue espacial y social e identificada con la pertenencia a un barrio. Se observa que esta forma de autoayuda, está menos sujeta a un control riguroso por parte del Estado, pues no pasa por la red formal del empleo. Este tipo de autoasistencia implica que los residentes de los barrios colaboran en la construcción de sus viviendas de relocalización (como fue el caso en los años sesentas), sobre todo los jóvenes desempleados, las esposas y los trabajadores jubilados de la construcción, a fin de realizar diferentes trabajos de mantenimiento y reparación en sus barrios. Estos últimos son remunerados en función de su trabajo, lo que crea nuevas fuentes de ingresos para las familias. El impacto estadístico de tales iniciativas es de reducir el nivel de desempleo, bajo el ideal del pleno empleo. Se puede presumir que este tipo de programa favorece la apropiación del territorio, lo que es necesario para desarrollar un sentimiento de pertenencia que aumente la permanencia en el barrio y disminuya la movilidad residencial.

En 1984, un poco más de la mitad de los 2,5 millones de familias cubanas eran propietarias de su vivienda, en tanto que la otra parte de la población era en su mayoría arrendatarios del Estado. Esta Ley ha cambiado completamente las reglas del juego, declarando a casi todos los cubanos propietarios de su vivienda⁵. Los alquileres han sido convertidos en

⁵ Se ha observado un bajo porcentaje de alquiler en viviendas de carácter social.

pagos para la compra de las viviendas, cuyas cuotas son siempre en función del ingreso. Incluso, el préstamo así concedido por el gobierno es imputado al ingreso y no a la vivienda. En consecuencia, en caso de mudanzas las familias se llevan consigo el pago, lo que facilita los intercambios de casas. En Cuba esta iniciativa es la más popular para mudarse cuando es muy difícil o complicado vender la casa a causa de los procedimientos burocráticos que encierran las transacciones de propiedad en la isla. Esta fórmula de intercambio requiere la participación de notarios gubernamentales que fijan los precios. Existen, por lo tanto, cadenas de intercambio de viviendas que permanecen a pesar de todo a nombre del primer ocupante.

En fin, otro objetivo de esta Ley de Vivienda de 1984 fue el de regular los bienes acumulados, ambiguos o ilegales. En efecto, a pesar del control estricto del Estado numerosas viviendas aún después de la Revolución se encontraban en situaciones irregulares.

Resultado de las medidas económicas y de habitación

Con lo expuesto hasta la fecha, notamos hasta qué punto el empleo y la vivienda están relacionados en la planificación del territorio cubano, principalmente a través de las políticas de asignación de la vivienda que fortalecen una relación de tipo integral.

Como el análisis se hace a través de las políticas de vivienda, las iniciativas formales son más aparentes y ampliamente descritas. Por el contrario, como la mayor parte del aumento en el número de viviendas no es el fruto de esas intervenciones estatales, no podemos sino concluir —a pesar del discurso oficial— que la fuerte presencia de la autoconstrucción es iniciativa más o menos informal.

LA HABANA: FORMAS Y FUNCIONES URBANAS EN LA HISTORIA

Es necesario reconocer que la época neocolonial americana (1898-1959) fue determinante en la identidad de La Habana. Aunque el desarrollo en los primeros tiempos integró la herencia española y su adaptación cubana, la capital se caracteriza por una fuerte influencia norteamericana y eso desde varios puntos de vista.

La Habana, en su estructura urbana con sus alrededores extremadamente ricos, ha reproducido el modelo de ciudad centrípeta, viendo a los ricos en cada nueva ola de desarrollo huir hacia la periferia y dejando un Centro cada vez más deprimido.

De hecho, el declinar de La Habana Vieja como zona residencial se inició desde comienzos del siglo XX, y coincidió con el nacimiento de la pseudorepública, bajo el protectorado estadounidense. Se abandonó el Palacio de los Capitanes Generales de la Plaza de las Armas, que desde el siglo XVIII resguardaba el gobierno colonial de los representantes de Madrid, para construir a comienzos de los años veinte, en los linderos de la antigua ciudad amurallada, una nueva sede de gobierno que copió, a la vez, la estructura política (Senado y Congreso) y la forma arquitectónica del Capitolio de Washington.

A nivel del diseño urbano, si Washington es la obra del francés L'Enfant, La Habana ha sido también el objeto de un planificador urbano francés llamado Forestier, quien elaboró desde 1925 los planes generales de ocupación del suelo para la antigua zona de las murallas, así como para muchas ciudades jardines en la periferia de la ciudad.

La bahía fue el mayor obstáculo en la extensión de la ciudad hacia el este hasta la construcción de un túnel hecho por una firma de Marsella, en 1958; así, el desarrollo se realizó principalmente orientado hacia el oeste, a lo largo del mar. Desde el final de los años treinta, comenzó el proyecto de la Plaza de la República (Plaza de la Revolución), que conoció su apogeo en los años cincuenta, luego de la construcción de los edificios ministeriales. En ese entonces, una vez más, el centro de poder y la búsqueda de empleos se alejaban de La Habana Vieja. Claro que esta conservó su vocación comercial prolongándose en dirección del Centro La Habana, por la calle Obispo hacia la calle peatonal San Rafael y hasta la Avenida Italia (Galiano), en donde se concentraban las grandes tiendas. No obstante, es en cuanto a su calidad de centro financiero que el norte de La Habana Vieja prosperó siempre. Muchos bancos neoclásicos fueron construidos en los años veinte en las calles Obispo y Cuba; luego, en un estilo definitivamente moderno en el barrio San Juan de Dios entre los años 1945-1958.

EL APORTE DE LA TEORÍA ESTRUCTURAL DE RITCHOT: EJES DE DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA

La teoría de Ritchot (1985) se basa en la movilidad para caracterizar el poder y la riqueza en el medio urbano. Esta riqueza no está establecida únicamente en función de una oposición centro-periferia, sino que a lo largo de un eje en el cual podemos encontrar una serie de puntos o núcleos que son valorizados por los estratos sociales favorecidos. Los actores sociales, que son móviles en este sistema, son aquellos que poseen el poder. Veamos cómo esta teoría se aplica a La Habana.

CARACTERÍSTICAS POLINUCLEÍCAS Y EJES DE DESARROLLO ACTUAL DE LA CAPITAL

El análisis de La Habana en función de la teoría de Ritchot revela efectivamente la presencia de un «eje de alto valor urbano» que sigue los establecimientos sucesivos del poder político y se agudiza con el retorno de una economía de mercado orientada hacia la actividad del turismo. Este eje se encuentra también en fuerte relación con el frente de mar y va de La Habana Vieja al barrio Miramar y mucho más hacia el oeste.

Todos los servicios e industrias de la colectividad conservan una relativa homogeneidad de distribución en el conjunto de la ciudad. Las funciones comerciales, después de la venida del turismo urbano, han sido concentradas alrededor de los hoteles y de los museos, en los sectores de alta frecuencia turística. La liberación del dólar estadounidense ha acentuado rápidamente esta economía.

MOVILIDAD RESIDENCIAL Y TRANSPORTE EN LA HABANA

En Cuba, el mercado particular de la vivienda no favorece la movilidad residencial. La población conserva sus ventajas de localización, siendo a la vez heterogénea. En lo que concierne al marco construido, considerando la débil disparidad en los ingresos, la vivienda ha perdido en gran parte su *nivel simbólico* y los barrios muestran a su vez una muy baja segregación social. Las divisiones de clases son aquellas derivadas de la época anterior a la Revolución. Además, la deficiencia del transporte público acentúa las ventajas de localización.

PATRIMONIO, DESARROLLO SOSTENIBLE Y EMPLEO

En 1988, un modelo alternativo de desarrollo urbano dirigido a escala del barrio y sobre todo basado en la participación de la comunidad fue propuesto por el «Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital». Se presentaron tres proyectos: dos en el Centro (pero fuera de la zona patrimonial) y uno en la periferia. Actualmente, hay más de una decena de proyectos (Coyula *et al.*, 1995). Estos proyectos comprenden todas las dimensiones del desarrollo (vivienda, trabajo, servicios y solución de problemas sociales) y se basan a menudo en la utilización de microbrigadas. Como ya fue mencionado, estas son creadas a partir de los centros de empleo. Así, los trabajadores son liberados de sus tareas para participar en la construcción de viviendas destinadas a las familias del mismo centro de empleo. La escala de los proyectos es reducida y se privilegia el uso de materiales económicos y tradicionales a fin de facilitar la realización de dichas viviendas. El proyecto del barrio de La Güinera es ejemplar y ha merecido muchos premios internacionales. Se trata de un barrio en la periferia de La Habana que recuerda los asentamientos informales.

Todas las casas tienen electricidad, televisión y ventiladores, pero el marco construido sigue siendo de pobre calidad (chapas de metal y madera reciclada). Sin embargo, es necesario comprender que en Cuba el ascenso social no resulta necesariamente de un cambio de barrio o de las condiciones de habitación, ya que la movilidad residencial es muy limitada. Las viviendas son traspasadas entre miembros de una misma familia o intercambiadas. En términos medios, las familias que permanecen en La Güinera no son, por lo tanto, ni más pobres ni con menos escolaridad que aquellas que viven en La Habana Vieja; sin embargo, las familias de La Güinera no tienen evidentemente la oportunidad de alquilar las habitaciones a los turistas para sobrevivir. Debido a que los hombres trabajan todo el día, la arquitecta del proyecto ha incluido a las mujeres en la actividad de la construcción de los nuevos inmuebles de mediana densidad. Ellas aprenden diferentes oficios de la construcción, sobre todo en lo que concierne a los acabados interiores, la colocación de cerámicas, etc. De esta manera, las mujeres adquieren una experiencia que pueden reutilizar para aumentar el ingreso familiar. Se construyó también un centro comunitario en el corazón de este barrio.

Es dentro de este mismo espíritu que la Oficina del Historiador de La Habana otorgó al patrimonio una dimensión social y una identidad que debía ir a la par con el desarrollo de los intereses económicos⁶. Por otra parte, el 30

⁶ El discurso liberal no habla sino del «desarrollo económico», como si se tratara de un estado de gracia aprovechable equitativamente por todo el mundo. Se olvida, que se trata ante todo de intereses particulares o colectivos, en constante negociación.

de octubre de 1993, el Decreto-Ley número 143, acordó a la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana los poderes necesarios para llegar a ser el responsable de la restauración integral de La Habana Vieja. Este Decreto-Ley expone explícitamente que:

Es indiscutible que la conservación y restauración del Centro Histórico, aumentará su atractivo y logrará que se vinculen, armónicamente, los fines culturales con los intereses económicos en función del desarrollo del país, de la propia restauración, así como de la labor de rescate social que contribuya a afianzar el sentimiento nacional y patriótico de sus habitantes⁷.

Aunque los proyectos de restauración social de La Habana Vieja sean los más mediatizados y los que más se benefician de la ayuda internacional en favor del paradigma patrimonial, ellos han surgido del mismo «modelo conceptual» y promueven la participación de la población. Por el contrario –y es ahí que la legitimidad del patrimonio hace la diferencia– los proyectos de La Habana Vieja pueden dirigirse al autofinanciamiento, entre otras vías, por el aporte del turismo. Realmente, es en esta medida en que la noción de patrimonio viene a ser el concepto federado y el motor de una operación de revitalización urbana que se dirige no solo a la restauración y a resaltar los valores de un marco construido excepcional, sino que busca también promover el desarrollo humano, cultural, social y económico de un espacio de vida.

Como lo menciona Jeudy en *Patrimoine en folie* y tesis que Choay comparte en *L'Allégorie du patrimoine*:

Estos son todos los restos de las ideologías, de los sistemas de valor y de referencia, que se precipitan en la idea de patrimonio. [...] Los trazos ideológicos vienen a ser mas esenciales, que los objetos o los territorios, su virulencia introduce la última posibilidad de encontrar un sentido a la ciudad. En la unión entre lo económico, lo jurídico y lo ético, la idea de patrimonio se mantiene en todos los procedimientos de legitimación (Jeudy, 1990 : 8)⁸.

⁷
⁸

Fuente: http://www.ohch.cu/p_ley143.htm, pp. 1-4. Proporcionada por el autor del estudio. N. de T. *Ce sont tous les restes des idéologies, des systèmes de valeur et de référence que s'engouffrent dans l'idée du patrimoine. [...] Les traces idéologiques deviennent plus essentielles que les objets ou les territoires, leur virulence introduit l'ultime possibilité de faire sens. À l'interface entre l'économique, le juridique et l'éthique, l'idée de patrimoine se soutient de toutes les procédures de légitimation* (Jeudy, 1990 : 8).

El renacimiento de un sector en favor del patrimonio: El Plan de Desarrollo Integral

De una superficie de 2 km², La Habana Vieja *entre muros* abriga una población de 70.000 habitantes que habitan en su mayoría en las *ciudadelas*, antiguas residencias originalmente concebidas para las familias burguesas, pero que fueron subdivididas acogiendo hasta 20 familias. En el Centro, el parque inmobiliario se encuentra muy deteriorado, además de evidenciar una aguda falta de mantenimiento, a lo que se agrega una alta densidad poblacional. No obstante, esta área constituye un conjunto bastante homogéneo, ya que ha sido protegido contra las operaciones de renovación urbana modernistas luego del abandono del cual fue objeto, así como por la prioridad acordada al desarrollo rural más que al urbano en el contexto de la Revolución.

La zona prioritaria de conservación está delimitada por la huella de las antiguas fortalezas, pero incluye también la avenida adyacente denominada Paseo del Prado –la que tiene los más bellos monumentos de la arquitectura neocolonial– así como las obras militares que resguardan la entrada de la bahía.

La Oficina del Historiador posee la autonomía necesaria para recabar los impuestos y firmar los acuerdos de asociación con los inversionistas extranjeros y las instituciones internacionales, en resumen, utilizar todas las fuentes de financiamiento que juzgue necesarias para la conservación y restauración de La Habana Vieja. Esta cláusula, verdadera concesión en las prácticas tradicionales del régimen revolucionario, prueba la importancia cultural y económica que reviste el patrimonio para el Estado cubano. Es así que todos los hoteles, restaurantes, museos y tiendas de La Habana Vieja, son administrados por la Oficina del Historiador por intermedio de su rama comercial y que los ingresos obtenidos son reinvertidos en el proceso de restauración, tanto en los edificios de vocación turística, como para financiar los proyectos de carácter social.

Esas medidas, en paralelo con la dolarización cubana, han cambiado profundamente los valores asociados a la Revolución y están en el corazón de los intereses y compromisos consentidos por el Estado y de la población para reconducir nuevamente la economía cubana. En efecto, el retiro de la antigua URSS, dejó a Cuba con una industria subdesarrollada y una ausencia completa de capitales. Esta crisis ha hecho disminuir dramáticamente el nivel de los servicios ofrecidos a la población, la disponibilidad de alimentos, así como de carburantes. A fin de recuperar las divisas que la población recibía de los cubanos establecidos en el extranjero, el Estado ha legalizado la posesión y el uso del dólar estadounidense y ha puesto en práctica una red de tiendas que solo aceptan esta moneda. Generalmente, todo producto importado debe ser pagado en divisas

Mapa 1
La Habana Vieja y el Centro Habana



Fuente: Oficina del Historiador de La Habana, 2003. Modificado por el autor.

estadounidenses. A principios de los años noventas, el Estado se encontraba con una infraestructura turística muy menospreciada y poco competitiva y sin poseer el capital para corregir la situación. El Gobierno tuvo entonces que resignarse a solicitar la inversión y la tecnología extranjera. A cambio de esta inversión foránea, el Estado proporcionaría la mano de obra para la construcción de los proyectos y sus operaciones, recuperando una parte de los beneficios para reinvertirlos en otros proyectos de tipo turísticos o sociales.

Es necesario destacar que existe una tensión al interior de la Oficina del Historiador, entre quienes preconizan los objetivos sociales y aquellos que están encargados de representar las inversiones extranjeras y asegurarles rentabilidad. Es por ello que el deseo expresado por la población de ver construidas más viviendas y menos hoteles, no se ha realizado hasta hoy. La construcción de hoteles continúa a un ritmo desenfrenado y ha obligado el desalojo de muchas familias del Centro Histórico.

Utilizando el patrimonio como motor de desarrollo del turismo y de la economía, el Estado se asegura una entrada de divisas que su industria manufacturera no le ofrece. Este es el punto de partida de un proyecto de desarrollo sostenible que abarca todas las esferas de la vida urbana y que incluye desde la habitación hasta los servicios sociales. En el 2001, a pesar de la trágica baja del turismo internacional —en la isla de Cuba como en el conjunto del planeta— la Oficina del Historiador de La Habana había atraído US\$70 millones e invertido US\$21 millones en la restauración (Mcguigan, 2002).

El responsable de la restauración, el historiador de la ciudad Eusebio Leal, declaraba que los trabajos de restauración deben no solamente resaltar el valor histórico de la ciudad, sino, además, su carácter funcional y de vida. Este consideraba que el reto consiste en no perder el carácter de la cultura habanera (mezcla de vida en la calle, de música y de paisaje urbano) y de compenetrarse con la pobreza y los graves problemas sociales del barrio histórico (Mcguigan, 2002). Los analistas resaltaban el carácter de autogestión y los deseos de desarrollo sostenible de los proyectos de restauración, al igual que el uso juicioso de los recursos extremadamente limitados, para permitir que las comunidades continúen desarrollándose (Landsmark, 2002 : 19).

La restauración que desde los años treinta (la Oficina del Historiador fue fundada en 1938) se ha limitado a los monumentos más importantes de la época colonial, entre ellos, la Catedral, el Palacio de los Capitanes Generales y la Casa Natal del héroe José Martí, se han extendido al conjunto del barrio histórico. Hecho resaltante fue la puesta en marcha del *Plan Maestro de Revitalización Integral de La Habana-Vieja*, el cual promovió un desarrollo armonioso de todas las funciones urbanas, así como la consideración de todos los factores humanos, sociales y medioambientales, a fin de restringir los efectos negativos de la presión de los inversionistas extranjeros, señalados con anterioridad. Gracias a este plan y a pesar de las intervenciones de «museificación»⁹ de los años ochentas en la restauración de numerosos edificios para fines de hotelería y de museos, La Habana Vieja acoge proyectos dirigidos a mantener la población en el lugar y a acondicionar los servicios y equipamientos urbanos que le sean destinados (centros deportivos y culturales, guarderías, escuelas, clínicas, etc.). Los tres proyectos que presentamos brevemente a continuación —premiados a escala internacional— ofrecen una alternativa al desarrollo de los barrios antiguos por su carácter participativo y la atención dada a la expresión de las identidades, así como al sostén de las poblaciones residentes.

A escala internacional, el primer proyecto de restauración dirigido a mantener la población del lugar en un Centro Histórico y a realizar una revitalización basada en la consulta, fue la ciudad italiana de Boloña. La llevó a cabo Cervellati, arquitecto y urbanista adjunto al Alcalde de la época. Este publicó un trabajo (1981) donde veía a Boloña como la expresión de una «nueva cultura urbana». Se trataba de una visión muy ambiciosa que contemplaba:

⁹ Política de valorización de la ciudad como museo.

[...] supresión de la especulación de los bienes raíces, detención del desarrollo de los suburbios de ciudad, la restauración y la reutilización de los monumentos para uso contemporáneo, la instalación del hábitat social en el centro histórico¹⁰...

Se trata, en efecto, de una restauración adaptada al sistema socialista; es decir, dirigida hacia la conservación de su valor de uso (espacio de vida) en vez de un desarrollo puramente económico y turístico. En tal sentido, la tendencia al «aburguesamiento» de los barrios antiguos restaurados parece ineludible en los países de libre mercado; y la mezcla social y funcional una utopía. En teoría, solo un Estado en el cual el poder se dirige de manera significativa al mercado inmobiliario y que ha elevado la vivienda al rango de los derechos fundamentales, como son la salud y la educación, puede lograr que los objetivos sociales, económicos y turísticos sean compatibles.

El proyecto de rehabilitación del barrio San Isidro

Este proyecto de revitalización integral es un modelo único que se acerca a la experiencia boloñesa y a los ideales de las cartas internacionales en materia de patrimonio viviente. Un equipo multidisciplinario constituido por sociólogos, psicólogos, arquitectos, urbanistas y técnicos, trabajan con la finalidad de mejorar las condiciones de vida de los residentes del barrio San Isidro, uno de los más desposeídos de la zona histórica. La vivienda es considerada prioritaria, siguiéndole los problemas sociales y la revitalización de la cultura (Taller de revitalización integral del barrio San Isidro, 1998).

La jerarquización de las intervenciones es el resultado de una consulta pública llamada microplanificación. Su realización es simple. Los equipos, constituidos por profesionales del taller de rehabilitación, por médicos del barrio, por miembros del consejo popular y por los líderes informales, recorren el barrio para recoger la opinión de los habitantes. Este acercamiento ha permitido involucrar a una parte de la población en el proyecto de restauración. Numerosas fachadas han sido repintadas y otras construcciones han sido restauradas completamente, así como algunas casas, escuelas y centros recreativos, gracias a los recursos otorgados por la Oficina del

¹⁰ N. de T. ... *suppression de la spéculation foncière, arrêt du développement des banlieues, la restauration et la réutilisation des monuments pour des usages contemporains, l'installation de l'habitat social dans le centre historique.*

Historiador. A fin de mejorar la oferta cultural y turística, se ha restaurado la Iglesia de Paula para hacer ahí una sala de espectáculos, al igual que la Alameda de Paula —muy prestigiada antiguamente— que conduce hacia el puerto. Considerados de gran importancia simbólica, se encuentran en ese barrio la casa natal de José Martí¹¹ y el Archivo Nacional.

La concretización del proyecto, sin embargo, adolece de falta de materiales y de financiamiento, a pesar de haber sido galardonado con el premio internacional «Somos Patrimonio 2002» del Convenio Andrés Bello; organismo hispanófono que promueve el patrimonio adaptado por sus residentes al interior de las actividades cotidianas, fomentando un desarrollo sostenible. Dado que allí se encuentran pocas funciones generadoras de ingresos gracias a la frecuencia turística, el proyecto debe limitarse únicamente a los recursos que le proporciona la Oficina del Historiador y la ayuda internacional. Una obra que relata la experiencia de San Isidro está destinada a atraer la atención y la tan necesaria ayuda. Podemos leer allí:

Presentamos el estudio La Nueva Imagen de San Isidro [...] con la firme convicción de que el mensaje allí contenido, tocará el corazón de los lectores, induciéndolos favorablemente a dar una mano de ayuda, como lo estamos haciendo en el Centro Histórico de La Habana¹².

La Plaza Vieja: un proyecto de zona mixta

Es en la intersección de los sectores turísticos y residenciales, en la Plaza Vieja, que la lucha ha sido más ardua entre los «inversionistas»¹³ y los planificadores. En efecto, este lugar ha sido diseñado por los planificadores del *Plan Maestro* como un lugar ante el cual exponer los principios de la compatibilización entre lo funcional y lo social. Las viviendas sociales restauradas y la aproximación de los servicios deben bordear los hoteles y los equipos socioculturales. Ha faltado poco para que la Plaza Vieja en su conjunto, llegue a ser un centro comercial, dadas las presiones

11 José Martí estuvo a la cabeza del movimiento de independencia de Cuba con España a finales del siglo XIX. Ante todo poeta y educador, murió combatiendo.

12 N. de T. «We present the study San Isidro the New Image [...] with the firm conviction that the message it contains will touch the hearts, inclining them favourably towards lending a helping hand with what we are doing in the Historic Centre of La Havana». (Taller de revitalización integral del barrio San Isidro, 1998 : 7).

13 Este término designa tanto a los inversionistas extranjeros o cubanos, como a los actores que deben representar sus intereses en el seno de la Oficina del Historiador.

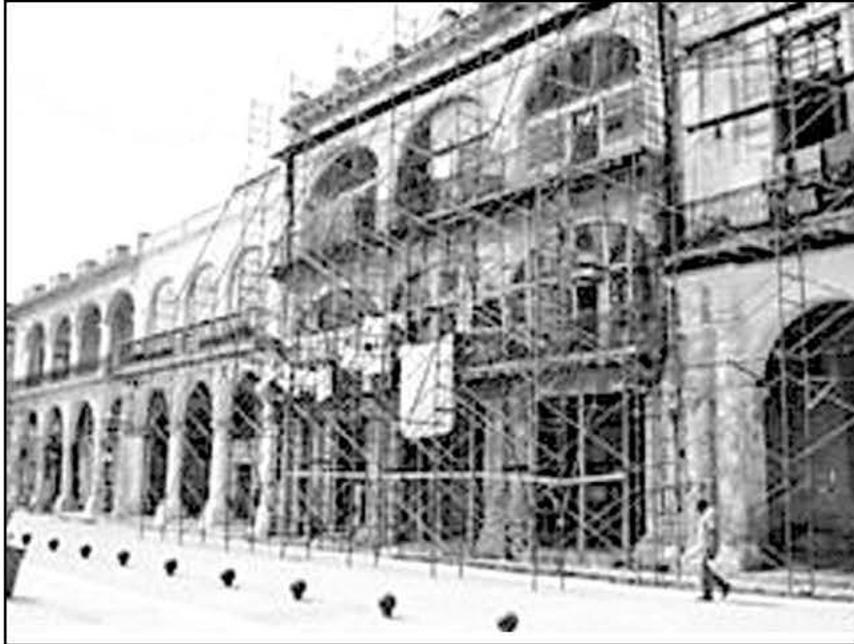


Foto 2: La Plaza Vieja: un proyecto de zona mixta

que los inversionistas extranjeros e internos han efectuado a la Oficina del Historiador. Este proyecto ilustra bien la polarización de los intereses en el seno de la Oficina del Historiador.

El Litoral o Malecón: un proyecto a escala metropolitana

Otro proyecto social digno de mención es el de la revitalización del *Malecón*, frente de mar habanero, verdadero portal de acceso a La Habana Vieja y lugar social de escala metropolitana. El proyecto es realizado siguiendo los mismos criterios que el barrio San Isidro, en sociedad con la Agencia Española (Oficina Técnica, programa Malecón y Consejería de obras públicas y transportes, 1998), pero ofrece una mayor compatibilización de las funciones residenciales y turísticas. Un documento publicado en colaboración con diferentes instituciones españolas divulga también el proyecto del *Malecón*, lo que demuestra el énfasis mediático puesto sobre los proyectos sociales.

El retorno de los artesanos y obreros tradicionales de la construcción

Las necesidades de mano de obra para la restauración arquitectónica ha conducido a un retorno de los oficios tradicionales y a la creación de una «escuela-taller» dirigida por la Oficina del Historiador en el Centro de La Habana Vieja. Estos oficios han sido liberalizados y el trabajador es empleado mediante contrato.

El desarrollo de pequeñas empresas al servicio del Estado y de particulares

Además de los artesanos, otros gremios de trabajadores han sido liberalizados, lo que ha permitido a ciertas personas fundar pequeñas empresas que trabajan a la vez para el servicio del Estado y para particulares. A título de ejemplo, podemos citar el caso de la fabricación de muebles.

Las iniciativas personales y el turismo: *Paladares*¹⁴, alojamiento en las viviendas y venta de artesanía

Es aquí donde las iniciativas privadas son más dependientes de la localización del domicilio, preferentemente del sector turístico de La Habana Vieja, pero, también, cerca de otros núcleos turísticos como El Vedado o Miramar. Los *Paladares* son pequeños restaurantes legales que se ubican en viviendas particulares. Estos ofrecen comida casera de buena calidad que va del simple pollo a las langostas, pasando por el tradicional puerco con frijoles negros. Pero a la larga, la actividad más corriente, la más lucrativa y la que tiene más impacto en la renovación de las viviendas es la que se realiza en las *casas particulares*, verdaderas posadas turísticas que a veces también ofrecen comida. Raramente promocionadas, se encuentran fácilmente abordando a la gente, ya sea en los lugares públicos turísticos o en la misma calle, en Internet o por contactos. Los cubanos, muy orgullosos del interior de sus casas, utilizarán los beneficios obtenidos del alquiler de las habitaciones para renovar su vivienda, adquirir aparatos eléctricos, acondicionar una sala de baños suplementaria o instalar unidades de aire acondicionado para mejorar el confort de los visitantes, etc. Es necesario resaltar que el comienzo no es fácil, ya que el permiso de explotación es acordado de acuerdo con el número de habita-

¹⁴ «*Paladares*» es un término referido a los pequeños restaurantes al interior de las casas de los particulares. El origen de la palabra, de una novela brasileña con ese nombre en la cual este tipo de actividad (comida en las casas particulares) era tema principal.

ciones por alquilar. Este es elevado y debe pagarse se alquile o no la habitación. Otras múltiples actividades relacionadas con la venta de cigarrillos, artesanía y libros, permiten salir adelante a los habitantes de los barrios limítrofes de la zona turística.

El surgimiento del turismo cultural y del «demoturismo»: los visitantes de la cooperación internacional

Una nueva forma de turismo surge con la notoriedad creciente de los proyectos de restauración social en Cuba. Muchos visitantes unen lo útil y lo agradable, participando en las iniciativas de cooperación internacional (desde pintar las escuelas, hasta participar en la planificación de la restauración de los barrios). La rehabilitación integral de los barrios se transforma entonces en una preciosa ocasión de intercambio cultural que se vuelve interesante para los participantes de la cooperación internacional y los habitantes del barrio.

El encanto de La Habana y de sus residentes ha sabido ganarse la simpatía de la comunidad internacional. Gracias a la UNESCO, numerosos países, entre ellos España e Italia a la cabeza, ayudan a Cuba a través de campañas de financiamiento y de la creación de proyectos bilaterales de restauración, tanto del Centro, como la periferia. Asimismo, investigadores y pasantes estadounidenses multiplican sus viajes de estudio a Cuba, a pesar del embargo impuesto por Estados Unidos desde hace ya 40 años. Así, la arquitectura y el urbanismo pasaron a ser un terreno propicio para una colaboración académica y humanitaria, quedando afuera las consideraciones de tipo político. A título de ejemplo, citemos tres instituciones estadounidenses que desarrollan lazos académicos y culturales con la isla de Cuba: la Universidad de Virginia, el *Boston Architectural Center* (Landsmark, 2002) y el *National Trust for Historic Preservation*. El vicepresidente de los programas de esta última institución, mencionaba lo siguiente:

Claramente la importancia de esta ciudad histórica como herencia para las Américas, nos compele a hacer todo aquello que legalmente podamos (Brink, 2002)¹⁵.

Por otra parte, a pesar del embargo, más de 175.000 estadounidenses han visitado la isla en el curso del año recién pasado (Landsmark, 2002 : 19).

¹⁵ N. de T. ... *clearly the importance of this historic city to the heritage of all nations in the Americas compels us to do everything we legally can.* (Brink, 2002).

CONCLUSIONES

Este texto quiso demostrar el carácter integral de los aspectos del desarrollo urbano y humano en la toma de decisiones del Estado y de la comunidad en los proyectos de nivel local. También, permitió ver en qué medida los proyectos de rehabilitación integral permiten crear lazos entre la restauración del hábitat y las estrategias de crecimiento socioeconómico de los residentes de los barrios centrales, en un contexto donde el marco construido es percibido como patrimonio de la humanidad. Sin embargo, debemos obligatoriamente observar que el empleo sigue siendo el factor menos estudiado al interior de los proyectos de recuperación urbana, aunque el empleo de todos sus miembros es un supuesto en toda sociedad comunista. El centro de interés está verdaderamente puesto en el mejoramiento de la calidad de vida de los residentes. El mejoramiento del marco construido y la confianza surgida en la población gracias a la participación del Estado en los proyectos locales, crean condiciones para el fomento de las iniciativas privadas en el cuadro de la liberalización de ciertas actividades. En resumen, la participación del Estado en los proyectos permite a la población adaptarse y aprovechar los cambios que se operan en la economía. No obstante el aspecto del empleo, que ya no es enteramente controlado por el Estado, ha roto el lazo solidario empleo-vivienda y ha favorecido a los residentes establecidos cerca de los núcleos turísticos a lo largo del eje de desarrollo de la ciudad.

Finalmente, es necesario resaltar que todos estos esfuerzos han permitido difundir la diversidad de la cultura cubana. A pesar de la fragilidad económica del desarrollo basado en el turismo —demostrada luego del atentado del 11 de septiembre de 2001— no deja de ser por lo menos un desarrollo cultural sostenible, en beneficio tanto de los cubanos, como de los amantes del turismo cultural.

El futuro del patrimonio de otros barrios fuera del Centro Histórico

Aunque los esfuerzos de recuperación urbana y el aspecto de la arquitectura favorecen La Habana Vieja como un barrio que ofrece más oportunidades para unir el empleo y el lugar de residencia, la prolongación de la noción de patrimonio podría cambiar de rumbo. En efecto, siguiendo los recientes desarrollos en materia de teoría del patrimonio a escala internacional, las estructuras consideradas de interés, que deben ser conservadas y restauradas, engloban a partir de ahora, las obras del movimiento moderno.

En el desarrollo de La Habana como destino turístico, el marco construido está íntimamente ligado al espectáculo urbano como portador de su agitada historia y de su mitología. Es por eso que La Habana seduce

al visitante, tanto por su aspecto colonial que expresa la riqueza del comercio del azúcar de los siglos XVIII y XIX, como por su americanismo que nos recuerda los años exuberantes de La Habana antes de la Revolución. Como si el tiempo se hubiera detenido, ella permanece intacta, en los viejos vehículos –que son en su mayoría de los años cincuenta–, al igual que los hoteles, las salas de espectáculos, los edificios gubernamentales y las residencias de muchos barrios. A pesar de que los esfuerzos de la Oficina del Historiador están concentrados en la enorme tarea de salvaguardar La Habana Vieja colonial, sus habitantes y edificios, algunos intelectuales trabajan en la promoción del patrimonio moderno, en favor de su reconocimiento y su revaloración.

Según Mario Coyula, ex-director del Grupo de Desarrollo Integral de la capital y profesor invitado de Harvard, la conveniencia de restaurar esos monumentos modernos y así recuperar sus barrios, no es unánime. Por el momento, la jurisdicción de la Oficina del Historiador se limita a la zona colonial, pero el historiador de la ciudad integra desde hace tres años el tema del patrimonio moderno en sus discursos, lo que hace presagiar un cambio, en cuanto a que otros barrios podrían beneficiarse también de las repercusiones del turismo pero en favor del patrimonio moderno. Así, El Vedado «barrio americano», que por otra parte no ha cesado de ser el corazón de la vida nocturna habanera y el lugar social por excelencia, merecería también un plan de rehabilitación integral. Allí, la Rampa es la arteria más animada y la que contiene varios edificios modernos, entre estos, la Torre del Seguro Médico (1958), el Hotel Habana Libre, el Cine Yara, etc.

Muchos barrios poseen tesoros de arquitectura *Art Deco* o *Art Nouveau* que podrían ser restaurados teniendo en cuenta las posibilidades financieras futuras de los actores participantes. Estos barrios, dado el valor intrínseco que poseen, podrían ser acondicionados a fin de conducir a los turistas hacia estas zonas un tanto alejadas del Centro Histórico. Tal propósito, favorecería un conocimiento mutuo entre el turista y la población habanera, beneficiando, además, el desarrollo de una economía del turismo fuera de La Habana Vieja.

Podemos, a manera de ejemplo, referirnos a las escuelas de arte, un conjunto arquitectónico construido en los primeros tiempos de la Revolución que será pronto restaurado gracias a una inversión gubernamental. Este conjunto orgánico formado de cúpulas de ladrillos, de pasajes y de patios interiores es hoy en día solo conocido por algunos amantes de la arquitectura moderna. En la época dichas escuelas fueron construidas en pleno corazón del barrio más rico de La Habana, pero poco funcionales o prácticas en cuanto a su uso por parte de la población, en vista de la ubicación muy alejada del centro de la ciudad. La ciudad de La Habana es muy extensa y por lo tanto se hace necesario implementar sistemas de transporte que favorezcan la movilidad urbana.

Por otra parte, el sector de la construcción y del turismo ofrece todo un abanico de posibilidades para el empleo, estas últimas concentradas en la actualidad únicamente en el municipio de La Habana Vieja. Un ejemplo de ello es la formación de los artesanos que trabajan en la restauración de los monumentos coloniales, lo que permite crear empleos estimulantes. Es oportuno señalar que el sector del patrimonio moderno ameritará también una capacitación del recurso humano especializado (técnicos, universitarios, etc.).

Además de la restauración, en muchos barrios se realiza la construcción de nuevas residencias para los más desposeídos, fundamentándose en una reflexión en cuanto al significado de la arquitectura cubana en la comunidad, lo que resulta en la construcción de edificios bien integrados y económicos. Pero los proyectos de condominios, de hoteles y de centros comerciales (fruto por lo general de arquitectos extranjeros) incurren a menudo en el error de diseños banales y fuera de contexto. Mario Coyula afirma que los cubanos no se pueden dar el lujo de perder su ciudad, de ver su atractivo menoscabado por lo banal. Esto es una cuestión nacional, cultural, pero también financiera. En efecto, si La Habana se parece a las otras ciudades ¿Por qué visitarla? Sin duda se tiene que estar extremadamente atento al conjunto de proyectos urbanos; es decir, los que se encuentran en todos los barrios de la ciudad y no solamente a los de La Habana Vieja.

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, M. y J. E. HARDOY (1973), *Urban Reform in Revolutionary Cuba*. Antilles Research Program. Yale University.
- ALTHABE, G., LÉGÉ B. y M. SÉLIM (1993), *Urbanisme et réhabilitation symbolique: Ibray, Bologne, Amiens*, L'Harmattan, Paris.
- BRINK, P. (2002), *A Mission to Havana*, Forum News. A Newsletter of the National Trust for Historic Preservation, Washington, March/April 2002, Vol. VIII, N° 4, p. 8.
- BUTTERWORTH, D. (1980), *The people of Buena Ventura: Relocation of Slum Dwellers in Postrevolutionary Cuba*, University of Illinois Press, Chicago.
- CANIPELLE, E. (1995), «Le fonctionnement et les spécificités du secteur informel à Cuba », Mémoire de maîtrise, Faculté des sciences de l'administration, École des gradués, Université Laval Ste-Foy.
- CARDOSO, E. y A. HELWEGE (1992), *Cuba after Communism*, The MIT Press, Cambridge.
- CARELY, R. (1997), *Cuba, 400 Years of Architectural Heritage*, Whitney Library of Design, New York.
- CARON, A. (1999), «La restauration de la Vieille-Havane et l'identité cubaine ». En MORISSET, L., NOPPEN, L. et D. SAINT-JAQUES (dir.), *Ville imaginaire, ville identitaire, Echos de Québec*, Éditions Nota Bene, Québec.
- CERVELLATI, P. L., SCANNAVINI, R. y C. de ANGELIS (1981), *La nouvelle culture urbaine. Bologne face à son patrimoine*, Édition du Seuil, Paris.
- CHALINE, C. (1987), «La Havane, urbanisme de rupture ou de rattrapage », *Annales de géographie*, N° 534, mars, pp. 171-185.
- CHOAY, F. (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités*, Seuil, Paris.
- (1992), *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris.
- COLLADO, R. (1997), «The program for the integral rehabilitation of the San Isidro neighborhood», *Cuartilla Informativa*, Vol.5, N° 10, October, pp. 5-7.
- COLLADO, R., VENTURA, A. y M. MENÉNDEZ (1997), *Programa para la Rehabilitación integral del barrio San Isidro, La Habana*, Plan Maestro, Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, La Habana.
- COLLECTIF (2001), «Cuba in the 1990s: Economy, Politics and Society» *Socialism and Democracy* (número especial), Vol. 15, N° 1.

- COLOMBIA (1999), *Somos patrimonio*. Resumen del texto final de la Reunión Internacional de Expertos en Patrimonio Cultural y Natural, convocada por la Organización Internacional Convenio Andrés Bello, Bogotá, 2000.
- CONSEJO DE ESTADO DE LA REPÚBLICA DE CUBA (1993), *Decreto-Ley Número 143 sobre la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana*, octubre 30, 1993, http://www.ohch.cu/p_ley143.htm.
- COYULA, M., OLIVERAS, R. et M. CABRERA (1995), *Los Talleres de Transformación Integral de barrios: Una experiencia de planeamiento sustentable y participativo en La Habana*, Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, La Habana, Cuba.
- CUBA, Comité Estatal de Estadísticas (1981), *Censo de población y viviendas. Provincia de La Habana*. Cuba.
- DEBOLD-KRITTER, A. (1973), «Communist Conservation», *Architectural Review*, Vol. 154, N° 922, pp. 371-375.
- DÍAZ-BRIQUETS, S. (1988), «Regional Differences in Development and Living Standards in Revolutionary Cuba», *Cuban Studies*, Vol. 18, pp. 45-63.
- FERNÁNDEZ, M. (1997), «La feria de los discretos empresarios», *Opus Habana: Revista de la Oficina del Historiador*, año.1, N° 1, p. 10.
- GARNIER, J. P. (1973), *Une ville, une révolution: La Havane, de l'urbain au politique*, Éditions Anthropos, Paris.
- GÓMEZ, S. (1997), «La Plaza Vieja», *Cuartilla Informativa*, Vol.5, N° 9.
- GREFFE, X. (1990), *La valeur économique du patrimoine: La demande et l'offre de monuments*, Anthropos, Paris.
- HABEL, J. (août 1994), «Pincées de libéralisme pour préserver le socialisme cubain», *Le Monde Diplomatique*, www.monde-diplomatique.fr/md/1994/08/habel/665.html, pp. 4 et 5.
- JEUDY, H.-P. (dir.) (1990), *Patrimoines en folie*, Éditions de la Maison des sciences de l'Homme, Paris.
- KATZNELSON, I. (1992), *Marxism and the City*, Clarendon Press, Oxford.
- LA HABANA (1998), «Plan maestro para la revitalización integral de La Habana Vieja», *Plan de desarrollo integral, Avance*, Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, La Habana.
- (1998), «Plan maestro de La Habana Vieja», *Desafío de una utopía, una estrategia integral para la gestión de salvaguarda de La Habana Vieja*, Oficina del Historiador de la ciudad, Ediciones Boloña, Colección Arcos.
- LA HAVANE (1997), «Plan directeur de revitalisation intégrale de la Vieille-Havane», *La réhabilitation de la Vieille-Havane, un projet social, La Habana Vieja & Trinidad, Patrimoines du monde*, Bureau de l'Historien de la ville de La Havane et UNESCO.
- LANDSMARK, T. (2002), *Boston's Architectural Studies in Cuba, Practice*, Boston Architectural Center for the Design Community, Boston, Spring/Summer 2002, pp. 17-19.
- LANGUEPIN, O. (1999), *Cuba. La faillite d'une utopie*, Gallimard, Paris.
- LE RIVEREND BRUSONE, J. (1992), *La Habana, espacio y vida*, Editorial Mapfre, Madrid.
- LEAL SPENGLER, E. (1995), «La Habana: la economía del turismo», En: *Organisations des villes du patrimoine mondial*, Actes du 3e. Colloque international des villes du patrimoine mondial. Bergen, (Norvège), 28-30 juin, pp. 203-207.
- (1997), «El Centro Histórico de La Habana: El Espíritu de la Restauración», *Cuartilla informativa*, Vol.5, N° 11, pp. 1-6. Tomado del periódico *Gramma International*, julio 1997, p. 6.
- (1997), *Le centre historique de la Havane dans Bureau de l'historien de la ville de la Havane*, La Habana Vieja & Trinidad, Patrimoines du monde, La Havane, Bureau de l'historien de la ville de La Havane et UNESCO.

- LUZÓN, J. L. (1987), *Economía, Población y Territorio en Cuba. 1899-1983*, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid.
- MARTÍNEZ CARMENATE, U. (2000), «La Habana, embajadora del Caribe», *Excelencias América y Caribe*, número especial de la Feria Internacional de La Habana 2000. Octubre, pp. 1-4.
- MCGUIGAN, C. (2002), «Saving Havana», *Newsweek*, 15 July.
- MORRISSET, L. (1999) «Créer l'identité par l'image : sémiogénèse de la ville basse de Québec». En: Morisset, L., Noppen, L. y D. Saint-Jacques, *Ville imaginaire. Ville identitaire, Échos de Québec*, Éditions Nota Bene, Québec.
- MURRAY, P. y I. SZELENYI (1988), «L'anti-urbanisme des États socialistes», *Les annales de la recherche urbaine*, N° 38, pp. 23-30.
- OFICINATÉCNICAPROGRAMAMALECÓN (1998), Oficina del Historiador de la ciudad, Consejería de obras públicas y transportes (Junta Andalucía), *El Malecón de La Habana, un proceso de transformación y de cooperación*, Ediciones Boloña, Colección Arcos.
- PÉREZ LÓPEZ, J. y S. DÍAZ-BRIQUETS (1990), «Labor Migration and Offshore Assembly in the Socialist World: The Cuban Experience», *Population and Development Review*, Vol.16, N° 2.
- PONS, A. et X. RENAULD (1992), «Patrimoine: les marchands du temple», *L'express International*, N° 2137, 26 juin, pp. 54-59.
- RENDÓN MATIENZO, F. (2000, novembre), «Préserver les nouvelles et les vieilles édificiations», *Busines Tips on Cuba*, Vol.7, N° 11, pp. 32-35.
- RICHOT, G. y C. FELTZ (1985), *Forme urbaine et pratique social*, Collection Science et théorie, Éditions Le Préambule et Éditions Ciaco, Montréal et Louvain-la Neuve.
- RODRÍGUEZ ALOMA, P. (1996), *Viaje en la memoria. Apuntes para un acercamiento a La Habana Vieja*, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y Colegio Oficial de Arquitectos Vascos Navarro, Colección Ciudad/City, Vol. 2/96.
- SEGRE, R., COYULA, M. y J. L. SCARPACI (1997), *Havana, Two Faces of the Antillean Metropolis*, John Wiley and Sons, New York y Londres.
- TALLER DE REVITALIZACIÓN INTEGRALDEL BARRIO SAN ISIDRO (1998), *San Isidro, la nueva imagen*, Ediciones Boloña, Colección Arcos.
- UNESCO (1983), *Conventions et recommandations de l'UNESCO relatives à la protection du patrimoine culturel*, UNESCO, la science et la culture, Paris.
- ZUKIN, S. (1991), *Landscape of Power: from Detroit to Disney World*, University of California Press, Berkeley y Los Angeles.

Sitios Internet para consultar:

- www.ohch.cu: Se trata del sitio Internet de la Oficina del Historiador de La Habana Vieja, entidad gubernamental que administra la restauración de La Habana Vieja.
- www.ovpm.org: Sitio Internet de la Organización de las ciudades del patrimonio mundial del cual es parte La Habana.

PARTE III
LOS MIGRANTES

LOS MIGRANTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE PUERTO PRÍNCIPE: «DOS O TRES COSAS QUE SABEMOS»

NATHALIE LAMAUTE-BRISSON

INTRODUCCIÓN

Los procesos de urbanización en Haití se alimentan de los flujos de migración rural-urbana. Muchos trabajos muestran el estado de una urbanización incompleta: sea porque el mundo urbano no es entendido más que como una prolongación de lo rural (Barthèlemy, 1996), o bien porque ha habido una *ruralización* del mundo urbano antes del éxodo rural (Larose, 2001). Pero son pocos los autores que se interrogan sobre la inserción de los migrantes en la ciudad. Señalemos que en el curso de los años setentas, Locher se interesó por el destino de los migrantes rurales de Puerto Príncipe y demostró con la ayuda de una encuesta realizada en tres barrios de Puerto Príncipe, que los migrantes se habían integrado fuertemente en esa ciudad, desmintiendo así la tesis de la *marginalidad* de los migrantes rurales (Locher 1978). Luego, muchas encuestas proporcionaron indicadores sobre la presencia de los migrantes en Puerto Príncipe, en especial, en lo que comúnmente se denomina asentamientos informales o barrios populares (IHSI, 1988; UNICEF, 1993). Por ejemplo, una encuesta de UNICEF indica que sobre 7.071 individuos residentes en los asentamientos precarios de Puerto Príncipe, un 78% no eran originarios de la capital¹. Sin em-

¹ Cálculos a partir de datos tomados de UNICEF, *Encuesta ESF*, 1993. Volumen «Población».

bargo, la inserción de los migrantes está más o menos abordada desde el ángulo del empleo, poniendo énfasis en el hecho de que la mayoría de la población que ejerce empleos informales son migrantes (Cadet, 1996; Delatour y Duggleby, 1993).

El objeto de este texto es ampliar la perspectiva de la inserción urbana de los migrantes en el Área Metropolitana de Puerto Príncipe tratándola bajo tres ángulos mayores: su lugar en el paisaje urbano de la ciudad, su participación en la actividad económica y particularmente en el empleo y, sus relaciones con la provincia (urbana o rural), de la cual los migrantes son originarios. En otros términos, se trata de ver si hay lugares de concentración en la ciudad que son privilegiados por los migrantes. Del mismo modo, examinar si la participación económica y la inserción laboral son diferenciadas según sean nativos o migrantes. Y en fin, estudiar si la integración en la ciudad es sinónimo de ruptura con el lugar de origen, analizando las relaciones entre los hogares.

Estudiaremos tanto los procesos de inserción como tal, así como los resultados observados por medio de la encuesta. Nuestro soporte empírico es una encuesta que hemos realizado en 1997 sobre un total de 900 hogares del Área Metropolitana de Puerto Príncipe. Esta encuesta toma en cuenta la división del Área Metropolitana en estratos diferenciados según el tipo de hábitat y trama urbana. De allí la posibilidad de escapar a la repetida focalización sobre los asentamientos precarios: la comparación entre los diversos estratos, los que pueden ser asimilados a los barrios informales y a los otros, están metodológicamente autorizadas. Por otra parte, la encuesta permite abordar las relaciones entre el Área Metropolitana y el resto del país, con la ayuda de informaciones recolectadas sobre la base de la procedencia y la destinación de las relaciones entre los hogares.

LOS MIGRANTES EN LA CIUDAD

Según la encuesta de 1997, cerca de la mitad de la población del Área Metropolitana está constituida por migrantes; es decir, personas nacidas fuera de la capital. Luego de haber establecido el perfil de esos migrantes (lugar de procedencia, razón de la emigración y perfil sociodemográfico tomando en consideración a los nativos), nos interesaremos en la inserción espacial de los migrantes en la ciudad.

Perfil de los migrantes

El criterio del lugar de nacimiento está lejos de ser perfecto. Desde que la inmigración constituye un acontecimiento de ruptura en la vida del individuo, especialmente en cuanto al espacio –a la vez geográfico y social– de socialización de este, es importante preguntarse respecto de la integración al medio de origen. Los flujos migratorios parten, ya sea del medio rural, o bien de los medios urbanos (ciudades secundarias por ejemplo). La toma de conciencia en cuanto a la diversidad de criterios subyacentes al estatus migratorio de los individuos conduce a diseñar los límites de las variables. Por otra parte, los migrantes instalados en el Área Metropolitana de Puerto Príncipe, principalmente de la Península Sur del país, vienen por diversas razones. Además, las características sociodemográficas (edad, sexo, educación) de los migrantes difieren sensiblemente de las de los nativos.

Migrantes: más allá del lugar de nacimiento, una población de geometría variable

Edad de llegada a la ciudad y disminución del volumen de migrantes

A fin de tener en cuenta el tiempo de socialización/integración en la ciudad, podemos considerar, además del lugar de nacimiento, la edad de llegada del emigrante a la ciudad. Por ejemplo, las personas que habiendo migrado antes de la edad de 10 años (edad mínima de entrada a la vida activa) pueden ser asimilados a los nativos de Puerto Príncipe.

Esto converge hacia una imagen más contrastada de la ventilación nativos/migrantes. Alrededor de un tercio, o sea un 30% de los migrantes han llegado a Puerto Príncipe antes de cumplir 10 años. Al ser agrupados con los nativos, estos se acercan a los dos tercios, o sea, ¡un 64% de los habitantes de la capital!

Cuadro 1
Distribución de la población según el estatus migratorio (%)

Estatus migratorio	Nativo	Inmigrante urbano	Inmigrante rural	Total
Distribución	53,2	25,1	21,7	100

Fuente: Encuesta Empleo Urbano en el Área Metropolitana de Puerto Príncipe (EEMUPauP1997). Cálculos propios.

Migrantes rurales y urbanos

Suponiendo que los referentes culturales, los modelos de educación y más específicamente los modos de socialización sean lejos de ser idénticos entre los medios urbanos y rurales, una nueva división fundada en el carácter urbano o rural del lugar de nacimiento demuestra el peso respectivo de los migrantes de esas zonas. En el conjunto, estas son comparables cuando los migrantes urbanos son el 25% de la población y los migrantes rurales alcanzan un 21,7%. Los migrantes de origen urbano representan la mayoría con un 54%.

Por una parte, esto va en sentido contrario a la comprensión común que hace del éxodo rural el componente mayor de los flujos migratorios. Es necesario recordar que no son los más pobres los que emigran. Por otra parte, los datos disponibles se basan sobre las delimitaciones administrativas del mundo rural (las secciones rurales) y del mundo urbano (municipalidades) y no toman en cuenta las transformaciones que se han producido en el resto del país a través del tiempo (extensión de las áreas urbanas).

En todo caso, el término «emigrante» será principalmente utilizado en este texto para designar a los individuos nacidos fuera del Área Metropolitana de Puerto Príncipe. Las precisiones en cuanto a la procedencia urbana o rural de estos migrantes y su edad de llegada a la capital serán aportadas de ser necesario.

Cuadro 2
Distribución de los migrantes según el departamento de origen (%)

Departamento	Distribución
Oeste	15,2
Centro	6,9
Noreste	1,9
Norte	9,9
Noroeste	4,1
Sureste	16,5
Sur	17,8
Grande-Anse	19,9
Artibonite	7,9
Total	100,0

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Península Sur: reserva de migrantes

La emigración de anillo restringido que relaciona el Área Metropolitana con el departamento de pertenencia, no es insignificante, pero está lejos de ser masiva: menos del 20% de los migrantes son originarios del Departamento del Oeste.

Los migrantes vienen principalmente de la Península Sur del país; 54,2% han nacido en los departamentos del Sureste, del Sur y de la Grande-Anse².

Motivos de la emigración

Los tres principales motivos de la emigración son por orden de importancia decreciente: «encontrar a la familia», «proseguir estudios» y «búsqueda de trabajo».

El peso respectivo de estos motivos varían según las diferentes definiciones del emigrante. Encontrar a la familia es el primer motivo de la emigración hacia Puerto Príncipe con 38,2%, y predomina en los migrantes llegados a la capital antes de los 10 años. No son muchos los casos de los migrantes llegados a la capital a los 10 años y más, los cuales anteponen la continuación de los estudios y la búsqueda de trabajo como motivación.

Cuadro 3
Razón de la emigración por tipo de migrante (%)

Tipo de migrantes	Emi-grante	Mi-grantes llegados antes de 10 años	Mi-grantes llegados a los 10 años o +	Mi-grantes urbanos	Mi-grantes rurales	Total
Razón de la emigración						
Encuentro familiar	38,2	62,2	30,9	38,4	38,0	38,2
Continuación estudios	26,5	27,2	26,3	28,9	23,7	26,5
Búsqueda de empleo	19,5	0,8	25,1	16,4	23,1	19,5
Otras razones	15,8	9,8	17,7	16,4	15,2	15,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

2 El Departamento del Sur era en 1971 la principal unidad territorial de procedencia de los flujos migratorios de destinación del Departamento del Oeste y particularmente dirigido a Puerto Príncipe (IHSI, 1981).

En fin, entre migrantes rurales y urbanos las diferencias son bastantes netas. La búsqueda de empleo se manifiesta de manera más presente en los migrantes rurales que en los migrantes urbanos. De estos últimos, el 30% han venido a estudiar.

Cuadro 4
Causas de la emigración por edad de llegada a Puerto Príncipe (%)

Edad de llegada Razón de la emigración	0-9 años	10-19 años	20-29 años	30 años y +	Conjunto
Encontrar a la familia	62,2	35,4	25,6	25,8	38,2
Estudiar	27,2	36,8	19,0	3,0	26,5
Buscar un empleo	0,8	16,4	35,8	34,8	19,5
Otra razón	9,8	11,4	19,5	36,4	15,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

La edad de llegada a Puerto Príncipe permite comprender mejor los motivos de la emigración. Para los más jóvenes (0-9 años) reunirse con la familia es predominante. La continuación de estudios toma un peso más importante, 36,8%, entre los 10-19 años, y la búsqueda de empleo que se perfila con un 16%. Pero la búsqueda de empleo está en primer lugar para aquellos migrantes cuya edad está comprendida entre 20 años y más al momento de su llegada a Puerto Príncipe.

Es cierto que las «otras razones» corresponden a un 15,8% de los migrantes. Ellas abarcan diversas situaciones, a veces confusas. Por ejemplo, un sastre interrogado en 1998, un año después de la encuesta realizada en los hogares, dijo:

He aquí lo que yo pensaba que me motivó a venir a Puerto Príncipe [...] Yo me dije: «llegué a la edad de tener hijos, voy entonces a Puerto Príncipe», entonces partí para Puerto Príncipe, [...] para que los niños no permanezcan en la provincia, para que puedan tener la oportunidad de ir a la escuela; y además, yo pensaba que la vida podía ser mejor en relación a mis condiciones de vida en la provincia. Yo vine aquí con la intención de ser capaz de criar a mis hijos.

Se trata de un proyecto de descendencia que va más allá de las razones individuales ya evocadas. Es así que la elección de una o otra de las razones explícitas de la encuesta se revelan particularmente difícil para los interrogados.

Migrantes: más viejos que los nativos

La edad promedio de los migrantes (33 años) es casi el doble que la de los nativos (16 años). Esto muestra que la estructura etaria de los nativos y de los migrantes difiere sensiblemente. El 67,3% de los nativos tiene menos de 20 años, contrariamente a 19,2% para los migrantes. Se señala que pocos niños menores de 10 años no han nacido en Puerto Príncipe. De los nativos el 36,7% tiene 9 años o más.

Cuadro 5

Estructura de la población según edad y estatus migratorio (%)

Estatus migratorio			
Grupo de edad	Nativos	Migrantes	Total
0-9	36,7	4,4	21,6
10-19	30,6	14,8	23,2
20-29	17,1	28,0	22,2
30-39	8,1	23,4	15,3
40-49	4,1	13,9	8,7
50 años et +	3,4	15,5	9,1
Total	100,0	100,0	100,0

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Migrantes: menos instruidos que los nativos

Los migrantes han podido adquirir una escolaridad más importante de una generación a otra. El promedio de años de escolaridad alcanzados por el conjunto de migrantes, migrantes de 10 años o más, migrantes urbanos y migrantes rurales, ha sido respectivamente multiplicado por 2,7; 2,4; 3,0 y 2,2 entre la generación de 50-54 años y de 25-29 años. Estos incrementos son más elevados que los observados en los individuos nacidos en la capital (1,8).

La progresión de los niveles de instrucción de las personas nacidas fuera de Puerto Príncipe es el resultado de una verdadera «oleada hacia las escuelas» (Locher, 1991 : 358). A pesar de ello, la recuperación frente a los nativos de la capital está todavía lejos de ser alcanzada. El nivel promedio obtenido por los nativos es de 8,4 años de escolaridad contra respectivamente 5,0; 5,7; 4,3 y 5,0 para los migrantes urbanos, rurales y aquellos instalados en la capital de 10 años o más.

Cuadro 6
Nivel de educación y estatus migratorio (%)

Nivel de escolaridad	Criterio de emigración					
	Lugar de nacimiento		Edad de llegada a la ciudad		Procedencia urbana o rural	
	Nativos (1)	Migrantes	Nativos y migrantes llegados antes de la edad de 10 años (2)	Migrantes llegados de 10 años y +	Inmigrante urbano (3)	Inmigrante rural (4)
Ningún nivel	10,5	23,8	12,2	25,1	19,3	29,1
Primaria	43,7	39,2	44,0	37,4	37,1	41,7
Secundaria	43,8	35,5	41,8	36,1	41,8	28,2
Universitaria	2,1	1,4	2,0	1,4	1,8	1,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Variable: individuos de 6 años y más.
Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Estas diferencias están relacionadas con desigualdades en el acceso a la educación, tanto entre los migrantes mismos, como entre los migrantes y los nativos. La inclusión de los migrantes llegados antes de la edad de 10 años en el conjunto de los nativos no aporta modificaciones mayores, de manera que la distribución de dos categorías de nativos en función del nivel de escolaridad (columnas 1 y 2) están muy cercanas. Pero la procedencia urbana o rural introduce marcadas diferencias. Comparando las columnas (1), (3) y (4) del cuadro anterior, se observa que el 30% de los migrantes rurales no posee ningún nivel de estudios, cuando la mayoría de entre ellos no han recibido escolarización. Solo un 19,3% y un 10,5% de migrantes urbanos y nativos, respectivamente, se encuentran en este caso.

Además del problema de acceso a la educación, se presenta el de la progresión escolar. En términos de ciclos de estudios, menos de tres migrantes rurales sobre 10 han alcanzado al menos 1 año del ciclo secundario. Las proporciones de migrantes urbanos y de nativos correspondientes al ciclo secundario son netamente más importantes (40% y más). Lejos de los problemas encontrados por los niños en el aprendizaje escolar, el nivel de vida de las familias no permite frecuentemente traspasar el umbral del ciclo secundario. A ello se agrega el hecho de que la disponibilidad de escuelas secundarias en el medio rural y en otros centros urbanos del país es más restringida que en Puerto Príncipe (Cayemittes et al., 1995 : 16).

Nativos y migrantes en el paisaje urbano

Las migraciones destinadas al Área Metropolitana de Puerto Príncipe en cierta manera han formado el paisaje de la ciudad. En este sentido, Cadet habla de la emergencia de un «nuevo polo socio-espacial», constituido por los asentamientos irregulares (Cadet, 1996 : 90). A menudo se consideran como un todo que incluye a los asentamientos informales y a los migrantes, en particular aquellos provenientes del medio rural. La encuesta de 1997 indica que los migrantes están en todas partes de la ciudad. Sin embargo, los contrastes aparecen entre ciertos estratos, tanto desde el punto de vista de la distribución de sus hogares según las modalidades de cohabitación entre migrantes y nativos, como desde el punto de vista del origen social de los nativos y migrantes.

Descripción de los estratos urbanos

Son 13 los estratos urbanos que estructuran la muestra de la encuesta de 1997. Estos han sido constituidos según los siguientes criterios:

- Tipo de hábitat (residencia o no)
- Calidad del hábitat (tipo de materiales)
- Densidad
- Trama urbana (planificada o no)
- Localización geográfica (zonas inclinadas o no)

Tomando en cuenta la relativa solidez del número de personas en ciertos estratos y de acuerdo con las necesidades del análisis, procedimos a un reagrupamiento de los estratos que presentaban ciertas proximidades. Distinguimos así:

- *Estratos superiores y medios:* que reenvían a los barrios acomodados y relativamente menos acomodados con buenas construcciones o de muy buena calidad y una trama urbana planificada.
- *Estratos intermediarios (estratos bases A y B):* donde coexisten los espacios residenciales de buena calidad o de calidad mediocre organizados según tramas planificadas o ligeras.
- *Estrato llamado de hábitat espontáneo:* donde el hábitat es de calidad mediocre, pero de materiales duraderos, establecido en zonas con fuertes dificultades geográficas (pendientes, depresiones, inclinaciones). Este estrato reporta a los *barrios de los cerros* descritos por Goulet en este libro.

- *Estrato llamado de hábitat precario*: caracterizado por las construcciones hechas con materiales de recuperación.
- *Finalmente*, el estrato correspondiente a las *Operaciones inmobiliarias del Estado* que reagrupa todas las viviendas construidas por iniciativa del gobierno, especialmente en el cuadro de las operaciones de la Empresa Pública de Producción de Viviendas Sociales (EPPLS).

Las principales operaciones inmobiliarias del Estado se encuentran en *Cité Soleil*. Generalmente conocidas como un gran asentamiento popular, *Cité Soleil* es de hecho un lugar donde coexisten particularmente el hábitat espontáneo, el hábitat precario y las operaciones inmobiliarias del gobierno.

Nativos/migrantes:
reparticiones espaciales poco contrastadas en la escala individual

Los migrantes están en todas partes de la ciudad, en todos los estratos urbanos, en los estratos de hábitat espontáneos o precarios, así como en los estratos superiores y medios. Todos los estratos, a excepción de aquellos en donde se encuentran las viviendas relacionadas con las operaciones inmobiliarias del Estado –que de hecho no son muy importantes– cuentan con más nativos que migrantes.

En los estratos de hábitat espontáneo o precario, no hay particularmente concentración de migrantes. Respectivamente, el 43% de los nativos y el 44% de los migrantes residen en esos estratos. Sobre todo, no hay relación de asociación estadísticamente significativa (Chi-cuadrada) entre el estatus migratorio de la población y el estrato urbano.

Cuadro 7
Distribución de la población por estrato según el estatus migratorio

Estrato urbano	Nativos	Migrantes	Total	Muestra
Estratos superiores y medios	56,2	43,8	100,0	801
Estrato base A y B	52,6	47,4	100,0	1.024
Hábitat Espontáneo	54,1	45,9	100,0	1.054
Hábitat Precario	50,7	49,3	100,0	533
Operaciones Inmobiliarias del Estado	46,8	53,2	100,0	231
Conjunto	53,2	46,8	100,0	3.643

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Nativos y migrantes en los hogares: estratos urbanos diferenciados

Es necesario reconocer que lo que importa no es tanto la distinción nativos/migrantes a escala de la población. En realidad lo que importa, en la medida en que la unidad de referencia de la encuesta es el hogar, es la cuestión de saber cuáles son las modalidades de cohabitación (intra-hogares) entre nativos y migrantes, y en qué medida la clasificación de los hogares según estas modalidades configuran los estratos del Área Metropolitana de Puerto Príncipe.

Se distinguen hogares formados exclusivamente por nativos de aquellos que están formados únicamente por migrantes y los que reagrupan a migrantes y nativos³.

Cuadro 8
Distribución de los hogares por estrato según el tipo de hogar
(presencia de nativos y migrantes en el hogar, %)

Tipo de familia Estrato urbano	Nativos	Migrantes	Nativos y migrantes	Total	Muestra
Estrato superior y medio	20,5	24,8	54,8	100,0	210
Estrato base A y B	18,0	24,3	57,6	100,0	255
Hábitat espontáneo	16,1	22,7	61,2	100,0	255
Hábitat precario	10,0	25,8	64,2	100,0	120
Operaciones Inmobiliarias del Estado	8,3	21,7	70,0	100,0	60
Conjunto	16,3	24,0	59,7	100,0	900

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Del 69% de la población total encuestada, 59,7% de los hogares tienen a la vez nativos y migrantes. Existe contraste entre los estratos. En primer lugar, los hogares integrados únicamente por nativos son relativamente más numerosos en los estratos superiores y medios (20%) que en los estratos de hábitat espontáneo y precario (16% y 10% respectivamente). Agreguemos que el 60% de los hogares que se componen exclusivamente de nativos se encuentran en los estratos urbanos superiores, medio e intermedio (A y B). En tanto que solamente un 52,8% integran hogares de migrantes y un 48% de hogares mixtos (nativos y mi-

3 Estadísticamente, la relación entre la variable indicadora del estrato urbano y la del tipo de hogar es significativa (Chi-cuadrada).

grantes) residen en estos mismos estratos. En segundo lugar, los estratos de hábitat espontáneo y precario se distinguen por una mayoría de hogares que tienen a la vez nativos y migrantes, un 62% en promedio. En cuanto a los estratos superiores y medios, el promedio es de 55%.

Cuadro 9
Tipos de familias y estratos urbanos (%)

Tipo de familia	Nativos	Migrantes	Nativos y Migrantes	Total	Muestra	Nativos	Migrantes	Nativos y Migrantes	Conjunto
Estrato urbano									
Estrato superior y medio	20,5	24,8	54,8	100,0	210	29,3	24,1	21,4	23,3
Estrato base A y B	18,0	24,3	57,6	100,0	255	31,3	28,7	27,4	28,3
Hábitat espontáneo	16,1	22,7	61,2	100,0	255	27,9	26,9	29,1	28,3
Hábitat precario	10,0	25,8	64,2	100,0	120	8,2	14,4	14,3	13,3
Operaciones Inmobiliarias del Estado	8,3	21,7	70,0	100,0	60	3,4	6,0	7,8	6,7
Conjunto	16,3	24,0	59,7	100,0	900	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

La coexistencia entre nativos y migrantes debe ser dilucidada con la ayuda del estatus del hogar y de la relación de parentesco con el jefe de familia. Las distribuciones de los nativos y de los migrantes según el estatus en el hogar revelan que 71% de los nativos son hijos de los jefes de familia y que 41,2% de los migrantes son jefes de familia. Lo que es congruente con la estructura etaria de los nativos y migrantes descrita con anterioridad.

En los hogares mixtos compuestos de nativos y migrantes, encontramos jefes de familia nacidos o no en Puerto Príncipe.

Cuando el jefe de familia es un inmigrante, los nativos en un 77% (véase cuadro siguiente) son hijos del jefe, luego están otros lazos de parentesco con el jefe de familia como la ascendencia, la filiación o el matrimonio, que representan un 19%.

Cuando el jefe de familia es un nativo, los migrantes en un 38% son cónyuges de los jefes, otros familiares acogidos por los jefes nativos se sitúan en un 30% y los ascendentes del jefe en un 15%.

Es claro que, por una parte, la cohabitación entre nativos y migrantes, reposa sobre las relaciones de filiación (padres/hijos/nietos). Los migrantes instalados en el Área Metropolitana tienen una descendencia que nace allí. Por otra parte, las uniones (constitución de parejas) entre migrantes y nativos forman igualmente la trama de los hogares mixtos, revelando otra forma de integración de los migrantes en la ciudad.

Cuadro 10
Distribución de los nativos y migrantes de familias mixtas según la
relación de parentesco con el jefe del hogar nativo o inmigrante (%)

Estatus migratorio del jefe Relación de parentesco con el jefe de familia	Nativos			Migrantes		
	Jefe nativo	Jefe inmigrante	Conjunto	Jefe nativo	Jefe inmigrante	Conjunto
Jefe de Familia	32,6	-	5,4	-	45,6	41,2
Cónyuge	2,6	2,8	2,8	38,0	17,2	19,2
Hijo	40,4	77,0	71,0	3,7	10,3	9,6
Padre-Madre	0,4	-	0,1	14,8	1,5	2,8
Otro familiar	22,6	19,1	19,7	29,6	22,4	23,1
Amigos	0,9	0,8	0,8	2,8	1,6	1,7
Servicio Doméstico	0,4	0,3	0,3	11,1	1,5	2,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Muestra	230	1.162	1.392	108	1.012	1.120

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Hábitat espontáneo y precario marcados por el origen rural de los migrantes

La migración es un doble desplazamiento en el espacio geográfico y en el espacio social. Puede resultar interesante, entonces, caracterizar los estratos urbanos según el origen social de los migrantes y nativos. El origen urbano o rural de los migrantes no está probado sino de manera imperfecta por la definición administrativa de los medios urbanos y rurales. La encuesta permitió recoger las informaciones sobre la categoría socio-profesional, el sector de actividad y el nivel de educación del padre de los individuos de 15 años y más, cuando este era conocido⁴.

Los orígenes sociales de los migrantes y nativos de 15 años y más son fuertemente diferenciados. En tanto que el 75% de los migrantes tenía un padre que pertenecía al sector agrícola, un 67% de los nativos tenía un padre que se desempeñaba en actividades terciarias. A excepción de los es-

4 Para una mejor identificación del origen social, habría sido necesario recolectar igualmente las informaciones sobre la madre. Sobre todo por el hecho de que existen familias monoparentales dirigidas por mujeres, especialmente en el medio urbano.

tratos superiores y medios, todos los estratos están fuertemente marcados por la presencia de individuos, con un promedio del 59%, en donde el padre trabajaba en agricultura. Por otra parte, los migrantes de estratos de hábitat espontáneo y precario, con un 79% en promedio, están más relacionados con un padre que ha trabajado en la agricultura que aquellos residentes de los estratos superiores y medios, con solo un 66%. En fin, la comparación de las reparticiones según el estrato de los migrantes clasificados en función del origen social, indica que los migrantes en donde el padre estaba comprometido con la agricultura, viven en un 47% en viviendas espontáneas o precarias. Esta situación es más frecuente que el 39% de aquellos en los que el padre trabajó en el sector de servicios. La mayoría de estos últimos, en un 54%, pertenece sobre todo a los estratos superiores o medios y a los estratos intermedios.

Aún no codificado, el hábitat precario y espontáneo está de manera efectiva marcado por el origen rural de los migrantes, sin que se pueda afirmar que todos los migrantes de origen rural estén de manera exclusiva insertos en los estratos correspondientes. Podríamos adelantar dos explicaciones para esto: las migraciones rural-urbanas diferenciadas según los niveles de ingresos en el medio rural de origen y los desplazamientos de los migrantes de origen rural en la ciudad a través del tiempo, teniendo en cuenta la evolución del nivel de vida, los factores referidos a la oferta de vivienda, etc.

En suma, migrantes y nativos aparecen como dos poblaciones distintas desde el punto de vista sociodemográfico⁵ y desde dentro del estrato mismo. El hecho de que los migrantes estén por dondequiera en la ciudad, no permite ni confirmar ni negar *de manera rigurosa* la asimilación migrantes-asentamientos precarios pues los datos disponibles de los migrantes y nativos se refieren a la residencia actual (momento de la encuesta). En ese sentido, el efecto del tiempo, lo mismo que aquellas trayectorias espaciales y socioeconómicas se encuentran eclipsadas. En el mejor de los casos, la diversidad de los lugares de residencia muestra procesos anteriores de integración/exclusión en la ciudad (con diversos grados de movilidad ascendente o descendente).

5 Bien que no separadas en cuanto a las modalidades de cohabitación dentro de los hogares.



Foto 1: Microempresarios urbanos

«LOS MIGRANTES EN EL «MERCADO LABORAL»»

En el medio urbano, la inserción laboral es fundamental como principal fuente de ingresos en una economía altamente monetaria. Esta inserción depende no solamente de las estrategias individuales y asignaciones de los recursos para trabajos del hogar, sino que de las estrategias empresariales en donde el medio ambiente está formado tanto por las políticas públicas, como por las acciones de las mismas empresas. En principio, los porcentajes netos de actividad de los nativos y migrantes del Área Metropolitana, así como sus porcentajes de cesantía, son los indicadores de los niveles y de las formas de compromiso de estos en el «mercado del trabajo». En segundo lugar, está la participación en el empleo de los nativos y migrantes, lo que será tratado teniendo en cuenta la diversidad de las actividades y la distinción entre los tipos de empleos formales e informales. Estas inserciones laborales también se inscriben en el paisaje urbano y conducen a diferenciar de manera más sutil las separaciones entre los estratos urbanos tal como fueron definidos.

Actividad y desempleo de los nativos y los migrantes: comportamientos diferenciados

Los comportamientos en las actividades de los nativos y de los migrantes difieren sensiblemente, no solamente en términos de compromiso global en el «mercado de trabajo», sino, además, como solicitantes de empleo.

Migrantes: más comprometidos en el «mercado laboral»

En tanto que la tasa de actividad de los migrantes se acerca al 60%, la de los nativos no es más que el 37,6%. Las diferencias observadas entre las estructuras por edad de los nativos y de los migrantes no sabrían explicar la diferencia de los niveles de actividad, pues cualquiera que sea la edad, las tasas de actividad de los migrantes –independientemente de la definición del estatus migratorio– son siempre superiores a las de los nativos.

Cuadro 11
Tasas de actividad por edad de los nativos y migrantes (%)

Clases por edad	Estatus migratorio					
	Lugar de nacimiento		Edad de llegada a la ciudad		Procedencia urbana o rural	
	Nativos	Migrantes	Nativos y Migrantes llegados antes de 10 años	Migrantes llegados de 10 años y +	Inmigrante urbano	Inmigrante rural
10-29	30,1	45,7	31,3 (36,3)	50,0	51,7	48,0
30-49	72,3	78,6	73,2 (75,3)	79,1	81,4	76,8
50 años y +	42,4	52,0	45,1 (52,2)	52,0	46,4	59,0
Conjunto	37,6	59,2	39,8 (47,4)	62,4	62,4	62,4

* Las cifras entre paréntesis conciernen a los migrantes llegados antes de los 10 años.

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Nativos desempleados: más expuestos a las dificultades para entrar al mercado laboral

Los cesantes son mayoritariamente migrantes, alcanzando un 57,9%; claro que los nativos son más vulnerables al desempleo. La tasa de desempleo de estos últimos es de 45,3% contra un 29,1% en el caso de los migrantes. El 83% de los nativos de 10 a 29 años están buscando un empleo contra el 55% de los migrantes en el mismo grupo de edad.

Cuadro 12
Desempleo de nativos y migrantes (%)

Estatus migratorio	Tasa de cesantía	Peso de los primeros solicitantes	Tasa de desempleo por edad		
			10-29	30-49	50 años y +
Nativos	45,3	74,0	83,4	14,4	2,2
Migrantes	29,1	43,4	55,0	33,3	11,6
Conjunto	34,2	56,3	67,0	25,4	7,7

* Con exclusión de la población nacida en el extranjero (menos del 1% de la población activa).

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Por otra parte, los nativos están más confrontados con una cesantía de inserción: 74% de los desempleados nacidos en el Área Metropolitana son los *primeros solicitantes de empleo*, en tanto que la mitad de los migrantes cesantes son antiguos trabajadores. Esto traduce las dificultades de inserción en un «mercado de trabajo» degradado, en donde las oportunidades de empleo asalariado son raras para los desempleados nativos. Mientras que, por el contrario, los migrantes desempleados son más indiferentes al estatus de empleo (Lamaute, 2000 : 94).

Migrantes empleados

Un 73,5% de la población activa ocupada no son originarios del Área Metropolitana de Puerto Príncipe. Encontramos estos migrantes en todos los segmentos del empleo: tanto en el empleo formal (creado por el sector público y empresas privadas registradas) como en el informal (creado por empresas privadas no registradas). Pareciera ser que la asimilación de los migrantes —empleos informales— es verificada. Sin embargo, como lo veremos más adelante, una regresión de tipo logística sobre la participación al empleo informal indica que el estatus migratorio no tiene ningún efecto propio.

Migrantes: más numerosos en el empleo informal

Con un 75%, los migrantes ocupados se insertan mejor en el empleo informal mientras que los nativos lo hacen solo en un 59%. Sobre todo, los migrantes son relativamente más numerosos en lo informal con un 78%. Respecto a los otros segmentos, para estos el sector público y privado alcanzan un 61,1% y un 63% respectivamente.

Cuadro 13
Segmentos de empleo y estatus migratorio (%)

Estatus migratorio	Segmento de empleo							
	Estructura de los segmentos				Repartición de los migrantes			
	Público	Privado formal	Informal	Conjunto	Público	Privado Formal	Informal	Total
Nativos	39,0	37,0	22,0	26,5	10,5	30,6	58,9	100,0
Migrantes	61,0	63,0	78,0	73,5	5,9	18,8	75,3	100,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	7,1	21,9	70,9	100,0

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Si se toman en cuenta otras definiciones del estatus migratorio, la información no cambia. Si se la aplicamos a los nativos, las personas que han llegado a la capital antes de la edad de 10 años (edad teórica de entrada a la vida activa) las proporciones globales de migrantes disminuyen en los tres segmentos. Pero, en términos comparativos, los migrantes son siempre más numerosos en el sector informal con un 65,1% contra un 54% de los que están activos en los sectores público y privado formales.

Además, los migrantes rurales forman el 39,2% de los activos informales contra 13,6% de los que se encuentran activos en el sector público y 24,3% de los activos privados formales. Estos últimos se distinguen sobre todo por una presencia más o menos fuerte de *migrantes urbanos* con un 47,5% en el segmento público y un 38,7% en el segmento privado.

Estatus migratorio: no es en sí un determinante de la inserción laboral

Las observaciones precedentes conducen a pensar que la representación del empleo informal como refugio de los migrantes —rurales especialmente— ante la incapacidad de permanecer en el desempleo es válida. De hecho, si se parte del punto de vista expuesto por De Miras, según el cual la proliferación de las actividades informales no es en definitiva más que una de las modalidades de inserción en el «mercado de trabajo» con el propósito de resolver el desequilibrio entre recursos y necesidades monetarias del hogar (De Miras, 1991), no se puede entonces sino que entender lo informal como una alternativa al desempleo. Se trata sobre todo de admitir que todas las inserciones en el empleo —sea cual fuere la forma— son de hecho alternativas a la cesantía.

A partir de ese momento, el objeto del análisis es la inserción diferencial de los activos formales e informales frente a la situación de desempleo. Así se explica por qué se recurre a un modelo «logit» politómico no ordenado, que permite cubrir simultáneamente las dos alternativas posibles, a saber: a) ser un activo informal o ser un desempleado, y b) ser un activo formal o ser desempleado. Una regresión logística de tipo dicotómico sobre la participación en el empleo informal *versus* la participación en el empleo formal, indica que el estatus migratorio —cualquiera sea la definición acogida— no ejerce ningún efecto, *ceteris paribus*, sobre la probabilidad de ejercer un empleo informal (Lamaute-Brisson, 2002 : 119-120). El modelo reconstituye las alternativas desempleado/activo ocupado formal y desempleado/activo ocupado informal, proporcionando información suplementaria: la participación en el empleo formal (público o privado) no se basa, *ceteris paribus*, sobre el estatus migratorio. En otros términos, no es el hecho de ser un nativo lo que determina la inserción en el empleo formal por oposición al desempleo. Al igual que no es el hecho de ser un inmigrante lo que explica la inserción en el empleo informal por oposición al desempleo.

Es así que desde este momento es necesario interesarse en los otros determinantes individuales. En particular, el nivel de educación y el estatus en el hogar tienen un impacto en la participación en el empleo formal o informal, por oposición al desempleo. Se constata que cuanto más bajo es el nivel de estudios con respecto al nivel de estudios secundarios incompleto, mayor es la probabilidad de ser un activo informal en relación con el hecho de ser un desempleado. La educación juega igualmente un rol en cuanto al empleo formal: el hecho de haber terminado el ciclo secundario aumenta la probabilidad de ejercer un empleo formal en lugar de ser un desempleado. Paralelamente, el hecho de ser un miembro secundario del hogar reduce la probabilidad de ser un activo ocupado, formal o informal. Incluso, se sabe que en general los migrantes son menos instruidos que los nativos, que ellos con frecuencia son jefes de familia en comparación con los nativos (que en su mayoría son los hijos de los jefes de familia). Será entonces, por intermedio de la capacitación en educación o del estatus en el hogar, etc., que las inserciones en el empleo de los nativos y migrantes lograrán diferenciarse más que por el simple hecho de haber nacido o no en el Área Metropolitana de Puerto Príncipe.

Cuadro 14
Empleos formales e informales: alternativas al desempleo

Variables	Activo informal / Desempleo			Activo formal / Desempleo		
	Coefficiente estimado	Nivel de sig. (0,05)	Sentido	Coefficiente estimado	Nivel de sig. (0,05)	Sentido
Constante	2,38	*	+	1,62	*	+
SEXO						
Hombre	-0,17	n.s.		0,47	*	+
Mujer	mod. ref.			mod. ref.		
EDAD						
10-29	0,35	*	+	0,39	*	+
30-49	mod. ref.			mod. ref.		
55 años y +	0,31	n.s.		0,41	*	+
ESCOLARIDAD						
Sin Escolaridad / Ningún nivel	1,09	*	+	-0,62	n.s.	
Primaria Incompleta	1,01	*	+	-0,19	n.s.	
Primaria Completa	0,21	n.s.		-1,11	*	-
Secundaria Incompleta	mod. ref.			mod. ref.		
Secundaria Completa	-0,19	n.s.		1,01	*	+
Universitaria	-0,79	n.s.		0,84	n.s.	
ESTATUS MIGRATORIO						
Nativos	-0,05	n.s.		0,15	n.s.	
Migrantes	mod. ref.			mod. ref.		
SITUACIÓN DEL HOGAR						
Casado	-0,17	n.s.		0,04	n.s.	
Unión de hecho	-0,13	n.s.		0,17	n.s.	
Soltero	mod. ref.			mod. ref.		
Divorciado o viudo	0,76	n.s.		0,99	n.s.	
ESTATUS DEL HOGAR						
Jefe de familia	mod. ref.			mod. ref.		
Cónyuge	-2,10	*	-	-2,11	*	-
Hijos	-3,01	*	-	-3,27	*	-
Otros	-2,77	*	-	-2,92	*	-
INGRESOS DEL HOGAR						
Sin ingresos	-5,90	*	-	-6,60	*	-
Ingresos muy bajos	-0,56	*	-	-1,18	*	-
Pocos ingresos	mod. ref.			mod. ref.		
Ingresos intermedios	0,25	n.s.		0,70	*	+
Ingresos elevados	-0,05	n.s.		-0,19	n.s.	

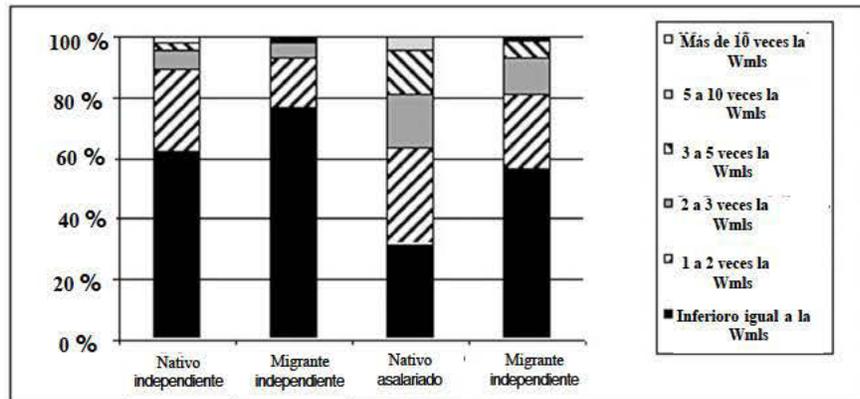
Fuente: EEMUPauP1997.

Con el modelo politómico no ordenado, se trazan dos alternativas: por un lado, la de ser un activo formal más que un desempleado, y por otro, la de ser un activo informal más que un desempleado. El significado de los coeficientes está determinado, a nivel del 5%, con ayuda de la estadística de Wald. Se admite que una estadística de Wald superior a cuatro revela las diferencias significativas con relación a la modalidad de referencia. Los coeficientes significativos están acompañados de un asterisco. La mención «n.s.» designa los coeficientes no significativos. Por ejemplo, el hecho de no tener ningún nivel de estudio, relativamente a nivel secundario incompleto, eleva la probabilidad de ejercer un empleo informal en lugar de estar a la búsqueda de empleo.

Empleos menos remunerados para los migrantes

Los empleos informales –ocupados principalmente por los migrantes– son en general menos remunerados que los empleos formales, entrecruzándose las distribuciones de ingresos de empleos formales e informales. Pero la proporción de activos ocupados que perciben un ingreso inferior al salario mínimo es más elevado en los empleos informales (76%), que en los empleos creados en las empresas privadas registradas (43%) o en el sector público (11%).

Gráfico 1
Distribución de los trabajadores ocupados nativos y migrantes,
según el nivel de remuneración
por tipo de empleo asalariado o independiente (%)



Fuente: EEMUPauP1997.

Más allá de la separación formal/informal, los migrantes son menos remunerados que los nativos, como podemos observar en el gráfico anterior. Además, *ceteris paribus*; es decir, nacer en el Área Metropolitana, permite obtener remuneraciones más elevadas que la de los migrantes, tanto en el empleo asalariado (Lamaute, 2000 : 142-143, 150), como en el empleo no asalariado (Lamaute, 2000). En la medida en que las «propensiones» de los nativos y migrantes a ejercer empleos informales no difieran, *ceteris paribus*, el efecto del estatus migratorio (el hecho de ser nativo) sobre la probabilidad de tener un ingreso elevado (relativamente al de un emigrante) tiende menos a un comportamiento de oferta de trabajo, que a la puesta en práctica de políticas discriminatorias en términos de reclutamiento o de remuneración cuando se trata de los asalariados.

Migrantes y empleos en el espacio urbano

La inserción laboral conlleva igualmente a las relaciones entre lugares de residencia y lugares de trabajo. Tratándose de los lugares de residencia, los activos informales y sus hogares de pertenencia –así como los migrantes– se encuentran en todas partes de la ciudad, por lo que muchas gestiones tienden a confinar migrantes e informales en el espacio correspondiente a los asentamientos informales (Cadet, 1996; Barthélemy, 1996). En segundo lugar, la encuesta de 1997 proporciona informaciones sobre el tipo de localización de los empleos ejercidos, registrando especialmente datos como el domicilio, la vía pública y las localizaciones establecidas (oficinas, fábricas, talleres, mercados públicos). De allí, la posibilidad de determinar la descripción de los estratos urbanos relacionándolos con las formas de empleo (formal/informal) y con los lugares de ejercicio del empleo.

Activos informales y hogares informales en toda la ciudad

El confinamiento de los migrantes y de lo informal en el espacio de los asentamientos precarios, es discutible. De hecho, la distribución de los trabajadores según el lugar de residencia (estratos urbanos) conduce a atenuar la asimilación de los informales a los asentamientos irregulares. Incluso, la comparación entre las distribuciones espaciales deja ver una polarización entre los trabajadores informales y formales (del sector público y de empresas privadas registradas). Al momento de la encuesta, el 51,7% de los trabajadores informales residía en los estratos de hábitat espontáneo, precario (asentamientos informales propiamente dichos) y de operaciones inmobiliarias del Estado, contra el 36,3% de los trabajadores formales. Pero el 29% de los activos informales vivían en los estratos intermediarios (A y B), y un 19,3% se encontraba en los estratos superiores y medios.

Cuadro 15
Activos ocupados y hogares «activos» en los estratos urbanos (%)

Estrato urbano	Activos/hogares						
	Activos ocupados			Hogares «activos»			
	Activos formales	Activos informales	Conjunto	Hogares formales	Hogares formales/informales	Hogares informales	Conjunto
Estrato superior y medio	25,8	19,3	21,2	31,0	13,3	19,3	22,1
Estrato base A y B	28,3	29,0	28,8	28,2	33,3	27,5	28,1
Hábitat espontáneo	25,0	28,8	27,7	23,0	28,9	30,1	28,1
Hábitat precario	11,3	16,6	15,0	9,8	15,6	16,4	14,5
Operaciones inmobiliarias del Estado	9,6	6,3	7,3	8,0	8,9	6,7	7,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Muestra	240	586	826	174	45	415	634

* Aparte las familias sin personas ocupadas, constituidas de desempleados o inactivos solamente.

Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Cuando se consideran los hogares «activos» (que tienen al menos una persona ocupada), clasificados en función de las combinaciones intra-hogares entre las formas de empleo (coexistencia de empleos formales e informales, empleos formales o informales solamente), parece que todos los estratos revelan un predominio de los hogares en los cuales las personas ocupadas lo están en el sector informal, aunque esta sea menos acentuada, con un 54% en los estratos superiores y medios, que en los otros con un 64% a 70%. No obstante, los hogares que tienen exclusivamente trabajadores informales se encuentran en todos los estratos urbanos. Un 53% reside en los estratos de hábitat espontáneos, precarios y de operaciones inmobiliarias del Estado; los demás, viven en los estratos superiores o medios y en los estratos intermedios.

Trabajo a domicilio de los activos informales en todos los estratos

El proceso, que consiste en aislar a los trabajadores informales en los asentamientos precarios, hace de lo informal urbano un mundo cerrado en sí mismo. El entorno macroeconómico local de los asentamientos informales depende de la demanda de los informales, de la «demanda de los pobres» (Barthélemy, 1996). Es verdad que la encuesta de UNICEF realizada en 1993, en las zonas marginales de la capital y de dos otras ciudades de provincia (*Gonaïves, Port-de-Paix*) revela dos grupos de activos ocupados: aquellos que trabajan fuera de las zonas marginales y los que trabajan al interior de estas zonas. El primer grupo está integrado por empleados de los sectores público y privado, de ONG y de servicio doméstico. El segundo agrupa a trabajadores independientes, personal diverso y no especificado (Cadet, 1996). Pero los componentes de la demanda dirigida a los trabajadores independientes no son conocidos y no es posible comparación alguna entre estos asentamientos y los otros barrios de la ciudad.

Tomando en cuenta la división de la ciudad en estratos y los lugares de ocupación de los trabajadores informales, se llega a un cuadro un poco más complejo⁶. En conjunto, los trabajadores informales trabajan en principio en el domicilio en un 41%, luego en la vía pública en un 32% (sea como ambulantes o instalando sus equipos o mercancías en las aceras).

Esta jerarquía vale para todos los estratos a excepción del hábitat precario en donde está inserto. Esta constatación hace eco con lo expuesto por Goulet en este libro, el cual revela que el aprovisionamiento de los habitantes en los asentamientos informales de los cerros se hace en la vía pública, al exterior del corredor. Sobre todo, la coincidencia entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo de los empleos informales (a domicilio, con local o sin este específicamente reservado al empleo) confiere una identidad particular a los diferentes estratos. Por un lado, los trabajadores informales se distinguen particularmente de la gran mayoría de trabajadores formales (75% y más) de los diferentes estratos. Estos se caracterizan, en efecto, por una fuerte disociación entre los lugares de residencia y los lugares de trabajo, ya que ejercen su empleo en locales establecidos (talleres, oficinas, fábricas). Por otra parte, se trata de un modo de vida particular. El hecho de trabajar en el domicilio demuestra un fuerte apego al barrio o sector de residencia, a la vez en términos de socialización con los vecinos y en términos de participación en la economía del sector local, lo que permite suponer que una parte significativa de la clientela de los trabajadores informales a domicilio es una clientela de proximidad.

6 Cuadro que no es estrictamente comparable, a la distinción entre los grupos de activos establecidos en la encuesta de UNICEF.

Cuadro 16
Distribución de los activos ocupados informales
según la localización del empleo por estrato urbano (%)

Estrato urbano	Estratos superior y medio	Estrato base A y B	Hábitat espontáneo	Hábitat precario	Operaciones inmobiliarias del Estado	Conjunto
Localización del empleo						
Ambulantes, instalación en la vía pública	29,2	26,5	30,8	42,3	48,6	32,3
Casa de clientes	17,7	10,0	18,9	7,2	5,4	13,3
A domicilio con o sin lugar específico	45,1	46,5	42,0	32,0	35,1	41,8
Talleres, oficinas, fábricas, mercados públicos	8,0	17,1	8,3	18,6	10,8	12,6
Conjunto	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Muestra	113	170	169	97	37	586

* Fuera de trabajadores ocupados en el extranjero.
 Fuente: EEMUPauP1997. Cálculos propios.

Por supuesto, lo ideal sería poder medir esta participación, localizando los componentes de la demanda en los diferentes estratos. En todo caso, los datos disponibles indican solamente que cada uno de los estratos es también heterogéneo desde el punto de vista de la repartición de los hogares según los niveles de ingreso de la actividad.

Cuadro 17
Distribución de las familias según el nivel
de ingreso de actividad por estrato urbano (%)

Estrato urbano	Estratos superior y Medio	Estratos intermedios (A y B)	Hábitat espontáneo	Hábitat precario	Operaciones inmobiliarias del Estado	Conjunto
Ningún ingreso	33,8	31,0	30,6	25,0	23,3	30,2
Muy bajo ingreso	20,0	26,7	30,2	31,7	36,7	27,4
Escasos ingresos	22,9	22,4	27,1	32,5	20,0	25,0
Ingresos intermedios	11,0	10,6	4,7	7,5	13,3	8,8
Ingresos elevados	12,4	9,4	7,5	3,3	6,7	8,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Muestra	210	255	255	120	60	900

Fuente: EEMUPauP1997.

A priori, y solamente a priori, los trabajadores informales podrían tener acceso al abanico de posibilidades de ingresos existentes en cada uno de los estratos, aunque de un estrato al otro las configuraciones difieren. En particular, los hogares de ingresos intermedios y de ingresos elevados, son más o menos frecuentes en los estratos superiores, medios e intermedios (A y B). Al contrario, en los hogares de muy bajos o de escasos ingresos son relativamente más numerosos en los estratos de hábitat espontáneo y precario. De hecho, la relativa escasez de los ingresos de los trabajadores informales en todos los estratos hace pensar que estos están más ligados a la demanda de los hogares de pocos ingresos que viven en sus estratos de residencia, o sea, en los segmentos poco significativos en la demanda existente en los otros estratos.

En resumen, la participación de los migrantes en la actividad económica en general y en el empleo en particular es notable. Sin embargo, no les permite obtener remuneraciones relativamente elevadas, ni en el trabajo asalariado ni en el caso del trabajo independiente. En todo caso, su participación en el empleo informal contribuye a la complejidad del paisaje urbano: la informalidad y los bajos ingresos están presentes en todos los estratos.

TRANSFERENCIAS ENTRE FAMILIAS: EL ÁREA METROPOLITANA ENTRE MIGRACIONES INTERNAS Y EMIGRACIÓN

La inserción en la ciudad conlleva también al conjunto de lazos sociales articulados por los migrantes con los habitantes ya instalados, ya se trate de relaciones de amistad, de vecinos, de relaciones de carácter escolar, de relaciones de clientela o de relaciones entre los hogares basadas en transferencias (donaciones o regalos, en especie o en dinero). Pero esas relaciones no se comprenden sino abordando simultáneamente los lazos establecidos, mantenidos o desarrollados con los lugares de origen de los migrantes. Los trabajos de Locher muestran que en los años setentas, no solo los migrantes rurales se habían adaptado y compenetrado en Puerto Príncipe (relación de amistad más allá de la proximidad inmediata, relaciones *patrón-cliente*), sino que continuaban manteniéndose fuertes lazos con el medio rural de origen, especialmente a través de las visitas hechas a los familiares que permanecían en la zona de origen (Locher, 1978). Nuestra encuesta de 1997 permite abordar la cuestión de la doble pertenencia al medio urbano y al medio de origen a través de las transferencias entre hogares. Se sabe que las transferencias entre hogares pueden ser en especies o en dinero.

Pero los datos disponibles tratan solo las transferencias monetarias. Esos datos han sido recabados entre los individuos de 10 años y más. Luego han sido agregados a la escala de los hogares. De una manera u otra, el 50% de los hogares están insertados en redes de transferencias entre hogares. Un 40% de estos hogares –o sea el 31% del total de hogares del Área Metropolitana– han hecho transferencias con hogares residentes en Haití; particularmente fuera de Puerto Príncipe. Un 38,8% de los hogares insertos en redes han recibido transferencias y un 20,7% a su vez han recibido y han enviado. Encontramos también transferencias internas (recibidas o enviadas), como transferencias externas (recibidas que provienen de los emigrantes). Así conviene, en un primer momento, abordar las transferencias entre el Área Metropolitana y la provincia, para luego establecer los lazos existentes entre las transferencias externas y la emigración interna.

Relaciones entre el Área Metropolitana y la provincia

A escala individual, las transferencias enviadas tienen como principal destinación la provincia; las transferencias internas en la capital no corresponden más que a un 12% de los individuos. Paralelamente, un 50% de las transferencias internas recibidas individualmente vienen de la provincia. Esas transferencias internas están ligadas a la emigración, pero las lógicas que las sustentan son heterogéneas.

*Transferencias con destinación a la provincia:
una ayuda ocasional de los migrantes instalados en la capital*

En su conjunto, las transferencias dirigidas a la provincia están fuertemente asociadas a la emigración. En efecto, un 92% de aquellas realizadas por los migrantes han sido hechas a beneficio de las familias o amigos de la provincia; y un 88 % de aquellos que han enviado transferencias a la provincia han nacido fuera de Puerto Príncipe. La inmensa mayoría de los emisores individuales de transferencias destinadas a la provincia pertenece a los hogares donde *cohabitan* nativos y migrantes (67%) y a los hogares que cuentan únicamente con migrantes (28%). En un 61% de ellos, el padre trabajaba (o trabajó) en la agricultura. En fin, un 7% de los hogares de nativos envían transferencias, contra un 25% de los hogares de migrantes y un 19% de hogares mixtos. No se conoce el perfil de los hogares beneficiarios de estas transferencias. Los perfiles de los migrantes y de los hogares a los cuales pertenecen, así como las características de las transferencias propiamente dichas, permiten una primera interpretación de estas.

Si el 37% de los individuos declara efectuar transferencias regulares, el 23% envía fondos cada mes y cerca del 63% afirma que las transferencias son efectuadas de manera ocasional, tenemos que:

- La mayoría de los individuos emisores de remesas tienen entre 20 y 50 años: se puede pensar que las transferencias enviadas derivan principalmente de una relación intergeneracional entre los hijos instalados en Puerto Príncipe y los familiares que permanecen en la provincia.
- La antigüedad en Puerto Príncipe no parece conducir necesariamente a una ruptura con la provincia, puesto que el 93% de los migrantes que envían las transferencias residen en Puerto Príncipe al menos desde hace 20 años.
- La mayoría de aquellos que envían transferencias a la provincia son trabajadores ocupados que ejercen empleos informales (64%) y la

mayoría (61%) pertenecen a familias que disponen inclusive de muy bajos ingresos.

- En fin, los migrantes emisores de transferencias con destinación a la provincia se encuentran en todos los estratos urbanos. En particular, el 49% reside en los estratos superior, medio e intermedio (A y B), en tanto que el 15% vive en el estrato de hábitat precario. No obstante, es necesario no perder de vista que se encuentran todos los niveles de ingresos en los diferentes estratos. En los estratos superiores y medios, por ejemplo, no son siempre los migrantes provenientes de las familias más ricas (en términos de ingresos) los que envían fondos a los familiares o amigos que permanecen en la provincia.

En resumen, una parte de los migrantes establecidos después de largo tiempo en Puerto Príncipe e insertados en el empleo informal, proporcionan una ayuda ocasional a los familiares o amigos de la provincia. Esta ayuda está lejos de ser marginal en los hogares de la capital: un 27% de entre ellos efectúa transferencias destinadas al medio rural o a las ciudades secundarias; en tanto que un 4% de los hogares solamente envía transferencias internas a la capital. Estos hogares son, en primer lugar, hogares mixtos o formados por migrantes, que cuentan al menos con una persona ocupada, a menudo en el sector informal y que pertenecen principalmente a las categorías de ingresos superiores o intermedios.

Los ingresos de transferencias enviados a la provincia de manera regular podrían ser interpretados como una contrapartida del financiamiento de la emigración por la familia de origen, o como un respeto hacia las obligaciones con las familias que se encuentran fuera de la actividad económica, o con aquellas en que los niveles de vida son bajos. La segunda figura se traduciría en los hechos del adagio «pitit se richès» (los hijos son el punto de apoyo de las familias durante la vejez). El carácter periódico u ocasional de las transferencias no depende *a priori*, de los términos de los acuerdos implícitos o explícitos establecidos entre los migrantes y los hogares de origen. La naturaleza misma de inserción al empleo, la regularidad de los ingresos percibidos en la capital y la vulnerabilidad de los hogares (comprendidos aquellos que se sitúan en el tope de la jerarquía de ingresos) son también factores que determinan la frecuencia de las transferencias enviadas hacia la provincia. En todo caso, la emigración permite suministrar en la medida de lo posible, si no un ingreso regular, al menos un ingreso que permite hacer frente a los conflictos, los golpes duros, o atenuar en alguna medida la vulnerabilidad de una parte de los hogares que permanecen en la provincia.

Pero no todos los hogares mixtos o migrantes ayudan a aquellos de las provincias. Esto querría decir que ¿Hay una ruptura entre los migrantes y

su medio de origen al que están ligados? Aquí podrían considerarse muchas líneas que explicarían la situación. Podría ser que parte de los migrantes hayan podido traer a la capital a sus familiares más próximos, por lo cual ya no tendrían ninguna obligación hacia el medio de origen. También, habría que considerar que los procesos de individualización en la ciudad conducen a una cierta autonomización respecto de los lazos familiares juzgados muy pesados, o a no respetar los acuerdos implícitos hechos entre la familia de origen y los migrantes.

Ayuda de la provincia a los desempleados y a los nativos del Área Metropolitana

Un 15,2% de las transferencias individuales recibidas vienen de la provincia (comprendido el medio rural) y un 15,8% de Puerto Príncipe. Cerca de la mitad de las transferencias internas recibidas –a escala individual– son efectuadas entonces por los hogares que habitan en las ciudades de las provincias, o del medio rural. Así, las transferencias (monetarias) recibidas de la provincia son poco frecuentes. Estas conciernen solo al 5% de las familias del Área Metropolitana. En su mayoría son hogares de migrantes y mixtos y sobre todo aquellos sin ingresos (74%), en donde no se encuentra ninguna persona activa ocupada. En efecto, es verdad que las transferencias individuales recibidas van en primer lugar a los desempleados y a los inactivos (88%).

Estas transferencias provenientes de la provincia tienen cierta similitud con aquellas efectuadas por los hogares residentes en Puerto Príncipe para beneficio del 5% de los hogares del Área Metropolitana. Estos dos tipos de transferencias comparten dos características: por una parte, son afectadas principalmente hacia hogares mixtos y migrantes y de otra, benefician en principio a los hogares de desempleados e inactivos. Todo sucede como si los mecanismos de solidaridad válidos para las relaciones entre los migrantes y sus zonas de origen fueran los mismos que para ayudar a los hogares del Área Metropolitana desconectados del «mercado de trabajo»; ignorando si las transferencias internas de la capital proceden de hogares de migrantes mixtos o no. Es decir, sin que se pueda establecer una separación entre la «transposición» en la ciudad de la solidaridad entre individuos u hogares originarios de un mismo lugar y el establecimiento solidario específico de la capital entre migrantes y nativos. Cualquiera que sea el estado de la causa, un 22% de las familias sin ingresos de actividades perciben transferencias internas, lo que está lejos de ser insignificante.

Transferencias externas recibidas y migrantes

Un 69% de las transferencias recibidas llegan del extranjero y un 20,4% de los hogares perciben transferencias externas. Estas últimas constituyen un circuito distinto a aquellas transferencias internas recibidas, pues solo una muy pequeña minoría de los hogares recibe a la vez transferencias internas y externas (1,1%). Ello no implica una menor relación con las emigraciones internas.

Transferencias externas: un circuito distinto de las transferencias internas y con lógicas diversas

A escala individual, los principales beneficiarios de transferencias externas son: los migrantes (60%), los individuos residentes principalmente en hogares mixtos (48%), los residentes en hogares compuestos por migrantes solamente (27%), los jefes de familia (70%), los desempleados o los inactivos (55%), y los individuos provenientes de hogares desprovistos de ingresos de actividades (43%).

Es necesario resaltar algunas diferencias con el perfil de individuos beneficiarios de transferencias internas, dado que la recepción simultánea de transferencias internas y externas no conciernen sino a una minoría, un 4%, de los hogares que reciben transferencias.

Si en los dos casos, los migrantes son los primeros beneficiarios, es necesario resaltar que 40% de los que reciben transferencias externas son nativos contra 22% de aquellos que perciben transferencias internas. Además, el 25% de los beneficiarios de transferencias externas pertenecen a hogares exclusivamente compuestos de nativos contra el 10% de aquellos que han recibido transferencias internas. Por otra parte, un 53% de los individuos que recibieron transferencias internas tenían un padre que trabajaba en la agricultura contra un 35% de aquellos que habían recibido fondos de los emigrantes. En fin, cuando las transferencias internas recibidas van en primer lugar a los desempleados y a los inactivos (87%), la distribución a los beneficiarios de transferencias externas es menos polarizada con un 54% de desempleados o de inactivos y un 46% de activos ocupados. De esta manera, un 44% «solamente» de las transferencias externas va a individuos que provienen de familias sin ingresos de actividad contra un 66% de transferencias internas.

Las transferencias externas parecen obedecer a lógicas diversas. Ellas constituyen un ingreso de sustitución (claro que no siempre suficiente) para los individuos desempleados o inactivos y para los hogares sin ingresos de actividad. Es así que representan, ya sea un ingreso complementario o un ingreso esencial, para los individuos y hogares comprometidos a diversos niveles en el empleo urbano.

Transferencias externas y emigraciones internas

Evidentemente, la perspectiva adoptada anteriormente produce un efecto de óptica en lo que concierne a los «verdaderos» beneficiarios de transferencias externas. Desde luego, un 74% de las transferencias externas va a los hogares de migrantes y mixtos. De esta manera, el 33% de los hogares de nativos perciben transferencias externas, contra el 22% de hogares de migrantes y el 17% de hogares mixtos.

En todo caso, la relación entre las transferencias externas y las migraciones externas, debe ser dilucidada en la medida en que el 35% de los hogares beneficiarios de las transferencias de los emigrados envían transferencias a las familias de la provincia. La cuestión de cómo se articulan los procesos migratorios internos y externos que dan lugar a la emergencia de transferencias entre hogares residentes, o entre estos y los hogares establecidos en el extranjero debe profundizarse. Algunas de las siguientes hipótesis merecerían análisis:

- Que se trate de un caso clásico de migración «por etapas» e intrageneracional. En principio, en este tipo de caso hay emigración de la provincia (rural o urbana) hacia la capital, para que luego los migrantes internos se desplacen desde la capital. En este tipo de figura, los que emigran son los cónyuges o hermanos y hermanas de los migrantes internos que permanecieron en Puerto Príncipe (todos pertenecientes a la misma generación).
- Que los desplazamientos se hagan de una generación a otra. Así, hay en un primer tiempo emigración interna de la provincia hacia el Área Metropolitana, para que luego los hijos de esos migrantes internos emigren.
- Que se trate de migrantes instalados en el Área Metropolitana que han podido financiar la emigración hacia la capital con la ayuda de transferencias externas recibidas y que continúen recibéndolas por largo tiempo después de haber emigrado.

En fin, deben destacarse dos aspectos mayores. Por un lado, no hay ruptura generalizada entre los migrantes y la provincia pues las ayudas monetarias son proporcionadas por los hogares que residen en el Área Metropolitana a los parientes que se quedaron en provincia y viceversa. Por otro, la vida en la capital haitiana depende de alguna manera de las transferencias cuya procedencia es externa a la ciudad. Es casi sorprendente que el aumento de ciertos desempleados e inactivos se mantenga gracias a las transferencias originadas en provincia, en tanto que la emigración provincia-capital se explica esencialmente por la diferencia de ingresos y de condiciones de vida existente en esta. La integración de los migrantes en la economía mone-

taria urbana corresponde, igualmente, a las transferencias de los emigrantes y lo mismo rige para los nativos que se benefician con mayor frecuencia de las transferencias externas. Evidentemente, es importante determinar la dimensión de esta relación de transferencias externas, especialmente considerando la contribución de estas a la formación del ingreso total de los hogares. Para este efecto, deberían realizarse otras encuestas.

CONCLUSIONES

El Área Metropolitana de Puerto Príncipe es un verdadero crisol en donde cohabitan migrantes y nativos en el seno de los hogares, tanto como en los diversos estratos que van desde el hábitat de buena calidad hasta el precario característico de los asentamientos irregulares. Ciertos estratos poseen una identidad social particular, como aquel de los migrantes cuyos padres trabajaban en la agricultura. Es el caso de los hábitat espontáneos precarios. Sin embargo, los migrantes en donde el origen social está anclado en el sector agrícola no están amarrados a los estratos más vulnerables.

Muy comprometidos en la actividad económica, los migrantes constituyen la fuerza esencial de trabajo de ocupados en el Área Metropolitana de Puerto Príncipe. Se dedican principalmente a empleos informales en su mayoría en el sistema de empleo de la capital. Paralelamente, los nativos están más presentes en los empleos formales que son relativamente mejor remunerados. Esta inserción menos favorable de los migrantes conduce a la hipótesis de que la apuesta para obtener empleos mejor remunerados en la ciudad que en el medio rural, o en las ciudades secundarias del país, aun no ha sido ganada. Sería necesario poder comparar los niveles de vida de los migrantes establecidos en el Área Metropolitana a los de aquellos individuos y hogares residentes en las zonas de origen. Esto vuelve aún más complejas las cosas, ya que es necesario tomar en cuenta las trayectorias individuales y las evoluciones macroeconómicas que determinan las configuraciones del mercado de trabajo a través del tiempo. Ciertos migrantes han conocido movilizaciones ascendentes. No obstante, en el contexto de la crisis surgida a comienzos de los años ochentas, los propósitos del sastre al que se hacía referencia en páginas anteriores se volvieron un fracaso:

Yo había pensado dice, que la vida ahí sería mejor (en Puerto Príncipe). Con el tiempo me di cuenta de que la situación empeoró en lugar de mejorar. Y, yo ya estaba aquí, me tuve que resignar, concluye.

Las idas y venidas entre los empleos formales en las fábricas de Puerto Príncipe y el instalarse por su cuenta como artesano, los tropiezos surgi-

dos en el hogar (fallecimiento de la esposa que contribuía con ingresos, enfermedades de los hijos, etc.), las repercusiones de la liberación de la economía por la vía del contrabando (competencia de la ropa usada con la producción de sastrería), han marcado la vida de este emigrante haciéndole cada día más difícil su supervivencia y su integración en la ciudad.

En todo caso, los migrantes jefes de familia han podido financiar en todo o en parte, para sus hijos nacidos en el Área Metropolitana de Puerto Príncipe, la adquisición de un nivel escolar mucho más importante que el de ellos. Incluso, parece que los mejores niveles de educación permiten el acceso a los empleos mejor remunerados. Todo el problema está en saber en qué condiciones la tasa de desempleo de los individuos que poseen un nivel de estudios secundarios (43% contra 28% para los individuos sin nivel escolar) es poco estimulante. A menos que la dotación en educación no sea el principal viático de los nativos candidatos a la emigración (Fass, 1988).

En fin, si un quinto de los hogares del Área Metropolitana contribuyen aunque sea poco a la reproducción de los hogares que viven en provincia, no significa que los hogares de provincia y los emigrantes no participen en la integración urbana más o menos importante, especialmente en la economía monetaria de la capital. La ciudad ofrece oportunidades de empleo (sobre todo informales), pero también representa un lugar de cesantía importante. Las transferencias internas surgidas de la provincia y las transferencias externas de los emigrantes permiten, en diversos grados, que los desempleados, pero también los inactivos, no sean del todo excluidos del consumo.

Estos resultados son, esencialmente, el fruto de un análisis exploratorio. Ellos sugieren cuestiones complementarias en cuanto a las determinantes de pertenencia a los estratos urbanos y a las determinantes de las transferencias internas y externas recibidas. Entre otras, ¿Cuáles son los migrantes que han «tenido éxito» y aquellos que han «fracasado»? ¿En función de qué interacciones entre trayectorias individuales y conflictos macroeconómicos? Por otra parte, sabemos que los desempleados y los inactivos reciben transferencias internas y externas, pero ¿Cuál es la naturaleza de la relación entre el hecho de ser un desempleado o estar fuera del «mercado de trabajo» y el ser beneficiario de las transferencias? ¿Podemos en este sentido hablar de «cesantes de lujo»? ¿Las transferencias permiten a los desempleados prolongar la búsqueda de empleo antes de aceptar no importa que empleo?

De manera general, las encuestas específicas sobre los comportamientos migratorios y las trayectorias de los migrantes en la ciudad acerca de las características de las dos partes presentes en el momento de las transferencias, hogares emisores y hogares beneficiarios, deberían permitir hacer las principales conjeturas enunciadas más explícitas respecto al significado de los múltiples anclajes de los migrantes en los estratos urbanos, tanto en el sentido económico, como en el social de las migraciones.

BIBLIOGRAFÍA

- BARTHÉLEMY, G. (1996), *L'extension des lotissements sauvages à usage populaire. Ou Paysans, Villes et Bidonvilles en Haïti. Aperçus et réflexions*, Groupe de Recherche et d'Échanges Technologiques (GRET), Port-au-Prince, 33 pp.
- CADET, CH. L. (1996), *Crise, paupérisation et marginalisation dans l'Haïti contemporaine*, UNICEF, Port-au-Prince, 146 pp.
- CAYEMMITES, M., RIVAL, A., BARRERE, B., LEREBOURS, G. y G.M. AMEDEE (1995), *Enquête Mortalité, Morbidité et Utilisation des Services*, EMMUS-II 1994-1995, Institut Haïtien de l'Enfance (IHE)/Demographic and Health surveys Macro International Inc, Pétiön-Ville (Haïti)/Calverton (Maryland), 364 pp.
- DELATOUR, L. y T. J. DUGGLEB (1993), *Strengthening the informal sector in Haïti. Constraints, Possible Interventions and Factors for Success*, USAID/PADO, Port-au-Prince, 33 pp. (miméo).
- FASS, S. M. (1991), *Survivre. L'économie politique de la pauvreté en Haïti*, Éditions du CIDIHCA, Montréal, 446 pp.
- GIRAULT, CH. y H. GODARD (1983), «Port-au-Prince: dix ans de croissance (1970-1980). La métropole comme reflet de la crise haïtienne», En: BIRCKEL M. y al., *Villes et nations en Amérique Latine. Essai sur la formation des consciences nationales en Amérique Latine*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), Paris, pp. 155-179.
- GODARD, H. (1984), «L'influence des transferts de capitaux des haïtiens expatriés sur les mutations du paysage urbain de Port-au-Prince», *Collectif Paroles*, Janvier-Février, N°27, pp. 5-11.
- LAMAUTE-BRISSON, N. (2000), *L'économie informelle en Haïti. Le cas de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince*, Thèse de Doctorat, Université de Paris X-Nanterre, Paris, 487 pp.
- (2002), *L'économie informelle en Haïti. De la reproduction urbaine à Port-au-Prince*, L'Harmattan, Paris, 318 pp.
- LAROSE, V. (2001), «Port-au-Prince: une ville marchande», *Itinéraires*, Centre de Recherches Historiques et Sociologiques (Crehs), Faculté des Sciences Humaines de l'Université d'État d'Haïti, pp. 109-115.

- LOCHER, H. C. (1978), *The fate of migrants in urban Haiti. A survey of three Port-au-Prince Neighbourhoods*, Ph.D., Yale University, 383 pp.
- LOCHER, U. (1991), «L'évolution récente de l'enseignement primaire», En Cary H. y J. Hérard (éds), *Haiti et l'après-Duvalier: continuités et ruptures*, Tome II, Éditions Deschamps/CIDIHCA, Port-au-Prince/Montréal, pp. 357-380.
- LUNDAHL, M. (1992), «Social Security in Haiti : Informal Initiative in a Welfare Less State», *Politics or Markets, Essays on Haitian underdevelopment*, Routledge, London and New York, pp. 384-397.
- MANIGAT, S. (1992), *L'urbanisation de Port-au-Prince dans les années 80 : Économie et conditions de vie des Port-au-Princiens*, Port-au-Prince, Juillet, 71 pp.(miméo).
- PAUGAM, S. y J.-P. ZOYEM (1997), «Le soutien financier de la famille : une forme essentielle de la solidarité», *Économie et Statistique*, N^o. 308/309/310, pp. 187-210.

LA INSERCIÓN URBANA DE LA POBLACIÓN INDÍGENA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

DANIEL HIERNAUX-NICOLAS

INTRODUCCIÓN

La rebelión chiapaneca iniciada el 1° de enero de 1994 ha transformado, radicalmente y en forma perdurable, la relación entre indígenas y no indígenas en México. No se trata solamente de la constatación de la presencia indígena y de las condiciones de extremo abandono a las cuales se han visto sometidos, sino, también, de la emergencia de una toma de conciencia mucho más clara de la multiculturalidad en México.

Proyectado en el escenario de la vida política mexicana, el indígena es hoy un protagonista más visible de una sociedad en plena transformación y de la cual exige reconocimiento y apoyo, así como el derecho a participar, como indígena, en todas las esferas de la vida nacional.

Las reivindicaciones indígenas, sean de filiación zapatista o de otras tendencias políticas, giran esencialmente en torno a la autodeterminación, la autonomía y a la mejora de las condiciones de vida y de producción, así como al reconocimiento de sus valores culturales, en los espacios tradicionales poblados por indígenas.

Sin embargo, muchos indígenas no viven en sus comunidades originales: el intenso proceso de urbanización de la república mexicana, también ha conllevado la emigración de grandes contingentes de población indígena hacia las principales ciudades del país.

Es así que las mayores concentraciones de población indígena se aglutinan tanto en ciertas áreas tradicionales, como en las metrópolis del país. Lo anterior nos ha llevado a estudiar en particular a esta población indígena que emigra a la ciudad y decide permanecer en ella. Los estudios sobre este tema son escasos y, por lo general, se orientan a efectuar el seguimiento de ciertas etnias específicas en el transitar de su hábitat a la urbe y en sus formas particulares de organización (Bueno, 1994; Conning, 1999; Odena, 1983; entre otros).

En este proyecto de investigación y como consecuencia de nuestra propia especialización en temas metropolitanos, nos hemos interrogado sobre la relación entre la metrópolis y la etnicidad. Hemos trabajado un caso concreto, el Valle de Chalco, territorio periférico en donde hemos dedicado varios años de estudio, y sobre el cual teníamos una experiencia de cierta duración y numerosos hallazgos susceptibles de permitir enmarcar esta investigación específica.

Cabe señalar que este trabajo se realizó entre los años 1998 y 2000, teniendo ya como resultado el fruto de una publicación de un libro titulado *Metrópoli y etnicidad, los indígenas en el Valle de Chalco*, que sintetiza los resultados más importantes de este proyecto.

En el presente trabajo, haremos una serie de reflexiones que retoman en parte el tema central de este libro al que nos remitimos para un análisis más detallado del caso concreto, pero también intentaremos trascender los hallazgos, ofreciendo una serie de comentarios más amplios sobre la problemática indígena y la de las ciudades contemporáneas, y sobre la Ciudad de México en particular.

LA INVISIBILIDAD DE LA POBLACIÓN INDÍGENA

Para el lector de un país desarrollado donde domina una población de origen europeo, la existencia de la población indígena puede claramente relacionarse con la presencia de personas con otros rasgos físicos, que no solo los distingue, sino que, desgraciadamente, sirven para focalizar la atención y, en ocasiones, alimentar la xenofobia y el racismo. El «otro» visible, presente, distinguible, es definitivamente alguien que se sitúa «al lado de» pero no «mezclado con» la población dominante. Lo que aquí afirmamos para el indígena, también es válido para el extranjero en general, o por lo menos para quienes se salen de los patrones usuales de apariencia del *urbanita* promedio de un lugar determinado.

En un país como México en donde el mestizaje ha jugado un papel homogeneizador significativo, la distinción física no es, afortunadamente, un criterio categórico para distinguir el indígena de cualquier otro miembro de las llamadas clases populares.

De tal suerte, si no lo identifica el hablar o la vestimenta, por ejemplo, el indígena goza de cierto grado de invisibilidad entre la población mayoritaria de las ciudades mexicanas. Lo anterior es particularmente evidente en la Ciudad de México, que acumula más de 500 años de migraciones de indígenas campesinos con un mestizaje particularmente fecundo.

La invisibilidad no está solamente relacionada con la fisonomía, sino que remite además a la inserción socioeconómica que se realiza en forma relativamente pareja con la de los sectores campesinos mestizos que acuden a la ciudad. Aunque, en cierta forma, existen sectores laborales donde la presencia indígena es más marcada, como es el caso del trabajo doméstico o la construcción (Bueno, 1983).

La invisibilidad tiene evidentemente consecuencias ventajosas para el inmigrante entre las cuales el hecho de «no distinguirse» o de poder asumir rápidamente estrategias elementales para confundirse en la masa urbana, tales como: el aprendizaje del idioma, la vestimenta urbana, los modales del *urbanita*, etc.

Cabe mencionar aquí que en un trabajo que realizamos hace años sobre la población de la Península de Yucatán inmersa en el mercado laboral de Cancún, en varias de las entrevistas a indígenas resaltó el comentario que afirmaba que la población de origen maya tomaba la estrategia de emigrar primero a la ciudad de Mérida, capital tradicional del estado de Yucatán, para «volverse catrines»; es decir, perder sus costumbres tradicionales mayas, adoptando las de la población urbana del lugar, antes de dirigirse a Cancún, donde quizás y paradójicamente, pueden pedirles volver a su vestimenta tradicional para atender a un turista interesado por un folclor de dudosa autenticidad.

Sin embargo, la invisibilidad implica también la ausencia de un reconocimiento específico, la fusión del individuo en una masa urbana de contornos imprecisos y, obviamente, un menoscabo de la singularidad que implica una pérdida identitaria.

Por lo anterior, resulta extremadamente difícil dar cifras precisas sobre la población indígena residente en las ciudades mexicanas. Las estimaciones censales ofrecen una cierta idea de la magnitud de esta población, pero eluden aquella que tiene que ver con los que prefieren negar su identidad originaria. El rechazo a la identidad original del indígena *urbanita* sigue siendo un fenómeno frecuente a pesar del hecho de un mayor reconocimiento indígena adquirido en los últimos años en México.

EL VALLE DE CHALCO

Nuestra área de estudio es un municipio periférico de la Ciudad de México, constituido en 1994 a partir de la subdivisión de otras dos entidades municipales: Chalco e Ixtapaluca. La población total del municipio, según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2000, era de 323.461 habitantes. A esa fecha la población de más de cinco años de origen indígena, en el mismo municipio, era de 18.361 personas.

Cabe subrayar la fuerte heterogeneidad de esta población indígena, ya que 40 etnias están representadas en el Valle. A pesar de ello, dominan las personas originarias del Estado de Oaxaca, uno de los territorios principales portadores de población hacia la Ciudad de México.

El Valle de Chalco es un territorio paradigmático de la nueva expansión periférica en Ciudad de México a partir de finales de 1970: situado sobre el lecho de un antiguo lago, secado parcial y artificialmente a inicios del siglo XX y en forma definitiva en los años sesentas, es una vasta superficie plana que había perdido su productividad agrícola y, por ende, fue presa fácil de la especulación inmobiliaria realizada por promotores clandestinos, que compraron las tierras ejidales para lotearlas y venderlas a la población de bajos recursos.

El proceso de desincorporación de tierras ejidales para usos urbanos, las condiciones de baja habitabilidad y, finalmente, la intervención masiva del Estado mexicano a través del programa federal PRONASOL (Programa Nacional de Solidaridad) han sido ampliamente estudiados por diversos autores (Hiernaux y Lindón, 1992; Hiernaux, 1995; Lindón, 1999; y los autores incluidos en Hiernaux, Lindón y Noyola, 2000).

Por su parte, la presencia de una población indígena ha sido soslayada en un contexto investigativo que ha privilegiado el estudio de la inserción urbana en general de la población de bajos ingresos, eludiendo la dimensión étnica que pudiera eventualmente diferenciar modalidades de ocupación del territorio, o procesos de inserción urbana.

A pesar de la escasa relevancia estadística de la población indígena, el estudio de su inserción urbana y más generalmente de su relación con la metrópoli, nos pareció sumamente relevante. En efecto, indagar situaciones concretas particulares en especial para esta población relativamente «invisible» en la capital mexicana, impulsa también la instauración de una visión menos monolítica de los procesos urbanos, tal como se desarrollaron en los años setentas y aun en los ochentas, a raíz de la implantación de paradigmas conceptuales bastante dogmáticos, autorreferenciados y restringidos en sus alcances analíticos.

No es nuestro propósito documentar ahora en qué grado se han abierto los estudios urbanos en el mundo entero, y particularmente en América Latina, pero podemos señalar que las interpretaciones de cuño cultural

han abierto brechas significativas que, sin lugar a dudas, dejarán huellas perdurables en la investigación urbana.

En este sentido, nuestra revisión del Valle de Chalco desde la perspectiva de la inserción de población indígena, se ha ido asociando a las inquietudes de otros investigadores que aportan hallazgos no menos importantes, para una revisión del estudio de caso y de la Ciudad de México en general.

LAS CONDICIONES DE LA EMIGRACIÓN

Uno de los temas centrales de una investigación de este tipo, es la pregunta permanentemente expresada en cuanto a los motivos de emigración del pueblo originario. Una visión algo rápida referente a los resultados, demuestra la aplastante dominación del factor económico: las carencias, ciertamente bien reales, son las que inducen al emigrante a dejar su lugar de origen. Pero la explicación mayoritaria no representa el universo; interesa también revelar que los factores de atracción juegan un papel significativo: lo que en la línea interpretativa iniciada por Simmel significa evidenciar el peso de la modernidad urbana y considerarlo un factor de estímulo de emigración hacia la ciudad.

En este sentido, la Ciudad de México ha jugado un papel doble con relación a la migración indígena: por un lado, ha ofrecido un contexto económico atractivo que permite subsanar las deficiencias del medio de origen y, a veces, apoyarlo a través de remesas de dinero o de bienes, y por otra parte, la capital ha sido un imán inequívoco para quienes pretenden acercarse a la modernidad, aun si lo realizan en forma ciertamente precaria.

Sin embargo, cabe una aclaración en cuanto a nuestra metodología y que tiene implicaciones importantes en la exposición de los resultados: nuestro trabajo se ha basado, por lo general, en una población adulta y con una familia constituida desde hace años. La población objeto de nuestra investigación llegó a la Ciudad de México en el curso de los años setentas y ochentas, esencialmente. Para esas fechas, podemos afirmar que la modernidad no era tan evidente en México; más aún, que en las localidades de origen las condiciones de miseria de esta población eran significativas y la carencia de acceso a los objetos tecnológicos representativos de la modernidad eran todavía fuertes, como el caso de la radio y sobre todo la televisión.

Lo anterior nos ha llevado a pensar, después de la redacción del mencionado libro y a raíz de entrevistas complementarias, que pudiera haberse dado una cierta modificación en el balance entre los factores económicos de expulsión y aquellos que remiten a la esperanza de insertarse en la modernidad urbana o de atracción. Por una parte, ciertos esfuerzos de la política social permitieron a las poblaciones indígenas

tener acceso a la infraestructura urbana elemental, mientras que la mejoría de la cobertura de radio y de televisión ha favorecido un mayor acceso a las imágenes de la modernidad en las comunidades indígenas.

Pese a ello, y actuando en sentido contrario, se presenta una realidad en que las condiciones de pobreza se han extremado debido a la entrada progresiva de México en el sistema mundial, así como al abandono por parte del Estado de los sectores populares y, en particular, del campo y de su población indígena.

En cuanto al juego de estos dos factores, no podemos ofrecer una opinión definitiva al respecto, pero es importante señalar que los indígenas que llegan a las metrópolis en los últimos años pueden tener razones económicas aún más fuertes para migrar, aunque, simultáneamente, poseen un capital de información superior sobre la vida urbana y la modernidad que anhelan, y quizás más que nunca esto puede ser válido para la mayoría de los casos.

EL PUEBLO EN LA MEMORIA

La salida del lugar de origen implica desprendimientos importantes de la identidad indígena articulados profundamente a las formas espaciales. La casa, el pueblo, el paisaje rural circundante del lugar de origen forman parte de un entorno que se deja atrás por el hecho de migrar. Así, uno de los aspectos que hemos abordado en nuestra investigación, es la relación con el lugar de origen. Esta se encuentra conformada por vivencias extremadamente fuertes, que la memoria del entrevistado recupera para el investigador.

No fueron pocos los casos en que el entrevistado demostró una profunda emoción, a veces ahogada en lágrimas, al hacer el acto de rememoración que, no pocas veces, se volvía un momento de fuerte descarga emocional. En su mayoría, podemos atrevernos a afirmar que estas vivencias que remontaban como un flujo torrencial fueron contadas por primera vez: el pudor, la incapacidad para encontrar quien sirva de receptor a un deseo manifiesto de derramar la memoria para encontrar un consuelo, habían detenido por años, sino por décadas, la liberación de los recuerdos más profundos sobre esta fase de la vida inicial, así como también, sobre el tránsito a veces doloroso de la vida campesina a la vida urbana.

El efecto liberador para el entrevistado, no buscado por el investigador, llevó a hacer presente, elementos profundamente inscritos en la identidad de las personas: algunas sintieron inclusive la necesidad de expresar algunas palabras o cortas frases anodinas en su idioma nativo, que no entendía el investigador; expresaban así este remanente de identidad indígena profundamente trastocada por la emigración y volvían,

al calor de la entrevista, a reivindicar su condición de indígena, en un contexto en el que sabían que se les revaloraba esa condición.

Del pueblo de origen oímos las miserias, las tareas de adultos impuestas a infantes indefensos, el hambre y su efecto devastador, la carencia de condiciones materiales para estudiar, el maltrato a la mujer, las sombrías y en ocasiones incestuosas relaciones con padrastros o madrastras, la lejanía de todo, el aislamiento individual o comunitario; todas las facetas de un México profundo, pero aún tan real a pesar de las mejorías evidentes de la condición indígena.

Curiosamente, las opiniones sobre el pueblo resultaron ser tan contradictorias como intensas: mientras que unos entrevistados aborrecían el lugar de origen del cual solo tenían remembranzas negativas extremas, otros fueron capaces de idealizar este pueblo nativo, a pesar de la miseria vivida. De hecho, no idealizan el pueblo en sí, sino que particularmente ciertos paisajes y modos de vida que han perdido en forma radical en su proceso de inserción urbana.

El discurso de estos migrantes nostálgicos se sitúa en un plan de reconstrucción mental de un pueblo idílico. Llegamos a pensar, después de numerosos relatos de vida en el mismo sentido, en la transformación de la imagen del pueblo nativo en una suerte de pueblo cinematográfico e idílico, profundamente anclado en la memoria del migrante. Lo anterior lleva a plantear —a manera de digresión simmeliana— una hipótesis sobre el cine mexicano tradicional, particularmente aquel que tuvo un extraordinario éxito en la famosa Edad de Oro. Proponemos que ese tipo de cine recogió los recuerdos de los migrantes, los sublimó en una suerte de idealización extrema y los devolvió a una población urbana recién emigrada que anhelaba recobrar las imágenes y revivir ciertos aspectos prototípicos de su vida anterior: la chica de rebozo cortejada por el hombre «muy macho» (de bigote, sombrero ancho y pistola al cinto), las abuelas buenas y chismosas (Sara García), los ríos plácidos con árboles ofreciendo una sombra acogedora para los novios, etc. El éxito de películas como «María Candelaria» por ejemplo, y tantas más del cine mexicano, apunta a la fuerte penetración de una trama de remembranza creada para la población migrante.

Al tener la ocasión, a veces única en su vida de poder contar «su» historia, el indígena emigrado a la ciudad recrea mentalmente «su película» para quien lo oye y para sí mismo. En el relato se borran muchos aspectos negativos, como por ejemplo, el peso del agua que se transporta a beneficio, del rasgo «bonito» típico y estereotipado del modo de vida: la mujer que acude a la fuente y llena el recipiente de agua.

No todos los migrantes reconstruyen una imagen del pueblo de origen de forma tan nostálgica. Para muchos, el pueblo es el lugar adonde jamás les gustaría regresar, realmente en absoluto; es decir, ni muertos, ya que

no quieren ni siquiera ser enterrados allí. Los relatos de aquellos que expresan este profundo rechazo están hechos de penas, de dolores tan fuertes que opacan lo que la cotidianidad de la infancia o de la adolescencia pudo haber ofrecido de positivo. La relación con el pueblo de origen es, entonces, algo en lo cual ya no se piensa. Así, la migración ha ciertamente trastocado al indígena haciéndole perder la belleza de la memoria de ciertos aspectos de su vida campirana.

Igualmente, detectamos un tercer grupo importante: aquellos que presentan sentimientos mitigados con relación a su lugar de origen. Mezclando en ocasiones cierta nostalgia esbozada con rechazo, que en oportunidades parecería haberse alimentado del llamado mismo al recuerdo que le hicimos, estas personas también pueden ver afectada su relación con el pueblo a partir de la constitución de la familia en la ciudad.

Pasa frecuentemente que muchos indígenas no se unen maritalmente con personas de su propia comunidad. Así que cuando ocurre la unión dentro de la comunidad, la relación con el espacio originario se hace más fácil; les une el recuerdo y las vivencias similares, algo de que hablar de este lugar de proveniencia, que en ocasiones genera sueños compartidos de un regreso casi improbable. Los que decidieron unir sus vidas con miembros de otras comunidades indígenas o con mestizos, se encuentran en situaciones distintas. En ocasiones, el pueblo es sujeto de bromas y desprecios por el cónyuge *urbanita*; también, la descendencia tiene un papel fuerte en la posibilidad de mantener una relación con el pueblo. De baja edad, los hijos aceptan o se resignan a visitar a los parientes del pueblo de sus padres. Pueden, incluso, encontrar cierto placer en visitar a sus parientes con modales distintos. La vida del campo les suele ser agradable en la dosis homeopática que representan las vacaciones. Más grandes, entra el desprecio, el rechazo a este «retraso» que construyen mentalmente sobre las condiciones de vida de los lugares de origen de sus progenitores. Los entrevistados entonces lamentan este desapego de sus hijos, que se manifiesta en que no saben hablar el idioma, que se sienten incómodos en estos sitios pobres, y así los padres acaban distanciándose también de sus pueblos al sentir que no pueden o que quizás no deben forzar a sus hijos a compartir con ellos sus vivencias tradicionales.

El pueblo en la memoria posee palpablemente entonces una dimensión compleja en la identidad del migrante: entre rechazo, nostalgia, deseo de regreso y promesa de nunca volver. El migrante construye una relación extremadamente enmarañada, marcada por su trayectoria de vida, por las condiciones de su partida y, por la calidad misma de su inserción. Sin embargo, en todos los casos, el pueblo queda en la memoria, como parte de un acervo imborrable, sujeto a vaivenes de reminiscencia y olvido temporal.

LA FAMILIA, LOS CONOCIDOS Y LA INSERCIÓN EN LA CIUDAD

Para un miembro de una comunidad indígena, la gran ciudad es algo distante, de la cual solo tiene las imágenes que logra construir a partir de lo que cuentan quienes sí estuvieron en las ciudades. Por la edad de ciertos entrevistados, muchos no habían siquiera visto una fotografía de las ciudades. Algunos habían acudido a una ciudad menor para hacer trámites, compras o en ocasiones trabajar. Ninguno había conocido antes de migrar la gran ciudad, la madre de todas las ciudades mexicanas: la Ciudad de México.

Llegar solo a Ciudad de México es algo prácticamente imposible: existen los medios de transportes, puede haberse reunido el dinero, pero lo esencial es tener cómo insertarse socialmente. Para ello, el «modo de inserción» suele ser la familia, los amigos o un coterráneo. Alguien debe convertirse en el «facilitador», para usar un término de moda. Ese alguien debe abrir puertas, facilitar trámites, ofrecer un techo, dialogar con el migrante.

En todos los casos, hemos podido observar la presencia decisiva de este agente en el relato de la llegada o, desde antes, en la motivación de partir. Está quien regresa con una vestimenta que «engancha» al migrante potencial: botas vaqueras, camisas de cuadros, pantalones de mezclilla, que llaman poderosamente la atención de quienes solamente conocen huaraches y ropa campesina tradicional. Esta misma persona, narrador en el idioma nativo de esta ciudad tan diferente, donde todo es más grande, más numeroso, todo está disponible, aun el trabajo, es quien despierta el interés, hace lucir la ciudad, convence al amigo, la prima, el hermano. La partida es vista como una salvación y la ciudad una iluminación en un camino de miserias.

También está otro actor que es quien espera al migrante, quien está viviendo en la ciudad y será el abridor de las puertas urbanas: puede ofrecer techo, lo que es de por sí solo una ventaja en ese lugar extraño que es la gran urbe, donde no existen árboles bajo los cuales se pueda dormir. También durante el periodo de búsqueda de empleo se pueden compartir los alimentos. O simplemente esta persona es el informador privilegiado para cualquier necesidad formal o explicación sobre la inserción urbana, exploración que solo puede hacerse a alguien que ya pasó por lo mismo. La ciudad es confusión, novedad, induce miedo, ansiedad e incompreensión. Para ello está el pariente o amigo, quien dispone de este capital informativo pudiendo compartirlo con el recién llegado.

Estamos, claramente, frente a un sistema que funciona por redes y transmisión interpersonal: el indígena que llega a la gran ciudad, por lo general, es como un extranjero en su propia patria. La diferencia de

idioma, pero más aún, la extrema diferencia de modos de vida, es algo que impacta tanto al maya como al oaxaqueño que llega a México. El mismo paralelismo puede ser hecho con respecto al turista mexicano que va a París o a Bangkok. Los sentimientos de sorpresa, miedo, pérdida de las referencias y movilidad se hacen latentes.

Si bien han existido mecanismos de integración social indígena acto seguido de la Revolución, la llegada a la ciudad para estos es tanto más compleja cuando los dispositivos de inserción han fallado dramáticamente en lo que concierne a la sociedad nacional. Particularmente, la enseñanza del castellano no ha prosperado como se esperaba: aun después de largos años de primaria en castellano, es frecuente que el indígena no lo hable o lo hable muy poco al llegar a la ciudad. Esto al menos en el universo de nuestros entrevistados.

Ciertamente, el idioma es una barrera fuerte y recalcitrante, sobre todo cuando el racismo ordinario, aquel que pasa inadvertido en las calles pero que marca la cotidianidad del migrante, sigue haciendo estragos. Sin el manejo «correcto» del castellano, el indígena pena para: orientarse, encontrar un trabajo, relacionarse con *urbanitas* extraños con los que se codea a diario. El aprendizaje de la lengua es entonces un reto esencial, una necesidad impostergable para quienes aspiran a una inserción en la sociedad urbana.

Sin embargo, las cosas no se limitan al dominio del idioma vehicular de la ciudad mexicana. También, lo que sorprende, desconcierta e inquieta al migrante, es todo lo relativo al modo de vida. Desconcierto es posiblemente la palabra más adecuada. En el conjunto de los *urbanitas* que acuerdan entre sí ciertas actitudes y comportamientos, el indígena está fuera de tono, emitiendo señales de diferencia, las mismas que llaman la atención sobre él y, a veces, lo conducen injustamente al rechazo y al racismo primario.

Por ello es que el indígena no podría funcionar sin esa red de apoyo que lo recibe. Claro está que no siempre la relación es idílica, ya que la codicia o la maldad pueden llevar también al indígena a explotar a su coterráneo. Pero en la mayoría de los casos, el sentido familiar o comunitario prevalece, de modo que el indígena es acogido en el seno de una comunidad reconstituida en el contexto de la urbe metropolitana.

Esta situación es una ventaja innegable: el migrante goza así de un capital social de acogida que le otorga cierta capacidad para encontrar trabajo rápidamente. Lo anterior es esencial, ya que la escasez de recursos que lleva el migrante, y la poca capacidad económica de sus familiares o amigos para mantenerlo en un plazo largo, obligan a resolver una pronta inserción laboral. La carencia de conocimientos laborales propios de las actividades urbanas, así como la barrera del lenguaje y de los hábitos, conducen a una inserción laboral inicial extremadamente baja y mal remunerada.

Una inserción de este tipo ofrece, sin embargo, ciertas ventajas más allá de la paga, esencialmente una socialización acelerada, no siempre fácil cuando los mestizos se burlan ostensiblemente del recién llegado o lo despojan de sus pingües ganancias. Esta posibilidad de «estar» en la sociedad urbana, aun en convivencia con sus estratos más pobres, es finalmente la ocasión para aprender de ella, para construir un nuevo acervo de conocimiento sobre la ciudad, que vendrá a sustituir los hábitos cotidianos, las formas y tradiciones del pueblo de origen.

En un inicio la red familiar juega un papel de acogida, mientras que el mundo laboral ofrece la socialización intensiva, a veces agresiva, pero siempre útil en el nuevo contexto que enfrenta el indígena migrante. Por ello, es que las actividades laborales, como el empleo doméstico o la construcción, son verdaderas escuelas urbanas que se completan con la televisión, las revistas, la radio y las nuevas relaciones que se tejen en el medio ambiente urbano.

Es la lógica del don que moviliza a muchos indígenas. Estos traspasan este capital de conocimiento acumulado, redistribuyéndolo a su turno con aquellos que migrarán posteriormente. En una dinámica de devolver la mano, a su vez, se garantizan condiciones básicas de llegada, informaciones estratégicas para la inserción, amistad y compadrazgos que perduran, muchas veces, más allá de la fase inicial de apoyo y aprendizaje de la vida urbana.

LA CIUDAD DESCONOCIDA

La carencia de una experiencia vivencial de la ciudad o de información precisa al respecto, se constituye no solo en un factor negativo para la inserción del indígena, sino esta también forma parte de un choque extremadamente fuerte con lo urbano. Es por eso que quisimos prestar una atención especial a la cuestión de ¿Qué significa para el indígena migrante, enfrentarse con la ciudad, en este caso con la gran metrópoli?

Se observó un sentimiento de extrema sorpresa, a veces mezclada con un miedo significativo. Llegar a la ciudad y conocer la materialidad de esta, puede aproximarse al deslumbramiento que experimentó Cortés y sus tropas, cuando desde las alturas del Valle de México vieron, en la lejanía, el esplendor de esta ciudad lacustre, inconcebible a los ojos de los habitantes de las ciudades españolas de la época. Tenochtitlán se parecía más a las ciudades utópicas de la isla concebida por Tomás Moro, que a las ciudades peninsulares.

En las entrevistas, los indígenas pronunciaron su extremo asombro al llegar a la ciudad. Hubo quien confesó haber percibido las construcciones urbanas como acantilados de su nativa zona montañosa. O como otra entrevistada que tuvo un verdadero ataque nervioso cuando en la época su bus llegó al Centro, a las densidades de los vehículos, los múltiples

movimientos, los intensos olores y ruidos, la concentración de la masa urbana que condujo a esta mujer indígena a una pérdida de control a pesar que la esperaba su prima.

Vivir en la ciudad exige experiencia e ingeniosidad, y quien no las tiene puede pasar tragos amargos, como aquel migrante acogido por una familia de coterráneos que se perdió en la ciudad a los pocos días de llegar en el curso de su penoso intento para conseguir un trabajo a pesar de su desconocimiento del castellano.

Perdersé en la ciudad, sin conocer el sistema de vialidad o la ubicación del barrio, agregado con la imposibilidad de solicitar ayuda, implica un desconcierto total. Fue el caso del relato de un migrante que nos confesó haber dormido la primera noche, en una zona totalmente urbanizada, en la copa de un árbol. Nadie podía sospechar tan «extraña» actitud; pero simplemente encontró en el árbol un elemento conocido en el paisaje urbano, un refugio contra posibles agresiones, quizás, para un psicoanalista, el vientre materno que le protegería del mundo exterior desconocido.

Posteriormente, se encuentra ayuda y se desarrolla un proceso paulatino de apropiación de la ciudad. Y esta, por sencilla que sea, laboral y socialmente, no deja de ser un logro personal, el resultado de la lucha indígena para insertarse en la vida urbana cotidiana.

LA GEOGRAFÍA INDÍGENA DE LA CIUDAD

Para un geógrafo, la cuestión del espacio es un elemento esencial en la comprensión de la relación entre el indígena y la ciudad. Y en ese contexto el espacio indígena puede entonces ser aprehendido de diversas maneras.

El primer cuestionamiento puede realizarse a partir de la localización de los indígenas en la ciudad. Esta pregunta la podemos contestar de manera relativamente sencilla a través del censo poblacional. Apoyados en este podemos afirmar que existe un patrón bastante definido de distribución de la población indígena en torno a un arco que va del norte medio de la ciudad¹ hasta el este y sureste, siendo este el caso respectivamente de la periferia de los años setentas y ochentas. Además, otra localización clave es el centro tradicional de la capital mexicana, tanto el Centro Histórico como tal, que el de su delegación central, Cuauhtémoc.

Si bien las cifras del censo son el reflejo de una distribución real, estas desconocen algunos aspectos que nos gustaría profundizar. En primer lugar, observamos una falta de identificación de aquellas personas que quieren mantener su identidad indígena en el anonimato. Se vuelve difícil, entonces, saber dónde estarían localizados estos individuos en el te-

1 Este arco parte no de la periferia extrema sino de un primer «anillo» de crecimiento.

ritorio. De igual manera, otro tema es la no identificación del personal doméstico por los ocupantes principales de una vivienda cuando suele darse el hecho de que estos no registran a las personas que laboran a su servicio y que al mismo tiempo habitan con ellos. Finalmente, existe un subregistro relacionado con la no enumeración, en las declaraciones censales, de quienes no están ocupando la vivienda en el momento del registro, ya sea por haber vuelto temporalmente a su pueblo por diversas razones tales como una cosecha, una fiesta patronal o un evento familiar, o por trabajar ocasionalmente fuera de México, en Estados Unidos.

Más allá de estas consideraciones, podemos afirmar que existe un patrón claro de distribución de la población indígena que responde, además, a la división social entre el este pobre y el oeste más rico, situación propia de la Ciudad de México y de muchas otras ciudades del mundo, tanto desarrolladas como subdesarrolladas.

La segunda interrogación podemos indagarla gracias al tema del lugar de origen de los indígenas asentados en la Ciudad de México. Este presenta un patrón de mayor presencia de los indígenas que provienen de los estados más cercanos a la Ciudad de México, y contingentes relacionados en cantidad con la cantidad de población y, de cierta manera, en la densidad observable en los Estados. Es así que el Estado de Oaxaca es claramente el principal proveedor de población indígena migrante hacia la Ciudad de México.

Una tercera pregunta podría tener que ver con la distribución espacial, o sea, la existencia de reagrupamientos indígenas dentro de la Ciudad de México. Claro que nuestra investigación no apuntaba a responder a este tipo de cuestionamiento, cuando solo se focalizó sobre un área específica de la ciudad: el Valle de Chalco. Sin embargo, podemos adelantar que diversos trabajos esencialmente antropológicos advierten una tendencia hacia un reagrupamiento urbano, particularmente entre las comunidades provenientes de Oaxaca. Lo anterior se explicaría a partir de la solidez de las redes de solidaridad y de identidad entre las comunidades originarias de este estado. De tal modo se pueden observar ciertas áreas, colonias, barrios o parte de ellos, donde tiende a haber una mayor presencia de ciertos grupos étnicos, con frecuencia del mismo origen (Odena, 1983).

Lo anterior es explicable debido al hecho de que la periferia pobre de la capital mexicana se ha formado por el intermediario de urbanizaciones clandestinas, para las cuales una parte de la clientela se allega mediante la información directa, de persona a persona. En este caso, las redes familiares, de amistad y de mantenimiento de la identidad entre indígenas juegan un papel decisivo en la congregación de estos. Otro caso de concentración, bastante evidente, es la presencia en algunas partes del sur de la capital de población indígena originaria. Hacemos referencia aquí al caso de pueblos de las delegaciones de Tlalpan, Xochimilco, Tlahuac y Milpa Alta (Portal, 1999).

En lo que concierne la localización indígena, una última observación es que en el Centro Histórico es común encontrar viviendas degradadas que se encuentran en arrendamiento, que en México son llamadas «vecindades», donde suele congregarse la población de ciertas etnias, sobre todo Mazahuas y Otomies.

Todas las observaciones anteriores, sin embargo, solo remiten a una concepción tradicional del espacio que privilegia la localización y la distribución. Para llegar más lejos en la articulación de la cuestión, en el sentido de la corriente de la geografía humanista, no podemos dejar de interrogarnos sobre el espacio indígena en el marco de otras perspectivas conceptuales y analíticas.

Para comenzar, podemos hacer referencia al espacio de la comunidad. En los lugares de origen, todo el espacio suele estar ocupado por los miembros de una misma etnia, de tal modo que existe una marcada y fuerte identificación entre comunidad, espacio e identidad. Las discrepancias se sitúan en la periferia del espacio, lugar donde se juega la construcción de la identidad a partir de las diferencias.

En la ciudad, tal situación es difícilmente reproducible, salvo, como lo señalábamos anteriormente, en ciertas condiciones particulares de congregación de población indígena, lugares que le permiten reconstruir una identificación radical entre espacio e identidad étnica: la vecindad o el barrio. Lo anterior no privilegia la idea de que la materialidad del espacio refleja la identidad, por el contrario, en general no existe una presencia de «rasgos indígenas» en los barrios o vecindades; ya sea porque fueron moradas construidas por otro estrato social² o porque la misma población indígena reproduce la vivienda estándar del sector popular.

Es en el modo de vida donde se hace translúcida la identidad indígena. Esto quiere decir que se refleja tanto en la forma particular de apropiación del espacio, como en el modo respectivo de establecimiento de las relaciones sociales en el territorio. En ciertos casos, esto se acompaña de la utilización de ciertos utensilios y objetos cotidianos propios de la identidad originaria. Sin embargo, lo anterior lo planteamos más a manera de hipótesis que como realidad comprobada, ya que nuestra investigación no se propuso ahondar este tipo de cuestionamiento.

Finalmente, nos interesa destacar la constitución, a través de la migración a la ciudad, de nuevas formas de organización espacial que no obedecen a patrones tradicionales observados por la geografía. Nos remitimos, en este caso, más a una aproximación etno-geográfica o de geografía cultural que a las interpretaciones de una geografía de tipo tradicional.

Una primera aseveración se relaciona con la construcción de un espacio complejo y multi-locacional. La migración y la inserción urbana de los

2 Las vecindades suelen ser residencias burguesas «desclasadas».

indígenas implica que suelen vivir en espacios distantes pero articulados, tanto por sucesión (antes y después de la migración) como por articulación reiterada sea física (viajes de regreso), económica (envío de dinero) o mental (reminiscencia, añoro, reconstrucción imaginaria del lugar de origen). De tal modo, podemos afirmar que el migrante construye un espacio poli-local que no está solamente formado de «partes», sino que se presenta como una región mental y física donde se desplaza permanentemente, por múltiples razones, algunas de las cuales fueron ya evocadas.

Lo anterior ha sido interpretado por Tarius como espacios circulatorios, con referencia a su experiencia de investigación con relación a los migrantes de África del Norte a Marsella, entre otros (Tarius, 1996 y 2002). La movilidad y la recomposición a distancia de los fragmentos espaciales es notoriamente la mejor aproximación que podemos dar al espacio del migrante. A diferencia de quien se queda ostensiblemente en el mismo lugar, el espacio del migrante es un espacio complejo, en permanente construcción-desconstrucción-reconstrucción.

Es además un espacio en el cual se refleja más la movilidad que el anclaje y, por ende, a pesar de la fuerte tradición que se consolida en la identidad indígena es, al mismo tiempo, un espacio extremadamente moderno en su construcción, pues este puede encontrarse tanto entre migrantes campesinos, sean o no indígenas, como migrantes internacionales. Esto último ha sido elocuentemente demostrado por Tarius (2000).

Sobre este punto en particular, es necesario indagar más; aunque la reconstrucción del espacio tampoco era el propósito inicial de nuestra investigación, la riqueza misma de los relatos de vida ha permitido avanzar en este sentido, al mismo tiempo que nos facilita la construcción de ciertas hipótesis susceptibles de guiar un trabajo posterior.

CONCLUSIONES

En este trabajo no hemos agotado todos los hallazgos de nuestra investigación anterior, particularmente en lo referente a la construcción de la identidad del indígena *urbanita*, por haber privilegiado, acorde con la orientación de este libro, el tema de la inserción urbana. Además, hemos integrado nuevas ideas que surgen de una nueva revisión del material recogido, así como de nuevas reflexiones sobre el tema.

Quizás lo que vale la pena destacar aquí como idea esencial, es la especificidad de la integración urbana de las poblaciones indígenas. Suponemos que muchas de las temáticas abordadas en este trabajo no resultarán extrañas en el contexto de otras latitudes. Nos referimos, en efecto, a la integración de grupos con identidad específica, en un entorno

que no es el propio, ni desde la perspectiva identitaria, ni desde las formas materiales de vida o de los modos de vida. Así, esperamos que ciertos hallazgos sirvan para guiar investigaciones en otros lugares, o que puedan igualmente ser contrastados con otras realidades.

La especificidad de la integración o inserción urbana de los indígenas, es además un tema apenas abordado y que no pretendemos haber agotado en este trabajo. Aun dentro de la República Mexicana, podemos observar fuertes diferencias entre procesos de integración, por ejemplo cuando ocurren en ciudades de provincia con una fuerte presencia indígena tradicional. Tal es el caso de San Cristóbal de las Casas, Chiapas. En un caso como este, parecería que la presencia indígena secular ha tejido espacios de identificación que les permiten una mejor integración a la ciudad. Además, ciertamente estamos hablando de un contexto urbano menos agresivo urbanísticamente, aunque ciertamente más racista.

Conviene que los geógrafos humanistas indagemos más a fondo la propuesta conceptual de Tarius respecto a los espacios circulatorios, situación que se magnifica cuando se estudian las comunidades transnacionales puesto que los componentes del espacio circulatorio se localizan en países distintos, pero y sobre todo, en contextos societarios e identitarios extremadamente diferentes entre sí. Las migraciones indígenas construyen así nuevos espacios que recogen elementos de las tradiciones de las comunidades, pero que al mismo tiempo, pueden asimilar componentes sustantivos de la modernidad avanzada (teléfono celular), como por ejemplo mediante la tecnología que les sirve para integrar los fragmentos del espacio que recorren física o virtualmente.

Al respecto, quisiera introducir una anécdota personal ya que ciertas vivencias, resultan ser, en ocasiones, el punto de partida de reflexiones sobre un tema. Esta anécdota, en particular, me llevó a sendas reflexiones sobre el espacio fragmentado y reconstruido en forma operacional por los migrantes, a veces en forma desconcertante. Sentado en un café de moda cercano a la Plaza de la República en París, gracias a la particular disposición densa de las mesas de café propia aunque no exclusiva de esa ciudad, capté claramente una conversación.

Una mujer joven, posiblemente menor de treinta años, hablaba con un hombre de edad semejante, sentados a la mesa vecina. La mujer tenía una fisonomía claramente de África del Norte, pero su francés impecable me hizo pensar en una hija de inmigrantes, ejemplo de segunda generación. Su acompañante me pareció, después de oírlo hablar, inmigrante de Europa del Este. La mujer narraba como, después de salir de la escuela de diseño, se había contactado con tiendas y boutiques de lugares elegantes, como la rue de Rivoli y sus alrededores, y estableció lazos con ellos para proveerlos de tapetes de decoración (alfombras y tapices de-

corativos). Explicaba a su acompañante, bastante silencioso, que la abuela de un amigo suyo acababa de fallecer en Túnez, y le había dejado una vasta casa de estilo árabe.

La mujer comentó, asimismo, que estaba montando un negocio que consistiría en instalar en este suburbio de Túnez una oficina de diseño, sala de exhibición y oficina matriz para producir tapices que exportaría a Europa, inicialmente a Francia. Consiguió que un amigo griego que tenía fuertes lazos en Cachemira, la proveyera de un hilo fino de calidad, que le permitiría ofrecer unos tapetes de alta calidad, diseñados en sus oficinas tunecinas, que podrían gustarle a sus clientes parisinos potenciales.

La conversación me dejó sinceramente mareado. La mujer había tejido frente a mis ojos, no un tapete (lo haría con mano de obra tunecina barata) sino una telaraña virtual de espacios prontos a articularse. Demostraba una serena capacidad para brincar sin temor entre espacios, nacionalidades, modos de vida. Era, en su juventud desenfadada de migrante de segunda generación, una constructora anónima de los espacios del mañana: los espacios circulatorios que tejen los migrantes, no forzosamente ricos ni indígenas, a partir de su inserción en diversos espacios entrelazados a lo largo de varias ciudades, de pueblos diversos, de tradiciones distintas, y de formas de vida diferentes.

La inserción urbana, en este ejemplo particularmente cosmopolita, pero también en las experiencias cotidianas de los indígenas de nuestras ciudades, no es solamente cuestión de dónde y cómo se insertan en el mercado de suelo o laboral, dos ejes centrales de la mayor parte de las investigaciones sobre el tema. La inserción urbana remite, además, a una dimensión cultural intensa y a un componente geográfico que pretendimos rescatar, aunque brevemente en este artículo, dimensiones que las disciplinas tradicionales están muy lejos de entender y comprender en toda la complejidad de su riqueza.

En este contexto, la inserción urbana debe ser estudiada como un fenómeno de múltiples facetas, capaz de crear nuevas representaciones y relaciones sociales, así como nuevas e innovadoras composiciones y organizaciones espaciales: esto lo hacen los indígenas todos los días, tanto en la Ciudad de México como en otras ciudades del país, pero también se engendra en el caso de la esfera de contextos internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- ACEVEDO CONDE, M. L. (1986), «Migración Otomí», *México Indígena*, Año 2, N° 18, pp. 46-48.
- ÁLVAREZ ENRÍQUEZ, L. (1990), «Cerca de lo lejos, mixes en el D. F.», *México Indígena*, año 6, N° 4, pp. 23-24.
- ARIZPE, L. (1975), *Indígenas en la Ciudad de México: el caso de las Marías*, SEP, col. Sepsetentas. México.
- (1976), «Migración indígena, problemas analíticos», *Nueva Antropología*, Año II, N° 5, pp. 63-90.
- (1986), «Migración indígena: ¿Oportunidades de desarrollo o problema no resuelto?» (entrevista de Andrés Ortiz), *México Indígena*, Año 2, N° 18, pp. 11-17.
- BAZÚA RUEDA, S. A. y C. GARCÍA ORTEGA (1996), «De la Ciudad de México, algunas cifras», *Boletín, espacio de comunicación y análisis del Instituto Nacional Indigenista*, N° 7, pp. 3-5.
- BRAVO, C. (1995), *Pueblos indígenas de México. Indígenas en la Ciudad de México*, México, (síntesis de M. Cristina Saldaña Fernández).
- BUENO, C. (1994), «Migración indígena a la construcción de vivienda en la Ciudad de México», *Nueva Antropología*, Vol. XIV, N° 46, pp. 7-24.
- CHAMBERS, I. (1995), *Migración, cultura, identidad*, Amorrortú, Buenos Aires.
- CONNING, A. (1999), *La reconstrucción del migrante: felicidad y autonomía del migrante urbano*, Tesis de maestría. Escuela Nacional de Antropología e Historia, México.
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (GDF) (1999), *Políticas y programas con pueblos indígenas originarios y población indígena en el Distrito Federal*, Secretaría de Desarrollo Social/Dirección General de Equidad y Desarrollo Social, marzo (mimeo.).
- GOMIS, R. (1992), *El fenómeno de la circularidad migratoria en la migración México-Estados Unidos: la temporalidad y la permanencia de los migrantes*, Tesis de maestría en Desarrollo Regional. El Colegio de la Frontera Norte, México.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. (2000), *Metrópoli y etnicidad, los indígenas en el Valle de Chalco*, El Colegio Mexiquense-FONCA, México.

- (1999), *Los senderos del cambio, tecnología, sociedad y territorio*, Plaza y Valdés Editores-Centro de Investigaciones Científicas «Jorge L. Tamayo», A. C, México.
- (1998), «L'économie de México à l'heure de la mondialisation», *Cahiers des Amériques Latines*, N° 27, pp. 521, Instituto de Altos Estudios de América Latina/Universidad de la Sorbona Nueva-París III, París.
- (1995), *Nueva periferia, vieja metrópoli: El Valle de Chalco, Ciudad de México*, UAM-Xochimilco, México.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. y A. LINDÓN VILLORIA (1993), *Chalco, su proceso de poblamiento, una aproximación sociodemográfica y económica*, Gobierno del Edo. de México-COESPO, Toluca.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. y A. LINDÓN (2000), «Una aproximación a la construcción social del lugar en la periferia de la Ciudad de México (a modo de introducción)» En: Hiernaux, D., Lindón A. y J. Noyola (coords.), *La construcción social de un territorio emergente: El Valle de Chalco*, El Colegio Mexiquense, Ayuntamiento de Valle de Chalco Solidaridad, México, pp. 9-29.
- HIERNAUX-NICOLAS, D., LINDÓN, A. y J. NOYOLA ROCHA (coords.) (2000), *La construcción social de un territorio emergente: El Valle de Chalco*, El Colegio Mexiquense-Ayuntamiento de Valle de Chalco Solidaridad, México.
- HIRABAYASHI, L. (1985), «Formación de asociaciones de pueblos migrantes a México: mixtecos y zapotecos», *América Indígena*, Vol. XLV, N° 3, pp. 579-598.
- LEWIS, O. (1986), «Observaciones adicionales sobre el continuo folk-urbano y la urbanización con referencia especial a la Ciudad de México» En: LEWIS, O. *Ensayos Antropológicos*, Grijalbo, México.
- LINDÓN, A. (1999), *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbanos. El valle de Chalco*, El Colegio de México-El Colegio Mexiquense, México.
- LIRA, A. (1983), *Comunidades indígenas frente a la Ciudad de México (Tenochtitlán y Tlatelolco, sus pueblos y barrios, 1812-1919)*, El Colegio de México-El Colegio de Michoacán, México.
- MONGE, R. (1998), «Indígenas en la capital: de la pobreza rural brutal a la pobreza urbana violenta e inhumana», *Proceso*, N° 1137, 16 de agosto, pp. 28-32.
- ODENA, L. (1983), «Enclaves étnicos en la Ciudad de México y el área metropolitana», *Anales 1983 del CIESAS*, CIESAS, México.
- PORTAL, M. A. (1999), «Las fronteras simbólicas y las redes de intercambio entre los pueblos urbanos del sur del Distrito Federal» En: Aguilar, M. A., Cisneros, C. y Nivón, E. (coords.), *Territorio y cultura en la Ciudad de México, tomo 2: Diversidad*, Plaza y Valdés-Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- TARIUS, A., (2002), *La mundialsation par le bas (les nouveaux nomades de l'économie souterraine)*, Balland, Paris.
- TARIUS, A. (1996), «Territoires circulatoires des migrants et espaces européens» En: Hirshhorn, M. y J. M. Berthelot (comps.), *Mobilités et ancrages (vers un nouveau mode de spatialisation?)*, L'Harmattan, col. Villes et Entreprises, Paris.
- THACKER, M. y S. BAZÚA (1992), *Indígenas urbanos en la Ciudad de México, proyectos de vida y estrategias*, Instituto Nacional Indigenista, México.(mimeo).

CONCLUSIONES

JEAN GOULET Y PÍA CARRASCO

Todas las ciudades, todas las regiones urbanas que han sido objeto de una de las secciones de este libro, se han visto confrontadas con la misma problemática: un rápido crecimiento de su población. Este fenómeno caracteriza la gran mayoría de las ciudades del planeta, y particularmente las que, como las de nuestras zonas de estudio, se sitúan en los países en desarrollo. Se sabe que una importante proporción de este crecimiento resulta del éxodo rural masivo, por el cual millones de individuos dejan el campo, se instalan en las ciudades y provocan de esta manera una inflación urbana cuya magnitud es única en la historia de la humanidad.

En sí, esta migración de los hogares no constituye un drama. El planeta se ha poblado gracias a este tipo de desplazamientos continuos de población y la humanidad ha crecido en medio de esta perpetua búsqueda de un mejor medio de vida y sobre todo de este encuentro obligado con «el otro», que si bien a menudo conduce a conflictos, ha permitido también el intercambio de culturas y conocimientos y el enriquecimiento mutuo de los grupos humanos.

En una cierta época en Europa, el príncipe construía la ciudad y controlaba su desarrollo. Con el paso del tiempo, ha sido el Estado quien ejerce el papel de planificador y regulador de las actividades que se desarrollan en el espacio urbano. Sin embargo, en América Latina y El Caribe, frente a la invasión y el crecimiento de las ciudades como consecuencia de una alta tasa de natalidad y de la migración de los campesinos, el Es-

tado se vio rápidamente desbordado. La inserción en la ciudad de los recién llegados e incluso de los nativos se enfrenta con el efecto propio de los grandes números en un contexto de recursos limitados. Las ciudades de los países en desarrollo no han podido, y no pueden aún, acoger adecuadamente estas nuevas poblaciones.

La incapacidad de acogida, la inadecuación entre la oferta y la demanda de vivienda, empleos, servicios y espacios, no logra desincentivar a los aspirantes a la vida urbana para que vuelvan hacia sus lugares de origen. La atracción de la ciudad, así como sus ventajas objetivas con respecto a la miseria o a la dificultad de la vida en un medio rural, constituyen efectivamente un poderoso incentivo y una fuente de motivación extremadamente importante. Aunque esté preparada o no, la ciudad deberá vivir con estos nuevos habitantes, y los nuevos residentes deberán bien o mal insertarse en ella.

Este esfuerzo de inserción urbana, de integración a un nuevo medio de vida en condiciones a menudo difíciles, fue el que concitó el interés de los investigadores cuyos trabajos fueron presentados en este libro. El lector pudo constatar que, en un contexto de recursos limitados, los hogares deben demostrar que poseen iniciativa para encontrar una vivienda y organizar su cotidiano. De igual modo, esas iniciativas tienen un efecto sobre el entorno físico. Además, la presencia de estas poblaciones transforma el tejido social y crea una nueva dinámica, pudiendo llegar incluso hasta la estigmatización de algunas de ellas. Todos los casos presentados que tratan de comunidades o grupos en México, América Central y El Caribe, son ilustraciones de este enunciado.

En resumen, las interrogantes que guiaron los trabajos de este libro van desde el papel de las políticas y de los programas públicos en la organización de la vida urbana, hasta la inserción de los hogares pobres en la ciudad, pasando por la apropiación del espacio por parte de los habitantes, la gestión que hacen de la vivienda, del lugar de trabajo y del transporte y la dinámica que le imprimen los migrantes al desarrollo urbano.

En el caso de Puerto Príncipe (Haití), el acelerado desarrollo de la ciudad, junto con la escasez de recursos por parte del Estado (y su falta de legitimidad), provoca una marcada ausencia de políticas y programas públicos en la organización de la vida urbana. Por el contrario, son los actores del terreno y sus habitantes, ejemplificado por el «barrio corredor», quienes llevan por delante el esfuerzo colectivo que les permite acceder a un mínimo de infraestructuras y equipamientos urbanos, determinando ellos mismos, en forma casi espontánea, el crecimiento y desarrollo de la ciudad.

En el ejemplo de *Beetham Gardens* (Trinidad y Tobago), se produce la situación opuesta. Es justamente la intervención fuerte del Estado la que permite no solo el desarrollo de la vivienda y de sus infraestructuras mínimas, sino que también el desarrollo de la microempresa. Así, los habitantes cuentan con un importante sostén para hacer frente a los desafíos

de lo cotidiano de la inserción urbana, asegurando un estándar básico de vida para sus residentes de más bajos ingresos. Por último, a pesar de los factores objetivos que hacen que *Beetham Gardens* escape a la definición de un «barrio miseria», los factores subjetivos como la percepción negativa del resto de la sociedad socavan el sentimiento de orgullo y bienestar de sus residentes, contribuyendo a uno más bien de exclusión y estigmatización social y urbana.

El caso de León (Nicaragua) es de sumo interés, ya que ilustra como se han sucedido diferentes visiones del Estado de acuerdo con los cambios de gobierno en ese país durante los últimos 20 años y como estas visiones han ido marcando sustancialmente el desarrollo de la vivienda. Mientras que a finales de los años setentas el desarrollo urbano partía del loteo de tierras privadas sin ningún tipo de servicio básico y sin regulación del Estado, la llegada del gobierno sandinista viene a cambiar la situación, interviniendo fuertemente en la legalización de los títulos de propiedad y suministrando los servicios e infraestructuras de base a los nuevos desarrollos urbanos. En los años noventas, los diferentes gobiernos democráticos han promovido el retiro del Estado en la cuestión urbana. Sin embargo, dadas las dificultades del sector privado para solucionar los problemas de la vivienda, han sido los gobiernos locales, en particular el municipio, quienes han debido asumir los desafíos propios de su desarrollo privilegiando la participación de diversos actores, incluyendo las ONG y los propios habitantes y buscando formas innovadoras de organización, financiamiento y gestión que, como lo muestran los proyectos de la ciudad de León, consideran incluso las asociaciones con ciudades de países desarrollados.

El estudio de San José (Costa Rica), con sus comunidades de Karla María (de ingresos medios bajos) y Nazareno (de ingresos bajos), indaga de manera relacional el transporte con lo social. La pertenencia social marca desde su propio origen cómo las personas enfrentan sus necesidades de transporte. El asunto de en dónde se vive es un tema social, pues es obvio que cuanto más lejana e inaccesible sea una zona, mayores serán las dificultades propias de la movilización urbana y por ende de la inserción. Del mismo modo, tal pertenencia social marcará el carácter del uso de los transportes, involucrando asuntos como el tiempo de duración de los desplazamientos, las condiciones mecánicas de los vehículos y otros medios de locomoción, así como la apariencia interna y externa de las unidades de transporte.

En lo concerniente al centro de la ciudad, el estudio de Puebla (México) ilustra como este sufre, en un primer momento, un proceso de abandono por parte de las clases medias y altas y es ocupado por los sectores populares de escasos recursos quienes se apropian del entorno convirtiéndolo en su medio de vida. Luego de la declaración por parte de la UNESCO del Cen-

tro de Puebla como patrimonio de la humanidad, el Estado, junto a diversos actores (incluyendo el sector privado y determinadas fundaciones), busca convertirlo en un polo de desarrollo turístico. De este modo, el Centro de Puebla se transforma a la vez en un medio de vida para la población de escasos recursos y en representación del patrimonio urbano para el conjunto de sus habitantes. Esta dualidad respecto a la visión del espacio central genera un conflicto difícil de resolver: diferentes tipos de población buscan apropiarse del espacio y darle uso diferente.

Por el contrario, en La Habana (Cuba), el hecho de que el centro de la ciudad sea valorizado por las autoridades y por la comunidad internacional como de alto valor patrimonial, ha posibilitado un desarrollo más integral. De este modo, el Estado y los diferentes actores urbanos han logrado conciliar proyectos de rehabilitación que integran y armonizan la restauración del hábitat a las estrategias socioeconómicas de los residentes de los barrios centrales. Esta visión durable de desarrollo urbano que amalgama la intervención del Estado con una significativa participación de las bases, parece ser clave en el éxito del actual desarrollo de los barrios centrales de La Habana, en particular de La Habana Vieja. La promoción de un proyecto de rehabilitación basado en una arquitectura propia e inspirada en la comunidad que sea capaz de acoger un turismo cultural, permite mantener la significación colectiva del marco construido. El atractivo del caso de La Habana reside en su capacidad para aunar esfuerzos en pos de alcanzar simultáneamente objetivos en los planos cultural, de identidad nacional y financiero.

Finalmente, en cuanto a la problemática de los migrantes, el caso de Puerto Príncipe (Haití) indica que estos se dedican principalmente a empleos informales, constituyendo la principal fuerza de trabajo en el Área Metropolitana. En forma paralela, los nativos se insertan con más frecuencia en empleos formales mejor remunerados. Además, se ilustra el fenómeno de las transferencias de recursos financieros de las familias rurales hacia sus parientes cesantes que emigraron a la ciudad y la de los migrantes con trabajo instalados en la capital hacia las zonas de origen. Esta situación, junto a la alta tasa de cesantía en medio urbano, cuestiona la hipótesis de base del emigrante rural: la promesa de un trabajo mejor remunerado en la ciudad. La autora manifiesta que esta interrogante solo puede ser dilucidada con un estudio detallado, por un lado, de las trayectorias individuales y de la evolución macroeconómica que determina el mercado de trabajo y, por otro lado, la comparación de los niveles de vida de los migrantes del Área Metropolitana a la de aquellos hogares de las zonas de origen.

Por último, el estudio sobre la migración indígena en la Ciudad de México (México) muestra cómo se construye la identidad del migrante y como este se inserta en las zonas de acogida. El estudio de las trayectorias

de los indígenas durante su proceso de llegada y de inserción en la ciudad, permite ilustrar sus experiencias cotidianas en la ciudad, mostrando cómo la inserción no depende solamente del dónde y cómo se hace, sino que remite a una rica e intensa dimensión cultural que en general ha sido muy poco tratada por las diferentes disciplinas que se abocan al estudio de la problemática urbana en América Latina. De este modo, se entiende que la inserción urbana responde a un fenómeno complejo capaz de crear nuevas formas de relaciones sociales y nuevas organizaciones espaciales.

El mensaje principal de esta obra es que todas las modalidades de inserción y adaptación que se estudiaron pueden igualmente ser (o no) modificadas por los poderes públicos. Desde la casi ausencia del Estado como en Puerto Príncipe hasta las intervenciones bien concretas como en el caso de la construcción de viviendas sociales en *Beetham Gardens* y León y en la rehabilitación del Centro de La Habana, los poderes públicos hacen gestos para en cierta medida influenciar las elecciones de los hogares y su trayectoria en la ciudad.

Entre las iniciativas de los hogares y las acciones de los poderes públicos, hay todo un proceso de intercambio y de negociación, de tensión y de influencia que permite finalmente una apropiación del espacio urbano por parte de quienes lo habitan, apropiación que, a veces, toma la forma de una verdadera invención creativa de la ciudad.

FICHAS BIOGRÁFICAS DE LOS AUTORES

PAUL BODSON: Doctor en Ciencias Económicas de la Universidad de Lovaina y actualmente profesor en la Universidad de Québec en Montreal. En el marco de las actividades del Grupo Interuniversitario de Montreal, enseñó en FLACSO-Costa Rica, BUAP Puebla México, CTPEA Haití y participó en la coordinación del Programa de Ciudad y Desarrollo en FLACSO-Costa Rica. Durante los últimos años, ha concentrado sus investigaciones sobre el mercado del trabajo en los países en desarrollo (Marruecos, Ruanda, México, América Central y El Caribe). Dirige actualmente un proyecto ACDI-AUCC sobre el desarrollo local sostenible y el turismo en Honduras.
Correo electrónico: bodson.paul@uqam.ca

INETTE CAMBRIDGE: Coordinadora de Política Social del Menor, Departamento de Ciencias del Comportamiento en la Universidad de Las Indias Occidentales, St. Augustine. Desde 1990, imparte cursos sobre Política Social en el Programa de Trabajo Social. Sus áreas de investigación son estudios sobre la familia, asistencia social al menor y servicio social.
Correo electrónico: icambridge@fss.uwi.tt

ALAIN CARON: Arquitecto y candidato al doctorado del programa de Estudios Urbanos de la Universidad de Québec en Montreal. Se interesa en el impacto del paradigma patrimonial en urbanismo y arquitectura, tomando en cuenta los aspectos económicos y de identi-

dad. Su tesis trata el modelo original de restauración del Centro Histórico de La Habana.
Correo electrónico: alaincaron27@hotmail.com

PÍA CARRASCO: Urbanista y candidata al doctorado del programa de Estudios Urbanos INRS-UCS-UQAM. Sus temas de investigación abordan la integración de la perspectiva de género en las políticas de vivienda, así como la Agenda local 21 y el desarrollo sostenible en países en desarrollo.
Correo electrónico: pia_carrasco@inrs-ucs.quebec.ca

ALLEN CORDERO: Sociólogo y doctor en Filosofía de la Universidad de Costa Rica, investigador de FLACSO-Costa Rica. Se ha especializado en temas como vida urbana, movimientos sociales, estructuras familiares y turismo.
Correo electrónico: acordero@flacso.or.cr

JEAN GOULET: Director del Servicio de Acondicionamiento del Territorio del municipio de Bois-des-Filion (Región de Montreal, Québec, Canadá). Candidato al doctorado del programa de Estudios Urbanos de la Universidad de Québec en Montreal. Encargado de Cursos en Planificación del Transporte. Responsable de formación en diferentes instituciones universitarias en Puerto Príncipe.
Correo electrónico: goulet.jean@courrier.uqam.ca

JORGE GUERRERO LOZANO: Arquitecto y planificador urbano regional. Doctor en Estudios Urbanos INRS-UCS-UQAM. Su área particular de interés es la transformación social de espacios centrales. Otros trabajos versan principalmente sobre la planificación y desarrollo recreoturístico.
Correo electrónico: jgueloz@hotmail.com

DANIEL HIERNAUX-NICOLAS Doctor en Geografía. Profesor investigador titular del Departamento de Sociología y coordinador de la Licenciatura en Geografía Humana de la Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa, Ciudad de México.
Correo electrónico: lares1@attglobal.net

NATHALIE LAMAUTE-BRISSON: Economista encargada de cursos en el Centro de Técnicas de Planificación y de Economía Aplicada (CTPEA). Consejera en el Instituto Haitiano de Estadística Aplicada (IHEA). Consejera en el Instituto Haitiano de Estadística e Informática
Correo electrónico: brisson_lamaute@hotmail.com.

ENRIQUE LÓPEZ NARVÁEZ: Arquitecto con estudios de maestría en Estudios Urbanos. Ha trabajado en los temas de planificación urbana y vivienda de interés social desde instituciones centralizadas, ONG, y gobierno municipal. Desde 1999 tiene a su cargo la expansión urbana de la Ciudad de León. Ejecuta desde el municipio lotificaciones urbanas e impulsa y promueve la vivienda social. Correo electrónico: leonure@ibw.com.ni

