

Puerto Príncipe, la desconocida

Pierre Charles, Gérard

Gérard Pierre-Charles: Sociólogo haitiano. Ha sido durante varios años profesor e investigador en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Autónoma de México. En la actualidad integra el Centre de Recherche et de Formation Economique et Sociale pour le Développement - CRESFED, Puerto Príncipe.

Provinciano llegado a los 16 años por primera vez a esta capital, era para mí la Gran Ciudad. En mi provincia, en los años 50, había en total siete automóviles particulares y 12 camionetas que realizaban el servicio hacia y desde Puerto Príncipe... Por ello, al llegar a la calle principal de la capital me impresioné: el tránsito, los carteles luminosos, la cantidad de gente en las calles, la hermosura de los patios, prados y colores de las casas de los barrios ricos. La impresión que me produjo Puerto Príncipe no ha sido borrada ni por la modernidad de La Habana, que descubrí saliendo de Haití, huyendo de la dictadura de los Duvalier a principios de los años 60, ni por la grandiosidad de México a donde fui a parar; ni por lo fastuoso, trepidante y ordenado, las grandes avenidas, los magníficos monumentos de París, Moscú, Montreal, Nueva York.

Puerto Príncipe seguía siendo la ciudad que había sacudido todas mis nociones adolescentes referidas a lo urbano; concentración demográfica, circulación automovilística, etc. Es que entre Jacmel, con sus ocho mil habitantes en 1952, y Puerto Príncipe con sus 160 mil, la diferencia era de 1 a 20, y mucho mayor en cuanto a telefonía, electricidad y otros secretos de estas urbes inmensas en donde nadie sabía nada de los demás... Así, con esta prueba de iniciación, ya estuve listo para absorber, digerir y metabolizar todo lo novedoso que mi peregrinar de viajero incasable, durante un exilio interminable, podía llevarme a descubrir. Hasta que regresé de nuevo a Puerto Príncipe, «la prima donna»...

Llegué durante una noche en la que la bienvenida poco usual, por su violencia, que me brindó una lluvia tropical, me impidió darme cuenta del lugar donde efectivamente aterrizaba el avión. Penetré en esta ciudad bañada de lluvia o de oscuridad sin saber dónde iría a dormir.

Me desperté en Petionville, suburbio de la capital que conocía poco. Podía ser un barrio de cualquier ciudad latinoamericana Plazoletas, boutiques, residencias espaciales, algunas de los años 30, con amplios jardines, autos particulares manejados en su mayoría por gente de piel clara; taxis, no hay: aquí se circula en coche propio

o se camina. A menos que uno quiera bajar a la ciudad. Se paga un gourde y medio para un viaje en una camioneta colectivo.

Así, Puerto Príncipe comenzó a desplegarse ante mis ojos, con sus pómulos y sus arrugas, sus sonrisas y sus llagas. Era una urbe con sus residencias y sus tugurios, sus casitas de madera, sus elegantes Gingerbread, sus casas de concreto, sus montones de basura. Y tanta, tanta gente en las calles... Esta no era la ciudad que me había maravillado. Tal vez ya no la veo y hasta ahora no ha dejado de horrorizar a mis ojos de adolescente...

Es otra ciudad desconocida, y que nadie puede conocer ni reconocer. No solamente ha crecido: se ha agigantado, estallado, ha reventado y se ha hecho un caos. Si se pudiera ver ese ya inmenso espacio en el espejo de su pasado o su futuro se podría distinguir que se ha vuelto una cosa monstruosa. La estampa totalitaria de esta dictadura absurda le ha hecho perder todo lo que podría hacer de ella una agradable ciudad caribeña. La montaña está siempre presente, verde, gris, desnuda pero majestuosa. El mar también está donde se quiera... A diez kilómetros de su orilla el calor ya se esfuma y una goza de la frescura de estas montañas, en Boutilier, Laboule, Kenscoff. Una ciudad que podría ser una morada acogedora para los niños, mujeres y hombres que allí habitan desde hace mucho o que han acudido a ella en busca de algo: trabajo, seguridad, educación, esperanza de una mejor existencia.

Qué cantidad de gentes hay en las calles... Se ven muchas niñas y niños con uniforme, yendo y viniendo de las escuelas. Miles de personas de todas las edades y de todas las condiciones se van desplazando como si la calle fuera un hormiguero. Será que todos los haitianos se han volcado hacia esta ciudad... La calle hacia el centro y el puerto está negra de gentes, vestidas con los colores más vivos, como en los cuadros de pintura primitiva... No se ve el asfalto, ni las aceras. Mercaderes ambulantes, vendedores sedentarios, supuestos compradores; muchísimas personas, la mayoría no compra ni vende pero va y viene, para sentir que están vivos o para buscar la vida.

Estas calles son mercados, pero también talleres mecánicos, fábricas de muebles, puestos de venta de refrescos, restaurantes, farmacias, oficinas de cambio, residencias permanentes, dormitorios sanitarios y a-sanitarios, depósito de basura... Y en medio de este caos, coches y más coches. Son miles en esta metrópolis de calzadas estrechas que a veces corren como si las calles fueran desiertos, otras parecen prisioneras de la gente: de los peatones, de los comerciantes callejeros, nómades o sedentarios.

Sin duda alguna, hay pocos lugares en el mundo en donde la calle desempeñe tantas funciones y tantos usuarios la aprovechen. Es el pivote de esta economía informal que da ocupación y comida a la mayoría de los ciudadanos en Haití. Es también espejo de la impotencia de los poderes públicos. Ayer, en los años 50, se decía que la calle era la sala, el ámbito y el escenario del pueblo. Hoy la calle expresa el desamparo, descalabro y la lucha desesperada del pueblo por sobrevivir.

Decenas, y tal vez cientos, de mercados públicos funcionan en el área metropolitana. Algunos son inmensos e ingobernables como el de la «Croix des Bossales», el mayor centro de abasto de la república dedicado a la compra-venta mayorista. Funciona desde la época colonial, en aquella época como mercado de negros, hoy maneja millones de dólares diarios; es el corazón de la economía comercial y del sector informal, el lazo entre el negocio legal institucionalizado y el negocio subterráneo; en el centro de negocios imposibles de valorar. También funciona bajo notorias condiciones de suciedad y arcaísmo. Allí se mezclan los millones de los comerciantes árabes o haitianos, y los de los comerciantes fuertes del interior o de la capital, así como también los capitales, de diversos montos, de las «Madame Sara», esas mujeres comerciantes que recorren el país y el Caribe en busca de «beneficios».

Pero también están los pequeños mercados que se agrupan en determinados barrios de manera espontánea, según los impulsos de la oferta y la demanda. Ellos no están regidos por ninguna ley fuera de la necesidad. Mientras la ciudad ha multiplicado su población la municipalidad o el gobierno no han construido un solo mercado en décadas. Así es que surgen mercados informales, ocupan las esquinas con mercancías diversas, tanto procedentes del contrabando como de la pequeña economía informal: algunos de los puestos individuales tiene mercancías por un monto total de algunos pocos dólares.

No ha habido ninguna política urbanística, ningún planeamiento. Ninguna autoridad se ha preocupado por levantar mercados, abrir nuevas calles, aprovechar y ensanchar las existentes, proporcionar servicios y obras de infraestructura. En 1949, en ocasión del bicentenario de la fundación de la ciudad, el gobierno del presidente Dumarsais Estimé emprendió importantes obras urbanísticas; una amplia área en la zona costera y portuaria fue saneada, se construyeron parques, fuentes, avenidas y numerosos edificios modernos para alojar una «exposición internacional». Esta área de promoción del turismo vino a alojar edificios públicos tales como el Parlamento, los ministerios de Asuntos Externos y de Turismo, el Palacio de Correos, algunas embajadas así como numerosos centros nocturnos. Esta zona y el Malecón

ofrecieron a los capitalinos un espacio de recreo que constituyó uno de los atractivos de la ciudad.

Después, con el terror duvalierista y el desinterés de los poderes públicos en promover y mantener tales iniciativas, el escenario del Bicentenario fue deteriorándose. Hoy atrae a pocos paseantes durante el día y menos de noche. Solamente estudiantes de barrios vecinos, por carecer de luz eléctrica o de espacio en sus casas, acuden ahí para aprovechar las lámparas de neón que junto a las de Champs De Mars desempeñan tal función de iluminación.

Pero no solamente los estudiantes aprovechan de esta forma la calle: una parte importante de los capitalinos vive en ella. Hay falta de viviendas, de luz eléctrica, de espacio vital, de aire. Resulta evidente que el aprovechamiento del espacio urbano en términos de servicios elementales no ha ido a la par de la explosión demográfica y el aumento de las necesidades de la población.

Puerto Príncipe ha crecido en todas direcciones. Ha subido hacia las montañas, se ha extendido hacia las llanuras agrícolas del Cul de Sac y Delmas hacia Carrefour, en el suroeste. Nadie puede conocer esta ciudad; ni los que en ella han nacido; hoy más que nunca la ciudad da espaldas al mar. No hay, en el litoral de la capital, una sola estación de pesca ni una playa para esparcimiento de la gente. La importancia económica del «Bord de Mer» poco influye en las maneras de vivir de la gente, fuera de su propensión a consumir productos extranjeros y sobre todo de contrabando.

El crecimiento de la ciudad se ha hecho a despecho de Carrefour, en otros tiempos un suburbio muy agradable, Carrefour ya no tiene los ríos, las colinas frescas, los paseos hacia el mar. La concentración demográfica es la más elevada del área metropolitana. Hay gentes de día y de noche en las calles. Sobre la avenida incontables «corridors» vierten a cientos de personas que vienen de barrios nuevos y arrabales... Carrefour se ha vuelto el suburbio de clase media baja y la concentración popular más importante de la capital; tal vez con medio millón de habitantes, que carece de los servicios sociales y urbanísticos correspondientes.

En ausencia de servicios municipales, la comunidad se arregla para asegurarlos. El transporte, por ejemplo, está prestado por cientos de «Tap tap», esas camionetas pintadas con atractivos colores y diseños alegóricos. Circulan por las calles estrechas y las escasas avenidas con música «merengue» a todo volumen; y con movili-

dad extrema, según una racionalidad que nada tiene que ver con ningún sistema de transporte colectivo conocido; pero funciona...

Igual funciona - como singularidad de la capital - el sistema de transporte de cargas, a tracción humana, animado por los poderosos músculos del «bouretié». Es todo un espectáculo olímpico ver esas «bourettes», de dos ruedas traseras, cargadas con 300 o 500 kilos, tiradas, en las numerosas pendientes de la ciudad, por un atleta o dos que ponen toda su musculatura como herramienta de subsistencia. Delmas, en la periferia noreste, ha surgido de la nada en las últimas décadas. Inmensa aglomeración construida en un amplio espacio de terreno plano, de propiedad estatal, podría ser un fraccionamiento moderno. Pero este espacio urbano de unos 30 km de superficie, es el que mejor muestra las características de ineficiencia y corrupción del Estado y los personeros duvalieristas. Aquí son incontables las mansiones de 200 o 300 mil dólares. Estas impresionantes residencias de los nuevos ricos por lo general carecen de agua corriente, ya que no dotaron al barrio de un sistema adecuado de aducción; las calles carecen de trazado, pavimento y alcantarillado. Algunas empiezan anchas para luego estrecharse o cerrarse porque algún «jefe» decidió apoderarse del terreno correspondiente.

En esta área no existe transporte colectivo fuera de la avenida Delmas, ni hay servicios de taxis. Cada uno de los poderosos moradores resuelve esta situación a su manera. El agua doméstica la proveen unos camiones cisterna, a precio de petróleo. Para el agua potable se compran unos botellones de «Culligan». Para el transporte usan unos lujosos rústicos japoneses o americanos, de uso particular, que cuestan 30 o 40 mil dólares. Estos vehículos todo-terreno nunca un haitiano que viviera en EEUU, Canadá o México los había oído mencionar. Aquí son símbolos de poder y riqueza.

Para suplir la luz eléctrica, que se provee durante algunas horas del día y de la noche, los poderosos encuentran la solución individual comprando un generador... El resto de la población, la gente de clase media, el pueblo de los tugurios vecinos, también han de arreglarse para ir al mercado callejero de a la vuelta, aspirar el polvo de las calles, bregar con los problemas de tránsito que ocasiona la lluvia, ni poder usar el transporte urbano...

Esta falta de infraestructura urbanística que caracteriza al fin a toda la ciudad hace más difícil las condiciones de existencia de la clase media, y particularmente penosa la de los trabajadores: pérdida de tiempo en el transporte, gastos suplementarios para comprar agua de uso doméstico o para tomar taxi... exagerada valoración del

automóvil particular, cuyo uso y posesión se vuelve un elemento de segregación. Las condiciones del hábitat para los sectores medios son sumamente difíciles: se necesitan 200 o 300 dólares para arrendar una casa en los barrios de clase media, mientras que el salario de un director de escuela pública secundaria está en el orden de los 500 o 600 dólares. Por ello, hay que ir a vivir lejos. Esto complica los problemas de transporte, sobre todo en los nuevos barrios de Delmas y Fontamara de la clase media acomodada, o bien hace falta colindar con los sectores populares y los cinturones de miseria.

De hecho, ¿puede hablarse en Puerto Príncipe de cinturones de miseria como ocurre en algunas ciudades de provincia o de América Latina? Los «bidonvilles» aquí están dondequiera. Reducen los espacios domiciliarios de clase media, los diluyen, los envuelven. Siempre hay bolsones de tugurios en el medio o al lado.

Ha desaparecido el «cachet» aristocrático de aquellos lugares como Bois Verna, Turgeau, Pacot, en donde vivía la élite mulata. Todavía quedan algunas magníficas residencias de madera «gingerbread», construidas en estos barrios a fines del siglo pasado. El terror de los años de François Duvalier ha ahuyentado a sus moradores originales. Muchos han emigrado en estas olas de éxodo político, que han llevado también a miles de profesionales negros de clase media. Estos espacios han sido ocupados por funcionarios del régimen así como por la clase media de provincia llegada de la capital huyendo de los abusos y la intimidación.

La vieja burguesía así como la «nuevísima» burguesía del poder y sus privilegios ha subido hacia los cerros inaccesibles. Se alejan de la plebe, sobre todo de la «bidonvilización» creciente. Tratan de crear unos islotes habitacionales de exclusividad. Montagne Noire, Morne Calvaire, Peguiville, en los altos de Petionville, abrigan mansiones de medio millón de dólares. El metro cuadrado de terreno de lujo en estas zonas tiene tal valor que esta burguesía no tiene nada que envidiar a las altas esferas de dinero de cualquier país desarrollado. El contraste es brutal, un verdadero apartheid.

Lejos de estos islotes exclusivos y excluyentes está la población capitalina en general y al otro extremo los moradores de los tugurios infernales de Cité Soleil, La Saline, Solino, Sans Fil...

La población de la ciudad se ha cuadruplicado en el último cuarto de siglo. Con la instalación de las primeras fábricas de ensamblaje, las demandas de empleo fueron aumentando. Mientras tanto, la crisis de la economía agraria se profundizaba. La

opresión política y los despojos se reforzaban. La emigración del campo y desde las ciudades de provincia se aceleró.

En torno al «área industrial» creció como una esponja incontrolable la presencia de estos barrios de trabajadores, de candidatos a empleo, de informales. Para los treinta mil obreros de las factorías de exportación, cuántos más llegaron formando, en toda el área metropolitana, estos barrios miserables de marginales. La mano de obra femenina empleada en los establecimientos de maquila ha adquirido una importancia visual distintiva en la zona industrial de la ciudad.

Por lo general, conforme a la dinámica campo-ciudad en América Latina, se produce la paulatina urbanización de los nuevos llegados. Los «rurales» al arribar a la ciudad se integran a la misma, adoptan los hábitos correspondientes, se incorporan a la cultura urbana, a su disciplina laboral, hábitos de vida, de comportamiento, de consumo, etc. En Puerto Príncipe no ha ocurrido así. Tal vez porque los flujos de inmigrantes rurales resultan mayores que la capacidad de absorción del mercado de trabajo, o que la posibilidad de integración de los mismos en término de consumo, educación, modernidad. Así, parece que son los nuevos llegados quienes imponen sus hábitos, sus valores culturales, sus modos de vida. En lugar de volverse ciudadanos contribuyen a ruralizar la ciudad.

Esta particularidad del desenvolvimiento de la capital se evidencia en muchos aspectos del hábitat, de las poblaciones, de la vestimenta, de la organización de los mercados y los comportamientos culturales. Las poblaciones marginales están constituidas en gran parte por campesinos desplazados, que no llegan a ser ciudadanos e imprimen a la ciudad ciertos rasgos de aldea sin los aspectos bucólicos o ecológicos del campo.

Pero más que ruralización, la realidad más característica de esta capital es la de la «bidonvilización», la degradación del tejido urbanístico y el crecimiento incontrolado. Hoy la ciudad es para todos una desconocida. Ni los servicios municipales conocen la realidad y la diversidad de la urbe. Y como muy pocos estudios se han realizado sobre el tema, los misterios de Puerto Príncipe permanecen intactos: cuántos son los inmigrantes llegados desde el campo en los últimos 10 ó 20 años, cuántos viven en condiciones de pobreza extrema, en situaciones inhumanas; ¿cómo viven?, ¿cómo mueren?

Suele mencionarse a «Cité Soleil» como una especie de inmenso tugurio creado por el duvalierismo a partir de 1959 bajo el nombre de Cité Simone (Duvalier) en un

llamado plan de recolocación de los habitantes de La Saline. En este inmenso tugurio de 200 mil personas o más se dan cita todas las características de la miseria física y moral, de la deshumanización, del cúmulo de problemas, falta de higiene, promiscuidad, desempleo...

Cierto es que impresiona Cité Soleil por la inmensidad y la evidencia de sus problemas, sin embargo es sólo una muestra de las villas miseria que abrigan a cientos de miles de capitalinos que viven en numerosos pequeños «bidonvilles». Por ser la mayor concentración del área metropolitana de pobres y marginados, también viene a ser un lugar de interés político, de represión y de control. Esta realidad patente durante la dictadura duvalierista, volvió a imponerse desde el golpe de Estado con el terror desatado en los barrios populares, sobre todo en Cité Soleil.

Con el despertar democrático de los últimos años y la creciente participación popular en la vida de la ciudad, el control de la misma se había vuelto posible. Era un creciente autocontrol que afectaba la delincuencia y reducía las funciones policíacas. Estas habían disminuido notablemente con la desaparición de los Tontons Macoutes y la creciente pérdida de control del ejército, lo cual pudo constatarse con la participación de la población capitalina en la gestión de la ciudad durante la campaña electoral, las elecciones, y la limpieza y vigilancia de la ciudad durante el gobierno de Jean Bertrand Aristide.

Esta problemática de la degradación de la vida de los habitantes de la capital y sobre todo la condición de los moradores de los tugurios ha influido mucho en la sensibilización y la politización de la gente. Puerto Príncipe como escenario principal de las luchas antiautoritarias ha sido también el lugar en que la politización de las mayorías ha alcanzado mayor intensidad, en particular merced a la acción de las radioemisoras. Tal situación de la capital se ha irradiado hacia todo el país, sobre todo porque las poblaciones del interior venían participando del proceso a través de reivindicaciones locales, regionales o nacionales. Estos rasgos del desarrollo capitalino han tenido que ver con Aristide como candidato. Mientras que muchos de la clase política pensaban que se trataba de un fenómeno puramente capitalino, ya el carácter nacional del mismo se había logrado, entre otros, a través de los flujos materiales y de ideas entre la ciudad y el campo.

La masa de trabajadores informales, de marginales que crece sin cesar plantea problemas cada día más apremiantes que las municipalidades y las autoridades en general son incapaces de resolver. En ciertos barrios la gente está en la calle de noche y de día porque no tiene dónde dormir; en algunos dormitorios públicos se arrien-

da un pedazo de cartón por horas. La ocupación de terrenos ha aumentado; es un termómetro de las luchas sociales y del autoritarismo. Las casitas se construyen primero en cartón o láminas de chapas pero también con bloques de cemento; a veces en el borde o el medio de la calle, y no hay autoridad para rectificar estas ocupaciones ni carro de bomberos que pueda penetrar en estos lugares cuando se produce un incendio. De hecho, en estos barrios populares como en los de clase media o rica no hay ninguna regla para construir, ni para impedir la construcción. El alcalde más eficiente del mundo aquí se rompería la cabeza; frente al inmenso problema de la basura que se acumula, a plena calle, en montañas amenazantes; frente a la cuestión del agua: un 53,2% de la población de la ciudad tiene acceso al «agua potable» proveniente de la llave, la que se da por zonas y por horas al día. Las fuentes públicas son escasas. Desde el alba en diversos rumbos de la ciudad nutridas cuadrillas y largas filas de mujeres y niños están a la busca del agua. Peinan las calles: cualquier escape de agua, cualquier tubería rota, cualquier fuente misteriosa de líquido que brote de la tierra atrae de inmediato a decenas o cientos de buscadores de agua. Se compra y se vende el agua por camiones cisterna, por cubeta, por botellón, por botella, y por vaso. Es un producto más raro que el dinero, por eso cuando llueve los ciudadanos quedan contentos: en los barrios populares, niños y adultos se bañan bajo la lluvia, en los barrios altos se llenan la cisterna gratis sin tener que pagar los 40 dólares que cuesta el camión-pipa.

En Haití desde hace mucho se habla de la «République de Port-au-Prince». Esta denominación traducía la importancia política de la capital en un marco de centralización excesiva. En los últimos años la macrocefalia aunada a todos los vicios, lacras y deformaciones ya mencionadas alcanza proporciones monstruosas. Cap-Haitien, la segunda ciudad del país, no alcanza las cien mil personas; Gonaives, Les Cayes, tienen menos de cincuenta mil cada una. Así que Port-au-Prince, con la cuarta parte de la población del país, concentra la mayor cantidad de los servicios públicos y privados de salud, educación, etc. Es el corazón del Estado en un país en que el Estado es todo pero no hace nada para la comunidad, es dispensador de fortuna y de poder. Puerto Príncipe es el centro de la industria y sobre todo de esta economía especulativa basada en el contrabando, el tráfico de dólares, el peculado con los fondos estatales.

Es ente inmenso tugurio de 200 mil personas o más se dan cita todas las características de la miseria física y moral, de la deshumanización, del cúmulo de problemas, falta de higiene, promiscuidad, desempleo...

Puerto Príncipe, la desconocida, podría ser escogida para una antología de la macrocefalia galopante en sociedades en proceso de destrucción o como modelo de crecimiento incontrolable en una sociedad arcaica y en crisis en donde la modernidad constituye un factor de desgarró.