

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ

Propuesta de Recomposición Urbanística
de la Franja Costera

JUAN LUIS PIÑÓN



Juan Luis Piñón (1949), estudia arquitectura en Valencia y Barcelona, se doctora en Valencia y cursa estudios de especialización en la Universidad de París VIII. Es catedrático de urbanismo en la Universidad Politécnica de Valencia, donde enseña Urbanística en la ETSA.

Ha desempeñado, entre otros, los cargos de subdirector de Cultura en la ETSAV, de director de la revista Historia Urbana, ha sido miembro del Comitato Scientifico del Centro: Internazionale di studi sul disegno urbano de Firenze – Italia-. Forma parte del Consejo Científico Internacional de la revista Registros.

Ha publicado libros como *Subdesarrollo y ciudad*, *Los orígenes de la Valencia moderna o La Valencia Marítima del 2000*, en colaboración con el profesor Juan Pecourt. Así mismo ha colaborado en la edición de diferentes libros y publicado, entre otras, en las siguientes revistas: *Storia Urbana* y *Storia della Città* (Italia), *Polis* y *Registros* (Argentina), *Co-herencia*, *Pre-til* y *Alarife* (Colombia), *QOTO* (Perú), *Historia Urbana*, *Serra d'or*, *Ciudades* y *vpor2* (España).

En la actualidad trabaja sobre el desarrollo de los procesos de la Recomposición de la Ciudad Informal en la Asociación para la Integración Urbana, IN-UR, de la cual es socio fundador.

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ



CUADERNOS

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ

Propuesta de Recomposición Urbanística de la Franja Costera

JUAN LUIS PIÑÓN

PRÓLOGO
RAQUEL AGUILAR

PROYECTO
DIRECCIÓN
JUAN LUIS PIÑÓN
COORDINACIÓN
ANDRES CEBRIÁN
COLABORADORAS
MARTA GARCÍA
ANA ISABEL CONCHÁN
CATALINA MONTOYA ARENAS
FLÁVIA RAJÃO CHIARI RIBEIRO
NATÁLIA ANDRADE COELHO

www.in-ur.es

2010

CUADERNOS IN-UR

Primera edición, 2011

© De la presente edición: Editorial Universitat Politècnica de València
www.editorial.upv.es

© Asociación para la Integración Urbana, IN-UR
www.in-ur.es

© De los textos: Juan Luis Piñón Pallarés

Diseño y maquetación: Raquel Aguilar

ISBN: 978-84-694-0806-3 (versión impresa)

ISBN: 978-84-8363-766-1 (versión electrónica)

Ref. editorial: 6037

Queda prohibida la reproducción, distribución, comercialización, transformación, y en general, cualquier otra forma de explotación, por cualquier procedimiento, de todo o parte de los contenidos de esta obra sin autorización expresa y por escrito de sus autores.

ÍNDICE

Prólogo	9
Capítulo 1	
EL TERREMOTO	13
Capítulo 2	
BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE	27
- La naturaleza y la recomposición de Puerto Príncipe	27
- Aspectos críticos de la Franja Costera de Puerto Príncipe	35
- De las condiciones del planeamiento urbanístico	43
- De las condiciones del proyecto arquitectónico y el mejoramiento integral de barrios	53
Capítulo 3	
EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA	57
Capítulo 4	
LA AUTOCONSTRUCCIÓN Y EL PAPEL DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA RECOMPOSICIÓN DE LA CIUDAD	123

A Juan Pecourt, maestro y amigo
En memoria

PRÓLOGO

En enero de 2010 un fuerte terremoto sacudía a uno de los países más pobres de Iberoamérica. La tragedia dio la vuelta al mundo y lo conmovió. El país ocupó primeras planas de periódicos y revistas, encabezó telediciarios, dio lugar a debates, a reportajes e inundó la red de noticias y blogs. Políticos, instituciones, agencias y organismos internacionales de todo tipo se volcaron. La sociedad civil se movilizaba, los donativos se multiplicaban y las ONGDs desempeñaban una encomiable labor de ayuda a la emergencia siendo testigos de primera fila del desastre que se fraguaba en el país.

Por aquéllos días los mass-media se activaron, cubrieron la noticia e informaron puntualmente de los acontecimientos que se sucedían. Pero, el protagonismo de Haití fue efímero, el tiempo no ha dejado de jugar en su contra. Los problemas del país lejos de solucionarse se agravan, y lejos de abrir vías de resolución se enquistan. Si hoy Haití es noticia ya no es por su estado de emergencia post-terremoto, ni por la solidaridad desplegada por la sociedad civil, y menos aún por las bondades de la gestión corporativa. Haití podría haber perdido todo su carácter mediático sino fuera por la fuerte incidencia de otras catástrofes anunciadas como la del severo brote de cólera que sufre el país o las formas de gestionar sus políticas. Sin embargo, y a pesar de todo lo anterior, la situación que hoy vive no es nueva, antes del terremoto ya era catastrófica, como la de tantas ciudades de todo el mundo que nadie conoce. Catástrofes cotidianas y estructurales del sistema que rige el mundo que durante décadas siempre se vienen sufriendo en la misma parte del planeta.

En efecto, resulta paradójico que los mismos medios que ignoraron al país durante años, de la noche a la mañana dedicaran sus mejores páginas a los problemas de su población. La idea de espectáculo rivalizó con la de catástrofe y la de mercancía con la de realidad. Las circunstancias que envolvieron el terremoto y sus consecuencias aparecieron veladas y confusas al anteponer la importancia de sus efectos a la miseria que desde hacía dos siglos acompañaba al país. Una miseria que a nadie parecía conmover. Como escribía Susan Sontag, en su conocido ensayo "En la caverna platónica", las imágenes, anestesian, "Sufrir es una cosa; muy otra es convivir con las imágenes fotográficas del

sufrimiento, que no necesariamente fortifican la conciencia ni la capacidad de compasión. También pueden corromperlas”. Si miles de niños mueren al día por causas evitables o si cientos de miles de personas viven en tugurios, entre otras muchas tragedias humanas, a nadie le sorprende, y la verdad, no podría ser de otro modo cuando la información circula a la velocidad de la luz y las imágenes se difunden a tiempo real a todos los rincones del mundo. Algo parecido a lo que sucede con las cifras que no llegan como realidades tras la que hay seres humanos, sino que se encuentran fetichizadas para convertirse en otra cosa muy alejada de las realidades que describen.

Sin embargo, cuando ocurre un terremoto como el de Haití o un *tsunami* como el de Sri Lanka la sociedad se conmueve y moviliza aunque sólo sea unos días. Quienes en su vida diaria no se cruzan con los problemas de la pobreza pueden entonces recordar su existencia, y quienes destinan parte de sus vidas a su estudio, interiorizan el acontecimiento de otro modo y procuran dar respuesta, incorporando su experiencia y conocimiento particular. En este contexto, es en que la Asociación para la Integración Urbana, IN-UR, se movilizó desde el primer día. Tanto desde el punto de vista ideológico como disciplinar. Buscó contactos con otras ONGDs con presencia en el país, merodeó por todos aquellos recovecos a los que daban lugar los diferentes blogs y páginas web, llamó a la puerta de diferentes autoridades políticas... Pero, en todos los casos, la respuesta fue siempre la misma. Haití se encontraba sumido en una etapa en la que la única tarea que podía acometerse era la de la ayuda a la emergencia quedando fuera de lugar cualquier intento de planificación a medio plazo a falta de un “diagnóstico”. Sin embargo, lo que en un primer momento parecía una etapa transitoria de carácter paliativo, hoy parece haberse prolongado más allá de sus límites razonables, convirtiendo la excepcionalidad en regla.

Pero, IN-UR, partía con ventaja. Su curriculum le eximía, en parte, de ciertos diagnósticos en los que otras ONGDs se verían abocadas a sucumbir, sobre todo, si se pone en un plano de igualdad los efectos del terremoto y los inducidos por las precarias políticas del país y modelo económico de referencia. La pobreza y la indignidad suelen tener el mismo rostro en los distintos países y exigen parecidos tratamientos. En este sentido, la Asociación poseía unos principios básicos sobre la idea de reconstrucción del país, y una orientación suficiente sobre el tipo de intervención que podía ofrecer partiendo de su ideario. Así, IN-UR, comenzó a trabajar, sustituyendo la idea de reconstrucción por la de recomposición. Se trataba de abordar el problema de la “reconstrucción” desde una nueva óptica emparentada con la planificación urbanística del territorio, siempre adecuándola a las particularidades del lugar y reflejando en sus trazados las diferentes estrategias sociales y económicas orientadas a mejorar las condiciones de sus ciudadanos.

Es decir, reciclando la doctrina que siempre asistió a los más ricos para ponerla a disposición de los excluidos, de aquellos que nunca participaron de las plusvalías de la ciudad, los más pobres, víctimas o no del terremoto, pero siempre habitantes de asentamientos marginales -los que en Puerto Príncipe superan el 60% de la población-; con el firme convencimiento de que el planteamiento debía ser previo a cualquier acción por su potencial integrador.

De esta forma, se inicia el desarrollo del Proyecto de Recomposición de la Franja Costera de Puerto Príncipe, una reflexión dibujada con el objetivo de orientar un debate sobre los límites de la recomposición de la ciudad informal, reflexión que incorpora una serie de propuestas basadas en los documentos que, al menos, en los meses que siguieron el terremoto se colgaron en internet. En efecto, se pudo estudiar la estructura urbanística y geográfica de la ciudad, antes y después del terremoto, tanto a través de fotografías aéreas como de diferentes informes sobre fenómenos geográficos, políticos y sociales. De este modo, el reto que se presentaba era el de traducir las experiencias previas sobre recomposición urbanística llevadas a cabo en otras ciudades de Iberoamérica a las particularidades de Puerto Príncipe. Se trataba de dilucidar lo que la ciudad podía llegar a ser en el marco de un desarrollo sostenible.

En este sentido, se insistió, tanto en definir las directrices que podrían orientar la recomposición de la ciudad, como en abrir un abanico de soluciones ajustadas a las necesidades primarias de la población. O lo que es lo mismo, por un lado, las propias del diseño urbanístico, y por otro, las relativas al modelo de gestión que IN-UR viene postulando en sus proyectos para llevar a término su ejecución, tales como la concertación del suelo, la formación profesional o la autoconstrucción dirigida. Ideas que deberían ajustarse en todos los casos a las particularidades de la ciudad: se trataba de una zona clasificada de alto riesgo sísmico, surcada por caños y sujeta a las inclemencias del tiempo. Una ciudad portuaria, tan precaria como ineficaz, exponente de la pobreza, desigualdad y marginalidad más estremecedora.

Tras algunos meses de trabajo se llegaron a definir una serie de criterios suficientes para pensar en una auténtica recomposición de la Franja Costera de Puerto Príncipe. Pero no se encontraron los cauces para hacer llegar las propuestas a quienes pudieran serles útiles. El desgobernio, el desánimo generalizado o el celo que suele informar a los organismos internacionales y grandes ONGDs con capacidad de influir en el país tampoco se hicieron eco del trabajo. De este modo, nació la preocupación por la difusión y la idea de publicar este libro. Pero no sólo se trataba de difundir el proyecto de recomposición, sino también la teoría en la que se sustentaba. Lo que en un primer momento, había sido un reto de carácter técnico pronto dio paso a algo más, y se convirtió en una reflexión sobre la misma idea de Cooperación Internacional al Desarrollo.

En suma, el libro que presentamos, a pesar de su especificidad disciplinar, es un libro abierto que pretende hacer un llamamiento a la sociedad civil en general con el objeto de desvelar los límites de la Cooperación Internacional. A lo largo de sus páginas se debate el papel de la Ayuda Oficial al Desarrollo y sus vías de intervención. Se proponen, no sólo unas directrices para la recomposición de Puerto Príncipe, sino una metodología y una reflexión sobre el papel que pueden o deben, a juicio del autor, jugar las organizaciones no gubernamentales en el ámbito Internacional. Se reivindica, para las mismas, el lugar que por su naturaleza y condición les corresponde ocupar entre los agentes que dirigen el mundo. Se hace una llamada a su desburocratización y una invitación a revisar su propia metodología atendiendo a las potencialidades de los diferentes saberes. Saberes que pueden aportar mucho a la interpretación de los problemas derivados de la pobreza y las vías que se suelen proponer para su erradicación. En suma, el libro constituye una llamada a todas las personas que creen que otro mundo es posible y que están dispuestas a trabajar por su consecución. Así, este libro, a pesar de la carga crítica que posee, abre un halo de esperanza, una fisura, quien sabe, hacia el futuro para todos los habitantes de las ciudades informales del Tercer Mundo.

Capítulo 1

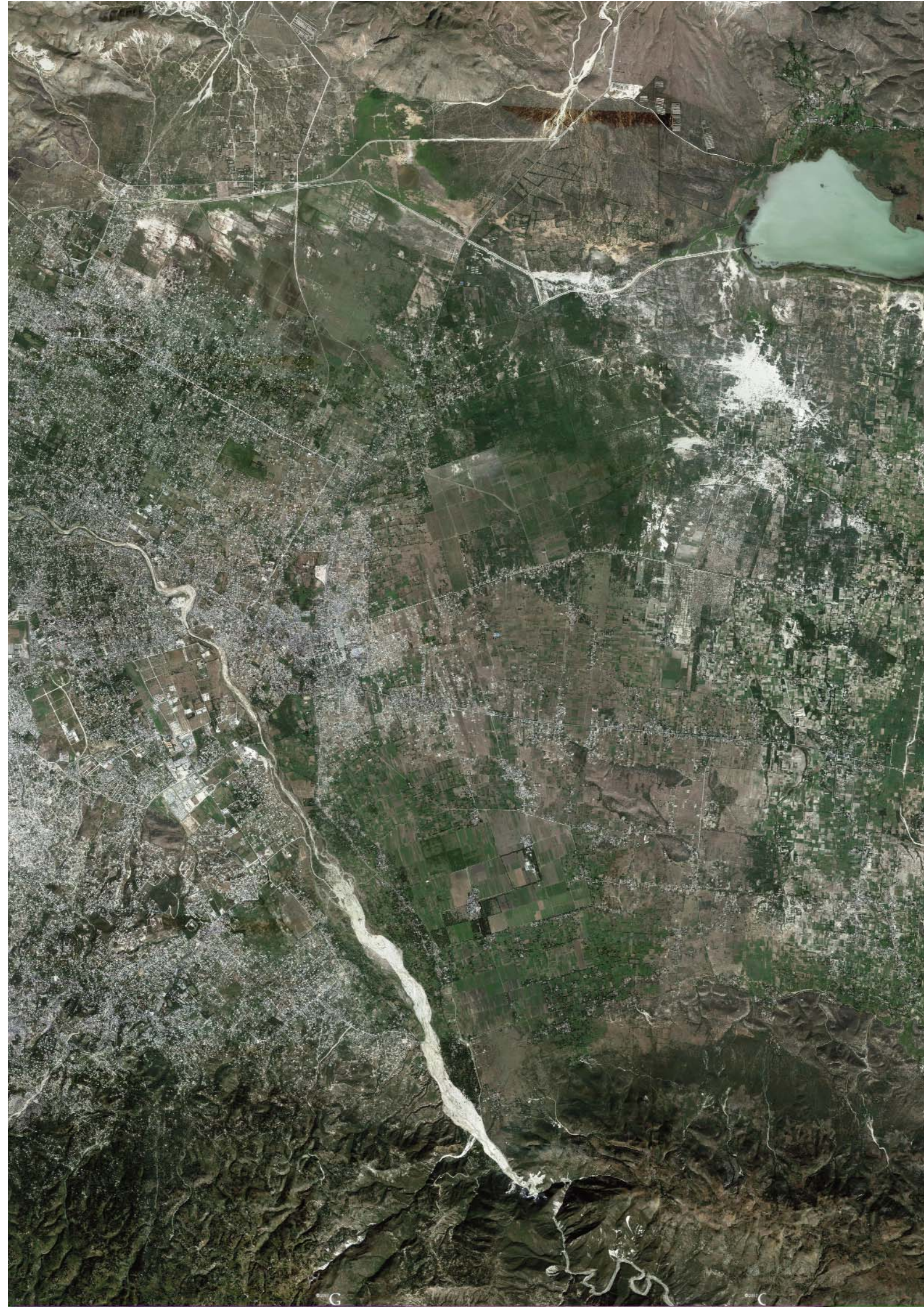
EL TERREMOTO

El terremoto de Haití, aunque pueda pasar desapercibido, está desenmascarando la miseria de la política. Desde el primer día la prensa mundial se polarizó, por un lado, en torno al interés despertado por la catástrofe en los países más desarrollados, con especial mención a los EE.UU., y, por el otro, a las limitaciones que tuvo la sociedad civil, representada por las ONGDs, para llevar a término su cometido. Tuvo que resquebrajarse la tierra para que se informara de las condiciones de vida de un país hasta entonces olvidado por todos, hundido en la miseria, sin horizonte, y con enormes dificultades para romper el círculo vicioso forjado por la corrupción de sus mandatarios y el desgobierno de una clase política desacreditada desde tiempos de Napoleón. A resultas del terremoto también hemos sabido del trabajo de cientos de ONGDs en el territorio haitiano, aunque del mismo modo también hemos podido comprobar sus limitaciones para contribuir eficazmente a la reconstrucción del país. A través de la información gráfica y de los relatos de quienes lo conocen hemos sabido cómo se vive y como se muere a lo largo y ancho de su territorio. Todos los datos e informaciones apuntan a un país en quiebra, en el que todo está por hacer. Un país respecto del cual hay un acuerdo generalizado en lo que se refiere a la descripción de su realidad, y que se expresaría en los siguientes cuatro puntos claves:

El primero, substanciado en una agricultura premoderna, con una base parcelaria exigua que apenas supera la hectárea y con un régimen de propiedad inscrito en la tradición feudal, que no ha sido capaz de incorporar las conquistas de la revolución agraria y cuya comercialización es completamente dependiente.

El segundo, con base en una industria desarticulada, circunstancial y sin apenas filtraciones de la cultura de la I+D+i, con la consecuente desvalorización de sus productos. Una industria, por lo demás, sustentada en los bajos salarios y la más completa desprotección del trabajo asalariado. Una industria que, sin embargo, podría desarrollarse a partir de su producción agrícola, siempre y cuando se creasen las condiciones para su despegue.





Ortofoto Puerto Príncipe

En pocas ciudades las fotografías aéreas traducen su realidad como Puerto Príncipe. Da igual que la fotografía este tomada a una altura o a otra, que reproduzca el centro o la periferia, la franja marítima o el interior, el resultado siempre es el mismo. La tímida retícula de su centro nos habla de una historia remota de la que ya nadie se acuerda, su puerto traduce precariedad y su periferia interna y externa actúa como testigo de cargo de una realidad difícil de ocultar. Las bidonvilles tapizan de gris el territorio sin discriminar los llanos de los cerros. Las chabolas se construyen con el rigor que impone la pobreza: los mismos modelos, estructuras, distribuciones y cubiertas. Su geografía física, por lo demás, tampoco ayuda; al contrario, multiplica la inquietud del observador cuando se descubre su potencial destructivo. De ahí que pretender buscar las fisuras que conduzcan a su recomposición sea algo más que un reto, prácticamente un imposible.

El tercero, articulado en torno a unas infraestructuras insuficientes, incapaces de vertebrar el país, de estructurar las ciudades o de sentar las bases de cualquier desarrollo. Ni la red de carreteras, ni las áreas portuarias y aeroportuarias cumplen las expectativas de un país con las miras puestas en un futuro globalizado.

Y, cuarto, que giraría en torno a un país constituido por una estructura urbana desequilibrada, con un área metropolitana hipertrofiada, la de Puerto Príncipe, y una red de ciudades en ciernes, mal construidas y peor comunicadas, incapaces de aportar la masa crítica de población y negocio suficiente para justificar desarrollos a partir de sí mismas. Circunstancia que sitúa a Puerto Príncipe en el punto de mira de todos los estudiosos del tema, como la única locomotora capaz de arrastrar a la economía del resto del país a partir de su capitalidad y de su potencial como ciudad de servicios, catalizadora de actividades turísticas, impulsora de las nuevas tecnologías y motor de una industria de transformación equiparable a la desarrollada en otras regiones del Caribe.

Ahora bien, el carácter tópico de la sinopsis esbozada no debe ser un obstáculo para reflexionar sobre el futuro del país. A falta de estudios pormenorizados de los sectores apuntados y siempre sin perder de vista que constituyen los pilares básicos sobre los que, en principio, descansa el país, hay circunstancias previas que pueden servirnos de guía para abordar la consolidación o refuerzo de uno de esos pilares básicos, el de la estructura urbana que, a través de su componente principal, la ciudad, es capaz de poner de manifiesto los problemas más graves del país, tanto los derivados del terremoto, como los estructurales, producto de la relación asimétrica entre el campo y la ciudad, el desgobierno de la nación, la proliferación de las bidonvilles, el escaso desarrollo de la productividad y la viciada comercialización de sus productos, por solo citar los más importantes.

Desde hace unos años Google nos viene descubriendo las miserias del mundo, poniendo cara a los textos de Mike Davis¹. Mostrándonos el alcance de los *slums* o permitiéndonos codificarlos; desvelándonos sus misterios, ayudándonos a tipificar su dolor, y a visualizar la indignidad en la que viven sus gentes, pero, sobre todo, a empezar a distinguir el espacio de los pobres de los espacios de los ricos, a comparar sus escalas y a percibir la informalidad como algo más que un remanente insidioso. Y lo que es más grave, nos está mostrando como la miseria es un fenómeno urbano, un subproducto de su propia lógica, de la lógica que alienta su crecimiento y la de los mecanismos que lo ejecutan.

Pero, la evidencia de los hechos nos está demostrando como el terremoto, el caos, el hambre y la desesperación de sus víctimas no acaba de abrir los ojos de quienes pueden atajar los problemas de este país maltrecho y continúan aislando los problemas derivados de la ca-

¹ Una buena introducción a los problemas que trata de atajar este libro se recoge en las tesis esbozadas por Mike DAVIS, *Planeta de ciudades miserias*, Foca ediciones y distribuciones generales, S.L., Madrid, 2007.

EL TERREMOTO

tástrafe de los otros, aquellos que vienen afligiendo al país desde hace décadas. Así, por ejemplo, vemos como la preocupación traducida por los medios de comunicación se centra en los damnificados del terremoto, y se olvidan de los millones de haitianos que llevan décadas pasando hambre, viviendo en el fango, hacinados en las *bidonvilles*, sin luz, ni agua, ni alcantarillado, víctimas de la enfermedad y de la muerte; sin escuelas, ni centros de salud, en la más absoluta infamia, privados de la dignidad que a todo ser humano debe reconocérsele por su condición de tal. Circunstancias estas que propician el fracaso de cualquier medida humanitaria por bienintencionada que sea. Y todavía más cuando leemos los informes que periódicamente vienen siendo proporcionadas por las Naciones Unidas.

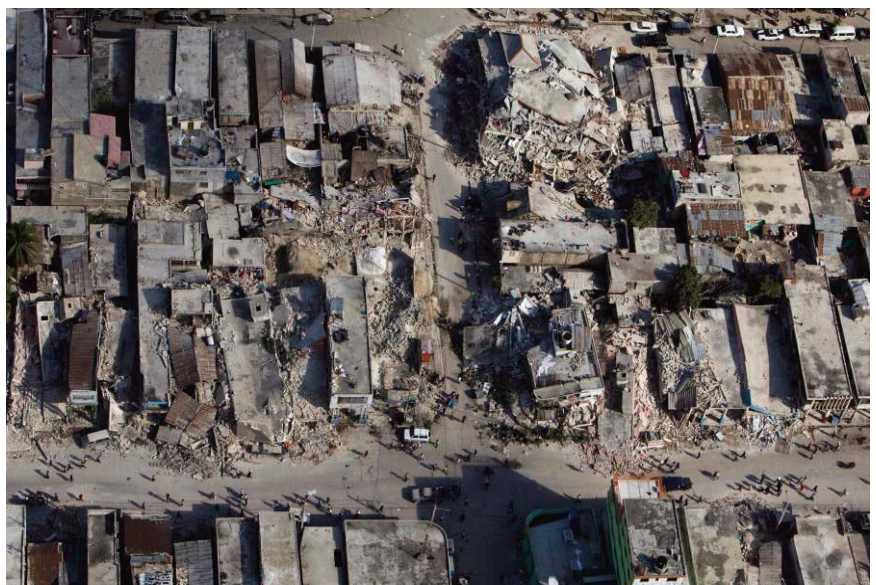
La asepsia de los mencionados informes, la atomización de sus contenidos, la ausencia de un hilo conductor que los relacione, la parquedad de las ideas esgrimidas, la irrealidad que en muchos casos exhiben, la misma idea –restrictiva– de reconstrucción, la selección oportunista de los beneficiarios, la abstracción de los hechos, y mil cosas más, no auguran un final feliz, al contrario, todo apunta a que se va a dejar pasar una de las oportunidades cuya ejemplaridad podría ayudar a resolver, no solo los problemas de la pobreza –en Haití y en el resto del mundo–, sino los problemas relativos a la dignidad de las personas, a los derechos humanos, e incluso el derecho a la ciudad, a la ciudadanía, a una vida justa, ecuánime, sin sobresaltos ni desplazamientos forzados. Sin embargo, vemos como los documentos elaborados y los rumores se superponen, complementan, contradicen y anulan, sin que ello cause el menor estupor. En el mejor de los casos, como hemos podido leer recientemente, se trata de rescatar las mejores ideas de los manuales de economía, de ordenación del territorio, de geografía, hidráulica o de agronomía, aunque frecuentemente sin reparar en que los ejemplos que se suelen ofrecer en este tipo de manuales, el Tercer Mundo nunca aparece como sujeto, sino como un efecto colateral de acciones diseñadas para aumentar la productividad, incentivar el crecimiento o competir en el mercado global; lo que invisibiliza los problemas reales haciéndolos desaparecer de la escena con la “discreción” que el tema merece.

En este sentido, tras las políticas apuntadas para la reconstrucción del país descubrimos planteamientos disonantes respecto de su realidad. Planteamientos que quizá, sobre el papel resulten creíbles, pero que cuando se trata de llevarlos a cabo resultan totalmente falaces. Parece que la jerga de los especialistas están llamadas a interponerse entre la realidad y las aspiraciones de cualquier pueblo, tendiendo cortinas de humo sin saber muy bien que se pretende con ello. Así, podemos afirmar que si bien el lenguaje puede resultar convincente desde cierta lógica interna, ésta se desbarata cuando se contrasta con la realidad. El ejemplo del primer polo de desarrollo recogido en un reciente informe



La Catedral de Puerto Príncipe y manzanas del centro histórico afectadas por el terremoto

Aunque los terremotos discurren por lógicas ajenas a las del desenvolvimiento social, no es casual que el terremoto de Haití haya producido efectos tan devastadores. El hecho de que cayeran, no sólo edificios residenciales, sino también los representativos e institucionales, traduce una crisis mucho más profunda de lo que los indicadores al uso mostraban. La mala construcción generalizada deja pocos espacios para la duda e invita a reflexionar sobre la supervivencia de un país en el que hace décadas se dejó de creer en él.



EL TERREMOTO

territorial encargado por el gobierno de Haití para el PDNA (Post Disaster Needs Assessment) es elocuente. Si bien en su *avant-propos*, en la primera línea, acierta plenamente cuando firma que el “desarrollo territorial” no es sectorial, sino global, en la medida que afecta a todos los aspectos de la vida nacional y la naturaleza de sus propuestas está trufada de intuiciones y desideratas de difícil conquista. Proponer en un país como Haití, un polo urbano de un arco de 100 kilómetros, desde Gressier hasta Montrouis, no parece sensato. Sobre todo cuando observamos la naturaleza de esa costa. Y mucho menos entendemos la directriz de definir una franja costera de 100 metros de ancha para la instalación de infraestructuras y equipamientos turísticos, cuando se nos recuerda que Puerto Príncipe está sometido a las inclemencias de los *tsunamis*, con periodos de retorno de veinte años y con olas de cinco metros, del mismo modo que está sometida a todo tipo de mareas de tormentas debidas a la formación y tránsito de huracanes. Circunstancias que desaconsejan a todas luces la construcción de cualquier edificio en esa franja costera, al menos si no se prevé una política decidida a favor de la construcción de diques, rellenos y terraplenes adecuados para evitar los efectos que dichas olas producen.

En cualquier caso, la pregunta que nunca debemos dejar de hacernos es la siguiente: ¿Podemos considerar que este y otros planteamientos parten de la situación post-terremoto, o bien se trata de unas medidas que deberían incorporarse al conjunto de disposiciones a arbitrar para sacar al país de la crisis estructural que sufre? Pregunta cuya respuesta resulta innecesaria por obvia a no ser que vaya acompañada de desarrollos y fórmulas orientadas al enfoque de la solución. Si bien en los casos de extrema pobreza su análisis pierde enjundia por la evidencia del relato, esa obviedad no debería inducir ningún salto en el vacío, ni aconsejar la implementación de políticas abstractas al margen de la realidad. Todo lo contrario, el reconocimiento de la pobreza exige terapias contundentes centradas tanto en su naturaleza como en sus manifestaciones. Que Puerto Príncipe debe ser la ciudad llamada a acoger la capitalidad política, económica, financiera, administrativa y cultural del país es algo que a estas alturas pensamos nadie discute, como también resulta obvio que cualquier proceso de recomposición territorial debe empezar por esa ciudad. Pero, de ahí a pensar que su vacación turística, por ejemplo, pasa por la previsión de una franja costera, lineal y de cien metros de ancho para recibir equipamientos de todo tipo sin contemplar los desarrollos previstos en sus inmediaciones resulta demasiado azaroso.

Como hemos repetido en más de una ocasión, a no ser que se piense en exhibir la miseria -como se está haciendo cada vez más en muchas ciudades en países del Tercer Mundo, incluso en países de los llamados emergentes-, el punto de partida de cualquier política turística deberá empezar por una acción global, por sanear los barrios más de-



EL TERREMOTO

gradados, así como por romper con el círculo vicioso que alimenta la marginación y sentar las bases para un desarrollo sostenible a partir de una infraestructura logística adecuada. En el caso contrario estaremos iniciando una aventura de final incierto siempre dispuesta a claudicar al menor envite.

Puerto Príncipe es una ciudad difícil, renuente y esquiva, surcada por las huellas indelebles de su propia historia. La pobreza, traducida en marginalidad, la quiebra de su territorio, e incluso sus mejores edificios han demostrado una gran levedad. Circunstancias que le confieren un carácter particular muy alejado de los ejemplos representativos de este tipo de ciudades. Del mismo modo que Haití ocupa un lugar destacado en libros como el Mike Davis,² *Planeta de ciudades miseria*, formando parte de diagnósticos certeros, las soluciones que deben administrarse en situaciones similares a las de Puerto Príncipe no suelen aparecer en las bibliografías al uso. Esas soluciones podrán ser más o menos previsibles, más o menos factibles, pero en todos los casos deberán ser objeto de reflexión, campo de verificación e incluso de construcción de teorías generales. De teorías flexibles preparadas para ser utilizadas sin grandes riesgos, siempre y cuando se adopten las debidas cautelas con el objetivo de que los posibles desencuentros no reproduzcan las condiciones con las que se quiere romper.

Ahora bien, aunque Puerto Príncipe participa de las características propias de una ciudad de origen colonial, participa igualmente de otras cuya sola presencia la convierten en otra cosa. Dicho de otro modo, la ciudad, si bien no deja de ser ciudad por el hecho de que esté permeada por la informalidad, su destino no puede disociarse de las circunstancias políticas que la alimentan, traducidas en políticas sociales, económicas, urbanísticas o culturales, en apuestas específicas en las que es difícil distinguir donde acaba el problema de la informalidad y donde empieza el de la ciudad propiamente dicha. Y si a los problemas estructurales de la pobreza le añadimos los derivados de una catástrofe como la infringida por el terremoto del 12 de enero, las soluciones se complican todavía más. De este modo, un problema que, en principio, podría aislarse y ser objeto de tratamiento específico, puede devenir en inviable si no se atienden sus particularidades. Planteado en estos términos es fácil que se susciten serias dudas sobre muchas de las terapias que parecen desprenderse de los documentos y artículos que circulan tanto en la prensa diaria como en internet. Pero, de la misma forma que la idea de la reconstrucción ha venido polarizando los objetivos de la inversión en Haití, hoy, con mucho sentido común, se empieza a hablar de la necesidad de reinventar el país. Palabras que traducen ideas dando a entender que se está considerando el problema de fondo en toda su complejidad y rigor, lo que nos puede hacer pensar que algo se está moviendo. La idea de reinventar, aunque no nos habla de los compo-

Fragmento de bidonville tras el terremoto.

El que de una forma coloquial se pueda afirmar que las bidonvilles han sido los barrios menos castigados por el terremoto, no debe interpretarse como que éstos han pasado de puntillas sobre el mismo. Imágenes como la que reproducimos muestran daños irreparables, lo que pasa es que cuando por toda información para escrutar los efectos del terremoto sólo disponemos de las fotografías que nos ofrece Google, las quiebras de los barrios marginales se visibilizan mucho menos que los de los formales, de ahí la falsedad de algunas apreciaciones.

² Aunque por tamaño, ni Haití como país, ni Puerto Príncipe, como ciudad ocupan un lugar destacado en los cuadros resúmenes de la informalidad urbana, Puerto Príncipe ocupa un lugar destacado a través de sus barrios, concretamente Cité Soleil, por ser uno de los barrios más castigados del planeta. Según Mike Davis, Cité Soleil ocupa el puesto 29 de las mayores áreas urbanas hiperdegradadas (2005), con una población de medio millón de personas. Mike DAVIS, *Op. cit.* p. 46.

nentes ni del talante de la invención, parece romper las ataduras que hasta ahora ligaban la idea de reconstrucción a la del terremoto. Se apunta a algo nuevo y en la confirmación de que en ese “algo nuevo” estarán no sólo las víctimas del terremoto sino también las víctimas últimas de su desafortunada historia, y dependerá de ambas que el futuro de Haití sea algo más que un simulacro. Sin embargo, de la misma forma que la idea de la reconstrucción ofrecía serias dudas sobre su alcance, la idea de reinventar el país tampoco está exenta de problemas y puede llegar a producir cierta zozobra si se piensa en los flecos de su ambición.

Las preguntas que nos formulamos pueden moverse en sentidos opuestos, ambas relacionadas con el significado de los términos que venimos discutiendo ¿Qué debemos entender por reconstrucción? ¿Restituir al origen lo que se llevó por delante el terremoto? ¿En el caso de Haití, circunscribir las mejoras en las áreas devastadas? ¿Reconstruir, por ejemplo, el puerto de Puerto Príncipe en tamaño, forma y lugar? ¿Reconstruir casa a casa utilizando sus huellas como proyecto? Nos gustaría pensar que no estamos ante esa tesitura. Que por reconstrucción se está entendiendo algo más ajustado a las necesidades, tanto del país, de sus ciudades como de la población. De no ser así nos encontraríamos ante una



EL TERREMOTO

paradoja que nos aboca a una solución inadecuada, ineficaz e indeseable. La reconstrucción afectaría a las casas y barrios más directamente afectados por el terremoto, barrios cuya renta per cápita no coincide necesariamente con la de los barrios más pobres, de forma que el segmento de la población afectada por el terremoto, en pocos años vería como una parte de su ciudad renace de sus ruinas, pero que los peores barrios de la ciudad permanecerían inalterados. Se abriría, pues, una brecha entre los damnificados por el terremoto y los pobres de solemnidad, los que ocupan el arco de la extrema pobreza, aquellos a los que el terremoto no les pudo arrebatarse nada porque nada tenían. Una brecha que se proyectaría en el mundo entero aumentando la desconfianza en las instituciones humanitarias, los organismos internacionales, las organizaciones gubernamentales, las organizaciones no gubernamentales, las agencias de cooperación y en todos aquellos que directa o indirectamente están en esta gesta.

Si se quiere continuar hablando de reconstrucción habrá que aclarar su sentido, abandonar las versiones restrictivas y abrir el concepto a concepciones más inclusivas, más ajustados a las exigencias de la realidad como lo es, desde nuestro punto de vista, la idea de recomposición. Idea que incorpora como protagonistas a los ciudadanos y como objeto la recomposición del territorio a partir de la maximización de sus potencialidades.

Ahora bien, la apuesta por esta reinención, si bien parece moverse en unas coordenadas más realistas y ajustadas a las exigencias del país que la reconstrucción, no deja de plantear interrogantes que pueden llegar a inquietar tanto como las tesis reconstructivistas. En este caso las dudas se mueven en otra dirección. ¿Puede la reinención, en su cometido de crear algo nuevo, hacer tabla rasa y abstraerse de la realidad? ¿Se debe partir de cero? Si es así, ¿Dónde se situaría ese punto de partida? ¿De qué supuestos sociales y económicos partiría la reinención? ¿Cuáles serían sus límites? Las respuestas se vislumbran con la misma opacidad que las que podía ofrecer la reconstrucción, a pesar de suponer una conquista importante. En efecto, de la misma forma que la reconstrucción podía pecar por defecto, la reinención podría caer en el exceso. La pregunta obligada será, en consecuencia, la siguiente: ¿Dónde está y como alcanzar el *áurea mediocritas* capaz de eliminar los sobresaltos de la improvisación o del interés? Sin duda la ecuanimidad o la armonía que exige un cometido como el que discutimos puede parecer que se mueve en la esfera de la utopía, pero en todos los casos se trata de una utopía concomitante con la situación a la que se ha visto abocado Haití antes que a las aporías que pueden envolver la idea de reconstrucción, o los vacíos que puede plantear la propia reinención.

En efecto, las situaciones excepcionales exigen soluciones excepcionales, pero no hay que confundir la excepcionalidad con el ex-

Morfología urbanística del centro

Si la lectura morfológica suele estar a disposición de todo aquel interesado en la ciudad para traducir la naturaleza urbanística, social y económica de los espacios, el trazado de Puerto Príncipe no siempre participa de este juego. Al contrario, la crudeza con la que expone sus interioridades y miserias nos hablan de fenómenos mucho más desconcertantes y ambiguos, de convivencias azarosas, de procesos constructivos bastardos y de muchas cosas más. Es difícil encontrar una promiscuidad mayor que la que se desprende de las fotografías que nos brinda Google. En la fotografía adjunta, por ejemplo, encontramos de todo: manzanas grandes y pequeñas, manzanas dentro de manzanas, tejidos informes sin referencia al espacio público, un edificio tan emblemático como la catedral, rodeada por bidonvilles, calles amplias y estrechísimas, casas grandes y muy pequeñas. Un catálogo sin par que muestra que todo es posible.

Al lado de la elocuencia de esta imagen resulta interesante recordar la perfección del método que fue capaz de armonizar las distintas clases y capas sociales en el territorio, distribuyéndolas con la ecuanimidad que la disciplina urbanística controlaba los procesos de construcción de la ciudad.

tremismo. Y en este sentido tan extrema es la reconstrucción como la reinvencción. Sin embargo, no hallamos inconvenientes en utilizar conceptos como el de recomposición en tanto en cuanto su práctica presupone una valoración positiva de la historia, de las particularidades del medio, de las huellas del pasado o de sus errores y aciertos, para, a través de una valoración crítica de esa historia y ese pasado poder construir, con los mimbres del presente, un futuro libre de dudas, firme y atento a la turbulencia que el mundo globalizado propaga en el Tercer Mundo.

Así, comprobamos como Puerto Príncipe, hoy, es un hecho de naturaleza irreversible y su irreversibilidad la convierte en una entelequia que conviene desvelar. Es una gran ciudad -atendiendo a su número de habitantes- que, sin embargo, apenas puede responder por unos cuantos. Posee una ciudad histórica, edificios importantes, una retícula, un puerto... pero todo está desvinculado. Tiene muchos barrios, la mayoría perdidos por su extensa periferia. Su población, presa de la desconfianza que engendra la pobreza, monta guardia en los escombros de sus casas a la vez que deambula sin rumbo por las mismas calles que quiere olvidar, calles de dolor y muerte, de estupor y miedo. Y esa misma desconfianza a la que enfrenta a hermanos en Cité Soleil o en cualquier otro barrio marginal de la ciudad, estigmatizándolos y creando leyendas más o menos ciertas sobre la agresividad de sus gentes o de las mismas colectividades. Una ciudad en la que una parte juega con la otra mitad una partida imposible, en las que las reglas se confunden y las fichas cambian de color en cada jugada. Una ciudad en la que la informalidad crece adherida a la ciudad formal, sin apenas solución de continuidad, en la que el *zoning* apenas forma parte de la memoria, en la que las actividades se entrelazan en su impostura. Una ciudad amenazada por los cuatro costados. Herida en su gobierno, atravesada por la desigualdad, asfixiada por la pobreza y golpeada por la catástrofe. Por eso las políticas suenan a desideratas, a reclamos desgarrados de quien nada espera. Deseos ideologizados con el objeto de suplantar la realidad, deseos de difícil consecución como el de detener su crecimiento, como la de reabsorber sus campamentos o la de reconstruir el país y sus ciudades.

La tarea es mucha y los medios son escasos. A estas alturas del relato cabe hacer las primeras valoraciones y tratar de entender hacia donde se quiere ir. Cabe estudiar los límites de las intervenciones y la verosimilitud de las propuestas. La ciudad tiene que desprenderse de los peores atributos de su historia para convertirse en una realidad abierta a la esperanza, libre y más justa, en una idea capaz de centrar su lucha. Lo que ya no tiene sentido es continuar decretando paréntesis, aplazamientos o esperas interminables para afinar la puntería. Los problemas son tantos y tan graves, tan de bulto, que pueden excusar los sesudos diagnósticos recomendados por las administraciones u organismos inter-



Imagen del centro económico y administrativo de Puerto Príncipe.

Aunque el terremoto asoló materialmente la ciudad, todavía quedan algunos testigos de lo que fue entre los escombros de sus edificios contiguos. Una observación que invita a la reflexión y es capaz de orientar más de una acción reconstructora. En efecto, la fotografía de la página anterior nos muestra un potencial importante a partir de la imagen de los edificios supervivientes.

EL TERREMOTO

nacionales para justificar protocolos o sellar acuerdos internacionales; aunque se trate de diagnósticos y estrategias urdidas en los despachos más conspicuos de UN, del BM, del FMI o del BID. Es el momento de sumar y de aunar esfuerzos. Es el momento de debatir, de proponer, de actuar. De que todos aportemos nuestro grano de arena. Ya no se pueden volver a cometer los mismos errores que trufan la historia de la cooperación. La sociedad civil debe alcanzar su mayoría de edad y ésta solo la puede alcanzar a través del reconocimiento institucional de su potencial operativo y del aval que supone el hecho de que la formamos todos: trabajadores y parados, cooperantes, profesionales, universitarios, ciudadanos del mundo, políticos, votantes y abstencionistas, voluntarios y colaboradores, sucursalistas y críticos, y todos aquellos dispuestos a asumir la solidaridad como valor ético irrenunciable. Si el día siguiente del terremoto el mundo entero se entregó a la tarea del rescate de los supervivientes, hoy somos muchos los dispuestos a colaborar en la restitución de la dignidad a millones de haitianos y a luchar contra la pobreza, de mano de los ODM o desde posiciones más críticas. Solo hace falta abrir los cauces de participación y escuchar a quien tiene algo que decir.

En este sentido, el proyecto que presentamos, lejos de pretender agotar el tema trata de bucear en las turbulentas aguas del submundo en el que se ha convertido Haití, pretende abrir la visión y valorar los enfoques que están orientando la todavía *non nata* reconstrucción; utilizando como método la simulación, el dibujo, el plano parcial, y todos aquellos instrumentos con que cuenta la recomposición urbanística para ordenar la ciudad en la medida que en ella se substancia gran parte de las medidas a adoptar para romper el círculo vicioso que oprime al país y que se ha evidenciado con el terremoto. Estamos pues frente a un reto que lejos de informar soluciones cerradas pretende indagar en los límites del proyecto, de la ordenación del territorio y de la propia urbanística, no con la idea de definir planos ejecutivos, sino con el propósito de orientar políticas, enfocar procesos, y verificar propuestas de mínimos, partiendo de un horizonte próximo en el que no cabe la dilación y en el que la condición de utopía que en apariencia lo envuelve puede ceder frente a la voluntad política de sus gestores.

Así, frente a la atomización de las acciones que desde el principio han caracterizado la cooperación internacional, nuestro proyecto pretende ofrecer una visión integral de los problemas y de las vías de solución para evitar las disfuncionalidades propias de la individuación impenitente sobre la que descansa. Un planteamiento que si bien puede resultar más cómodo desde la perspectiva participativa -por el carácter mono funcional de sus acciones-, es evidente que oculta, tras esa comodidad, un déficit democrático importante como lo es la imposibilidad de decidir sobre el modelo de ciudad y, en consecuencia, sobre su sostenibilidad.



Capítulo 2

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

LA NATURALEZA Y LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

Desde la perspectiva apuntada, la primera tarea a desarrollar antes de avanzar ninguna tesis o apuntar soluciones a los problemas que se plantean en Haití consiste en valorar aquellos aspectos relativos a la naturaleza que vienen azotando al país desde hace siglos y, más concretamente, a los efectos devastadores que ejerce sobre su capital, Puerto Príncipe. Se trata de abordar y valorar una problemática latente que, a pesar de reaparecer como causa, nunca ha alimentado soluciones particulares. Valoración que debería referirse tanto al conjunto del territorio, como a los asentamientos humanos; sobre todo a aquellos emplazados en zonas cuya amenaza es más evidente.

Todo el mundo sabe hoy día que Puerto Príncipe está a merced de fenómenos naturales inconmensurables. Los huracanes, las lluvias torrenciales, los desbordamientos de los cauces de los ríos y deslizamientos de tierra vienen golpeando a la ciudad sin que ésta sea capaz de ofrecer la menor resistencia. Su estructura geomorfológica, la deforestación, la naturaleza del delta sobre el que se asienta y el entrelazado de caños que la surcan ofrecen uno de los panoramas más desoladores del país. Como signos inequívocos de una realidad presa del abandono y la desidia -portadores de tragedia y muerte- vemos los caños atravesar barrios enteros sin percatarnos de su verdadera faz: esquivos, huidizos, accidentales, ausentes, sin principio pero con fin. Canalizados en unos casos, cubiertos en otros, entre casas, o a cielo abierto, a través de campos yermos o cultivados, hacen acto de presencia mostrándonos el lado oscuro de su gestión, mostrándose tal cual son, obscenos, sucios, inmundos, llenos de escombros, rebosantes de basuras, sordos a las denuncias que la historia, periódicamente, cada pocos años proclaman a los cuatro vientos su potencial destructivo. Su anchura variable, los sucesivos enterramientos, cruces de calzadas y estrechamientos los convierten en auténticas trampas mortales de las que nadie quiere oír hablar.

Ante este estado de cosas y dada la cantidad de caños que surcan la ciudad, resulta incomprensible que los primeros esbozos programados para acoger a los haitianos que viven en los actuales campos de refugiados, no contemplen, por ejemplo, la perentoriedad de elaborar un estudio integral de la red hídrica que surca la ciudad así como de solventar las causas de sus desbordamientos y poner coto a las consecuencias derivadas de la inundabilidad de sus barrios marítimos¹. Estudio que debería aportar al menos los esquemas básicos de una futura red de saneamiento, la previsión de espacios de depuración, el proyecto de cuantos colectores interceptores se requieran para proteger a la ciudad histórica, así como los cálculos necesarios para el correcto dimensionamiento y tratamiento de los cauces de los caños. Del mismo

Cité Soleil Inundado.

El problema de la inundabilidad en Puerto Príncipe presenta tres frentes: el primero, referido a aquellas áreas en las que, en mayor o menor grado, el agua siempre está presente, como es el caso recogido en las fotografías que reproducimos; el segundo, tiene que ver con las avenidas que suelen sucederse con una frecuencia de dos o tres años con efectos catastróficos por el ímpetu de los arrastres; el tercero, con periodos de retorno de veinte años con causas imprevisibles, siempre dependientes del tipo de urbanización a desarrollar.



¹ "En Cité-Soleil he sufrido mucho", dice Lovly Josephat, una mujer de la mayor de las áreas hiperdegradadas de Puerto Príncipe. "Cuando llueve, la parte de Cité donde vivo se inunda, y el agua entra en la casa. Siempre hay agua en el terreno, verdosa y maloliente y no hay caminos. Los mosquitos nos devoran. Mi hijo de cuatro años tiene bronquitis, malaria y ahora parece que también tífus [...] el médico dice que le dé agua hervida, que no le dé comida con grasa y que no le deje andar por el agua. Pero el agua está en todas partes; no puede poner un pie fuera de la casa sin andar sobre ella. El médico dice que si no le cuido, lo perderé." B. Bell, *Walking on Fire. Haitian Women's stories of Survival and Resistance*, Ithaca, 2001, p. 45. Citado en, Mike DAVIS, *Op. cit.*, p. 190.



BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

modo, previa a cualquier otra tarea, y en paralelo al estudio de los caños habría que elaborar una cartografía suficiente para llevar a término las tareas de recomposición, para referenciar los diferentes proyectos que se pretenden realizar o bien sea para servir de referencia a cuantos estudios se consideren imprescindibles para la iniciación de cualquier obra, como lo es, por ejemplo, el estudio geotécnico de los suelos destinados a la edificación.

Pero si los caños constituyen una amenaza para la población de Puerto Príncipe, los tsunamis que con un periodo de retorno de veinte años asolan la capital no le van a la zaga. Estamos ante unos hechos que nos invitan a la reflexión y a la ponderación de las acciones según su naturaleza y circunstancias. Si bien los terremotos son imprevisibles, hoy disponemos de la información suficiente para saber de una forma bastante aproximada cuando se va a producir un nuevo tsunami o cual va a ser el tamaño de la ola, con qué intensidad y en qué meses se van a producir los huracanes, cual es la época de lluvias y sus puntas, como influye la escorrentía superficial y cuáles son sus determinaciones topográficas, geológicas, o edafológicas, etcétera. Información que debe orientar la toma de decisiones sobre la recomposición de la ciudad y ayudarnos a distinguir aquéllas cuya solución es factible de las que no lo son, las que se miden por su costo económico y las que se traducen en tragedias humanas.

Circunstancias que nos impiden reflexionar en términos de reconstrucción y apostar decididamente por la recomposición. ¿Cómo, a sabiendas de que determinados barrios se inundan periódicamente a causa de las inclemencias del tiempo, no poner los medios para que eso no suceda? Del mismo modo, ¿Sabiendo cual es el límite de las inundaciones por tsunami, cómo no atajar la tragedia poniendo a salvo a las poblaciones afectadas? Si bien el terremoto ha producido desolación y miseria, Puerto Príncipe es un producto cuya existencia y calidad de vida están en gran medida determinadas por los riesgos naturales a los que está expuesta. Lo que nos invita a ser temerosos y a no jugar con el futuro y menos a darle la espalda, como tampoco podemos dársela a quienes viven en los frentes marítimos.

Pero, el hecho de que este tipo de problemas se circunscriban -por su naturaleza- a la esfera de lo técnico, hace que muchas soluciones se desdibujen a favor de otras más fotogénicas, que los objetivos pierdan su condición, y que lo ecuánime aparezca en un segundo plano. Estrategia que incorpora una suerte de actores más ideologizados y dependiente del poder, responsables, por ejemplo, de la suplantación de los problemas estructurales de la Ciudad Informal por otros de mayor visibilidad política o económica.

Pero de la misma forma que los fenómenos naturales no han constituido en Haití un factor disuasorio de determinados procesos de in-

La Bidonville entre caños.

La superación de los problemas derivados de las inundaciones varía según las modalidades anteriores. En el primer caso, ante la amenaza de la enfermedad, la respuesta no puede ser otra que la de su radical eliminación. No debe mantenerse ninguna chabola en las condiciones de las que vemos representadas en las fotografías. El problema del desbordamiento de los caños debe acometerse desde otra óptica, canalizando los caños y manteniéndolos limpios en todos su recorridos. Una solución con una dimensión paisajística importante en la medida que forma parte hasta confundirse con el espacio público de la ciudad. La tercera manifestación invita a soluciones costosas, aunque asumibles en el conjunto. Si bien las inundaciones como las de las fotografías se podrían resolver con rellenos mínimos, los *tsunamis* con periodos de retorno decenales exigen medidas de mayor alcance, rellenos de varios metros de espesor. En todos los casos observamos como el problema, aunque lleva pareja la catástrofe, posee un carácter estructural al repetirse en todos los casos y circunstancias.



vasión, puede llegarse igualmente a concluir que el lamentable estado de la ciudad de Puerto Príncipe tampoco lo sea para el desarrollo de según qué proyectos previstos para su reconstrucción. Porque si circunstancias causantes de desolación y muerte no han merecido la consideración de quienes sustentaban el gobierno de la ciudad, algunas noticias aparecidas en la prensa apuntan a que hoy las cosas tampoco parecen discurrir por cauces más optimistas. Se continúa apostando por la acción mediática, prefiriéndose un buen titular a una buena solución, la improvisación al rigor que exigen los hechos. De este modo continuamos constatando que no se habla ni de barrios ni de ciudad, sino de viviendas; pero, no de viviendas cualquiera, sino de viviendas prefabricadas, con la pretensión de transferir un plus valor –tecnológico– de mayor resonancia mediática, cuando en realidad, como se puede constatar en múltiples experiencias recientes de este tipo de acciones, se vienen demostrando ser intervenciones regresivas desde muchos puntos de vista, quizá demasiados. Y cuando se habla de directrices territoriales, tampoco se llega a percibir cuales van a ser las vías que las pueden traducir en hechos concretos. Y por los mismos motivos, ni se mencionan los tipos y naturaleza de las infraestructuras, ni la calidad de los barrios, ni el sentido de las ciudades, más allá de las exigencias del guión impuesto por la idea de reconstrucción.

Sin embargo, el distanciamiento que se esconde tras el espectáculo que nos vienen ofreciendo los *mass media*, más atentos a las visitas presidenciales que a las razones de la ralentización, por ejemplo, de la puesta en valor de la ayuda internacional, hallamos los verdaderos sinsabores de una administración que no se decide a actuar y que, por el momento, continua desentendiéndose de la realidad, sin querer reconocer que los principales problemas que aquejan a Haití y a Puerto Príncipe están estrechamente emparentados con la más absoluta falta de Ciudad –material, institucional, gobierno, representación...– y de infraestructuras eficaces, y que el alojamiento no es más que uno de sus corolarios, punto de vista que nos remite a cuestiones tan relevantes como las que siguen:

1. La identificación como problema prioritario que comparten los campos de refugiados y no los barrios marginales pone en evidencia que, entre los organismos encargados de conducir la reconstrucción de Haití, se comparte la idea de que la historia que vienen castigando a los haitianos es una entealequia y, en consecuencia, prescindible. Esto es, un punto de vista que pretende, sin más, reducir el problema del alojamiento y de la marginalidad al de los campos de refugiados. Una visión del problema que tiene un horizonte inmediato y demasiado próximo que impide plantearse y acometer soluciones eficaces. Estos planteamientos que son los que nos hacen descubrir que se está ante un marco teórico de extrema simpleza, incapaz de vislumbrar la complejidad de

Los sin techo

La precariedad de las bidonvilles alcanza su cénit en el importante número de chabolas destechadas que podemos encontrar en cualquier barrio de Puerto Príncipe. Se trata de un síntoma de la realidad cambiante de la sociedad que las habita. Si el agua, arrastra y los terremotos, derriban, los huracanes se pueden llevar los frágiles tejados sujetos a sistemas estructurales livianos y mal contruidos. Las manzanas, en los casos en que llegan a reconocerse como tales, están constituidas por una amalgama de casas, perfectamente ensambladas, con leyes de contigüidad precisas, aunque sin un sistema viario característico, más allá de ese laberinto de callejuelas o callejones - hilos por los que respiran las chabolas a las que dan cobijo-



los problemas que azotan al país y que crea la ilusión de que los problemas de la ciudad se resuelven prescindiendo de la complejidad sistémica que los envuelve. Lo que propicia una conducta amparada en la idea de que los problemas pueden aislarse como las soluciones, sin contemplar la posibilidad de la existencia de falsos problemas o de falsas soluciones. Con ello no queremos decir que los "sin techo" no constituyan un problema; lo que queremos destacar es que los "sin techo" no constituyen un problema aparte de los que afligen a los habitantes de Cité Soleil o La Saline. Simplemente invocamos al hecho de que resolviendo el problema de los sin techo no resolvemos nada y que apuntado a los sin techo como problemas negamos la esencia del conflicto así como la naturaleza de sus causas. Es más, podríamos aventurar, sin riesgo a equivocarnos, que en este momento, las condiciones de salubridad, la alimentación y las condiciones de habitabilidad de las tiendas de campaña de los campos de refugiados no son peores que las de la mayoría de los chabolistas que viven en las *bidonvilles*, cuya observación directa traduce cierta ironía al comprobar que una proporción importante de chabolas carecen de techo.

2. En efecto, se trata de una visión tan deformada de la realidad que puede llegar a minimizar los efectos de la Cooperación Internacional. Sólo cuando se esté dispuesto a aceptar públicamente -y a actuar en consecuencia- que el terremoto sólo constituye una parte de un problema más amplio cuya solución implica la puesta en valor de todos los recursos disponibles del país, incluso el de su capital humano, se podrá iniciar esa travesía del desierto que todo país subdesarrollado está condenado a realizar. Mientras no se amplíen estos estrechos puntos de vista



estaremos dando palos de ciego, además de estar gastando el dinero que no se tiene.

3. Cuando se estudian los emplazamientos de los campos de refugiados se observa a bote pronto que estos se construyeron sobre vacíos urbanos de los más diversos tipos; es decir, tanto sobre suelos no edificados expectantes –¿especulativos?– como sobre espacios deportivos, así como sobre otros sin ningún tipo de referencias; lo que obliga a re-capacitar sobre la idoneidad de los mismos y a considerar una instancia de orden superior como lo puede ser la ciencia urbanística, disciplina que incorpora el estudio del medio físico, su representación y las leyes internas que rigen la ciudad entendida como un todo. No se puede tratar de paliar el problema de los desplazados por el terremoto construyendo viviendas sobre los campos de refugiados, sean del tipo que sean. Entre otras cosas porque nadie garantiza la idoneidad de esos suelos. Sin embargo, sí que cabría hallar unanimidad en otros suelos cuyo potencial urbanístico permite influir al mismo tiempo sobre los desplazados y sobre la propia población residente en los mismos barrios marginales.

4. Premisa que entronca con una visión integral de los problemas urbanos y que pasa por el reconocimiento de la ciudad en su conjunto. Tanto de la Ciudad Formal como de la Ciudad Informal, única fórmula capaz de acometer su recomposición; entre otras cosas por la cantidad de suelo que los primeros estudios muestran que se puede liberar en la franja costera de Puerto Príncipe; suelos en la actualidad inundables, ocupados por chabolas y con la suficiente capacidad para albergar a más de doscientos mil haitianos, cifra sobre la que descansa uno de los argumentos principales para poder llevar a término, no ya la reconstrucción, sino la recomposición de la ciudad.

La Saline

Los barrios marginales o las bidonvilles, tanto en Puerto Príncipe, como en el resto del mundo presentan rasgos comunes, sobre todo, las que son el producto de una invasión desorganizada, se construyen paulatinamente y se consolidan sin ejecutar la menor reforma sobre los asentamientos originales.

Los casos de La Saline, o los de los barrios del sur son elocuentes y muestran características más propias de países orientales que iberoamericanos. Así, en vez de encontrarnos con los barrios ordenados, reticulares e ilimitados de muchas periferias de muchas grandes ciudades, en Haití proliferan las bidonvilles cerradas, completamente desordenadas, con estrechísimas e irregulares calles, sin el menor equipamiento, diminutas casas y acotadas por límites geográficos: la misma costa, los caños, infraestructuras importantes e incluso áreas cercadas con usos comerciales. Este tipo de barrios, por los demás, presenta densidades importantes que pueden alcanzar hasta las 150 viviendas por hectárea.

Ahora bien, aunque el problema de Haití sea global, afecte a todos los sectores e inquiete a toda su población, la intensidad con la que se manifiesta es distinta según se trate del campo o de la ciudad. Y así lo están entendiendo quienes se preocupan del tema. No obstante, pese a lo intrincado de la cuestión hay una serie de factores que, a pesar de ser de distinta naturaleza, conviven en una misma área, se repercuten y multiplican sus efectos, entrando en un proceso disociativo y peligroso cuando se pretenden aislar los problemas, atomizándolos y encasillándolos para su inserción en cualquier "matriz lógica". Pero la solución de los problemas, en un caso como el que nos ocupa, no van por ahí, o así nos lo parece cuando estudiamos los problemas que presenta una ciudad como Puerto-Príncipe, una ciudad populosa con casi un ochenta por ciento de informalidad.

En efecto, el caso de la franja costera de Puerto Príncipe, comprendidos los poblados marítimos situados al norte de Cité Soleil hasta los poblados que se extienden más allá del Boulevard Henry Turman, es elocuente. Es muy expresivo que en apenas diez kilómetros se hagan explícitos los principales problemas de la ciudad. Un espacio lineal en el que ya antes del terremoto se sucedían los sinsentidos capaces de asfixiar a cualquier ciudad. Un espacio en el que era difícil distinguir el pasado del presente, no por falta de señuelos históricos, sino por la voracidad de la miseria, por la fuerza de la pobreza o por el abandono de sus gentes. Espacios cuya opacidad, sin embargo, todavía nos permite distinguir las huellas del paso del tiempo y contemplar el presente con los ojos del futuro, o lo que es lo mismo, todavía pueden alumbrarnos sobre la naturaleza de las transformaciones que pueden sacar a Puerto Príncipe del círculo vicioso de la pobreza que le viene acosando desde hace siglos. Una situación que raya en la paradoja cuando el principal obstáculo con el que suelen tropezar el tipo de reflexión que proponemos proviene de la ideología desplegada por los organismos internacionales, cuyos planteamientos se limitan a acariciar la periferia de los problemas, sin entrar casi nunca en el meollo de las cuestiones. Pero, si bien las situaciones de emergencia se llegan a resolver correctamente con los medios disponibles, donde empiezan a abrirse las primeras fallas del sistema es en el entendimiento de los problemas globales, de índole territorial, donde las infraestructuras y la ciudad asumen un papel protagonista.

Contextos en los que los instrumentos disponibles para abordar los problemas carecen de la afinación necesaria, lo que reduce las intervenciones a prácticas mal aprendidas y peor evaluadas. Resulta, en este sentido, penoso ver como los potenciales, las oportunidades y los esfuerzos de muchos se van perdiendo entre los despachos anónimos sobre los que recae la tarea de la reconstrucción del país y de las ciudades como una obligación burocrática más, sin disponer de los medios necesarios para llegar a entender en cada caso cuáles son sus límites y sus potencialidades.

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

ASPECTOS CRÍTICOS DE LA FRANJA COSTERA DE PUERTO PRÍNCIPE

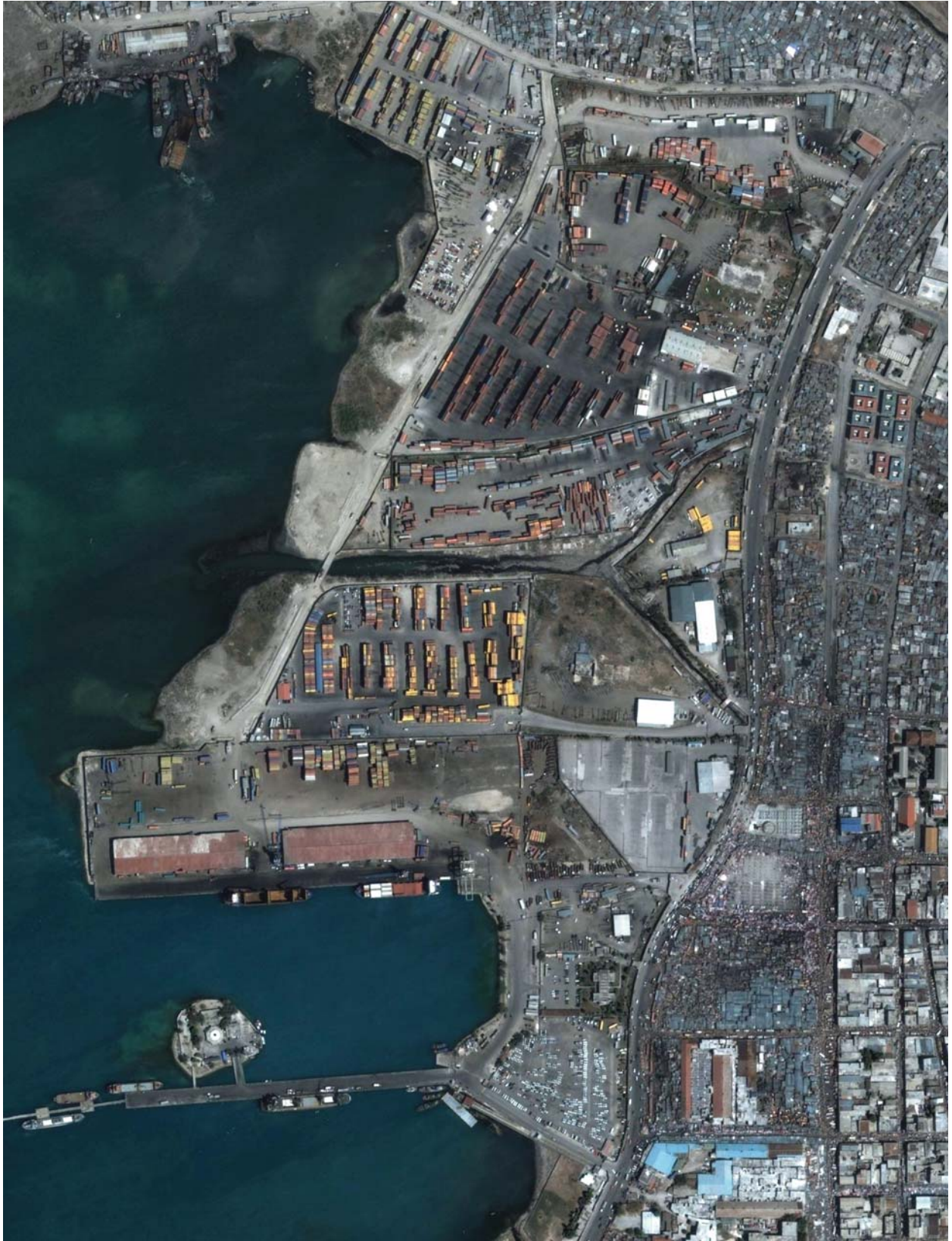
Puerto Príncipe, como capital de Haití, sintetiza sus problemas a través de la fragilidad de su estructura urbana y la precariedad de sus infraestructuras. Una ciudad oculta tras el ceremonial de la confusión y de la que se puede decir que todo lo que fue ha dejado de ser. Problemas que se agudizan a medida que estrechamos sus respectivos campos temáticos y los proyectamos en un espacio reducido como su Franja Costera. Reducción que plantea una serie de problemas metodológicos previos a cualquier intervención, y que conviene despejar para evitar desviaciones tan peligrosas como innecesarias. Así, aunque sea de forma somera, empezaremos antes de tomar ninguna decisión de proyecto por distinguir los siguientes aspectos críticos que concurren en su costa.

En primer lugar, debemos proceder a valorar el mosaico urbano en la medida que una de las características de Puerto Príncipe es la falta de elementos estructurantes capaces de soportar actividades específicas. Si en Puerto Príncipe nada es lo que parece, tampoco nada está donde debe estar. Lo que, no obstante, reclama una valoración de sus potencialidades en aras a una reformulación conjunta de la ciudad, de forma que si bien hoy nada es lo que parece, sí que puede llegar a serlo.

En segundo lugar, debemos proceder a la identificación y evaluación de su medio físico en tanto que soporte. El lamentable estado en el que se encuentra Puerto Príncipe, la profusión y convivencia de actividades de todo tipo, la densidad de sus barrios, el enquistamiento de la marginalidad y sobre todo la profundización de la crisis en la que se haya sumergida a causa del terremoto aconsejan cambiar de registro, apostar por una nueva mirada de la realidad y definir cuantos escenarios se precisen para la consecución de los objetivos que se pretendan en su reformulación. Apuesta basada en la provisionalidad de los asentamientos, en su lasitud, y en su proyección urbana. En este sentido, los lugares donde será aconsejable intervenir no tienen el por qué coincidir con la delimitación precisa de los asentamientos, sino con aquéllos que por su idoneidad y coherencia con el marco referencial de la ciudad reúnan condiciones óptimas. Perspectiva capaz de modificar el perfil del mosaico urbano, definiendo nuevos marcos lógicos, más universales, menos atomizados y dependientes, sujetos a la racionalidad de la propia ciudad.

En tercer lugar, debemos destacar el estudio de las potencialidades del lugar, de forma que su valoración no se ciña, tanto a sus condiciones naturales, como al papel que pueden jugar dentro del marco de una estrategia conjunta para la ciudad, y, por extensión, para toda el área metropolitana. En este sentido se puede hablar de un proceso en tres tiempos:

a. Desnudar al sitio de cualquier contaminación de irracionalidad derivada de la falta de planteamientos urbanísticos.





Puerto Príncipe antes y después del terremoto.

El desarrollo del puerto comercial de Puerto Príncipe constituye uno de los episodios más tristes de la ciudad junto con el fenómeno de la proliferación de las bidonvilles. Pocas ciudades de las denominadas marítimas han cedido sus prerrogativas a actividades tan prosaicas como la construcción de barrios marginales o a la construcción extensiva de un puerto. La falta de una estructura portuaria reconocible, la forma de adecuarse a las nuevas tecnologías del transporte marítimo y la proyección de la actividad portuaria al resto de la ciudad la convierten en una ciudad sin ley, profanada por un tráfico caótico, dispendiosa en sus recursos y abandonada a su suerte, sin que nada pueda detenerla a la catástrofe como la sufrida a causa del terremoto. En efecto, ha tendido que caer media ciudad histórica y hundirse algún muelle para que afloraran sus vicios, cuya naturaleza depende no tanto de los males causados por el terremoto, cuanto de los errores acumulados durante décadas.

No hay más que comparar las dos fotografías colgadas por Google, antes y después del terremoto, para corroborar la tesis que minimiza los efectos del terremoto, al menos en algunas de sus partes esenciales. Es decir, que si la ciudad ha dejado de funcionar no se debe tanto a los efectos del terremoto cuanto a la precariedad de su estructura productiva y comercial. ¿Cómo entender que en una ciudad capital con un Área Metropolitana de dos millones y medio de personas, su puerto sólo contase con una grúa para carga y descarga de contenedores? ¿Qué productividad ofrecía el puerto? ¿Qué sobre costes acumulaba? Sin duda ninguna es menos que una, pero con una grúa el futuro era poco prometedor.

b. Valorar el sitio en relación a su potencialidad.

c. Caracterizar el suelo atendiendo a los límites impuestos por los espacios contiguos, estableciendo las compatibilidades oportunas.

En cuarto lugar, es muy necesaria la valoración de la Ciudad Informal entre otras cosas por su extensión. Por encima de sus particularidades antropológicas, ambientales, sociológicas o de cualquier ciencia afín, desde esas perspectivas se definen rasgos en los que se suelen amparar muchos estudios para reivindicar no se sabe muy bien qué plus valor cultural, por lo que conviene no perder de vista el potencial transformador de sus emplazamientos. En efecto, su distribución a lo largo de la Franja Costera de Puerto Príncipe, su presencia en la ciudad, y, sobre todo, las pésimas condiciones que ofrece a sus habitantes, debido entre otras cosas a la insalubridad que se respira en sus calles, a la contaminación ambiental y al hacinamiento, precariedad y falta de seguridad, la convierten en pieza clave en los procesos de recomposición. Esta valoración es la que deberá ponderarse para establecer las comprobaciones oportunas y así marcar los límites de la nueva urbanización; a la vez que consideran como puntos de partida irrenunciables los siguientes consideraciones:

a. La garantía de que los habitantes de todos los barrios marginales serán realojados en la misma zona y en condiciones de vida acordes con la dignidad humana.

b. La renovación del caserío de acuerdo con parámetros de urbanización sostenibles, lo que se deberá traducir cuanto menos en un incremento de la densidad de los espacios residenciales.

c. La liberación suficiente de suelo en condiciones para dotar a los barrios de los equipamientos que le son propios y a la ciudad de los suyos.

d. La liberación de suelos para la creación de una reserva con el fin de aportar financiación -a través de su venta en el mercado libre- a las obras sobre las que descansa la recomposición urbanística

e. La creación de una infraestructura administrativa y técnica suficiente para la gestión de los recursos humanos del barrio con vistas a su reedificación. Tarea que puede recaer sobre el régimen de autoconstrucción dirigida, y que deberá en todos los casos implicar a la formación profesional especializada; a la organización de brigadas de trabajo, a la asignación de obras y responsabilidades; al estudio de disponibilidad de recursos humanos, a la asistencia -alimentaria- a las familias inscritas en los programas de autoconstrucción; y a la financiación de los programas de vivienda y equipamiento a través de la subvención, por ejemplo, de los materiales de construcción.

En quinto lugar, conviene revisar la noción de ciudad capital y su identificación con las áreas representativas. Ante la práctica desaparición del espacio institucional de Puerto Príncipe se debe arbitrar la redacción de un plan específico para decidir los emplazamientos de los

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

edificios encargados de acoger a los órganos de gobierno del país, así como a las instituciones internacionales, embajadas, consulados, etcétera. Se trata de diseñar un nuevo corazón de la ciudad de forma que en él se conciten sus variables más relevantes. Puerto Príncipe, a pesar de su apariencia, reúne un patrimonio histórico importante. Todos y cada uno de sus monumentos constituyen una especie de respiro para la ciudad. No obstante, su desestructuración no es óbice para que tirando de los hilos de la historia podamos recomponer su centro y ofrecerlo como valor inalienable al ciudadano. De forma que la identificación de las áreas y monumentos representativos lleguen a poseer un valor potencial bastante para dinamizar la ciudad a través del efecto multiplicador que puede tener su apertura al conjunto de la ciudad. De sus monumentos, de sus trazados, de sus arquitecturas, dependerá la verosimilitud de la ciudad, su capitalidad, su poder de representación y su historia; lo que por otra parte son aspectos nodales en el desarrollo de cualquier territorio. En este sentido, una de las principales tareas a las que se deberá enfrentar Puerto Príncipe es a la de la reconstrucción de su Centro.⁴ Una reconstrucción que deberá fijar la atención más en la potencialidad de sus edificios que en sus cualidades arquitectónicas y que deberá valorar entre otras cosas:

⁴ Está claro que la calidad arquitectónica de los edificios principales de Puerto Príncipe dejaba mucho que desear. No poseían ni calidad constructiva ni calidad arquitectónica. Sin embargo, sí que son imprescindibles los edificios principales, de ahí que la reconstrucción de la ciudad central de Puerto Príncipe constituya una condición para su desarrollo y armonización institucional.

Continuidad y discontinuidad en la Ciudad Informal.

Una de las características de la Ciudad Informal en Puerto Príncipe es su alta densidad, tanto de viviendas como de población. Como se desprende de la fotografía la Ciudad Informal se confunde con un continuo edificado sólo interrumpido por accidentes geográficos, como los caños, en este caso. El mosaico resultante del agolpamiento de viviendas adquiere la fisonomía de una piel adosada al suelo en la que sólo se distinguen los elementos texturales, sin otro acontecimiento que las leyes de yuxtaposición de los tejados, los ajustes formales sin que haga acto de presencia la huella que correspondería a la calle.



El viario en la ciudad central

El viario en Puerto Príncipe se resume en tres tipos de viarios: la autovía, que a la vez que estructura, identifica el paisaje, las calles, inscritas en la retícula de colonización cuya ramificación en su extensión fuera de la ciudad es aleatoria y los viarios periféricos, cuyo origen y destino son tan inciertos como la lacónica estructura urbana que podemos reconocer en el centro económico y administrativo. Ahora bien, el orden tipológico referido no supone relaciones identitarias en todos sus extremos. Así, la autovía que recorre la costa va adoptando fórmulas diversas según el tipo de ciudad que atraviesa, incorporando medianas o no; las calles de la retícula se conjugan de diversa manera con los edificios principales; y los viarios periféricos que constituyen una especie de cajón de sastre en el que todo cabe.

- a. La historia de la arquitectura de la ciudad.
- b. La funcionalidad de sus edificios principales, y
- c. Su articulación con el resto de edificios y con la ciudad.

Tres aspectos que nos llevarán a cuestionar, primero, la restauración pura y dura; y, segundo, la funcionalidad de los edificios, abriendo el campo a prácticas de orden urbanístico apoyadas en los tejidos y en la devastación del terremoto. Lo que no es un inconveniente para considerar que los edificios en todos los casos sean deudores de su emplazamiento: no hay que olvidar que las condiciones de los emplazamientos pasan por el sistema de relaciones que se suelen dar entre los edificios principales y los no principales. Por todo lo cual a las particularidades de Puerto Príncipe habrá que añadir las creadas por el terremoto. De forma que el sistema de relaciones entre las variables anteriores definirá una matriz de intervención en la que probablemente la unidad básica ya no sea el edificio aislado, sino la calle y, yendo más lejos, la base de cualquier proyecto ya no se encuentre en la calle sino en el barrio, en el conjunto de calles y manzanas. Los argumentos para movernos en un nivel u otro ya no dependerán de la arquitectura, sino de los compromisos de la ciudad con sus representantes legítimos, nacionales y extranjeros; lo que dará pie a un programa que será el que en última instancia decante las soluciones en un sentido o en otro.

En sexto lugar, habrá que considerar las particularidades del sistema viario, con independencia de su estado de conservación. Si el patrimonio edificado constituye un acicate en todo proceso de recomposición, el viario constituye su correlato más conspicuo. Del mismo modo que a lo largo de la historia los edificios se encargaron de traslucir el orden de los planos, los viarios tradujeron el orden de las ideas. Ahora bien, lo que resulta chocante es que el buen funcionamiento del tejido reticular, avalado por siglos de tradición, no se prodigase más allá de las 200 has. que ocupan en la actualidad; así como su desigual influencia en sus áreas limítrofes, dando origen a parcelaciones completamente diferentes, tanto en lo relativo a la forma de ocupación –parcelación–, como al grano de la parcela.

Ahora bien, lo que más llama la atención de la estructura viaria de Puerto Príncipe es la escasa trascendencia del viario fundacional. La rectitud de sus calles acaba en el límite mismo de la ciudad central. De hecho, sólo el Boulevard Jeans-Jacques Dessalines, atraviesa el Centro y se abre al resto del país. Se trata de un Boulevard limitado, de sección variable, que se mueve entre los dieciséis y los veinte metros, cuya influencia sobre el parcelario se ha traducido en una acogida generalizada de usos mixtos, sin que su naturaleza y tamaño permitan pensar en él como en algo distinto de una calle principal.

Sin embargo, paralelamente al centro, entre la ciudad Histórica y la costa, con tramos rectos y sinuosos, discurre el Boulevard Henry Tur-

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

man. Una autovía con dos carriles en cada sentido y mediana, que nada tiene que ver con la cuadrícula y mucho con la componente paisajística de la costa. Ahora bien, su vocación urbana en su primer tramo, vemos como se pierde tras tomar el nombre de Boulevard La Saline, en el norte, a la altura de La Saline, donde, conjuntamente con el Boulevard Jeans-Jacques Dessalines, distribuyen de forma arbitraria las *bidonvilles* y las áreas industriales y portuarias.

Estamos ante un caso en el que el viario de las periferias, además de estrecho, mal conservado y peor trazado, es escaso. Su arbitraria distribución por el territorio complica su reformulación teniendo en todos los casos que afectar al patrimonio edificado, que si bien en las áreas marginales no constituye un gran problema -por la propia lógica de la recomposición-, sí que lo plantea cuando afecta a urbanizaciones de más calidad.

En séptimo lugar hay que referirse a las infraestructuras del transporte Marítimo y Aéreo. Estamos ante un caso de absoluta precariedad. A diferencia de otras ciudades caribeñas que han cuidado su infraestructura portuaria, Haití apostó por el abandono. El puerto actual, con independencia de las agresiones sufridas por el terremoto, es el producto de una serie de circunstancias completamente ajenas a lo que se considera hoy día un puerto moderno. La forma de ocupación del frente marítimo nos habla de su escasa rentabilidad. La existencia de una única grúa de carga y descarga, y el kilómetro y medio de desarrollo costero de las playas que almacenan contenedores hablan por sí mismos. La improvisación, mala gestión y ausencia de planificación, así como los escasos servicios de que dispone aconsejan para salir del aislamiento que sufre hoy día el país una renovación total de su infraestructura, lo que exigirá optar por soluciones más acordes con los tiempos modernos. De forma que si tuviésemos que hacer una valoración de su tamaño y situación actual tendríamos que referirnos a:

- a. Su nula rentabilidad y organización. Consecuencia lógica de su estar fuera de los circuitos internacionales que exigen condiciones muy distintas para el tráfico de contenedores y graneles.
- b. La sombra que proyecta sobre la ciudad, a su tamaño y gratuidad.
- c. El potencial de su emplazamiento para ser ocupado por otros usos más rentables y coherentes con el conjunto de la ciudad.
- d. Y, por último, al deterioro medioambiental traducido en informalidad de sus áreas limítrofes.

Por lo demás, pensamos que el Aeropuerto a medio o largo plazo debería desplazarse hacia el interior, no sólo por los efectos beneficiosos que traduciría a la población aledaña, sino por las posibilidades de los suelos que liberaría, pudiendo convertirse en un auténtico polo de desarrollo o área de nueva centralidad. Un auténtico *Cluster* de la innovación en el que la Universidad podría conjugarse con la empresa y ésta





Aeropuerto Puerto Príncipe

La provisionalidad que caracteriza a toda la ciudad se ceba en el aeropuerto reduciéndolo a mero accidente. El desplazamiento del aeroclub -elevando su rango a aeropuerto internacional- al emplazamiento actual constituye la pérdida de una oportunidad de haber planificado a largo plazo. En pocas décadas la ciudad ha envuelto al nuevo aeropuerto demandando un nuevo traslado hacia el interior, liberando a la población limítrofe de la pesadilla que suele acompañar a este tipo de infraestructuras.

con el territorio a través de los impulsos de la investigación I+D+i. Un genuino laboratorio social desde el que podrían irradiar los planes de recomposición del país y canalizar la ayuda internacional.

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

DE LAS CONDICIONES DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Ahora bien, la consideración de los aspectos anteriores no confiere *per se* una dimensión urbanística a la recomposición. Al contrario, nos hablan de problemas y de atisbos de solución, de fragmentos y partes, pero todavía no de ciudad. La integración armónica de las partes tendría que propiciar el ahondar en la consideración de otros perfiles más comprometidos con el conjunto que llamamos ciudad.

Se trataría de un conjunto difícil de definir, aunque fácil de reconocer. Un conjunto que aspira al orden, a la coherencia y al sistema, que exige el reconocimiento de sus partes y la recomposición de sus elementos. Un proyecto que nada tiene que ver con sumas y restas, sino con sistemas de relaciones y con ecuaciones no resueltas que tienen que sintonizar con la lógica subyacente a la ciudad, no tanto con las determinaciones abstractas impuestas por una lógica implacable -como la de los mercados- decidida en contextos ajenos, en principio, a la misma, sino con una lógica dialéctica decidida a profundizar en los procesos constructivos de la ciudad.

Estamos pues ante una idea de plan más comprometida con el conjunto de posibilidades que abre antes que con las determinaciones que niega. Una idea de plan substanciada en un sistema de relaciones en el que las variables se conjugan de forma distinta según se van perfilando las propias exigencias del sistema, sin otros condicionantes que los que impone su sostenibilidad y sin otras premisas que las que asigna el propio sistema, tratando de evitar cualquier contaminación externa que podría contribuir a desvirtuar el sistema. Lo que traducido en términos de ciudad supondrá que el plan deberá partir de una especie de sistema patrón capaz de interiorizar la partes que configuran la ciudad, entendiendo como tales aquellas cuya existencia se substancia en el sistema de relaciones que las ata entre sí y cuyo objetivo no debe confundirse con los resultados que se esperan, sino con la idea de equilibrio que deberá actuar como catalizador de las acciones orientadas a la recomposición de sus partes y que se deberá traducir, al final de la corrida, en una serie de criterios de proyectos inscritos en un terreno de juego preciso, producto del libre juego de proporciones que el sistema impone. Criterios como los que se articulan en los siguientes campos temáticos:

1. El principal tema que debe asumir el Planeamiento es el de la capitalidad de Puerto Príncipe. Está claro que la condición de ciudad capital proporciona un *plus* económico y social importante para todas aquellas ciudades que la tienen. Pero, del mismo modo, también está claro que las ciudades capital adquieren unas responsabilidades de las que pueden eximirse las ciudades que no lo son, como la responsabilidad de ofrecer buena impresión al viajante que pretende descubrir el país. Las ciudades capital, no sólo tienen que acoger las funciones que

le son propias por su estatus de centro político-administrativo y económico, sino todas aquellas que, aun no siendo específicas, contribuyen al mejoramiento de la imagen de la ciudad. En nuestro caso, Puerto Príncipe, por las condiciones del país, además de concentrar las funciones políticas y administrativas debe canalizar los frágiles flujos económicos que circulan a lo largo y ancho del territorio. Un factor añadido que multiplica su responsabilidad e influencia, a la vez que aumenta su proyección espacial e influencia territorial, hasta el punto de convertirse en el catalizador de su propia reforma marcando límites, tendiendo lazos e influyendo, cuanto menos, en su entorno próximo. Desde esta perspectiva la capitalidad se proyectará, no sólo desde el punto de vista de la presencia física de sus instituciones y órganos de poder, sino también a través de su capacidad organizativa, conjugando, por ejemplo, el potencial reparador del puerto con la industria turística. Perspectiva que permite compatibilizar el puerto con la ciudad. Una misión casi imposible en aquellos casos en los que la autonomía portuaria desoye los reclamos de la ciudad que la acoge. Planteamiento que, por lo demás, no debe redundar en una pérdida de eficacia del puerto, sino en el refuerzo de la ciudad en su conjunto.

Ahora bien, para que la ciudad pueda llegar a ejercer su influencia como ciudad capital y erigirse en modelo para el resto de las ciudades del país, deberá marcar las pautas de conducta que le permitan desprenderse de todo aquello que su presencia pone en tela de juicio, sus bondades o metas.

Si bien el problema no es tanto la erradicación de la Ciudad Informal, cuanto de las condiciones de su desarrollo. Son de sobras conocidas las políticas autoritarias que pretenden suprimir la informalidad por decreto, arrasando los barrios informales del centro de las ciudades desplazando sus poblaciones hacia las peores y más alejadas periferias, abriendo procesos de ocultación de la pobreza, que no erradicación, y creando nuevos escenarios en los que la pobreza deambula tras inhumanos modos de vida más propios del siglo XIX que del XXI. Debemos, en consecuencia, indagar nuevos procedimientos de recomposición urbanística en los que la Ciudad Informal se metamorfosee en su negativo, tarea que exige la conjunción de dos momentos; uno, el del proyecto, cuyo objetivo es definir el ámbito de posibilidad de los asentamientos humanos; y, otro, el de su gestión, centrado en las circunstancias que deben envolver el proceso de recomposición de la ciudad. Todo sin perder de vista su sostenibilidad y condiciones de desarrollo, lo que exigirá un conocimiento preciso de los programas a llevar a cabo, así como la naturaleza de los proyectos previstos, costos de ejecución, etcétera.

2. En este sentido, deben abandonarse las prácticas que parten de una idea de alojamiento tipo contenedor, en tanto reductos de supervivencia,⁵ y convertirse en motores activos de una sociedad que

⁵ Carece de sentido y constituye una afrenta a la dignidad humana los programas de viviendas cuyo objetivo no es otro que el de satisfacer una estadística, creando para ello promociones interminables de viviendas para realojo en pésimas condiciones y peores sitios. No obstante, el freno a la ignominia de según que procesos no proviene de una toma de conciencia del fenómeno, sino de desajustes políticos como es el caso del freno puesto al Presidente colombiano, Álvaro Uribe en sus ya tristemente famosos megaproyectos de vivienda.

quiere olvidar de una vez por todas su pasado. Tarea que exige una revisión en profundidad de su historia, una revisión crítica de sus imaginarios, así como una fundamentación o teoría de la necesidad.⁶ Los espacios residenciales y la propia arquitectura -como variable del sistema- deberán estar avalados por la experiencia y legitimados por la historia, lo que exigirá una puesta al día disciplinar y una valoración de sus límites, hasta eliminar los vicios y descartar los equívocos susceptibles de confundir las luces con las sombras.

Desde esta óptica habrá que ser cautelosos ante la instrumentación de los posibles programas de Mejoramiento Integral de Barrios con los que se suele zanjar el problema de la informalidad -por parte de gobiernos perezosos-, o los problemas de los déficits habitacionales. De momento, debemos advertir de los peligros que suelen acompañar al uso de estos programas así como de los sin sabores que pueden derivarse de los mejoramientos cuando se hace abstracción de otras variables de naturaleza urbanística, absolutamente indispensables en todo proceso de recomposición, como el emplazamiento y las condiciones de los suelos sobre los que se construye la ciudad, cuya urbanización constituye muchas veces una auténtica provocación a la naturaleza, amparándose en no se sabe bien qué tipo de cultura.

Más próxima a la reconstrucción que a la recomposición, el Mejoramiento Integral de Barrios aboca a la ciudad a la reproducción de sus vicios, al mantenimiento incólume de las determinaciones de la propia Ciudad Informal -imposibilitando cualquier tipo de reforma barrial-, al alejamiento de toda posibilidad de dotar al barrio de los equipamientos que requiere y alimentar la inquietud de los rumores -sobre las limitaciones del procedimiento- llamados a convertirse en realidad. Cuando la moneda de cambio es el riesgo y la muerte, no caben medias tintas. No cabe volver a construir lo que un día la naturaleza destruyó. El cambio de paradigma se convierte en algo inevitable.

Pero, de la misma forma que los espacios residenciales tienen limitada su influencia en los procesos de recomposición, sobre todo por su papel de escenario urbano, la franja costera que nos ocupa cuenta con dos series de factores -como ya hemos avanzado- con una nítida vocación estructurante: unos, relacionados con el puerto; y otros, que tienen que ver con la capitalidad de Puerto Príncipe. Ambos estrechamente relacionados por los lazos que tiende el turismo.

3. De la influencia del puerto queda por desvelar su relación con la ciudad. Si bien los puertos han jugado y vienen jugando un papel importante en la recomposición de la ciudad, es cierto que lo hacen desde una tribuna particular, una tribuna -a veces travestida de coartada- relacionada con su potencial económico. Se trata, sin embargo, de una presencia viciada por el valor económico de los vacíos que genera en su crecimiento. Un valor inducido tanto por su actividad portuaria

⁶ El hecho de que en el mundo de la Cooperación, en la actualidad, las teorías de las necesidades estén en declive y su lugar lo ocupen los Derechos Humanos, constituye un grave problema, mediatizado por la ideología. Desde nuestro punto de vista habría que cerrar un discurso que articulara el reino de la necesidad con el mundo del derecho, de forma que la primera no constituyera un correlato del segundo, sino todo lo contrario. Es decir, la necesidad debe adquirir la categoría de antecedente lógico, abandonando su condición de precedente irracional del consecuente presente, como diría Galvano della Volpe; es decir, no como aval y garante de esos derechos siempre dispuestos a nublarse y a perder su sentido ante la resistencia que suele oponer el mundo que tratan de modelar. Sobre todo cuando se trata de necesidades principales, aquellas sin las cuales los derechos carecen de sentido en tanto que abstracciones de imposible satisfacción o cumplimiento.



El puerto de Puerto Príncipe después del terremoto.

El puerto, tanto en su imagen actual, como en la pretérita, da muestras de provisionalidad. Ni su escala, ni su organización interna parecen ajustarse a los estándares fijados por el transporte globalizado. Una realidad visibilizada por el que durante meses ha sido el símbolo del desastre: la grúa caída. Pero, lo que no sirve como puerto comercial, sí que puede servir como espacio lúdico de la ciudad, o como receptor de equipamientos locales, lo que aumenta la flexibilidad de la franja marítima e incrementa su potencialidad reformadora.

como por su capacidad para generar rentas del suelo. Circunstancias que a veces se tratan de confundir para evitar sospechas y despejar dudas; aunque el resultado siempre suele ser el mismo, la conversión de los puertos históricos en una especie de parques temáticos y la ampliación sin límites de los de nueva factura, tienen efectos desiguales sobre las ciudades, según emplazamientos y dinámicas.

En este sentido, el plan de la Franja Costera de Puerto Príncipe trata de conjugar la dualidad anterior en una serie de planteamientos tendentes a evitar, tanto la especulación del suelo en los alrededores del puerto histórico, como las actitudes depredadoras de los nuevos muelles, playas de almacenamiento y espacios logísticos, y todo ello con el fin de armonizar y ponderar la presencia de un puerto de las dimensiones que requiere la ciudad. Objetivo que exigirá una serie de tratamientos específicos, sobre todo, de los espacios de contacto o sutura con la ciudad limítrofe. Así, por ejemplo, se deberá prestar una especial atención a sus accesos por carretera dándoles un tratamiento urbanístico deferente, integrándolos en la ciudad, racionalizando sus trazados y vinculándolos a las exigencias aduaneras y de control del puerto. Idea que puede verse reforzada previendo, junto a los accesos la ciudad portuaria, una ciudad de servicios capaz de aglutinar las actividades más diversas y actuar como una verdadera área de centralidad de naturaleza económica y comercial. Un espacio cuya visualización debe potenciarse desde dentro, es decir, desde la misma configuración de la arquitectura, proponiendo edificios de naturaleza ajustada al perfil del capital corporativo.



En la misma línea se debe estudiar el tratamiento específico que cabe dar a la autovía que atraviesa el puerto y que se dirige al centro de la ciudad. Habrá, pues, que conjugar la infraestructura con los medios que atraviesa, lo que se pretende conseguir asumiendo los distintos papeles que tiene que jugar. Por un lado, habrá que evitar la división en dos de la parcela del puerto, lo que se consigue haciéndola cabalgar en su primer tramo, y, por otro lado, habrá que protegerla de las vistas menos atractivas, como la de la depuradora prevista. Soluciones cuya artificiosidad no debe estar reñida con su eficacia.

Pero, a diferencia de otros aspectos de la recomposición más flexibles o menos determinados por las exigencias del guión, el puerto requiere partir de bases firmes, tener una idea lo suficientemente precisa para no confundir los términos de su incorporación en el Plan de Recomposición. Lo que inspira diseñar un nuevo puerto capaz de satisfacer las exigencias planteadas por el mundo globalizado. Se trata de una apuesta irrenunciable que si bien en otros contextos podría matizarse, en el caso de una Isla, como Haití, con una macrocefalia urbana urbana como la que polariza Puerto Príncipe, resultaría difícil de justificar la decantación a favor de otras alternativas más costosas y limitativas, como las que dependen del transporte aéreo.

4. Los viarios, por su lado, como elementos vertebradores de la propuesta, merecen una atención especial en el Plan propuesto, sobre todo por el caos que asiste a la ciudad. Se puede afirmar sin miedo a equivocarse que sus viarios principales la atraviesan pero no la ordenan.



Vacío entre La Saline, en primer término, y Cité Soleil, al fondo.

De la misma forma que el puerto actual muestra su incapacidad para responder a las exigencias actuales, la fotografía muestra el potencial de los suelos situados justo a su norte, en los que, además de haberse construido una base de graneles líquidos, tenemos enormes extensiones de suelo para recibir una importante base de contenedores arropada por su correspondiente ZAL. Si bien es cierto que para llevar a término esta operación, habría que recurrir a suelos actualmente ocupados por bidonvilles de la franja marítima.

Su rigor, en aquellos casos en los que se puede reconocer, coincide con el de su matriz de origen, es decir, con la retícula de fundación, sin que sus prolongaciones por el norte, el sur o el este tengan nada que ver con ella. Pero el problema, no es tanto el que el crecimiento de Puerto Príncipe no haya conocido plano, sino que la urbanización de sus periferias constituye un obstáculo casi insalvable para su regeneración. Así, comprobamos como el Boulevard Jeans-Jaques Dessalines, al menos en el norte de Puerto Príncipe, actúa como un corredor de distribución de mercancías, el Henry Turman, y su continuación hacia el norte, La Saline, a excepción del tramo que atraviesa esa especie de desvinciado mercado central de Puerto Príncipe, justo a la altura de su puerto, tiene un carácter urbano, conectando los distintos asentamientos formales e informales de la Franja Costera. Circunstancias que de acuerdo con los planteamientos iniciales aconsejan su reformulación partiendo de sus características y potencialidades.

Por un lado, habrá que prestar atención a la conversión de El Boulevard Jeans-Jaques Dessalines en un eje estructurante de carácter mixto: industrial, residencial, turístico, etcétera, encargado de abrir el puerto y la industria de Puerto Príncipe al resto del territorio, canalizando su apertura hacia Carrefour, a través de la carretera nacional 1, y hacia el norte a través de la 2. Un viario cuyos compromisos exigirá remodelaciones y ajustes específicos de la sección y tratamiento paisajístico. De este modo, como rasgo sobresaliente del nuevo eje en su tramo industrial tendrá que asumir los problemas derivados de la confluencia de tráfico en el puerto; del mismo modo que en su tramo central tendrá que asistir al tráfico derivado de sus funciones centrales, tráfico que recomendarán

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

el proyecto de vías de servicio para liberar cruces y aumentar la fluidez a lo largo de la Franja Costera, tanto en su tramo norte, más allá de Cité Soleil, como en el sur, respondiendo a las diferentes exigencias de los tramos que atraviesa, llegando incluso a proponer tramos en trinchera y pasos elevados.

Ahora bien, además de las consideraciones que acabamos de hacer, los viarios analizados vienen jugando un papel muy importante de límite de las inundaciones debidas a los *tsunamis* y *mareas meteorológicas*. Su construcción ha actuado como límite natural de la inundación. Los terraplenes y cunetas han jugado su papel sin que su influencia se haya extendido a toda la ciudad. Acontecimientos que no se dan en el tramo central siendo la causa de que las inundaciones afecten a toda la ciudad histórica. Hecho que exigirá una reformulación de la técnica constructiva del frente marítimo hasta el punto de aconsejar la modificación de una parte importante de su topografía. En principio, cualquier solución deberá partir de la elevación del Boulevard La Saline más allá de la cota +4,50 metros snm. Altura fijada por las olas de los *tsunamis* y las elevaciones del mar a causa de los huracanes. Circunstancias que exigirán una modificación de la topografía hasta que la autovía con sus terraplenes impida el acceso del agua a la ciudad. El problema que, no obstante, se plantea a resultas de estas modificaciones es el del encuentro de la autovía con el mismo frente marítimo, problema que pensamos se puede matizar proponiendo un parque en la zona norte, desde la altura de la *rue St. Martin* y la *rue Paul VI*, punto en el que se propone adelantar el viario-dique hasta la *rue Chreron*, donde vuelve a buscar su trazado original.

Proyectando estos espacios como zonas verdes, no sólo se consigue resolver la tensión entre el viario y la ciudad, sino que al concebirlas como un desplazamiento estratégico permiten instalar sobre los mismos todo tipo de interceptores colectores con el objeto de achicar el agua ante una eventual inundación. Por lo demás, el aterrazamiento de dichos espacios y el tratamiento paisajístico de los mismos permite una nueva relación de la arquitectura con el mar.

La elevación del viario principal hasta la cota referida, además, deberá fijar el límite de la nueva topografía. En este sentido, los recursos del proyecto utilizados a lo largo del frente de la ciudad central se verán modificados en otros tramos del eje al actuar como rasante de los nuevos barrios propuestos, tales como La Saline, la misma Cité Soleil o los populares barrios del sur. Sin embargo, la solución propuesta encuentra dificultades para su aplicación en Cité Soleil, dadas las características morfológicas de algunas partes del barrio que, si bien por su naturaleza arquitectónica aconsejan el Mejoramiento Integral de Barrios como solución adecuada, sus rasantes lo desaconsejan por su inundabilidad.

Pero, con independencia de las particularidades que venimos observando los viarios propuestos asumen un protagonismo por sí mismos.

Sobre todo por el hecho de atravesar la ciudad sin ningún tipo de consideración funcional o estética. Por nuestra parte, hemos creído oportuno, como *a priori* metodológico, segmentar el eje que articula la Franja Costera de acuerdo con la naturaleza de los espacios urbanos que atraviesa y puntuar con rotondas los diferentes límites.

En aquellos tramos en los que ha sido posible las rotondas se han distanciado a más de un kilómetro. Pero, además, se ha utilizado el espacio comprendido entre el viario principal y el viario de servicio para situar una franja verde con el objeto de modelar el carácter de los distintos tramos. Cuando no ha sido posible se ha buscado un tipo de relación indirecta, utilizando las rotondas para conectar los tejidos adjuntos y el propio eje, siempre con las miras puestas en la fluidez y velocidad del tráfico. Además, en estos casos se ha tratado de reservar unos márgenes adecuados para la plantación de árboles con el fin de formar alineaciones.

Siempre que se ha podido se ha aumentado la sección del eje para poder canalizar más tráfico, sobre todo en su tramo central. En unos casos de dos se ha pasado a cuatro carriles en las zonas abiertas que lo permitían, y, sin embargo, en otros solo se han podido resolver con tres en los espacios cerrados. En cualquier caso, se propone en todos la reserva de un carril BUS para el transporte público, única forma de poder paliar los graves problemas de tráfico que afligen a la ciudad.

El eje que estructura la industria ha sido objeto del mismo tratamiento, articulado a través de rotondas y viarios de servicio, privilegiando la conexión central entre el acceso al puerto y el comienzo de los polígonos industriales, donde se propone un viario de doble vía en cada sentido para soportar principalmente el tráfico de camiones.

Por último, en coherencia con los planteamientos iniciales, se deberá abrir la Franja Costera al resto de la ciudad, tarea que recaerá en el proyecto de dos viarios anulares que partiendo de la infraestructura de la costa se adentren en la ciudad hacia el oeste, con el fin de recuperar los peores suelos de la ciudad. Idea que deberá partir de las condiciones orográficas y de los viarios preexistentes dotando a la ciudad de una estructura que no tiene en la actualidad.

5. Los espacios industriales, por su lado, constituyen la asignatura pendiente de Puerto Príncipe. Si la ciudad presenta una imagen caótica, los espacios industriales mucho más, porque si bien entre los tejidos residenciales se pueden encontrar puntos de convergencia, las tipologías industriales suelen campar a sus anchas, en tamaño y forma, lo que complica las cosas por varios motivos. En primer lugar, porque se trata de inversiones productivas que hay que mantener a toda costa, sobre todo, las de nueva factura. La existencia de estos espacios es importante, porque no sólo deciden sobre su emplazamiento, sino porque arrastran en su permanencia los espacios colindantes, convirtiendo el problema en un problema de delimitación de áreas o polígonos.

BASES DE LA RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE PUERTO PRÍNCIPE

En segundo lugar, porque ese magma compuesto por industrias grandes y pequeñas, productivas e improductivas, antiguas y modernas, necesita para respirar infraestructuras de diversa naturaleza: para recibir materias primas, para distribuirlas o para exportarlas, tareas que recaen sobre una red de carreteras a todas luces insuficiente y desarticulada. La complementariedad del puerto, en este caso, constituye una plataforma de salvación importante.

Y, en tercer lugar, la forma en que se relacionan los espacios industriales con los residenciales. Un problema importante en la medida que la única lógica que separa ambos espacios son las tapias de delimitación de propiedades. Lógica que da como resultado esa especie de sarpullido en el que las instalaciones industriales se confunden o conviven con pequeñas o grandes invasiones. Esta realidad abre interrogantes y dificulta los procesos de recomposición porque resulta difícil evaluar la bondad de los suelos, el potencial de las industrias y las infraestructuras pertinentes. Pero, la pregunta subsiguiente es: ¿hasta qué punto hay que respetar los asentamientos? El plan que proponemos apuesta por una concentración crítica de los espacios industriales creando siempre como compensación espacios residenciales. Una solución que si bien se ajusta sin ningún tipo de problemas a los cánones urbanísticos, abre espacios para el diálogo. Un diálogo cuya meta no es otra que la optimización de los límites; es decir, la creación de unos espacios intermedios abiertos y suficientes para compatibilizar los usos industriales con los residenciales.

Desde una perspectiva global estamos, pues, ante una visión del planeamiento que sin perder de vista la naturaleza de las partes, pone el énfasis en sus relaciones recíprocas; o lo que es lo mismo, apunta



La dispersión de espacio productivo.

El puzle que resume Puerto Príncipe plantea retos importantes al proyecto en aquellos extremos en los que los espacios industriales se confunden en los límites de la ciudad. La fotografía evidencia la dificultad que supone incorporar a la ciudad espacios que le han sido usurpados por la industria y cuya restitución plantearía problemas económicos, quizá, más graves que los que se pretenden resolver.



La Industria en la ciudad.

Los espacios industriales en una coyuntura como la haitiana exigen una consideración especial en tanto en cuanto constituyen su motor económico. Dada la fragilidad de dichos espacios y la convivencia de usos se impone una delimitación precisa de los mismos, lo que motiva soluciones delicadas desde la perspectiva social como la eliminación de algunas bidonvilles que si bien en otros casos abriría debates enconados, en nuestro caso, ante las expectativas de una recomposición urbanística como la que se propone pueden reducirse a mera gestión.

a una idea de ciudad sin discontinuidades ni cortes, una ciudad que tiene que aprovechar lo poco que tiene y que no está en condiciones de desperdiciar su escaso patrimonio. Pero, del mismo modo que se apuesta por la continuidad, se apuesta igualmente por una revisión del contenido de las partes, abriendo nuevas vías para la intervención y para la revisión de la idea de la ciudad, una visión centrada principalmente en el derecho que tiene cualquier ciudadano a la ciudad.

DE LAS CONDICIONES DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y EL MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS

Pero, si desde el punto de vista urbanístico los problemas pueden resolverse, para que los objetivos del plan puedan llegar a alcanzarse hay que contar con una arquitectura de calidad, y cuando decimos de calidad no nos estamos refiriendo sólo a sus condiciones físicas, sino a su concepción y diseño. Estamos hartos de comprobar cómo la arquitectura que se proyecta para los pobres, es decir, la que se suele hacer corresponder con el acrónimo VIS [Viviendas de Interés Social],⁷ es de muy baja calidad. Un fenómeno que se ha visto acrecentado a partir de la apropiación institucional de la llamada arquitectura del Espectáculo. Desde hace casi tres décadas se está prodigando la confusión de que arquitectura es todo aquello susceptible de convertirse en mercancía, de generar plusvalías de cualquier tipo o de suministrar marcas a los gobiernos nacionales y locales. Lo que hace que todo aquello que no se inscribe en la lógica del poder -representación-, bien sea político o económico -generación de plusvalías-, está fuera de juego, y en consecuencia es prescindible. Y con un argumento así de simple se ha borrado la arquitectura del mapa, al menos de aquellos que no pueden aportar réditos al poder⁸. Lo que no quiere decir, en absoluto, que la arquitectura no tenga nada que decir al respecto. Todo lo contrario. Hubo tiempos no muy lejanos en los que la arquitectura brilló en las periferias, eran tiempos de esperanza, tiempos en los que parecía que todos teníamos derecho a todo. Pero, el que la coyuntura presente, acompasada de una "cultura" cada vez más abyecta y desconsiderada digan inol a la arquitectura no debe cerrarle sus puertas. Al contrario, es el momento del compromiso, de demostrar que la arquitectura está ahí, que siempre ha estado a pesar de la censura de corte democrático -en tanto que mediática- a la que se ha visto sometida, y que, en suma, no hay más que rescatarla.

En este sentido, la arquitectura a la que se dirige el plan forma parte de la cultura de la ciudad, de la arquitectura moderna. No pretende filiaciones estilísticas ni fervientes defensas acrílicas, sólo se reivindica el sello de calidad otorgado por la historia. Aunque, en todos los casos, se propone como modelo organizativo de la unidad básica, el sistema viario de doble peine y todos aquellos recursos capaces de apostar por una defensa eficaz del ciudadano frente a la motorización creciente que el Plan trata de anticipar con las reservas de aparcamiento oportunas.

De la arquitectura y de su organización interna se descolgará todo un racimo de usos complementarios que, a diferencia de los modelos residenciales clásicos, serán los que porten la complejidad exigida por la ciudad actual. A los edificios tipo se les podrán incorporar usos dis-

⁷ Una visión diagonalizada del panorama iberoamericano nos muestra que las VIS vienen teniendo una existencia azarosa a lo largo de las últimas décadas. Las pocas promociones o su defecto constituyen una pauta tan generalizada como la situación insostenible en la que han desembocado. Con carácter general podemos decir que las VIS construidas para absorber las poblaciones marginales se localizan en la periferia más extrema, sobre parcelas mínimas, se construyen con materiales de muy mala calidad y su arquitectura se encuentra en la cola de la peor. Y si a eso añadimos la pésima urbanización, la estrechez de las calles, la falta de aparcamientos, la nula accesibilidad a la ciudad central, etc. estaremos ante un tipo de solución contable, más que urbanística o arquitectónica.

⁸ Una visión elocuente de como los ricos y poderosos dan forma a nuestro mundo puede leerse en la reciente publicación de Deyan SUDJIC, *La arquitectura del poder*. Ediciones Ariel, Barcelona, 2007

tintos en las diferentes plantas pudiendo compartir aquéllos que sean compatibles en su uso diario. Así, las plantas bajas, además de usos residenciales podrán acoger guarderías, talleres artesanales, aulas docentes, espacios de recreo, salas de vídeo, comercios, cafeterías, bares, etcétera, inaugurando un zoning vertical complementario del esbozado a nivel general.

Para la explicitación de los distintos usos de los diferentes edificios se recurre a la parcelación, distinguiendo aquellos usos a los que por naturaleza se les suele asignar parcelas específicas, (como los equipamientos escolares, recintos sanitarios, algunos espacios recreativos y de ocio, e incluso residenciales, como aquellos edificios en los que las plantas bajas están ocupadas por viviendas a las que se les pueden asignar parcelas individualizadas), de aquellos otros, cuyas plantas bajas pueden acoger usos diversos.

Ahora bien, dentro de las condiciones que debe reunir el proyecto arquitectónico debemos destacar las condiciones que imponen, tanto las normas sismorresistentes -relativas a la estructura resistente de la edificación-, como a las propias derivadas de las mareas meteorológicas -permeabilidad de las plantas bajas de los edificios- y tsunamis -orientación de los bloques de equipamiento y vivienda-. Se acaba de sufrir un terremoto y no se sabe cuándo se va a producir el próximo. En cualquier caso deberán observarse las normativas sismorresistentes que al efecto se aprueben en Haití; aunque en todos los casos se deberá apostar por el uso generalizado de estructuras resistentes de hormigón armado, en forma y cuantías necesarias, incorporando además, todos aquellos recursos constructivos que refuercen la estabilidad de los edificios.

El Plan es parco al respecto, se limita a señalar las áreas de mejoramiento tomando como criterio de delimitación el nivel de formalización de la manzana y por extensión del barrio. En cualquier caso, en todas aquellas áreas en las que se apueste por el MIB, se deberán observar los siguientes requisitos mínimos: 1.- Las mejoras en ningún caso deberán llevarse a término en suelos inundables. 2.- Todas las casas deberán mejorar, en primer lugar, la resistencia de sus estructuras y de la cimentación para garantizar su seguridad; y, sólo en segundo lugar podrán mejorar las condiciones organizativas, funcionales y estéticas. 3.- Todas las viviendas objeto de mejoramiento deberán cumplir las normas de habitabilidad que se tendrán que aprobar al efecto. 4.- Las mejoras deberán inscribirse en el marco normativo que deberá aprobarse a tal efecto. Un marco que deberá poner el acento en la identidad del barrio objeto de mejoramiento, de la demanda solvente y de la tecnología, utilizando como telón de fondo el rescate de suelo para la implementación de equipamientos barriales.

En el caso de Puerto Príncipe, no obstante, se da la particularidad de que la zona más afectada por el terremoto se centra en las manzanas



Parcelario y edificación del centro económico y administrativo de Puerto Príncipe.

La elocuencia de la fotografía nos muestra dos realidades que conviene tener presentes. Una, que el terremoto, en esta parte de la ciudad, ha derribado un sinfín de casas quebrando su centro. Y otra, su vocación urbanística, las huellas del parcelario ponen de manifiesto algunas de las muchas circunstancias que deben pesar en la fase de reconstrucción: la existencia de marginalidad en los interiores de algunas manzanas, y la flexibilidad del parcelario, circunstancias que, si bien forman parte del patrimonio de la ciudad, no estaría de más su consideración en el planteamiento de soluciones, ya que el tamaño de las manzanas y los desarrollos tipológicos pueden dar de sí soluciones más interesantes que las constatadas en la actualidad.

de la ciudad histórica lo que introduce nuevas variables en los procesos del MIB. Por un lado, tenemos el parcelario; un parcelario que traduce cierta confrontación tipológica. Recayendo a las calles encontramos las parcelas de mayor tamaño: parcelas de tamaño importante que oscilan entre los 35 ó 40 metros de profundidad y los 6, 7 u 8 metros de anchura. Parcelas que a lo largo de los años han sufrido adiciones, duplicando o triplicando su tamaño. En el interior de la manzana, en un espacio de tamaño aproximado de 40x40 metros detectamos agolpamientos de edificios de menor entidad, entre cincuenta y cien metros cuadrados, dispuestos aleatoriamente, al margen de cualquier criterio arquitectónico o urbanístico.

Por otro lado, reconocemos en la arquitectura del centro de Puerto Príncipe que el terremoto ha demostrado ser de muy baja calidad y que si bien una parte importante ha desaparecido tras el sismo, otra permanece en pie, rota y agrietada, lo que exige precaución y diligencia en la inspección previa a la concesión de cualquier licencia de ocupación. Ambas circunstancias plantean problemas importantes al MIB:

1. La elección de la parcela o de las parcelas de referencia, edificables, así como los tipos edificatorios más convenientes para la reedificación, constituye un problema que se puede soslayar a través de una lectura atenta del parcelario y una propuesta coherente con el mismo.
2. La adopción de un tipo genérico para la solución de las esquinas que deberá incorporar las parcelaciones de base.
3. La formalización o rescate del patio de manzana, lo que supondrá el desalojo de las familias o actividades acumuladas en los patios a lo largo de los años.

En todo caso, cualquier propuesta de Mejoramiento Integral deberá contar con la idiosincrasia del espacio delimitado como objeto de mejoramiento, lo que supone reconocer la historia que guió su construc-

⁹ El Plan, en este sentido, fija dos emplazamientos posibles para la construcción de dos estaciones depuradoras de aguas residuales capaces de acoger las siguientes fases de depuración: entrada de aguas sucias, desbaste, desarenado y desengrasado, decantación primaria, tratamiento biológico, decantador secundario y tratamiento de fangos.

Del mismo modo recomienda una tercera depuradora más allá del primer sector para recoger las aguas del arco norte metropolitano de Puerto Príncipe.

ción, y, compatibilizar la formalización del centro histórico con las tipologías constructivas más adecuadas al perfil de Haití.

Por último, el Plan deberá incorporar una serie de medidas que, si bien permanecen ocultas a la vista del espectador, son fundamentales para el funcionamiento de la ciudad. Nos referimos a aquellas relativas al suministro de servicios y a la evacuación y depuración de aguas. En este sentido, se deberá contemplar, tanto la construcción de cuantos colectores interceptores y bombeos sean necesarios para dirigir las aguas torrenciales hacia el mar, sin efectos colaterales, como la necesidad de construir una red de saneamiento de aguas negras suficientes para poder ser depuradas en los puntos que se consideren más estratégicos y de este modo mantener limpias las aguas de la bahía para su rescate como uso turístico.⁹

Fotografía a vista de pájaro de Puerto Príncipe



El Plan consta, además de los planos de información -cuyo contenido no se recoge ni transcribe en planos específicos por estar ampliamente documentados en la red de Internet-, de tres partes: la primera, se ocupa de la zonificación y sus elementos estructurales; la segunda, recoge los desarrollos de los diferentes sectores en que se ha dividido el área objeto de recomposición; y la tercera, se refiere a los procedimientos que se deben arbitrar para llevar a término la construcción y adjudicación de las viviendas de realojo.

SOBRE LA ZONIFICACIÓN Y OTRAS DETERMINACIONES DEL PLAN

El plano de zonificación entre otras cosas recoge la filosofía de la recomposición tal como la entendemos al establecer las determinaciones más importantes relativas a los usos del territorio. Se trata de un plano de carácter estructural que trata de sistematizar aquellas variables consideradas imprescindibles para el despegue económico y urbanístico de la ciudad de Puerto Príncipe. Ahora bien, el hecho de que el Plan de recomposición propuesto se circunscriba a su Franja Costera, aunque limita su dimensión metropolitana que todo planeamiento debe, en principio, tener, pensamos que no merma el valor de nuestra propuesta por varios motivos: Primero, por el grado y el tipo de destrucción que el terremoto ha infringido a la ciudad y al territorio y, especialmente, por la quiebra de sus órganos vitales. Segundo, por tratarse de un Plan de emergencia centrado en la recomposición estratégicas de su estructura funcional. Tercero, por desarrollar las diferentes problemáticas y tratamientos específicos que atañen a las diferentes partes de la ciudad. Y, cuarto, por el sistema de relaciones que existen entre la costa y el interior, o entre el centro y la periferia. Estamos ante un caso particular en el que el potencial urbanístico de la metrópolis gravita en torno a un fragmento costero que no solo concentra las actividades centrales derivadas de su condición de capital, sino que concentra las comerciales y productivas.

No obstante, aparte de asumir las anteriores determinaciones de carácter general, al plano de zonificación se otorga la tarea de orien-



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

tar el sentido de los posteriores desarrollos de la ciudad, sin olvidar las huellas de la historia que, en todos los casos, dependerá de la estructura organizativa -aunque caótica- heredada y de sus manifestaciones más obvias. En este sentido la zonificación tendrá que conjugar la serie de espacios que conforman el mosaico de la ciudad y en el que jugarán un papel principal los cercados de origen natural o caños, los recintos culturales, el frente marítimo, las vallas de los edificios principales, las infraestructuras viarias, las actividades nocivas, los espacios definidos como verdes, etcétera, y un sinfín de elementos que están ahí, en silencio, esperando la hora de su redención, pero todavía sin saber sobre quién va a llevarla a término, ni con qué medios se va a contar, ni cómo se van a instrumentalizar, ni cuándo se va a producir.

El *zoning* así planteado se aleja de los rigores al uso, de la mecánica inherente al propio método de diseño, evitando las rigideces¹ del plano y apostando por una tutela referencial sin más pretensión que la de marcar unas pautas de proyecto con el fin de racionalizar el contenido de las partes que substantian la zonificación. Ahora bien, sin pretender en ningún momento el rigor de una normativa instrumental capaz de prefigurar el futuro de las distintas zonas que componen el Plano, se han fijado unos criterios con el objeto de sincronizar los *a priori* del plan con las posibilidades reales del territorio, lo que ha reclamado la presencia de la idea de Unidad Vecinal, en su versión más libre, adobada con los esquemas organizativos de Clarence S. Stein ensayados en Radburn, o de Cornelius Van Eesteren propuestos para Amsterdam, con vistas a orientar algunas prefiguraciones encargadas de visualizar los límites de las futuras intervenciones.

Del mismo modo se ha querido que las partes o zonas fuesen autónomas, que cada una respondiese a las tensiones a que le sometía la historia y el propio territorio. Y en el mismo sentido tampoco se ha pretendido forzar la maquinaria del proceso del proyecto para conseguir una complejidad tan artificiosa como fuera de lugar. Así, en función del sitio, de la forma de la parcela, de la naturaleza de los sectores y subsectores que iban desfilando en función de la escala, se iban desgranando otras orientaciones y sentidos que, sin embargo, en algunas ocasiones rayaron la obsesión, como el caso de las densidades. El horizonte de las cien viviendas por hectárea parecía irrenunciable dada la densidad actual. La renuncia a construir viviendas en una o dos plantas también, como el construir más de cuatro plantas. La altura se reservó a las parcelas encargadas de acoger a los nuevos residentes. Había que rentabilizar el suelo y la edificación en altura en primera línea que era la mejor solución. Y en el mismo sentido se asumieron las zonas verdes y el verde, en general, como espacio de articulación de la edificación, del mismo modo que los espacios comerciales se concibieron como espacios de relación, los equipamientos culturales y deportivos como espa-

Ortofoto de la Franja Marítima de Puerto Príncipe.

La ilustración muestra una ciudad que, a pesar de partir de una cuadrícula perfectamente definida, se ha desarrollado arbitrariamente según unos ejes que se adentran en el territorio sin otros obstáculos que los que brinda la orografía. Los llenos y los vacíos, la convivencia de usos, la ausencia de trazados reguladores y los efectos del terremoto se encuentran entre las causas de que Puerto Príncipe se halle entre las ciudades más maltratadas por la historia. Por su propia historia.

¹Entendemos por rigideces aquellos acuerdos implícitos en el Plan que han perdido toda capacidad de diálogo con las necesidades de la sociedad apoyándose en una mitología convenientemente amañada para reducir el mundo a sus coordenadas económicas.



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

cios de reunión y los espacios productivos como espacios necesarios para la reproducción y sostenibilidad.

No obstante lo anterior el plan nunca ha pretendido ir más allá de la pura virtualidad. Si se han definido algunas de sus partes, las residenciales, por ejemplo, ha sido con el único propósito de verificar las ideas implícitas en el *zoning* o de demostrar que una solución al menos es posible. Sin embargo, ha habido ocasiones en las que la zonificación ha tenido que ceder al rigor de la arquitectura, sobre todo cuando se ha considerado necesario poner el énfasis en algunos espacios concretos. De esta forma podemos decir que la recomposición ha recaído sobre tres pilares básicos: el *zoning*, los desarrollos zonales y la arquitectura, jugando cada uno de ellos un papel diferente según la circunstancia.

Pero, en todos los casos, aunque nuestro objetivo haya sido la Franja Costera, los problemas acumulados en Puerto Príncipe la trascienden, van mucho más allá, donde las cuestiones de la marginalidad adquieren otro rostro y la inundación se cotizan como los deslizamientos de las laderas, donde las estribaciones de la cadena montañosa del sur comparten el drama de la costa a pesar de su invisibilización y donde el gris ² de los ortoplanos amenaza -como una plaga- con extenderse por todo el territorio. En efecto, si no fuera porque la miseria se extiende a toda la ciudad podríamos decir que se trata de una ciudad dual, como aparentan tantas otras ciudades de la región, pero con independencia del modelo de referencia hay que señalar la doble caracterización de su periferia. Por un lado, nos encontramos con una periferia invadida por la extrema pobreza. Como la que se extiende desde el sur de la ciudad central hasta Carrefour, una doble estructura de desarrollos lineales y paralelos formada por sucesiones de barrios marginales, unos contiguos a la costa y otros cabalgando a lo largo de diez kilómetros sobre las laderas del sistema montañoso del sur haitiano, o la que partiendo de La Saline o de Cité-Soleil se dirige hacia el interior. Y, por otro lado, una extensa periferia exterior que describe un arco de quince kilómetros de longitud y aproximadamente cuatro kilómetros de espesor que, sin otro tipo de construcciones que las diáfanas viviendas unifamiliares construidas sobre las parcelaciones trazadas sobre los terrenos de cultivo, tratan de relacionarse con la ciudad central a través de los escuálidos caminos que zigzagueantes surcan el territorio como un laberinto sin límites precisos. Por lo demás, apenas tres ejes viarios lineales -carreteras de un carril en cada sentido-, constituirá la única huella reconocible de ese terreno de nadie que envuelve la periferia y se dirigen hacia el lago Saumâtre.

Ahora bien, estas circunstancias, a pesar de su importancia, no suponen ninguna cortapisa para que el plan de la franja costera desarrolle un ideario preciso, con objetivos precisos, utilizando para ello los métodos más eficientes que la situación exige. Es cierto que, en principio,

Plano de zonificación

Este plano es un documento que partiendo de la realidad actual trata de interpretarla desde la potencialidad de los suelos inscritos en la Ciudad Informal. De hecho, con la excepción de la gran apuesta que supone el traslado y construcción del nuevo puerto, las únicas operaciones relevantes de recomposición recogidas en el Plan de la Franja Costera parten, tanto de los vacíos urbanos prodigados a lo largo del frente marítimo, como del tamaño y de la localización de los grandes barrios marginales que trufan la costa.

² Si hay una ciudad en la que la detección de las *bidonvilles* se muestra con toda claridad cuando se la escruta desde el aire, es, sin ningún género de dudas, Puerto Príncipe; en la que la homogeneidad y uniformidad del color de los techos y los exiguos viarios convierten los barrios de chabolas en interminables manchas grises, fiel reflejo de la ausencia de huellas, de verde o de acontecimientos de cualquier tipo.

el Plan trata de articular una nueva ciudad a partir de una ficción o posibilidad: la de convertir una Ciudad Informal en otra Formal. Pretensión que se aleja tanto más de la realidad cuanto menor es el compromiso político de los responsables de los gobiernos locales y nacionales con los ciudadanos. Es más, se podría apostillar diciendo que la lejanía es inversamente proporcional a los valores democráticos de las cartas magnas, estatutos y aparatos del estado que entienden de la ciudad y de su desarrollo. De forma que el problema que se le plantea a las ciudades del Tercer Mundo no es el de la posibilidad real de llevar a término su transformación, sino el de que la sociedad y sus representantes políticos vean la necesidad de dicha transformación, de que crean en ella. Cuando eso no sucede vemos como los cimientos de la sociedad se tambalean porque no se trata de algo que puede o no puede ser, de algo que debe o no debe producirse, sino de arbitrar los medios para que sea. Y cuando las situaciones se reproducen y las ciudades se enquistan es porque otras cosas están pasando en la ciudad, porque otros intereses se están prodigando, porque se empiezan a abrir expectativas sobre algunas de sus partes. Porque no es una novedad que la ciudad en su movimiento o en sus convulsiones despierta apetitos que si bien pueden ser legítimos ante la ley, no lo son frente a la sociedad. Pero al decir esto no estamos descubriendo nada nuevo, simplemente nos damos cuenta por la historia que, como un balancín, a veces nos adormece sin darse cuenta, y a fuerza de repetir los mismos gestos, los mismos movimientos, con los mismos ritmos, nos confunde y nos presenta como normal lo que no lo es, o al menos antes no lo era. Así, comprobamos como la Ciudad Informal, a fuerza de negarla o a fuerza de ocultarla, se le está convirtiendo en un oscuro objeto de deseo, el mismo objeto de deseo que los grandes vacíos urbanos en los centros de las grandes ciudades, los mismos sobre los que en las últimas décadas se ha hecho recaer las tensiones de su recomposición y sobre los que se han ejercido las mayores presiones especulativas.³

¿Por qué, si no, recurrir a las periferias extremas para el realojo de los pobladores de la Ciudad Informal? ¿Por qué se cercan las favelas? ¿Por qué se aíslan? ¿Porque nunca se apuesta por el suelo que ocupa la Ciudad Informal para realojar en los mismos suelos a sus habitantes? Hace unos años podíamos dudar sobre las respuestas. Hoy, no. Ya se sabe que las casas de las favelas se venden a precios convenientes, que hay “empresarios”⁴ interesados en su compra. También sabemos que se están produciendo masivos desplazamientos de población desde barrios bien situados geográficamente a barrios periféricos aislados, sin ningún tipo de movilidad, sin equipamientos y sin posibilidad de desarrollar ninguna actividad por falta de espacio. Pero la cadena de infortunios a los que se somete a la población marginal no acaba ahí. La actitud de las administraciones responsables de la gestión y el orden de la ciudad

³ Algunas veces, con razón, y otras, por inferencia histórica, vemos como extensiones cada vez mayores están en el punto de mira del capital inmobiliario, explícita o implícitamente, en positivo o en negativo, aunque en todos los casos con el mismo guión, un guión elaborado con los mismos mimbres con los que se teje la reciente y breve historia de la Ciudad Informal.

⁴ “Solución de lujo para una favela”. Con este titular reflexionaba Juan Arias en El País, el pasado febrero sobre las salidas que tienen las favelas en un mundo globalizado. Pero, a diferencia de lo que parece, soluciones como las apuntadas por el articulista presentan algunas lagunas. Que un inversor quiera invertir en una favela es algo razonable aplicando la lógica subyacente a nuestro trabajo. Las excepcionales vistas de las favelas constituyen todo un argumento. Ahora bien, decir que tras esa compra la favela se beneficie es harina de otro costal. Porque una cosa es comprar varias parcelas de una favela para construir un hotel de lujo y otra muy distinta es inducir un desarrollo en la propia favela, objetivo que requiere el acompañamiento de otras medidas como, por ejemplo, la formación profesional de sus pobladores, la apertura del hotel a la ciudad -sobre todo en un país siempre dispuesto a cercar con muros las propias favelas- el realojo de los sujetos de la compraventa, cuyo futuro estará a decenas de kilómetros, por ejemplo de Vidigal, donde se han producido las primeras transacciones. Juan Arias, El País, 12/02/2009

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

nos permiten asistir al que quizá sea el último acto del drama al que se somete a los más pobres: la humillación de ser desplazado por quien se supone debe ser su tutor y garante, el que tiene que velar por su bienestar y proporcionarle la dignidad que todo ciudadano tiene por el hecho de nacer; derechos, por lo demás, cada vez más borrosos y ocultos tras las fórmulas al uso ensayadas en la proclamación de Objetivos tan publicitados y asumidos institucionalmente como los del Milenio. Tantas veces se ha culpado, y con razón, a los paramilitares, guerrillas, narcotraficantes, por no insistir en las políticas comerciales y agrarias impuestas por los países centrales de ser la causa de los reiterados desplazamientos⁵ que hoy no podemos dar crédito cuando leemos -siempre en página impar o en horarios y cadenas televisivas periféricas- que tantos cientos o miles de ciudadanos se ven forzados a abandonar sus residencias habituales en barrios marginales para ser realojados en otros míseros barrios de nueva creación a decenas de kilómetros de los centros de las mismas ciudades, donde no tienen ninguna posibilidad de encontrar trabajo, ni de desplazarse a donde lo hay. Lo que nos lleva al origen del problema al comprobar como los habitantes de los barrios marginales son despojados de lo poco que tienen: el vínculo con el lugar, con sus gentes, con su trabajo ausente, con sus sueños e ilusiones, con la tierra que les vio nacer, a cambio de nada, de una casa de treinta metros cuadrados, construida con materiales nocivos para la salud, sin el más mínimo horizonte económico, sin oficio ni beneficio, abandonados a su suerte, en barrios perdidos en una periferia perdida de cualquier ciudad perdida en cualquier país corrupto.

Pero las cosas no tienen porque ser así. Las cosas pueden cambiar. La Ciudad Informal, el único patrimonio de que disponen los pobres del Tercer Mundo, si bien en su estado actual no vale nada, su posición la convierte en algo valioso. Puede pasar de ser un suelo yermo a uno productivo capaz de generar importantes plusvalías, rentas del suelo -o como las queramos llamar-, precisamente de las que se les quieren despojar a sus moradores obligándoles a nuevos desplazamientos. Sobre todo aquellos barrios que ocupan posiciones centrales capaces, no solo de recuperar su estatus ciudadano a partir de la incorporación de todo aquello que convierte a los barrios de viviendas en ciudad, sino de ayudar a la recomposición de la propia ciudad.

Ahora bien, el problema es conciliar las políticas urbanísticas capaces de desarrollar partes del territorio nacional, departamental o local con los intereses geopolíticos, regionales, nacionales y locales. Porque si bien pueden parecer independientes, hay razones para pensar que hay cierta ósmosis o contaminación ideológica entre todas ellas. Lo que, de ser cierto, pondría al descubierto la cadena de contradicciones sobre las que se fundamenta la siguiente paradoja: mientras por un lado se proclama a los cuatro vientos la necesidad de acabar con la po-

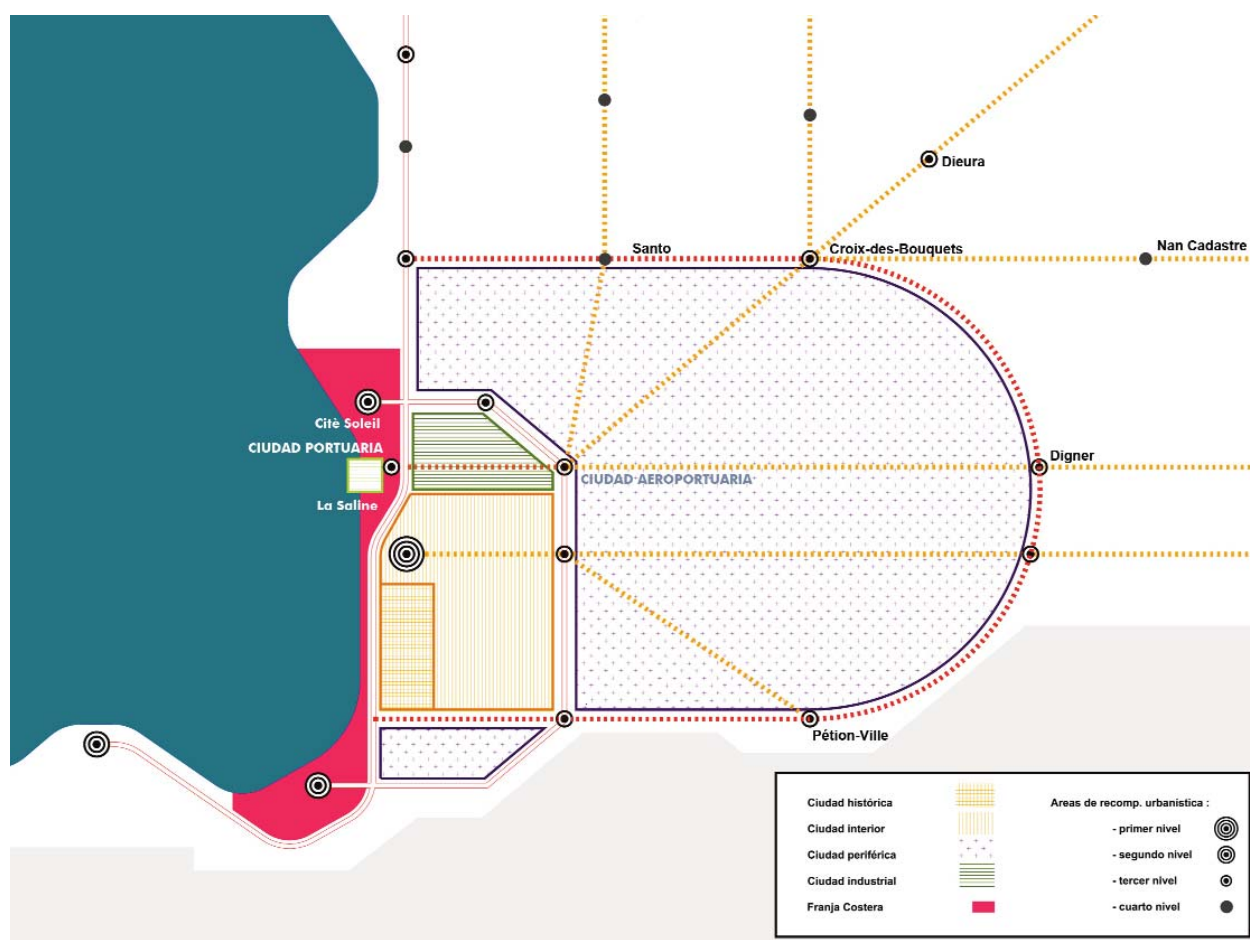
⁵ La historia de los desplazamientos o migraciones forzadas se remonta a la revolución industrial y a la parafernalia legal que la acompañó -como las *enclosures act.*- para desplazar la fuerza de trabajo disponible en el campo a los centros productivos.

⁶ Uno de los textos que ejemplifica la inquietud de muchos centros de estudios por el desarrollo integral de América Latina lo encontramos en José Vidal-Beneyto (Coord.). *Progreso sostenible e integración regional en América Latina. Programa PAL*. Fundación AMELA, Valencia, 2006.

Estructura territorial propuesta.

El modelo territorial implícito en el desarrollo de la Franja Costera propuesta podría formalizarse en un ideograma como el que reproducimos en el que se puede apreciar como las áreas de recomposición urbanística forman parte de una estrategia metropolitana que se ocupa del conjunto de la ciudad, mas allá de su delimitación administrativa, pudiendo orientar sus trazas a futuros desarrollos de carácter metropolitano. La línea argumental sobre la que descansa el esquema parte de la configuración de una ciudad interior, flanqueada por una serie de centralidades cuyo objeto es atemperar las tensiones acumuladas en el centro de la ciudad, mejorando su calidad ambiental, funcionamiento y sostenibilidad.

breza, en medios próximos a la Ayuda Oficial al Desarrollo y a la propia Cooperación Internacional, por el otro, no se deja de poner trabas a aquellos proyectos que podrían iniciar el despegue de muchas economías y ciudades. Desde esta perspectiva no podemos menos que reivindicar, junto a todos aquellos programas que en realidad tienen como horizonte el desarrollo real de la sociedad y de la economía de América Latina,⁶ un espacio para los desarrollos locales, aquellos en los que la sostenibilidad se manifiesta en el día a día de la población más pobre. Un espacio que permita transitar de lo particular a lo general y de lo general a lo particular. En el que los barrios sean capaces de dar lo mejor de sí mismos y no se les regatee el derecho a participar en la ciudad. El derecho básico que aunque no forme parte de ningún programa de Naciones Unidas constituye una *conditio sine qua non* para la consecución de los demás derechos. Y es desde esta perspectiva desde la que pensamos que la Franja Costera reconstituida permitiría impulsar, no solo su recomposición, sino también el desarrollo de una gran parte de esas periferias. Sobre todo las que gravitan sobre los ejes viarios a los que nos venimos refiriendo.



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

DESARROLLOS DE LOS DIFERENTES SECTORES URBANOS QUE DAN CUERPO AL PLAN DE RECOMPOSICIÓN

Con el objeto de simplificar y facilitar la comprensión del Plan de recomposición de la Franja Costera de Puerto Príncipe, hemos delimitado cuatro sectores que si bien difieren en naturaleza y extensión, participan con la misma intensidad en la ordenación del conjunto. En efecto, se trata de plantear cuatro desarrollos de distinta naturaleza distribuidos sobre el eje que en la actualidad vertebra la Franja Costera; un proyecto que presenta varios frentes, entre los que cabe destacar: las exigencias propias de una ciudad en quiebra, la valoración de sus infraestructuras, los acontecimientos que le acompañan -como el puerto o la ciudad central-, y el conjunto de determinaciones impuestas por el medio físico.

Para la ordenación de los diferentes espacios que componen el Plan se ha procedido a aislar las partes cuya autonomía se evidenciaba a través de su función o se identificaba a través de su morfología. Pero, si bien es cierto que en cada una de ellas encontramos algún argumento capaz de justificar su delimitación, también lo es que en todas ellas se producen excepciones y surgen preguntas sobre el por qué de esa delimitación y no otra. En cualquier caso, la delimitación no pretende más que constituir un marco de referencia al cual referir y posteriormente comprobar la razonabilidad de las propuestas que van incluyéndose en el Plan. Por eso, junto al plano de delimitación de sectores reproducimos otro en el que se recogen todos los barrios marginales que hay en la zona, se indica el número de viviendas, la extensión y la densidad, con el fin de poder orientar las diferentes propuestas dibujadas.⁷ La delimitación no es, en consecuencia, otra cosa que un instrumento sin otra relevancia que la metodológica y que, por lo demás, desaparece como tal en la comprensión del plan.

El primer sector gira en torno a un gran espacio vacío cuyo potencial urbanístico en el conjunto del área sobrepasa las particularidades que puedan rodearlo.

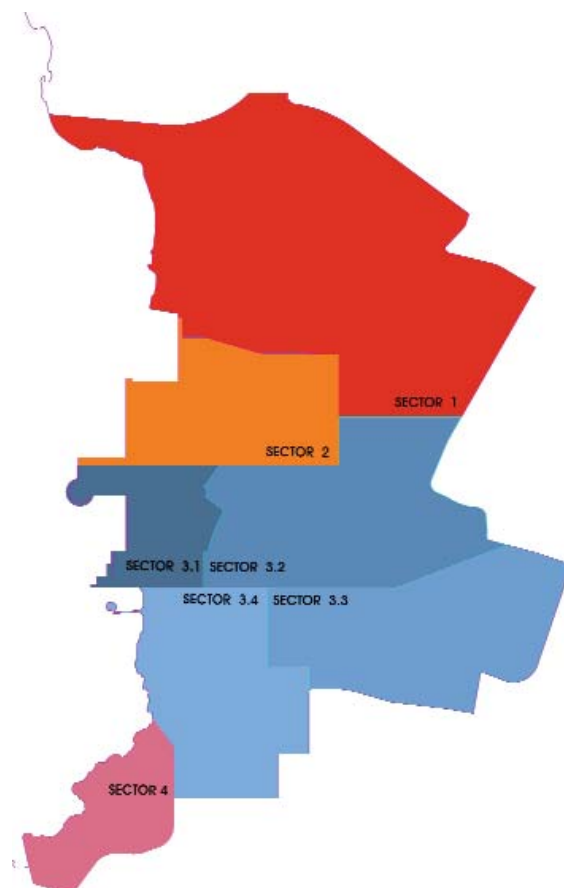
El segundo sector, se circunscribe al proyecto del nuevo puerto y de la Ciudad Portuaria. Un sector estratégico y clave para el entendimiento del conjunto, sobre todo para su regeneración. Como tendremos ocasión de comprobar alrededor del puerto se estructurará una gran área que incorporará el suelo industrial en desarrollo, cifrándose en él el mayor espacio productivo y comercial del área Metropolitana de Puerto Príncipe, operación que, no obstante, supondrá el desplazamiento de una población de 7.397 familias.

El tercer sector, aglutina espacios y actividades dispares, aunque sobre él gravitan desarrollos claves para la definición de la franja. Frente a la coherencia de la delimitación portuaria, en este sector se ha pretendido ir más allá e incluir pautas de proyecto de cómo podría des-

⁷ Cfr. infra. p. 110.

Sectorización

La sectorización del territorio se corresponde con la naturaleza y extensión de los vacíos y de las bidonvilles. Su carácter instrumental y de apoyo a la redacción de los distintos planes hace que se presenten disímiles, e incluso arbitrarios, lo que si bien es relativamente cierto, no lo es menos que cada uno de ellos se ha postulado desde los atributos de la propia ciudad; es decir, siguen las pautas fijadas por la idea de ciudad que informa el plan.





LEYENDA

- Área de mejoramiento
- Área industrial/portuaria
- Área terciaria
- Área comercial
- Equipamiento
- Edificación
- Zonas verdes
- Caños y mar
- Cercado de área portuaria
- Colector

0 300 600 900 1200 1500 1800 2100 2400 2700 3000

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

arrollarse el interior de Puerto Príncipe. El carácter atomizado de las áreas de intervención constituyen un reto para el Plan que en todo momento trata de soslayarlo utilizando para ello los recursos que le son propios, sobre todo por tratarse de un sector en el que las densidades se distribuyen arbitrariamente encontrando barrios de cincuenta, cien y hasta ciento noventa viviendas por hectárea.

El cuarto sector, por su lado, es el que presenta mayor homogeneidad y regularidad tipológica. En este caso una amplia extensión de suelo sirve de base para la construcción de más de 10.700 chabolas distribuidas entre los caños que bajan directamente de la sierra. Es un sector con una densidad media de ciento cincuenta viviendas por hectárea que, sin embargo, por su localización estratégica, entre Puerto Príncipe y Carrefour, permite desarrollar una centralidad con una importante capacidad reguladora de actividades entre ambas ciudades.

El Plan se estructura a partir del eje norte-sur que recorre actualmente el área objeto de recomposición y de unas conexiones principales, encargadas de articular las distintas partes de la ciudad. Conexiones articuladas en torno a una serie de rotondas estratégicamente proyectada para desde ellas facilitar la accesibilidad, desde y hacia las periferias, tanto desde los nuevos barrios de viviendas, como desde la ciudad portuaria o los espacios industriales.

Así, se plantean varios desarrollos urbanísticos, con características diferenciadas. Dos zonas residenciales situadas en los extremos de la actuación, contiguas al eje norte-sur; otra zona que gira en torno al nuevo proyecto del puerto comercial; y una cuarta zona sobre la ciudad central.

Las dos zonas residenciales se proyectan sobre barrios degradados, situados a nivel del mar, completamente inundables, que no cumplen las mínimas condiciones de salubridad, carecen de estructura urbana, con edificios precarios, sin servicios y sin equipamientos. Se trata de dos desarrollos costeros entrelazados y abocados al mar, conformados por parcelaciones residenciales de alta densidad conectados con el resto de la ciudad a través del Paseo Marítimo que recorre toda la Franja Marítima –excepto en la zona del Puerto– y que en todos los casos actúa como referencia del conjunto, al reflejar en la costa las soluciones adoptadas en el diseño de las parcelaciones, unidades delimitadas muchas veces por caños y articuladas entre sí a través de ejes verdes y varios proyectados con esa intención.

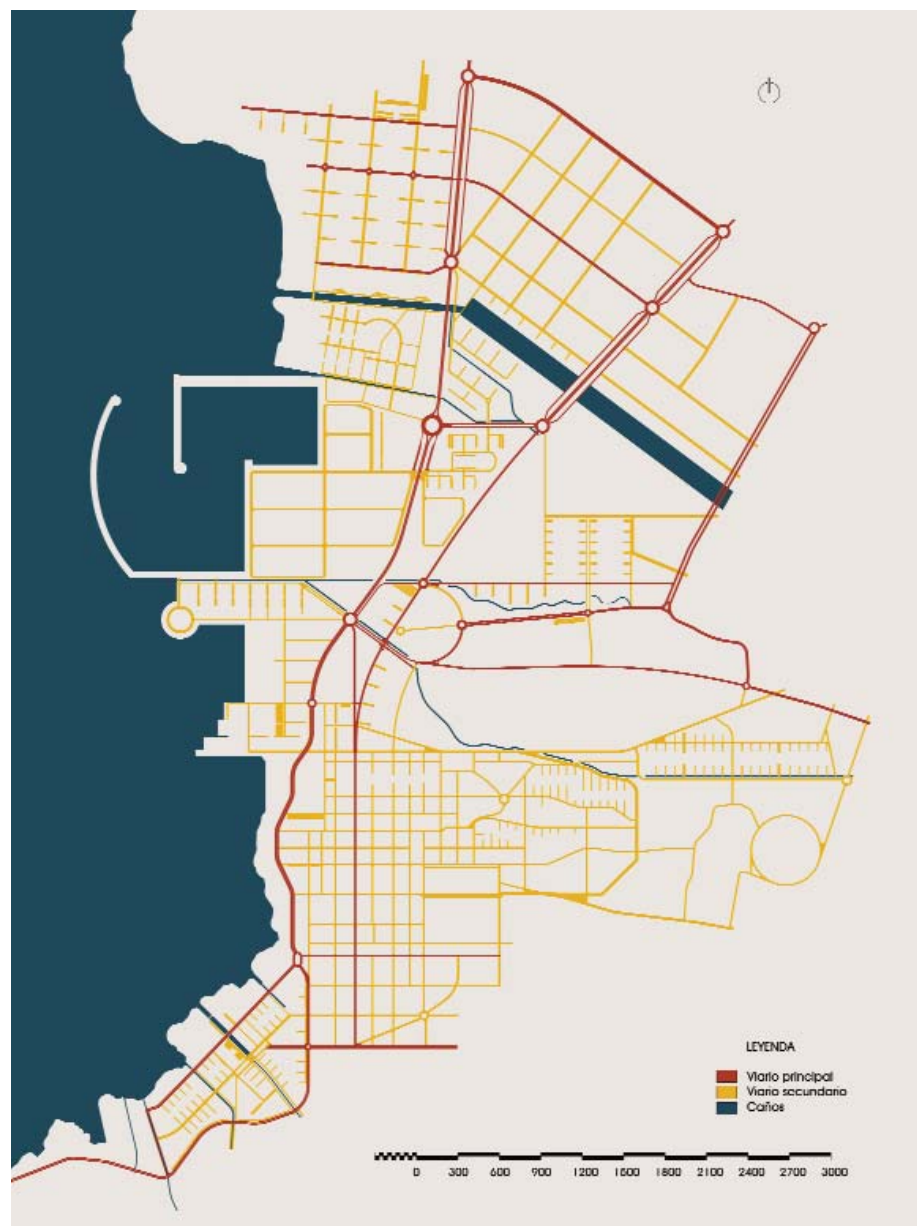
El puerto, a pesar de constituir un espacio específico, de estar cercado, aislado del resto de la ciudad y regido por sus propias leyes, se ha concebido abierto a la ciudad al tratar de eliminar las barreras visuales que podrían haberse producido. Es más, la que venimos definiendo como ciudad portuaria, se ha emplazado y concebido como hito urbano capaz de estructurar la ciudad. La misma rotonda que da

Plan de la Franja Costera de Puerto Príncipe

Estamos ante un Plan que se articula en torno a un desplazamiento y a una descentralización estratégica de las actividades principales que participan de la construcción de la ciudad. El desplazamiento del puerto ayuda a resituar y a formalizar la ciudad comercial y productiva de la ciudad. Permitiendo la apertura de la ciudad al mundo exterior y creando las bases para una nueva formulación del arco norte de la ciudad. La descentralización de actividades, por su lado, se conjuga con otras estrategias de corte social como lo son la creación de un suelo suficiente para, a partir de las bidonvilles que tapizan la ciudad, poder dotar a la ciudad de todos aquellos equipamientos y viviendas capaces de absorber la población marginal que en la actualidad vive en la franja, tanto la afectada por el terremoto como la que viene sufriendo las inclemencias de la pobreza.

Red viaria propuesta

La estructura viaria, de acuerdo con el planteamiento general, es el producto de modificaciones parciales de las infraestructuras preexistentes. A grandes rasgos podemos distinguir los incrementos relativos según las distintas secciones, la implementación de secciones según las previsiones de tráfico, la incorporación de rotondas en lugares estratégicos y la racionalización del viario secundario, tratando, en todos los casos, de potenciar estructuras viarias allí donde no las hay.





Estructura de verde propuesto

Aunque se trata de una ciudad clásica, compacta, la incorporación del verde no ha partido de la cantidad, sino de la calidad; es decir, mientras por un lado, se ha partido de la idea de ciudad verde, por el otro, se ha tratado de desarrollar y articular sistemáticamente las distintas zonas utilizando el verde como hilo argumental de la propia ciudad.





Perspectiva del Plan de Recomposición Urbanística de la Franja Costera de Puerto Príncipe

Desde la visión que nos ofrece una perspectiva global como la dibujada, comprobamos como la Recomposición de la Franja Costera de Puerto Príncipe gravita sobre unos espacios claves encargados de estructurar el conjunto. En todos los casos se ha tratado el tema de la organización de la ciudad con la ecuanimidad que las circunstancias exigen; es decir, tratando de evitar los agravios comparativos, las decantaciones y las marginaciones encubiertas. Siempre que ha sido posible, y a partir de los suelos disponibles, se han ido distribuyendo los mercados, centros de formación profesional y universidades, colegios, centros sanitarios, áreas deportivas, etcétera de forma que los distintos sectores en que hemos dividido la ciudad puedan convertirse en aglutinantes de otros tantos espacios allende de la franja costera. O lo que es lo mismo, la franja se ha concebido como una locomotora cuya misión, además de resolver los problemas inmediatos, pretendan proyectarse e incorporar nuevos modelos de uso de la propia ciudad. Así podemos hablar de una dispersión estratégica y articulada alrededor de unas intervenciones cuyos límites trascienden a la pura intervención.

acceso al puerto se ha proyectado con generosidad espacial precisamente para conseguir dicho efecto de integración espacial. Lo que no ha impedido que en aquellas zonas en las que el aspecto de según qué usos y actividades lo ha aconsejado, se han propuesto tratamientos paisajísticos diversos con la intención de potenciar u ocultar determinadas visiones del conjunto.

La centralidad propuesta, sin embargo, se ha concebido como una extensión y desarrollo natural de la ciudad histórica. Si bien el terremoto ha diezmado los edificios del gobierno, no ha podido borrar las huellas de una historia dominada por el infortunio y la adversidad, las mismas huellas que ahora inspiran el Plan. No obstante, después de la destrucción del centro, de entre las posibilidades que se podían barajar para su recomposición se ha apostado por la que contempla la apertura de la ciudad central al mar, idea que se ha puesto de manifiesto en la conexión de la serie de estructuras articuladas entorno a los nuevos edificios administrativos y políticos recogidos en el mismo. Pero, además de esta recomposición de la infraestructura política, se ha propuesto la creación de un parque central orlado por embajadas y equipamientos culturales con el objetivo de concentrar todas las fuerzas que se pretenden resuman el Nuevo Puerto Príncipe del nuevo Haití.

Ahora bien, antes de entrar a plantear los distintos tipos de intervención demandados por la propia ciudad deberemos partir, para poder llevar a término cualquier programa de recomposición, de una segmentación del conjunto acorde con las posibilidades y estrategias de carácter general que necesita la ciudad para su despegue. Los diez kilómetros de costa que integra el Plan deberán, pues, dividirse en sectores más o menos homogéneos para permitir una profundización en su diseño. Se trataría de propiciar un prorrateo centrado en la naturaleza de sus partes capaz de integrar las siguientes variables:

Una, la naturaleza de los límites impuestos por la propia ciudad; es decir, la línea de costa y las fronteras de los propios barrios.

Dos, la actividad dominante en la zona.

Tres, el potencial de cada una de las áreas delimitadas y el respeto a las particularidades históricas.

Y, cuatro, la naturaleza de los espacios de sutura o fricción entre las distintas partes que integran el Plan.

La conjunción de estas variables dará como resultado una serie de partes diferenciadas que a pesar de compartir elementos estructurales, sus particularidades aconsejan desarrollos individualizados.

De ahí la distinción de los cuatro sectores y su participación en la definición de la Franja Costera, no solo por los usos que son capaces de acoger, y por su idoneidad y ajuste a la ciudad, sino por la capacidad que tienen para renacer como ciudad desde las peculiaridades de sus diseños arquitectónicos.

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

Primer sector

En el sector norte, justo encima del nuevo puerto, se proyectan dos grandes áreas residenciales completamente diferentes sobre unos suelos inundables. Se trata de una extensa superficie situada entre el eje norte-sur, a lo largo de casi un kilómetro y medio, y el mar, en la actualidad parcialmente edificada, lo que le confiere unas condiciones óptimas para su desarrollo residencial ya que puede acoger miles de viviendas sin necesidad de proceder a ningún tipo de desplazamiento. No obstante, las inclemencias de los *tsunamis* -que con periodos de retorno de veinticinco años vienen inundando completamente la zona hasta la carretera-, exigirán movimientos de tierra importantes como requisito previo a cualquier tipo de intervención.

Esta circunstancia ha constituido un *hándicap* en la redacción del plan, pero se ha comprobado que se puede subsanar introduciendo las siguientes medidas correctoras: Primera, proceder al relleno del área, entre el mar y la carretera, hasta alcanzar una cota superior a los 4,50 metros snm., cota que se alcanza con un relleno medio de 3 metros de espesor. Segunda, la correspondiente construcción de pedraplenes de borde para resistir los embates de las olas y los arrastres subsiguientes. Tercero, una compactación de los rellenos para contrarrestar los efectos de los huracanes, tormentas y *tsunamis*. Ahora bien, para que la solución sea eficaz desde nuestro punto de vista deberá en todos los casos permitir las densidades previstas para los diferentes sectores, meta que exigirá resistencias en los suelos rellenos superiores a 1,5 Kg./cm². Sobre el mismo relleno, contiguo al pedraplén, se propone el Paseo Marítimo llamado a convertirse en el límite natural del relleno.⁸ Y, por último, introducir las correcciones necesarias en la sección de los caños de forma que se puedan ajustar a la urbanización sin peligro de desbordamiento. Se concretarán su diseño y se preverán caudales suficientes para soportar periodos de retorno superiores a los 100 años.

Una vez superados estos inconvenientes se ha procedido a segmentar el espacio con el fin de evitar el proyecto de extensas, anodinas e indiferenciadas áreas residenciales, tan frecuentes en los programas de vivienda de interés social. Segmentación que deberá estar informada por los siguientes criterios:

Uno. La segmentación se substanciará en una serie de unidades vecinales inspiradas en los mismos criterios compositivos. Siempre que se pueda se proyectarán esquemas de doble peine, tipo Radburn, con el objeto de poder incorporar espacios verdes centrales, peatonales y con una clara vocación integradora, especialmente diseñados para acoger colegios de educación infantil y primaria.

Cada uno de los proyectos de estas áreas deberá asumir las ideas de parte y de todo, poniendo el énfasis en las articulaciones de

⁸ Además, el paseo marítimo deberá incorporar un muro rompeolas para dificultar sus efectos, lo que elevará la cota efectiva de protección de los cinco a los seis metros.

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

forma que ninguna de ellas quede descolgada del resto. Su número dependerá de las particularidades del sitio y de la forma del solar.

Los destinatarios naturales de estos desarrollos parciales serán, por lo demás, los habitantes de la ciudad informal, que en todos los casos se sujetarán a las normas que ellos mismos aprueben para las correspondientes adjudicaciones.

Dos. Las unidades se proyectarán de tres o cuatro plantas con el objeto de optimizar las técnicas constructivas experimentadas en el país. El número de plantas previsto, además de ajustarse a la resistencia del terreno, permitirá liberar el suelo suficiente: a) para poder diseñar una red viaria en condiciones, con un estándar de aparcamiento próximo a una plaza por cada cuatro viviendas, b) para poder reservar el suficiente suelo para parques y jardines, conseguir aceptables condiciones de vida, así como construir equipamientos a nivel de barrio y a nivel de ciudad, y c) para generar un suelo excedente para su ulterior comercialización y venta a otros agentes sociales privados.

Tres. La reserva de suelo a la que nos hemos referido se deberá conjugar con las unidades proyectadas que en todos los casos deberán partir de los tipos de edificios adoptados. En estas áreas, a diferencia de las unidades anteriores en las que se prevén edificios de tres y cuatro plantas, se podrán superar las diez plantas. Apuesta que parte de la idea de recuperar, a través de una operación mercantil, las plusvalías o rentas del suelo generadas en esos espacios tras la aprobación del Plan, con el fin de revertirlos en la financiación de la urbanización de la zona, ayudando a la financiación de las viviendas de realojo o colaborando en la de equipamientos de los barrios.

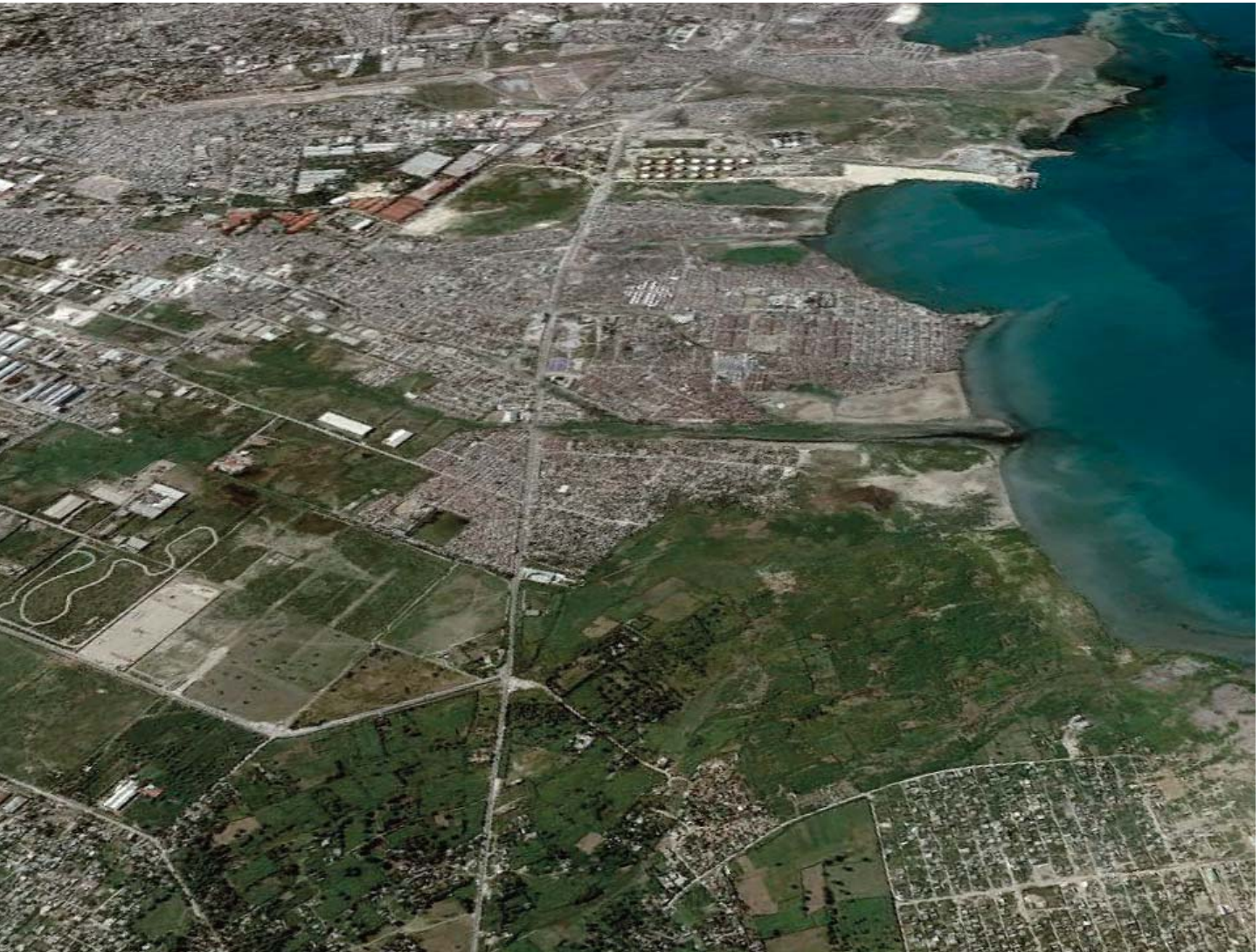
Cuatro. En todos los casos, se harán las suficientes reservas de suelo para incorporar, bien espacios productivos, bien espacios para formación profesional o universitaria, además de las reservas para las construcciones escolares en sus distintos niveles, con el firme propósito de acercar la educación y la formación profesional a la población marginal.

Cinco. Como rasgo característico que informa este tipo de urbanización debemos destacar la voluntad de aproximar las dos ciudades que hasta hoy se vienen dando la espalda. Aproximación que deberá provenir, por un lado, del tipo de urbanización propuesto,⁹ y, por el otro, de los tipos arquitectónicos sugeridos que, si bien se plantean con densidades diferentes -traducidas en el número de alturas-, ninguno de ellos, desde la perspectiva de la historia urbana, es privativa de ninguna clase social. Al contrario, la historia de la construcción de la ciudad nos revela los continuos cruces entre tipo de edificio y capa social. Es más, en algunos sitios las casas en hilera constituyen la base de una sociedad burguesa avanzada mientras que en otros el mismo tipo de aglomeración se propone para las clases más humildes.

⁹ No distingue el ámbito de las viviendas para el realojo del propio de los nuevos residentes al no plantear ningún tipo de solución de continuidad espacial entre ambos.

Propuesta para el primer sector

El límite que supone el puerto aconseja desplazar hacia el norte actividades centrales como el centro de formación profesional, el mercado y un colegio de enseñanza media. Espacio que se abre al resto de la ciudad a través de unos espacios verdes longitudinales que se extienden hacia el sur y que se combinan con equipamientos comerciales de distinta factura. La ciudad deportiva se proyecta como un espacio de referencia y regeneración de uno de los barrios más castigados de la Ciudad, Cité Soleil, del mismo modo que el proyecto de un paseo marítimo crea las condiciones para los desarrollos interclasistas al incorporar espacios de concertación para su cesión al sector privado de promoción. Por lo demás, su proximidad a los espacios productivos alienta criterios de sostenibilidad, imprescindibles en este tipo de planteamientos.



Vista general primer sector, desde el norte

Con independencia del origen de los distintos vacíos que salpican la franja marítima podemos decir que, hoy por hoy, constituyen áreas estratégicas fundamentales para el desarrollo de Puerto Príncipe. No solo por su capacidad para realojar una contingente importante de población marginal, sino también por las posibilidades que abre a la recomposición conjunta de la franja.

En el norte, justo en el límite de la intervención propuesta, al margen derecho del caño, colindando con los asentamientos humanos contruidos más al norte, se extiende una amplia zona que puede acoger a una parte importante de la población flotante que se ha quedado sin casa tras el terremoto. Se trata de una extensión de terrenos, prácticamente incultos, parcialmente edificados por chabolas destechadas, arbitrariamente distribuidas a lo largo de sinuosas calles de apenas dos metros de anchura, sin equipamiento alguno y con todos los inconvenientes para llegar a convertirse en ciudad. Unos suelos sobre los que se pueden edificar casi veinte mil viviendas con sus correspondientes equipamientos, espacios deportivos, áreas recreativas y productivas, viarios y zonas verdes.

La zona queda dividida en el Plan en dos subzonas. Una que denominamos los barrios del norte; y, otra, que coincide con Cité Soleil.



Los barrios del norte se articulan, en el Plan, en torno a una retícula virtual, implementada en este caso con un sistema viario formado por tres ejes viarios paralelos al mar, alternados con otros tres espacios verdes, longitudinales aunque de diferente factura, y tres ejes viarios perpendiculares a los anteriores encargados de abrir la ciudad al mar utilizando como filtro un paseo marítimo ajustado al perfil de la costa. Se plantea, además que cada uno de estos ejes asuma un papel específico dentro de la ordenación general. Así, por ejemplo se formula un espacio verde central trenzado con una greca comercial como elemento de vertebración del conjunto. En coherencia con la retícula de partida se proyectarán como límites de esta zona dos grandes extensiones de equipamientos situadas al norte y al sur, proyectándose en el norte un gran centro de formación profesional, dos colegios de enseñanza media y un mercado con capacidad para abastecer a todo el noroeste de la ciudad.¹⁰ En la franja

Vista general desde el norte del primer sector

Los planes de desarrollo propuestos, dado el carácter estructurante de los mismos, en ocasiones se distancian de los trazados preexistentes, problema que si bien en otros contextos sería de primera magnitud, en un caso como el que nos ocupa sólo constituye un problema con solución aplazada en el tiempo, cuando en su momento se proceda a la reformulación de los marginales contiguos.

¹⁰ Se planea la incorporación de un mercado central con la idea de abastecer, no sólo su entorno inmediato, sino toda el área noroccidental de la ciudad. Su posición central respecto al norte de la ciudad puede verse reforzada potenciando determinados ejes viarios y articulando una adecuada política de transporte público.



Vista parcial desde el este del primer sector

La escala de algunos espacios exige un tratamiento específico con el doble objetivo, bien, de racionalizar la distribución de las viviendas y equipamientos; bien definiendo espacios característicos sobre la base de composiciones formales. En ambos casos, los elementos constituyentes del plano, fieles a las genealogías de sus formas, se desarrollan con la autonomía que les es propia, trasladando el problema de la función a la compatibilidad de funciones y formas, única solución factible en áreas como la que se representa en la perspectiva adjunta.

sur se proyecta una ciudad deportiva con todo tipo de canchas deportivas. En la misma zona, y en las inmediaciones de la costa, se propone un paseo marítimo preparado para acoger amplios espacios comerciales, un colegio de enseñanza media, así como un espacio simbólico como referencia del conjunto y remate del eje transversal que cabalga sobre el eje estructural norte-sur y se adentra en su contigua área industrial.

La edificación propuesta para el área parte de un módulo ideal que se va deformando y ajustando a las exigencias del conjunto, compatibilizando las necesidades espaciales de las áreas residenciales con el programa de equipamientos que la ciudad demanda. Cada módulo se compone con tipos de edificios de dos, tres o cuatro alturas. Su uso será el residencial aunque las plantas bajas podrán estar liberadas, y acoger usos comerciales, educativos, culturales, recreativos y por supuesto residenciales, dependiendo en todos los casos de las exigencias del sitio. Cada uno de estos edificios podrá organizarse a conveniencia: bien a través de núcleos de escaleras diferenciados o bien a través de corredores de anchura variable para ajustarse a los diferentes patrones de uso.

Como criterio de proyecto se recomienda un máximo de cuatro módulos en la configuración de las series para evitar la monotonía que suele acompañar a este tipo de urbanización cuando no se atiende a criterios de calidad, proponiendo el verde como elemento de articulación de las diferentes series. Y es esta particularidad la que recomienda reforzar el sistema del verde incorporando una subestructura comercial suficiente para activar social y económicamente la zona. Se trata de un espacio urbano que parte del mercado central planteado en su cabecera que se dirige hacia el sur donde desemboca en la extensa área deportiva. Ahora bien, dado el tamaño de la zona se aprovecha la es-

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

estructura vial transversal, perpendicular al mar, para continuar desarrollando espacios propios del terciario superior y actividades centrales, lo que requerirá a su vez la incorporación de una serie de edificios específicos en sus flancos y en su final. Dos torres en el eje que vincula la zona con el área industrial y una mega estructura que incluye seis edificios laminares de varias plantas preparada para acoger diversas propuestas al final del eje sur. El espacio comercial norte-sur, por lo demás, se concibe como una calle comercial de 16 metros de anchura¹¹ y pórticos de 3 metros, con comercios a ambos lados, completamente peatonales y un espacio central recreativo.

Cité Soleil, por su lado, da pie a planteamientos más complejos en la medida que las reglas del juego, al menos muchas de ellas, proceden de las preexistencias. En este caso, la consolidación de ciertas agrupaciones de viviendas construidas en su día según planos invita a pensar en términos de Mejoramiento Integral de Barrios, una apuesta que si bien, en principio, podría ayudar a resolver el problema del alojamiento, en este caso plantea problemas de difícil solución. Además de la dudosa eficiencia de los trazados y de la pésima calidad de las casas, resulta que están construidas en zonas inundables, lo que las convierte en doblemente vulnerables: por su calidad y por su emplazamiento. No obstante, hemos preferido respetarlas tal cual y posponer sus reformas a posteriores programas de mejoramiento y análisis de inundabilidad. Solución que obliga a una revisión de todas las rasantes del conjunto y a postular soluciones artificiosas para esquivar los efectos demoledores de los *tsunamis*.

No obstante, aquellas partes de la ciudad en las que las casas no se ajustan a ningún tipo de trazado, presentan los peores rasgos de la Ciudad Informal e impiden el desarrollo de las áreas susceptibles de mejora, se ha postulado su sustitución por unidades modulares del tipo de las propuestas en los barrios contiguos. En aquellos casos en los que ha sido posible se ha formalizado el barrio, sentándose las bases para su identificación como tal, para su apertura a la ciudad, y para continuar el paseo marítimo previsto en la zona norte, así como incorporar reservas de suelo suficientes para recibir los edificios educacionales exigidos por el número de habitantes.

Al otro lado del eje principal norte-sur, entre el mismo eje, la zona industrial con la que limita al norte y la ciudad portuaria proyectada al sur, se propone una ordenación de carácter eminentemente residencial cuyo objetivo es el de sustituir las chabolas que existen en la actualidad. No obstante, el aislamiento al que está sometido ha aconsejado la introducción de aquellos equipamientos exigibles para su sostenibilidad. Se trata de un barrio con un territorio complejo -en la medida que está surcado por caños, grandes y pequeños-, pero que en todos los casos le van a conferir un carácter determinado.

¹¹ El proyecto de la calle comercial que se incorpora en el dibujo recoge la tradición de calles comerciales iniciada en los años cincuenta y que tan buenos resultados ha dado en los diferentes contextos económicos y ciudades, desde la Lijnbaan Rotterdam, hasta las improvisadas calles comerciales que abastecen a la Ciudad Informal, pasando por las tipologías más variopintas de los nuevos centros comerciales articulados en tono a calles peatonales. La calle que postulamos, por lo demás, incorpora el pórtico como elemento de confort dadas las temperaturas que se alcanzan en la zona.

Con carácter general podemos definir el sector como un sector comprometido consigo mismo y con la ciudad al mismo tiempo, con un nivel de complejidad social y urbanística importante, derivado tanto de las particularidades de Cité-Soleil, uno de los barrios más vulnerables de Puerto Príncipe, como por la intrincada relación del barrio con los vacíos preexistentes, próximos al frente marítimo; un recurso escaso pero valioso para la zona y para el conjunto de la ciudad. Unos suelos que pueden actuar perfectamente como comodín en la gestión de la Franja Costera de la ciudad por su potencial edificatorio. Capaces de acoger una reserva de población -y de mano de obra- imprescindible para el desarrollo de la zona industrial y portuaria con la que limita. Es más, desde determinados puntos de vista podría leerse la propuesta que presentamos desde la intención, no solo de recuperar para la ciudad unos espacios marginales, sino de dotar a esa extensa área urbana de todas aquellas infraestructuras y servicios propios de las áreas centrales, junto con la ciudad portuaria con la que limita, constituyendo una especie de *edge city* -aunque de modestas dimensiones-. Un planteamiento que parte de la posibilidad de construir un número de viviendas suficientes para acoger a la población marginal que habita en las *bidonvilles* y capacitarla para el desarrollo de actividades productivas vinculadas con el uso de la ciudad, por lo que habrá que contar, por un lado, con el patrimonio que es capaz de generar la práctica de la autoconstrucción dirigida,¹² propuesta ésta que constituye un procedimiento y método para hacer más eficiente la recomposición de la Ciudad Informal, y, por otro lado, deberá contarse con los emolumentos generados por las actividades productivas de naturaleza portuaria o de cualquier otra naturaleza.

Segundo sector

Al sur del área anterior se propone un nuevo puerto y su ZAL, a erigir sobre una gran extensión de suelo solo en parte edificado, prácticamente al nivel del mar, inundable, cuyo único uso son unos grandes depósitos de combustible líquido. En este caso la delimitación viene determinada por las superficies necesarias para conseguir la eficiencia que un puerto de las características del que se proyecta requiere. Para ello se ha partido de las siguientes determinaciones: Respecto a la primera de ellas habría que actuar sobre suelos no edificados o edificados parcialmente con edificaciones precarias. En cuanto a la segunda, habría que analizar las condiciones de los bordes de la parcela con el fin de detectar las fricciones entre la actividad portuaria y los usos de las parcelas limítrofes. En cuanto a la tercera, habría que establecer una delimitación precisa de usos a desarrollar para poder establecer las conexiones necesarias entre ellos. Y, en cuanto a la cuarta determinación, convendría, una vez

¹² La autoconstrucción dirigida constituye una de las fórmulas pertinentes para la recomposición de la Ciudad Informal porque no sólo minimiza los costos de producción de la vivienda, sino porque crea las condiciones para que la población adquiera grados de formación profesional suficientes para su despegue económico.

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

definido el área de recomposición, valorados sus límites y programados sus usos, evaluar las posibilidades para optimizar la construcción del puerto y el desarrollo de su actividad.

Opciones que se traducirán en prácticas concretas como las inducidas por su proximidad al área industrial. Estamos ante dos actividades complementarias sin solución de continuidad: el puerto y el área industrial, solo separadas por la valla de cierre del espacio portuario. Estas circunstancias nos invitan a considerar la reagrupación de dos actividades hermanas: por un lado, en la racionalización del disperso espacio industrial a través de una retícula de amplias dimensiones proyectada sobre los trazados actuales, con el objeto de flexibilizar su uso; y, por el otro, en la organización de las actividades portuarias de forma que se minimicen los efectos de la rotura de carga.

Ahora bien, a diferencia de lo que ha ocurrido en otros puertos de otras ciudades de otros países, y con independencia de la racionalidad con la que se han proyectado los muelles y las playas de contenedores, la propuesta ha tratado de interponer en el recinto una ciudad portuaria, estratégicamente situada y diseñada junto a los accesos, con la pretensión de dar respuesta al complejo sistema de necesidades que se articulan alrededor de la actividad portuaria. De hecho se proyecta una ciudad de servicios compleja, con el triple compromiso de acometer de una sola vez los temas que acompañan a la actividad portuaria, dotarla de la necesaria coherencia que la función exige, y de abrirla visualmente a la ciudad, lo que se pretende conseguir envolviendo la rotonda con un parque de unas diez hectáreas sobre el que recaen las agrupaciones de edificios de la ciudad portuaria con sus desarrollos en altura de forma que se pierda su carácter de infraestructura pesada que siempre acompaña a los puertos y se convierta en un símbolo del desarrollo de la nueva ciudad.

Estamos pues ante una centralidad virtual acompañada por una recomposición del territorio a través de un elemento tan familiar como una rotonda. De hecho sobre esta rotonda basculará: el puerto, a través de la imagen que transmiten los edificios administrativos del puerto, el eje de conexión del puerto con el espacio industrial, un eje de marcado carácter urbano sobre el que se diseña el acceso al nuevo barrio residencial proyectado en las inmediaciones de la propia ciudad portuaria, Cité Soleil, que se integra al viario principal a través de una rocambolesca conexión y el propio eje vertebrador, rompiendo el mosaico inicial al coordinar una serie de fragmentos urbanos que previamente no tenían presencia activa o flotaban en el medio sin otro tipo de referencia que la que les brindaba el caos subyacente.

Así, pues, con la previsión de una gran rotonda sobre los accesos al puerto, junto a Cité Soleil, se ha pretendido, no solo la racionalización del tráfico, sino también la clarificación de las conexiones entre el puerto

y el área industrial. Por lo demás, la rotonda, la ciudad portuaria y el espacio industrial interactúan como referentes, ejerciendo, además, como catalizadores de los sectores limítrofes, tanto desde una perspectiva del empleo, como desde la perspectiva social. Cité Soleil podría dejar de ser un barrio marginal para constituir la réplica de una de las áreas de centralidad más potentes desde la perspectiva económica de Puerto Príncipe.

Desde esta perspectiva, entre los espacios portuarios, los industriales y la ciudad rescatada emerge una serie de suelos capaces de acoger a una parte de la población desplazada de los barrios al formar sus casas parte del recinto portuario y de muchos de los sin techo que hoy viven en campos de refugiados. Fragmentos urbanos, estrechamente vinculados a la ciudad central a través de los ejes viarios revisados cuyas dotaciones y registros formales los incorporarían en los planes reservados a la Franja Costera de Puerto Príncipe. En efecto, la racionalización de sus trazados, la formalización de su arquitectura, la disposición de sus equipamientos, sus espacios productivos y la distribución estratégica de sus zonas verdes permiten hablar de una nueva ciudad, aunque se trate de una ciudad en vías de desarrollo, en el sentido más amplio del término.

En cualquier caso, los compromisos que debe asumir el nuevo proyecto serán los que se desprendan de la forma de las parcelas y la naturaleza de los suelos, factores coadyuvantes de la evaluación o estudio de factibilidad de la zona. Así, una vez sopesada y valorada positivamente la capacidad de los suelos delimitados para la ejecución del proyecto, se procederá a una segunda evaluación, en este caso, de la técnica constructiva del puerto.

Para la valorar la pertinencia de los suelos habrá que contemplar la posibilidad de desarrollar los siguientes extremos:

a. La apuesta por un tráfico contenerizado en la medida que la revolución de los transportes que ha impulsado la nueva fase de la globalización se mueven en esta modalidad de transporte. Además, habrá que calcular cuidadosamente las capacidades de los viarios adyacentes para ajustarlos a las exigencias del puerto, de forma que las mercancías puedan distribuirse a lo largo y ancho del país sin el menor problema, evitando en todos los casos los cuellos de botella, interrupciones y cualquier impedimento capaz de entorpecer la accesibilidad desde y hacia el puerto.

b. El ajuste del puerto a las exigencias del país. En nuestro caso proponemos un puerto para el manejo anual de aproximadamente un millón de TEUs [contenedores de 20 pies], para lo que se prevé casi dos kilómetros de muelles y un número inicial de doce grúas para la carga y descarga de los barcos. Se prevén igualmente las playas para el almacenamiento de los contenedores en tránsito, así como los espacios para su almacenamiento en vacío, reparación y puesta en servicio. Todo eso articulado con un viario suficiente para el normal desenvolvimiento del tráfico interno de los camiones.

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

c. Si la única forma de fidelizar a los armadores es conseguir que los cargadores concentren gran volumen de mercancías cerca del puerto, para conseguirlo se propone la construcción de una Zona de Actividad Logística [ZAL] para el desarrollo de las siguientes actividades:

- La manipulación de contenedores: carga descarga y traslado intermodal.
- Los servicios a los contenedores: reparación y mantenimiento, áreas de almacenamiento
- Los servicios a las mercancías: grupaje, etiquetado, paletizado, trámites documentarios, ensamblaje, control de calidad, almacenamiento, gestión de *stocks*, distribución física.
- Los servicios comerciales y diversos: despachos aduaneros, trámites documentarios, gestiones comerciales, facturación, comunicación telemática, servicios a conductores, salas de conferencias, restaurantes y bancos.

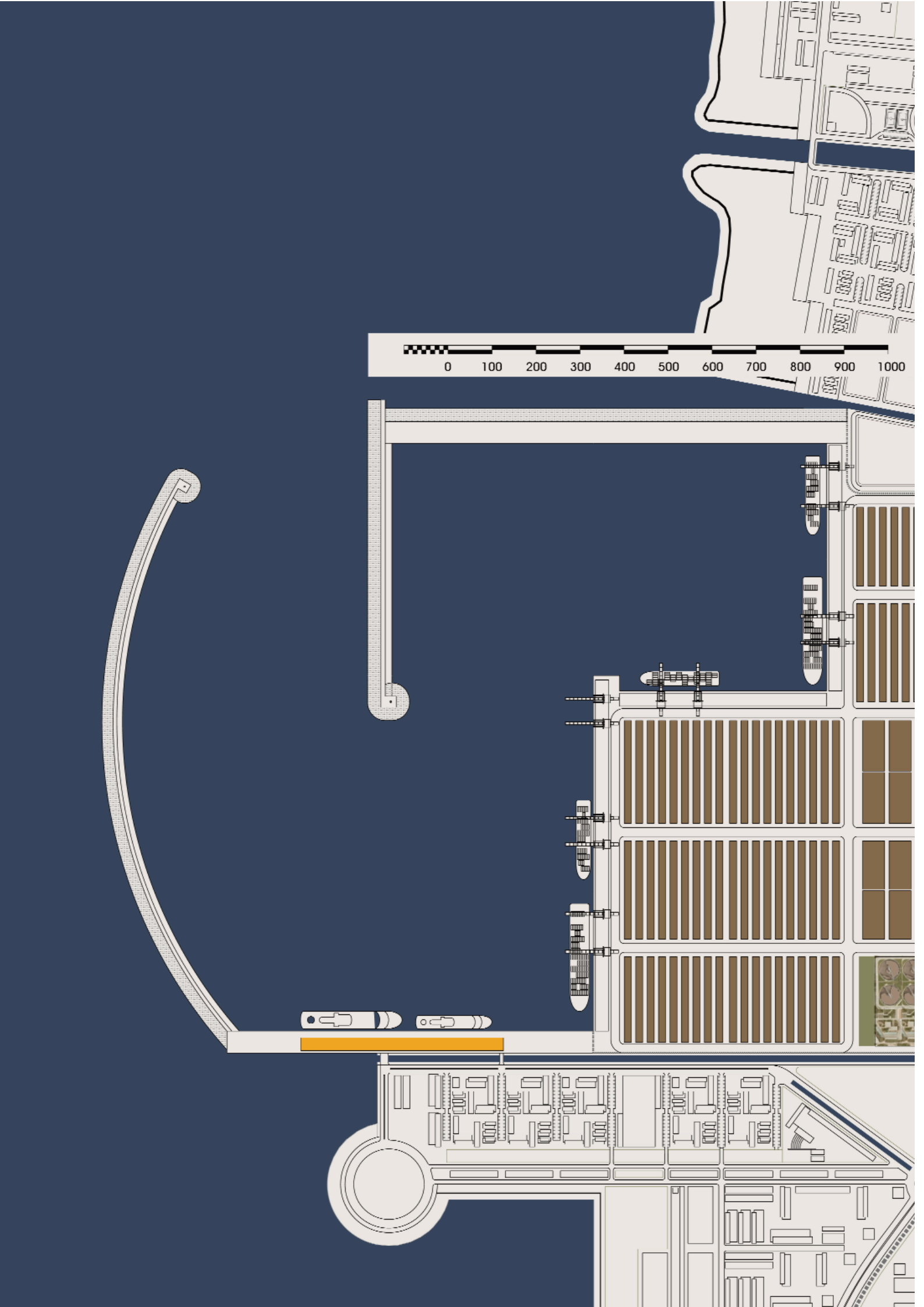
d. La reserva de un espacio menor conectado con el interior para el almacenamiento de graneles sólidos o líquidos.

e. La reserva, igualmente de un espacio específico para el atraque de barcos de pasajeros. Propuesta que debe ir coordinada con la instalación de una terminal marítima adecuada a las nuevas funciones de la ciudad.

f. La inclusión de una ciudad portuaria en la que tengan cabida empresas vinculadas a la actividad del transporte como lo son, en primer lugar, el conjunto de proveedores de servicios portuarios: armadores, consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, empresas de estibadores y transportistas terrestres; en segundo lugar, empresas industriales o comerciales que, individualmente o junto a un operador logístico, deseen disponer de unas instalaciones propias para manipular sus mercancías; y, en tercer lugar, áreas de servicios, bancos, hoteles, restaurantes e incluso redes telemáticas y administraciones aduaneras propias.

g. La reserva de suelo para construir una gran depuradora para el tratamiento de las aguas negras de la ciudad. Para su dimensionamiento y localización se ha tenido en cuenta tamaños y emplazamiento de depuradoras en otras ciudades de la misma escala, observando en todos los casos la prescripción de no construir edificio residencial alguno a menos de trescientos metros de distancia. Para resolver los problemas relativos a su visualización desde la ciudad se ha incorporado a modo de pantalla un gran parque triangular entre la depuradora y la ciudad, espacio bastante para resolver cualquier problema de cualquier índole.

Exigencias que, a la vista de la escasa estructuración del país, recomiendan atender no solo a criterios de proximidad sino también de imagen corporativa. Sería un error a estas alturas no contemplar estas variables en el momento de tener que decidir el nuevo emplazamiento del puerto, cuando la franja costera está en condiciones de ofertar nue-





vos espacios para su traslado a tan solo kilómetro y medio al norte del actual puerto, donde ya existe un muelle para la descarga de combustibles líquidos, en un suelo prácticamente virgen, con una superficie adecuada para dar cumplimiento al objetivo anterior y directamente comunicada con el área de expansión industrial de la ciudad. Variables todas ellas que lo privilegian como lugar idóneo para desarrollar, no sólo la actividad portuaria, sino toda la parafernalia que debe arropar a cualquier ciudad portuaria, con plataforma intermodal y logística incorporada, y con capacidad para acoger todos los servicios que un puerto moderno exige. Un puerto, bien comunicado a través de los viarios oportunos, tanto con la ciudad central como con el espacio productivo y con el resto del país, con un potencial regenerativo importante –al contrario que el actual- desde el punto social y urbano al proponerse entre los dos barrios más conflictivos de la ciudad.

Por lo demás, pensamos que por su potencial merece un capítulo aparte el emplazamiento y la conveniencia de prever una Terminal Marítima. Uno de los temas pendientes y que siempre plantea conflictos en las ciudades al tener que compatibilizar las exigencias de los atraques de los grandes cruceros con la presencia de los muelles de descarga y almacenamiento de los contenedores y la propia ciudad. En este caso se proponen unos conectores que conducen directamente desde los barcos hasta la propia terminal, que viene a plantearse como la posibilidad de formar parte de un complejo hotelero en uno de los lugares estratégicos de la franja costera. Un espacio en el que se podría construir uno, dos o varios hoteles con varios cientos de habitaciones y cuyas rentas del suelo podrían pasar a engrosar el erario público. Es decir, de esta forma se podría inaugurar un nuevo proceso de generación de rentas apoyado en la creación de una serie de espacios estratégicos del frente marítimo con el objeto de generar sustanciosas economías externas a través de procesos de concertación urbanísticos cuyo objetivo sería la privatización o concesión a largo término de los mejores suelos de la franja costera para que con los beneficios obtenidos se pudiera reforzar la financiación de las obras de recomposición de la ciudad.

Tercer sector

Aunque antes nos hemos referido a este sector como a una especie de cajón de sastre, en el fondo, tanto por extensión como por complejidad, se trata del sector clave de la ciudad; del sector en el que Puerto Príncipe se la juega, por tratarse del espacio en el que se manifiesta de forma más clara el caos que desde hace décadas informa a la ciudad. En efecto, en él ha cabido todo; desde el actual puerto, hasta el mercado de abastos; desde los principales edificios administrativos y políticos, hasta las playas de contenedores, todo en la más absoluta discordia; desde las más decrepitas *bidonvilles* hasta la ciudad histórica. Pero, además, se da la circunstancia de que en el proceso de recomposición el puzle se complica por exigencias del programa al tener que asignar funciones a suelos distintos de las que tenían. El puerto se desplaza hacia el norte, algunos barrios se realojan en sus inmediaciones, otros equipamientos dañados por el terremoto se desplazan y actividades que no existían se recuperan. Un baile legítimo, conveniente y necesario que, no obstante, rompe con la inercia histórica que viene acompañando a la ciudad desde prácticamente su fundación.

Al sur del nuevo puerto, a lo largo y ancho de una gran extensión de suelo que se propaga más allá del Centro Histórico, el que hemos convenido en llamar tercer sector, trata de reordenar el más complejo de todos los sectores de la Franja Costera, aunque su posición relativa en la ciudad y la retícula del centro le permita aparentar más coherencia y precisión que otros barrios de la ciudad. El hecho de girar en torno a la ciudad histórica, de ocupar una posición central y de su proximidad al mar, una vez liberado de las servidumbres del puerto y reducida la informalidad de la primera periferia, lo convierten en el espacio estratégico para el conjunto de la ciudad.

A grandes rasgos podemos decir que estamos ante una de las zonas urbanas en las que el terremoto se ha cebado con mayor crudeza. Prácticamente todas las imágenes que las distintas agencias han prodi-gado en los medios de comunicación proceden de este entorno. Tanto en la ciudad histórica como en sus primeras estribaciones. Un conjunto de espacios en los que desde las primeras semanas la magnitud del siniestro invitó a comparaciones con otros de distinta naturaleza como el siniestro de las torres gemelas en New York, lo que nos ayudó a valorar la gravedad de la tragedia, porque tras aquellas fotografías se escondía otra realidad a la que hacer frente, la de una reconstrucción modulada por el conjunto de empresas que acudieron al tajo, no tanto con la inquietud de ayudar a un país de forma altruista, cuanto de obtener los mejores contratos posibles. Una visión de la catástrofe un poco sesgada si se quiere pero tan real como la vida misma.





Planta y vista general del tercer sector

El tercer sector, por su amplitud se ha dividido en cuatro subsectores que si bien facilitan su comprensión no dejan de tratarse de delimitaciones más o menos arbitrarias y dependientes de los elementos que integran el Plan. Con carácter general y siguiendo las pautas del resto del Plan, se ha procedido a señalar aquellas áreas en las que las preexistencias habían sido maltratadas por la historia o el terremoto: antiguo puerto, bidonvilles, áreas degradadas y vacíos urbanos. Una vez decididas las estrategias del conjunto se ha dejado que cada área desplegara sus potencialidades para cruzarlas con las ideas genéticas del sector y de ese modo profundizar en las líneas maestras. El resultado fue múltiple. Reedificar La Saline en el mismo emplazamiento y con la misma densidad, sustituir la antigua playa de almacenamiento de contenedores por un área mixta de equipamiento y residencia, sustituir los barrios degradados de la zona por nuevas áreas residenciales, dando entrada a equipamientos centrales como lo pueden ser los recintos universitarios o hospitales, articulando las acciones propuestas con la idea de capitalidad asignada al sector. Así, además de proponer la reconstrucción del palacio presidencial se propone la reserva de una serie de manzanas para la construcción de los principales ministerios, la creación de espacios diferenciales para la implantación de embajadas, así como la creación de condiciones para el aterrizaje del capital corporativo en general. Del mismo modo se esbozan soluciones para el desarrollo de zonas afectadas por el terremoto en las áreas contiguas al este de la Franja Costera.

Perspectiva del tercer sector

Desde la perspectiva que ofrece la materialidad urbana se ha tratado, en todos los casos en los que ha sido posible, de tender lazos entre las áreas de proyectos con el fin de establecer continuidades visuales, abriendo las urbanizaciones cerradas y utilizando como rótulas las abiertas.

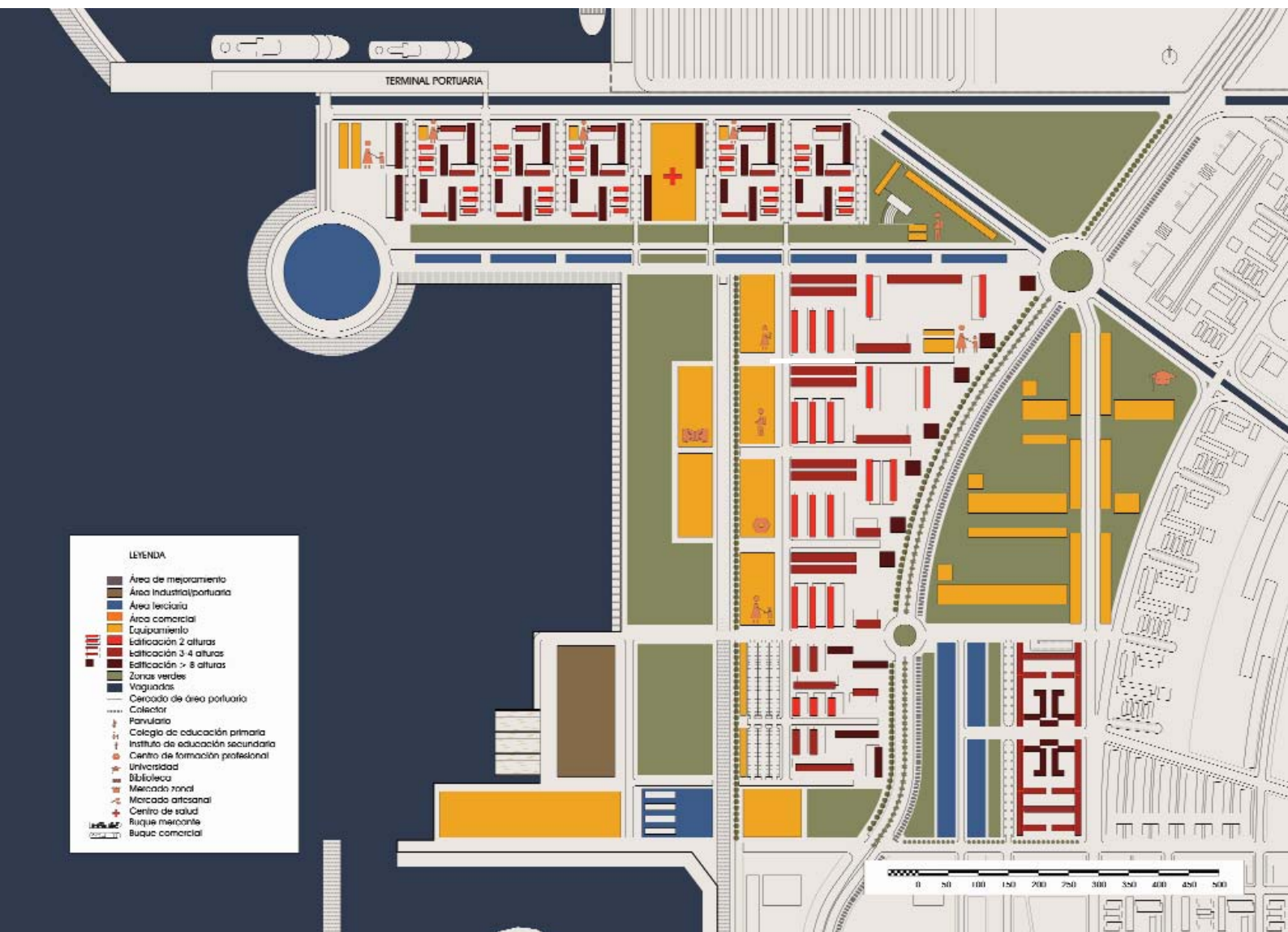
En todos los casos se ha pretendido el rigor que la construcción de la ciudad exige, aunque ello haya tendido que ir en detrimento de la limpieza de algunas soluciones. Un rigor que si bien se manifiesta en la planta, juega un papel principal en la definición material y en el juego de relaciones visuales. Rigor que se manifiesta en la tipología, pero que queda en suspenso en la concreción, por ejemplo, de las alturas de las torres que, en todos los casos han ido a mínimos, indicando sólo la posibilidad y relegando la altura definitiva a consideraciones que puedan darse en la zona.

Por lo demás, soluciones como la propuesta para la terminal marítima sólo pretenden indicar que en ese punto cabe un edificio singular, capaz de acoger uno o varios hoteles, de diez, veinte o treinta alturas y que en todos los casos las determinaciones precisas deberán depender de la coherencia urbanística y económica del Plan a redactar en su día.





PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

No obstante, se trata de una visión elocuente en tanto en cuanto nos ayuda a entender la naturaleza de las intervenciones propuestas.

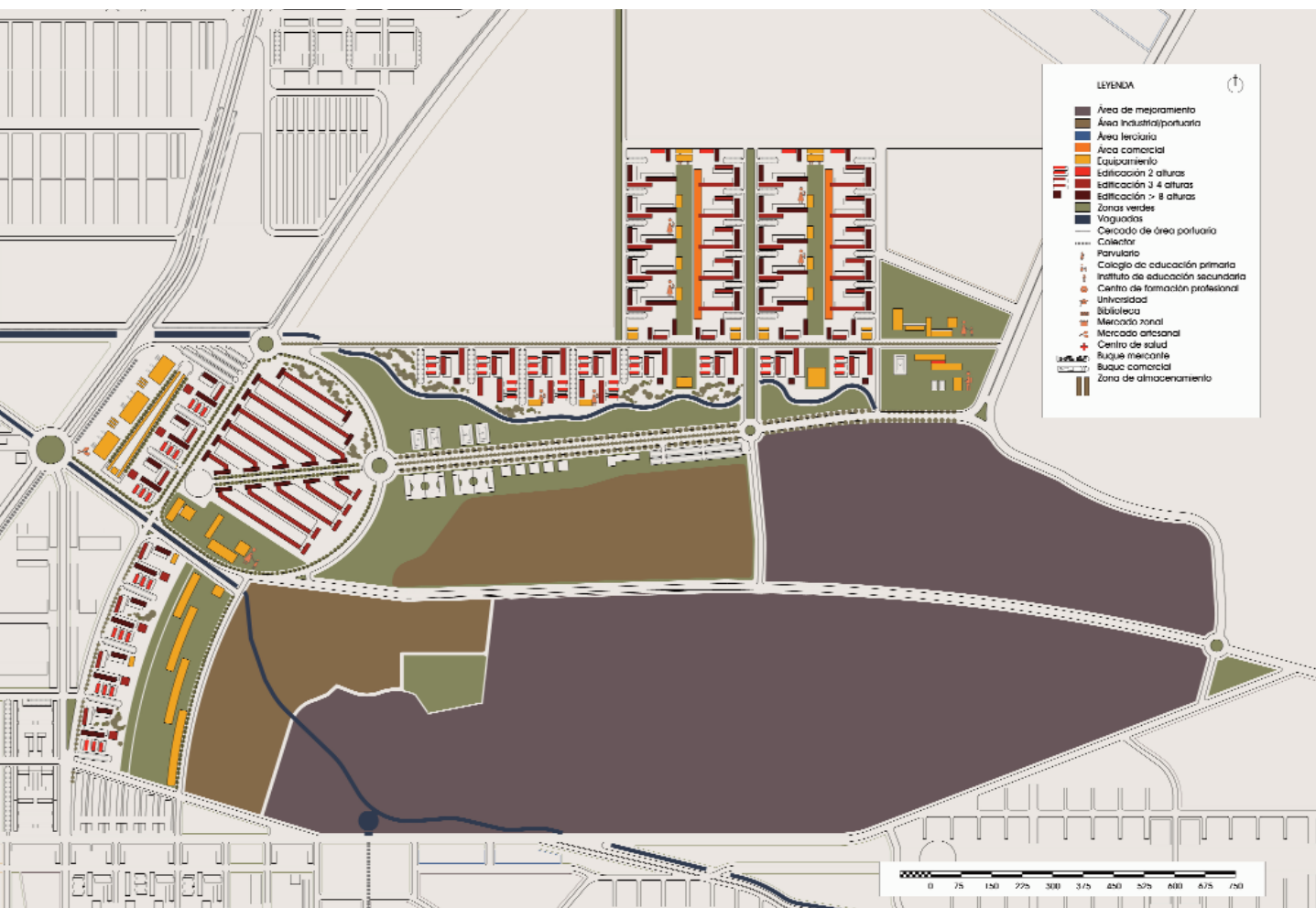
En primer lugar, nos encontramos con la importancia del desescombro. Un problema, sin duda, traduce otros de mayor enjundia, porque si bien el desescombro -245.000 estructuras arruinadas-, no deja de ser una tarea ardua y costosa, su valor indicativo, traducido en reconstrucción potencial, evidencia una realidad de sumo interés, sobre todo cuando se nos dice que desde el principio hubo organizaciones expectantes para colocar sus productos, sin importar demasiado -a la vista de la gestión y la premura con la que se plantearon según qué intervenciones- la calidad u oportunidad de dichos productos.¹³ Pudimos leer en su día que de la misma forma que la Cruz Roja y la Media Luna mostraron sus casas residenciales, -tres tipos de casa- en las inmediaciones del aeropuerto de Puerto Príncipe, otras ONGDs y agencias de cooperación de reconocida competencia estaban igualmente expectantes para hacer su contribución; y como es lógico tras las ONGDs venían las empresas privadas en sus distintas modalidades y competencias. Pero lo importante no era tanto la calidad de la oferta, cuanto los desvelos de una demanda incapaz de hacerse oír, con innumerables intérpretes y convertida en cobaya. La provisionalidad, el ingenio o la sagacidad estuvieron -y están aún hoy- a punto de convertir el drama en un espectáculo. El exhibicionismo, el oportunismo, y los *photocall* consiguieron -suponemos que de forma inconsciente-, dar una visión deformada, cuando no confusa, de la realidad. Visión que se prolongará durante meses. No habrá personalidad mediática, político o militar que no pasee sus galones o credenciales por las áreas más afectas por el terremoto. Personajes que absortos por la catástrofe olvidarán su correlato: el de buscar soluciones a los problemas. De ahí que lo que para la mayoría de los visitantes se vislumbraba como un gran inconveniente -como, por ejemplo, dilucidar el emplazamiento de los nuevos asentamientos-, desde nuestro punto de vista apuntaba soluciones. Desde el primer momento la falta de suelo se convirtió en un *handicap*. Cualquier espacio no edificado era susceptible de convertirse en campo de acogida. Y del mismo modo que se habilitaron campamentos para los damnificados por toda la ciudad se construyeron las tantas veces cuestionadas viviendas semillas, sin atender a otros criterios que los que brindaba la inmediatez del desastre, hasta el punto de levantar la sospecha de que si en aquellos momentos se hubiese dispuesto de suelo suficiente, a la vista del rigor desplegado por las bienintencionadas ONGDs, podría acarrear graves problemas, aunque de otra naturaleza, vinculados a la práctica urbanística. Problemas difíciles de detectar en el corto plazo pero enormemente importantes para la recomposición tanto de Haití como de Puerto Príncipe. Problemas que se empiezan a detectar en la actualidad con independencia de los actores. Con independencia de que se trate de acciones derivadas de

¹³ Desde que Haití presentó un plan de reconstrucción de 14.000 millones de dólares, compañías internacionales de excavación, logística, transporte y edificación hicieron fila para la obtención de contratos para rehacer miles de propiedades comerciales y residenciales destruidas por el sismo. Del artículo de Garry Pierre-Pierre, Especial para e IPS de Haitian Times, el 22 de marzo de 2010.

Espacio de equipamientos centrales

Entre las distintas propuestas esbozadas en el plan cabe destacar el diseño de la Terminal Marítima en la medida que permite aprovechar la sinergia que ofrece la proximidad del puerto. Si por el puerto deben entrar las mercancías también deben hacerlo los turistas. Una adecuada recepción constituye, en consecuencia, uno de los puntos fuertes del Plan. Pero, además, para reforzar la idea de modernidad que recorre todo el Plan de la Franja Costera, se propone del mismo modo la construcción de la Universidad Nacional en las inmediaciones, cerrando una de las áreas de centralidad más potentes de la ciudad y del país cuando la vemos reforzada por una larga lista de equipamientos de carácter cultural y recreativos como los que se sitúan junto al paseo marítimo, entre el viejo y el nuevo puerto.

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

organizaciones con representación en Haití, o de los grupos de desahelpados que pescan en el río revuelto de la desesperación. Lo que nos lleva a pensar que si bien los tiempos son importantes la arbitrariedad es preocupante, siempre juega a la contra, una contra que siempre se suele traducir en desolación y muerte.

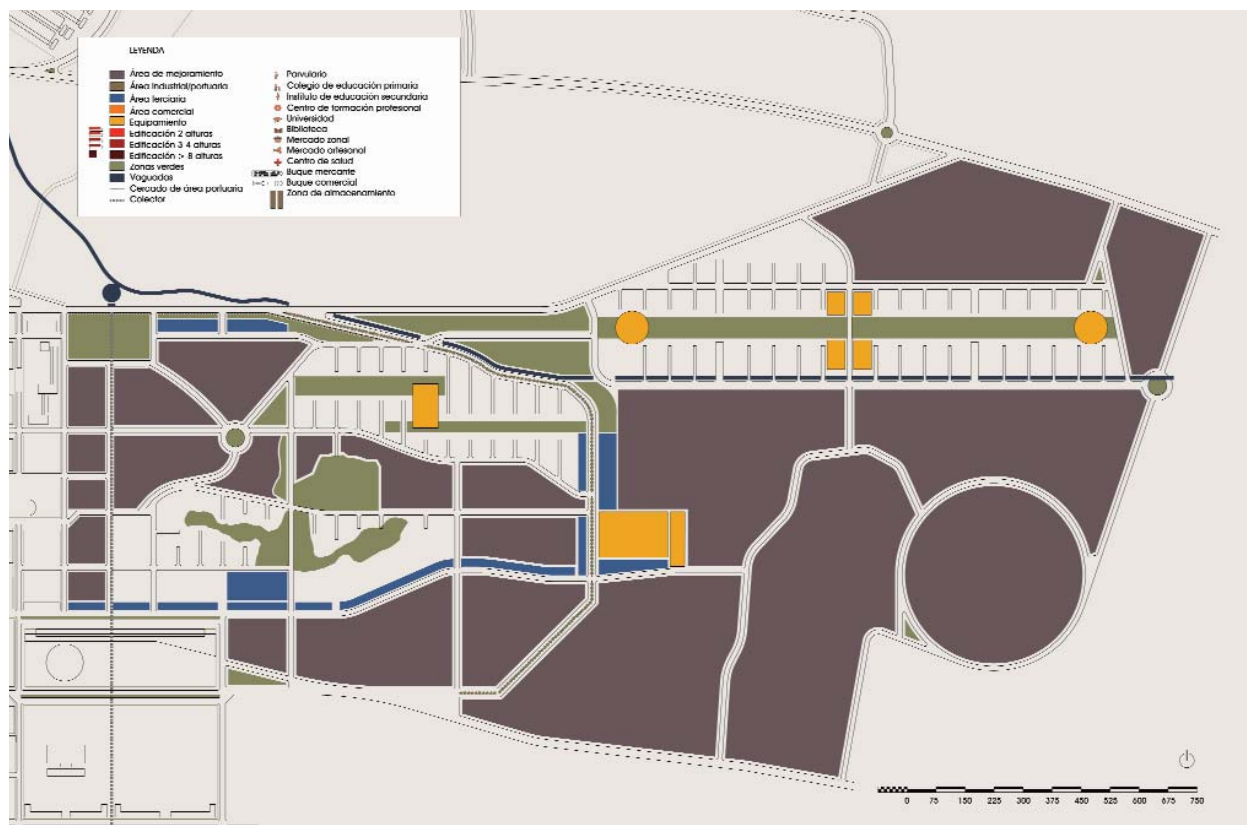
En segundo lugar, hay que pensar en términos de planificación. Los escombros están ahí, se tardará meses o años en retirarlos, si mil camiones en mil días no pueden con ellos habrá que buscar otras fórmulas. De hecho, la tecnología puede excusar al tiempo. Solo hay que aportar criterios de intervención lo suficientemente flexibles para sortear las dificultades. Si el planeamiento integral siempre constituye una garantía, la diversidad de circunstancias que concurren en el tercer sector pueden aconsejar prácticas de grano fino -como el Mejoramiento Integral de Barrios-, en la medida que su naturaleza permite solucionar problemas del tipo de los que se van a plantear en Puerto Príncipe cuando se haya desescombrado.

Y, por último, y en todos los casos debemos pensar en términos de recomposición como ya hemos avanzado, porque si bien lo inmediato es pensar en términos de reconstrucción, cada vez está más claro que ésta no conduce a ninguna parte. Hay que arbitrar, pues, estrategias en las que la temporalidad es muy importante, en las que si bien cabe conjugar tiempos diferentes, hay que evitar la confusión. En todos los casos lo importante sería planificar el desescombro, valorar sus costes, bosquejar las estrategias de recomposición del área y de sus partes, valorar igualmente los costes de la reedificación, los modos de construcción, y mil cosas más. Pero lo que en ningún caso hay que caer es en la trampa que tiende la premura, sobre todo cuando se erige en coartadas para contrataciones apresuradas.

Estamos ante un sector en el que todo debe ser posible y debe poder dar respuesta, tanto a las exigencias del poder político, como a las del poder económico y sociedad civil. Su trazado e historia le confieren un estatus difícil de igualar desde otras coordenadas. Su representatividad no parte de una voluntad política *a priori*, sino de su propia historia, de sus huellas, del paso del tiempo, del azote de los huracanes o de la desolación causada por las inundaciones y los terremotos. Estamos, pues, ante un sector pertinaz en su diversidad que se resiste a morir o a desvanecerse entre sus ruinas, lo que alienta una respuesta ajustada y abierta a la vez para que los haitianos puedan despertar de la pesadilla a la que les aboca la marginalidad. Circunstancias que aconsejarán una reformulación desde dentro de la propia ciudad en sus diferentes extensiones políticas y administrativas. Una reformulación en la que el pasado y el futuro trenzan sus mimbres -reales e imaginarios- componiendo una ciudad distinta e idéntica a la vez, en la que el pasado flote en el presente y el presente pueda jugar al escondite con el pasado.

La rectificación de la primera periferia

Una de las apuestas fuertes del plan radica en la sustitución de los barrios intersticiales que se mueven entre los edificios industriales sin otro tipo de relación que la simple yuxtaposición. Desde nuestra óptica, una vez tomada la decisión de sanear esos barrios en las condiciones que informan el plan, la tarea pendiente no era otra que la de su integración en la ciudad, tarea que se lleva a término estableciendo las conexiones oportunas con los nuevos viarios incorporados, regenerando no sólo las zonas y los tejidos, sino también la ciudad central.



Recomposición de las áreas afectadas por el terremoto

Si la idea de proponer una nueva idea de ciudad restringida a la Franja Costera iba tomando sentido desde el principio por creer que es en ella en la que Puerto Príncipe se la juega, la elaboración del Plan siempre mantuvo la preocupación sobre el futuro de la ciudad interior, de esa basta extensión urbana, informe, sin equipamiento alguno, con viarios improvisados sobre la topografía, trazados sin referencia alguna, huérfanos, y como el terremoto puso de manifiesto, ingratos, al contener algunos de los espacios más castigados de la ciudad. El resultado de dicha preocupación se tradujo en las propuestas que adjuntamos e integramos en el tercer sector en los que se dan cuenta de una de las metodologías posibles de intervención en coherencia con las pautas de proyecto utilizadas en otros barrios: el doble peine. Jugando un papel importante en un conjunto del área los programas de Mejoramiento Integral de Barrios.

Más concretamente, en este sector se condensan, no sólo las actividades más representativas del gobierno de la ciudad, sino las prácticas más ejemplarizantes de la reforma urbanística proyectada en las inmediaciones de la ciudad central, a pesar de que los intentos por reconducir la transformación de la ciudad han chocado continuamente con sus condiciones pre-existent, con esos retazos de miseria que desde hace décadas viven al abrigo de los viarios principales sin prodigar el menor indicio de urbanidad.

En primer lugar, cabe destacar la voluntad de integración de los diferentes usos que reclaman su presencia en el área. Unos usos que derivan de las representaciones mentales que la ciudad puede hacer de sí misma con solo echar una ojeada a su alrededor, oyendo las vibraciones de ciudades homólogas, intentando recomponer una normalidad desconocida de la que todavía se desconocen sus límites, aunque se van perfilando sus retos. Así es como empiezan a desfilan como posibilidades: la ciudad turística a la que siempre aspiró Puerto Príncipe, la ciudad comercial que brinda su condición de isla, la ciudad democrática que no pudo ser, y todas las ciudades que se pueden pensar cuando se empieza a comparar Puerto Príncipe con sus hermanas mayores del Caribe. Y será este cúmulo de representaciones, de imaginarios, como gusta llamar en aquellas latitudes, las que se irán distribuyendo, como en un puzzle las distintas ensoñaciones pasadas y presentes.

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA



Pero lo que de momento sólo constituye una realidad virtual, una tentativa o un ensayo de verificación, puede irse al traste si las ideas que inspiran el Plan se ven desbordadas por la incompreensión de las fuerzas vivas, públicas o privadas, en activo o en un discreto segundo plano. Porque una cosa es apostar a caballo ganador, dejarse llevar por la generosidad de quienes acudieron en ayuda de los haitianos, y otra muy distinta es el desplazamiento histórico que puede producirse cuando se trata de evaluar el pasado con los mimbres del presente. O lo que es lo mismo, ningún programa, ni plan, ni diseño debería situarse en la línea de despegue sin una socialización real de la propiedad del suelo, tema nada baladí cuando ya empiezan a saltar a los medios de comunicación los títulos de propiedad de las grandes corporaciones que como la Autoridad Portuaria, Cámara de Comercio o cualquier otra institución con rancia implantación en el país nos recuerdan que son propietarios de muchos metros cuadrados de costa. De prosperar estas actitudes, nada tendría sentido, nada sería posible, cualquier plan o proyecto sólo formaría parte de una construcción de castillos de naipes. Nada sería más perjudicial para Haití que sus fuerzas vivas perdieran el sentido que da a la ciudad las rentas del suelo. Sin un horizonte legal que blinde cualquier programa de recomposición redactados en los términos que lo hace el actual plan o de cualquier otro, el fracaso está garantizado. Y si el fracaso asoma por

La ciudad capital

El último subsector recoge las propuestas esbozadas para dar entrada a la idea de ciudad capital en los términos que se han comentado. La retícula de colonización con independencia del hecho de constituir el único referente formal de todo el territorio haitiano, está construido sin el rigor que suele caracterizar a este tipo de tejidos. Circunstancia que junto a la mala calidad de la edificación ha sido la causa, precisamente, de que se dé la paradoja de ser el lugar más castigado por el terremoto. La rectitud y regularidad de las calles y de las manzanas se ha visto interrumpida por los innumerables derribos de las casas, circunstancia que amerita una reflexión sobre los límites de la reconstrucción de la zona y sobre la pertinencia de apoyar esa reconstrucción a partir de una reformulación de la misma dirigida a su proyección global y representación nacional. De ahí la particular zonificación de sus edificios institucionales y corporativos, como ya hemos visto.

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA

Vista parcial del tercer sector

La ciudad central sufre dos tipos de transformación: uno, que hace referencia a los nuevos equipamientos encargados de reforzar la centralidad de Puerto Príncipe; otro, centrado en la transformación visual y paisajística del sector.

el horizonte la Ayuda Oficial al Desarrollo debe valorar el alcance de sus acciones para evitar que nada sea lo que debe ser y la miseria se enquistase como en su día la corrupción a través de los lazos que las unen.

Reflexión que si bien es de aplicación al resto de los sectores, en el tercero mucho más por entrar en juego en el proceso de recomposición de grandes cantidades de suelo situado justo en el frente marítimo. Suelos de los que sin duda depende el futuro de Puerto Príncipe.

De este modo, siguiendo el orden que impone la deriva nortesur, la primera decisión importante tiene que ver con el potencial distri-



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

butivo de su primera rotonda proyectada sobre una antigua encrucijada con la intención de articular varios espacios clave para el desarrollo de la nueva ciudad al conectar primero la nueva terminal marítima proyectada sobre uno de los muelles del puerto con el boulevard La Saline. Una conexión emblemática por constituir uno de los accesos principales a la ciudad central. Una apuesta que se desgranará en otras tantas, conformando una especie de centralidad. El proyecto de una macro estructura circular frente a la terminal -en la que podrán edificarse hoteles, centros comerciales y lo que se quiera- iniciará un planteamiento de largo alcance en el que se fomentará la convivencia de usos diferentes. Por un lado, el eje que conduce del hotel a la rotonda se verá reforzado por una serie de equipamientos comerciales que lo acompañarán en todo su recorrido. Se tratará de un espacio lineal que dará la réplica a otro espacio longitudinal, construido sobre el actual depósito de contenedores, abierto al mar y preparado para recibir una serie de equipamientos culturales y formativos de influencia metropolitana. En estos espacios se podrán construir, además de algunos colegios y cines, la Biblioteca Nacional, el Museo de la Ciudad, un Palacio de Congresos y todos aquellos equipamientos culturales que requiera una ciudad como Puerto Príncipe. Se abren, pues, unas expectativas únicas para la ciudad, un planteamiento cuyas economías de escala desbordan el interés cultural al brindar a la ciudad la doble oportunidad de disponer de un suelo abundante en el frente marítimo para imprimir el carácter que la ciudad, hoy no tiene, y, además, poder ofertar al capital privado un emplazamiento privilegiado y único para la construcción de lo que la dinámica de las necesidades requiera.

Entre la terminal, el recinto hotelero y el eje que lo conecta con la rotonda, justo sobre el espacio que hoy ocupa del barrio La Saline, se proyecta construir (previo los rellenos oportunos), un nuevo barrio para realojar a los habitantes de La Saline, utilizando un sistema modular de características similares al de sus hermanos del norte.

Al sur de la rotonda se proyecta un gran espacio abierto para acoger la Universidad de Puerto Príncipe. Se trata de un recinto estrechamente conectado a la ciudad central y rodeado por barrios residenciales ajustados al nuevo parcelario. Uno de los espacios llamados a ser más representativos de la nueva Haití, en tanto puede convertirse en el símbolo de la modernización del país.

Pero, donde la reforma alcanza su máxima intensidad es en su centro y en el frente marítimo correspondiente, donde la retícula de colonización viene conjugando desde siempre su potencial formal con la trama del poder político a través de una serie de edificios monumentales y espacios verdes. Una realidad que se ha visto maltrecha tras el terremoto y que ha abierto expectativas de todo tipo que proponemos. El plan prevé, sin cuestionar la idiosincrasia del lugar y aprovechando el trazado, además de

reformular los Champs de Mars y de proponer la reconstrucción del Capitolio, siguiendo las pautas establecidas por la historia, una reforma integral de la zona de forma que incorpore, y no sólo incluya los resortes del poder, sino los propios del sector económico y de la sociedad civil.

Ahora bien, para llevar a término una reforma de las características anunciadas se deberán adoptar los siguientes criterios: primero, seguir las pautas marcadas por la historia urbana; lo que supone, además de respetar los edificios principales en su integridad, utilizar los espacios concomitantes para el desarrollo de las actividades oportunas. Así, se contempla la posibilidad de mantener el Palais des Ministères y el Palacio de Justicia en su emplazamiento actual, junto a la DGI, a la vez que se propone resituar los nuevos ministerios o la Policía en la serie de manzanas que se dirigen hacia la Catedral.

Del mismo modo se plantea la creación de las condiciones oportunas para el posicionamiento de diversas calles para acoger, tanto a las embajadas, como a las sedes de los organismos internacionales; además de reservar los espacios necesarios para el capital corporativo en general: banca y aseguradoras, a la vez que se postula una ciudad comercial aprovechando los bajos de las casas de las manzanas centrales. Además, se propone: Cambiar la localización de los edificios que en la actualidad ocupan emplazamientos peligrosos como es el caso de la embajada de Venezuela, la Cámara de Comercio e Industria o Tele Haïti, por otros más adecuados y seguros que no pongan en peligro el normal desenvolvimiento de sus actividades; articular un sistema de verde que recorra la ciudad señalando los hitos más representativos y aglutinando espacios diferenciales dentro de la trama urbana; racionalizar la apertura de la ciudad al interior proponiendo un sistema viario capaz de integrar las distintas áreas de intervención originadas por el terremoto. Se trata de racionalizar el viario preexistente incorporando aquellas infraestructuras capaces de reforzarlo y potenciar el desarrollo de nuevas áreas de centralidad.

En suma, será sobre el tercer sector sobre el que recaerá la responsabilidad de organizar el conjunto de la ciudad a partir de sus estructuras principales de gobierno, cultura o comercio. Si bien los barrios del norte y los del sur constituyen una importante reserva para el alojamiento, tanto de la población flotante como de la residente y el área portuaria se dimensiona para abrir el país al mundo. El tercer sector adquiere como compromiso su gobierno, lo que pasa por una recomposición del conjunto de la ciudad. Y será este juego sin límites, pero con reglas, el que de forma pautada permitirá el desarrollo y la reconstrucción de sus edificios más representativos. Creando nuevos escenarios en los que representar el último acto del drama de la ciudad que siempre trató de ser ciudad. Escenarios en los que nada tendrá que ser lo que fue, pero sí que tendrá que ver con la posibilidad de ser.

Cuarto sector

El espacio entre el caño Bois de Chene y el caño de Brea, en la línea discursiva propuesta y de acuerdo con sus preexistencias, se consagrará íntegramente a residencias, aunque su organización interna, como sucede en los demás sectores, se estructurará de acuerdo con las determinaciones de la Unidad Vecinal y con la incorporación de los equipamientos que le son propios, tanto a nivel particular como a nivel de ciudad. Además, se fijaran las oportunas reservas de suelo para edificar las correspondientes viviendas para nuevos residentes, entre otras cosas para apropiarse, tanto de las rentas absolutas, correspondientes al dominio útil, como de las rentas diferenciales inducidas por la propia recomposición planteada y por la propia urbanización prevista, para de ese modo contribuir a su financiación. La estructura física del sector, por lo demás, favorecerá el desarrollo diferenciado de sus partes, sobre todo por la incidencia definitiva de los caños que lo surcan.

No obstante, debemos precisar que estos barrios se conciben y planifican como elementos coadyuvantes del área de centralidad que aglutina al conjunto como se desprende de los planos del proyecto. En efecto, aunque en principio se trata de resolver un problema de alojamiento, pensamos que éste nunca debe tratarse de forma sectorial. Hay en todos los casos una voluntad de que los espacios residenciales no se conviertan en polígonos de vivienda -o dormitorio-, sino que se inmiscuyan en los asuntos de la ciudad, que formen parte de la ciudad global, lo que podrán conseguir relacionándose directamente con ella o a través de la incorporación de elementos del trazado urbano con el objetivo de dar la réplica a la ciudad central, tarea que recaerá en el potencial organizativo del Plan.

Así, el sector cuatro se proyecta de acuerdo con una serie de compromisos asumidos desde el origen. Por un lado, el Plan viene determinado por la profusión de caños que lo atraviesan, lo que produce un fraccionamiento de los suelos caprichoso y dispar. Por otro lado, por el compromiso asumido por los proyectistas de dotar al conjunto de una estructura referencial, compleja y flexible superpuesta a la arbitraria de los caños. Ahora bien, ante la dificultad de arbitrar un sistema de compatibilidades capaz de satisfacer la doble exigencia introducida por los caños y por las propias bases del proyecto, se optó por el diseño de dos bulevares rectilíneos, internos al sector, perpendiculares entre sí, de forma que uno de ellos vinculara el sector a la ciudad, mientras que el otro le diese la réplica y ayudara a distribuir el conjunto. Dos ejes abiertos proyectados con la intención de aglutinar los distintos episodios que van acogiendo a lo largo de sus trayectorias, lejos pues de la intención barroca de configurar escenarios, perspectivas cerradas o cualquier otro artificio óptico. Nuestros ejes tienen una vocación compilatoria, comprometida

con todas y cada una de las partes a las que sirven, logrando formar con todas y cada una de ellas unidades visuales reconocibles como tales.

El primer eje que discurre paralelo a la costa, parte de una plataforma y desemboca en una rotonda de tráfico cuyo objeto es articular esa parte de la ciudad con los Campos de Marte y a través del Boulevard Henry Turman con el resto de la ciudad. Se trata de un eje representativo con diferentes tramos que acogen edificios diversos. Adopta la forma de bulevar con tres carriles en cada sentido, uno de ellos reservado para el BUS, y una mediana arbolada de tres metros de anchura. Estamos ante un eje cuyo carácter se ve reforzado por discurrir junto al paseo marítimo encargado de delimitar la propuesta, y por servir de aglutinante del espacio delimitado entre el paseo marítimo y el mismo eje, destinado a acoger equipamientos institucionales y alojamientos para no residentes.

Paralelo al anterior, a unos doscientos metros de distancia, se proyecta otro viario principal encargado de definir junto al eje anterior una serie de macro manzanas de distintas naturaleza. Unas básicamente residenciales y otras destinadas a equipamientos, aunque todas ellas sometidas al rigor del conjunto que, como ya hemos avanzado, incorpora



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

un área de centralidad articulada, en este caso, en torno al espacio institucional referido, un mercado central y un gran centro de formación profesional. Además de todos aquellos equipamientos de barrio necesarios para el normal desenvolvimiento de los mismos: comercios, escuelas, ambulatorios, parvularios, etcétera. Manzanas que, además, incorporarán reservas de suelo para alojar a nuevos residentes para los que se postulan edificios en altura.

Entre los edificios residenciales propuestos se proyecta un sistema de espacios verdes limitados por edificios comerciales. Un sistema compuesto por distintos espacios verdes que jalonan y dotan de unidad. Se trata de un sistema virtual interrumpido por el mercado y el centro de formación profesional que actúan como cierres visuales de los amplios espacios verdes.

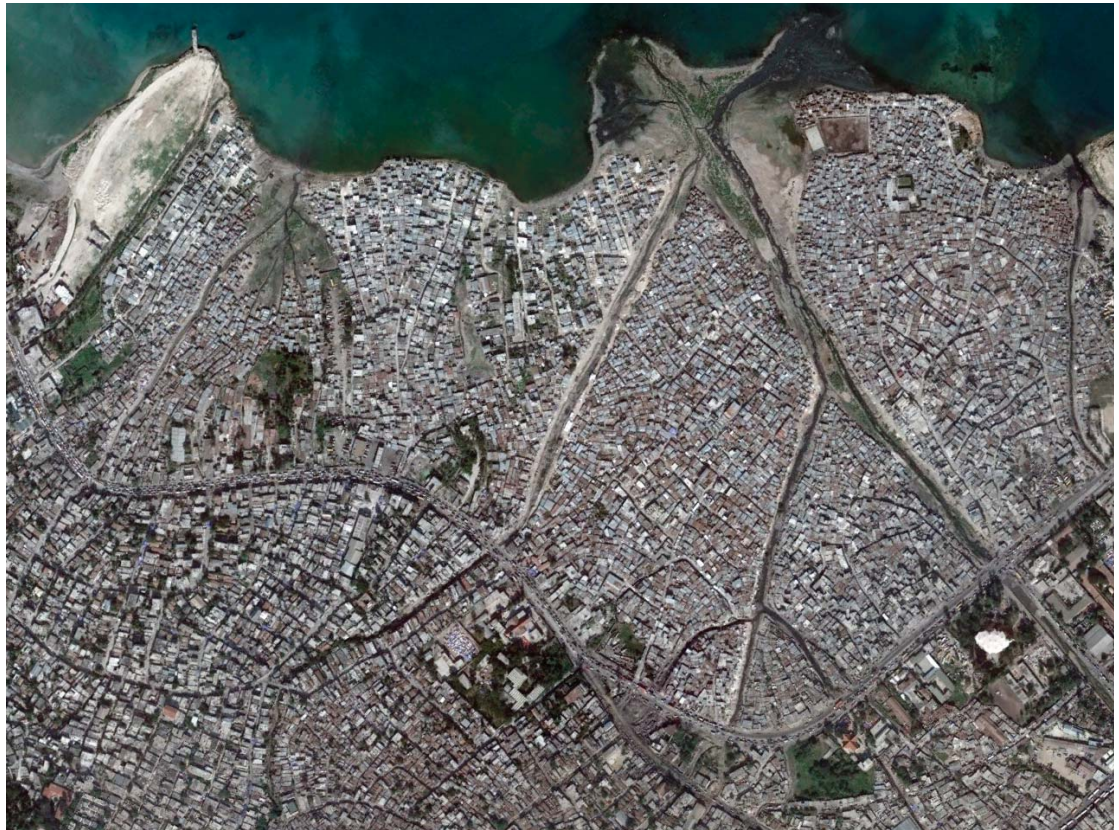
Y también será sobre este segundo eje sobre el que se propondrá una gran plaza producto de un ensanchamiento del viario, cuyo objetivo será el de aglutinar y abrir los distintos equipamientos a la ciudad: mercado y centro de formación profesional. Se trata de un espacio comprometido formalmente con una estructura tridentina que le acompaña y de la cual forma parte, comprometida a su vez tanto con los caños como con los viarios principales.

Perpendicular a los viarios anteriores, además de los dos ejes simétricos que conforman el tridente referido, se propone una serie de calles de distinta naturaleza: unas con amplia presencia visual acompañando a los caños, otras de segundo orden cuya misión es la de formular composiciones cerradas articulando espacios referenciales. Como en el primer sector se aprovechan los caños para dar identidad al conjunto a la vez que se crean las condiciones para propiciar una nueva cultura del agua invirtiendo la realidad. Donde antes los caños sólo significaban miseria y enfermedad, el nuevo plan los presenta como espacios abiertos, higienizados y aptos para el recreo público.

Estamos ante un intento claro de conjugar la nueva ciudad residencial propuesta con la serie de actividades centrales capaces de metabolizar a través del complejo de actividades múltiples, todo el negocio que pueda provenir desde el sur, desde Carrefour, donde nada parece existir o todo parece improvisado. Estamos ante la definición de un área de recomposición urbanística de amplio alcance montada sobre una serie de barrios marginales sujetos a las inclemencias del clima. Una reformulación de la ciudad en cuyo horizonte deben coincidir las exigencias de la ciudad global y las de los pobladores de la ciudad informal. Y todo ello respetando los estándares habitacionales que están en la base del plan.

En efecto, frente a una población de 42.700 habitantes, se propone el diseño de una serie de barrios ensayados desde la globalidad del territorio aunque sin renunciar a su especificidad. Barrios que intentan

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

-en su interdependencia- resolver de forma natural la sempiterna relación entre las partes y el todo. Un intento que ha puesto a prueba el uso e incluso la manipulación de los tipos de organización y agregación de viviendas ensayados en otras latitudes, aunque con vocación universal. En unos casos será el par *cul-de-sac*/espacio verde el encargado de identificar las unidades vecinales; en otros, serán las alineaciones de los edificios perimetrales de las macro manzanas las que identificarán el conjunto de la nueva ciudad, aunque en todos los casos se deberá partir de una idea de arquitectura común, que, en última instancia, nos revelará los secretos de la intervención.

Las viviendas, como sus homólogos del norte, se propone que se organicen en bloques laminares o en hileras con una superficie comprendida entre cuarenta y sesenta metros cuadrados, contando siempre con dos orientaciones para garantizar la salubridad de las viviendas en cumplimiento de las normas higiénicas. A algunas viviendas se accederá a través de una caja de escaleras y a otras a través de un corredor que actuará como espacio de relación entre el espacio público y el privado. En ningún caso los edificios de las unidades vecinales tendrán más de cuatro plantas a excepción de los edificios previstos para nuevos residentes que podrán superar las diez plantas, siempre y cuando se utilice tecnología adecuada para su construcción.

Ahora bien, ello no será óbice para que en el frente marítimo se proyecten dos ámbitos diferenciados: Uno, de carácter mixto, público/privado, recayente sobre uno de los ejes perpendiculares al mar que acompaña al caño principal y cuya misión es acoger la serie de edificios corporativos y educacionales y edificios residenciales propuestos; y, otro, paralelo al mar, de carácter privado, sobre el que se prevé la construcción de dos series de bloques laminares de ocho plantas y torres de doce. Se trata de un suelo destinado a nuevos residentes, recogido en el Plan para ser gestionado privadamente con fines recaudatorios, ya que lo que se puede obtener de la venta de dichos suelos podrá invertirse en los barrios de realojo proyectados, a través de la financiación de las obras de algunas de sus partes.

Ahora bien, aunque todo el plan está recorrido por una serie de barrios de distintas procedencia y genealogía, todos los barrios y sectores participan en mayor o menor medida de la misma gestión. Así, las diferentes unidades residenciales deberán contar con otras de apoyo para absorber los primeros realojos y de ese modo poder iniciar la rotación subyacente a la gestión, todo ello en aras a garantizar la sostenibilidad del sistema.

Sin embargo, hay que advertir que pese a la naturaleza de los planos, en los que todo está dibujado, acotado y cerrado, la idea del plan es otra. No pretende prefigurar un futuro cuanto ensayar una posibilidad de las muchas posibles, por eso se han venido utilizando tipolo-

Ortofoto y perspectiva del proyecto de los barrios del sur

Los barrios del sur, contruidos sobre unos suelos inundables traducen a la perfección la geografía de suelo de Puerto Príncipe. Una superficie con una leve pendiente surcada por un abanico de caños enracimados. Se trata de una superficie homogénea o tejido continuo entrelazado por una red capilar de calles cuya anchura se mueve entre el metro y los tres metros. Sus precarias condiciones y las de los suelos sobre los que se asientan las bidonvilles sólo permiten su sustitución, tras los oportunos rellenos por casas en condiciones de habitabilidad y resistencia suficientes para soportar embites como los del terremoto pasado.

La extensión de los barrios ha permitido el desarrollo de soluciones diversas con un germen común. Una serie de intervenciones cuya autonomía no ha restado un ápice de rigor a la centralidad planteada con el objeto explícito de detener los flujos de gentes que desde Carrefour se desplazan a diario hacia la ciudad central.

La carretera de conexión entre Carrefour y Puerto Príncipe, por su lado, además de canalizar los flujos de población, ha pasado de constituir una barrera para los barrios del sur a convertirse en soporte de una serie de servicios de difícil emplazamiento en el entorno, como talleres mecánicos de reparación de coches.

Las mutaciones de los barrios han generado modelos de diferente factura que alentados por las densidades exigidas por el conjunto han ido modulando poco a poco todas las características de un área de nueva centralidad, sin renunciar al estatus residencial que hallamos en el origen del Plan.

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA



Plano de ordenación del cuarto sector

En este caso, el proyecto ha tenido que deambular entre las exigencias de la ciudad y las del realojo, de forma que se ha tenido que ir en ambos casos al límite. Como espacios que se van a incorporar a la ciudad y que se pretende asuman un protagonismo importante en su reformulación, se han incorporado todos aquellos equipamientos capaces de desarrollar actividades centrales, constituyendo un área central con las miras puestas en Carrefour, dada su posición estratégica entre ésta y Puerto Príncipe.

gías versátiles, vinculadas al urbanismo y arquitectura moderna, por pensar en las posibilidades que ofrece, por la flexibilidad de las soluciones, pese a aparentar lo contrario y por ofrecer un repertorio extremadamente variado para satisfacer las exigencias de cualquier colectivo. Así, por ejemplo, el plan prevé que sea la gestión la que cierre los temas, o lo que es lo mismo, consiga satisfacer las necesidades primarias implícitas en los procesos iniciados bajo la fórmula de la sostenibilidad, y no la satisfacción de necesidades *a priori* centradas en un número determinado de viviendas.

Del mismo modo el Plan apuesta por la liberalización de usos de las plantas bajas de los edificios sin hacer peligrar el sentido de la recomposición de la Franja Costera, de forma que se pueda, tanto independizar la edificación del suelo colocando pilotis, como su cierre, permitiendo usos tan dispares como el residencial, terciario, educacional, sanitario, geriátrico, productivo, etcétera. Actividades que pueden estar presentes a lo largo y ancho de la ciudad sin traicionar sus puntos de partida. Y no sólo eso, todas y cada una de esas actividades encuentran en los planos propuestos, en las soluciones sugeridas, su espacio natural, algo que sería difícil de conseguir en espacios más convencionales como los circunscritos a las manzanas de tamaño medio y baja densidad, donde, siguiendo el razonamiento de Raymond Unwin, hallamos grandes repercusiones de los costos de urbanización sobre unidad de vivienda.

La estipulación de las cuatro plantas como altura máxima en el marco de las ordenaciones propuestas permite satisfacer las exigencias derivadas de las densidades de los distintos barrios marginales. Proporcionalidad que contempla e integra en el mismo plan, tanto los edificios residenciales, como los equipamientos, viarios y espacios libres.

En todos los casos los bloques de edificios residenciales tendrán una anchura de 10 ó 12 metros, en las áreas de menor densidad, anchura que puede crecer hasta los 22 metros cuando la demanda de mayores densidades lo exija. No obstante, se establece como criterio que todas las casas tengan primeras luces y ventilación cruzada. Los accesos a las viviendas serán a través de escaleras o a través de corredores, creando en todos los casos superficies comunes semipúblicas suficientes para propiciar un sistema de relaciones personales adecuado.

Los viarios y las reservas de aparcamiento se calculan a futuro; es decir, según estándares previsibles en un plazo no inferior a diez años. Y, en todos los casos, deberá girar en torno a una plaza cada cuatro viviendas. Los aparcamientos se colocan en todos los casos en espacios específicos, en *cul-de-sac*, de forma que a la vez que permitan la agrupación de espacios verdes, no produzcan interferencias con el tráfico rodado.

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

PROCEDIMIENTOS QUE SE DEBEN ARBITRAR PARA LLEVAR A TÉRMINO LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD RESIDENCIAL

Una vez definidas las determinaciones del plan queda por establecer los procedimientos que deben orientar la gestión del propio Plan, poniendo el énfasis en el número de viviendas de realojo y el número de viviendas para nuevos residentes. Entendiendo por los primeros los que el paso del tiempo les ha concedido ciertos derechos sobre el suelo en el que viven, y los segundos, aquellos ciudadanos que elijan vivir en la nueva ciudad. Se trata de una serie de documentos gráficos y tablas cuya misión es orientar la que podría ser la dinámica constructiva de la Franja Costera. Documentos que no entran en la gestión del nuevo puerto, ni en la construcción de todos aquellos elementos previstos dirigidos a la consolidación de Puerto Príncipe como ciudad capital por entender que esta faceta del Plan debe responder a otro tipo de estrategias, en principio, ajenas, a las que demanda la población civil que en este momento no tiene donde caerse muerta.

Se trata de un documento parcial, redactado con vistas a servir de modelo a otros sectores de la Franja Costera, y que muestra la lógica de una nueva forma de construir la nueva ciudad, un nuevo modo de producción de la ciudad basado en la autoconstrucción. Un modo de producción lineal, aunque no exento de dificultades. No reconocerlo sería un error, como lo sería aún más no ensayarlo.

Para que la validación del Plan no tropiece con otras dificultades que las estrictamente ideológicas, se ha tratado en todos los casos de proceder con el mayor rigor que la información gráfica ofrece. Así, se ha tenido, por ejemplo, que suplir la ausencia de un catastro actualizado con un recuento de las viviendas de las distintas zonas. Del mismo modo se ha tenido que interpretar el medio físico a partir de la información gráfica disponible y de los informes colgados en Internet. Ahora bien, tras haber realizado las comprobaciones oportunas podemos señalar que los posibles errores acumulados en ningún caso invalidan la propuesta que sabedora de los mismos se han proyectado con la flexibilidad suficiente para absorberlos sin problemas.

Desde el principio flotó sobre el equipo redactor la preocupación de poder realojar el máximo de ciudadanos en casas construidas sobre los suelos que ocupaban sus precarias construcciones. Preocupación nada baladí en la medida que además de construir viviendas había que construir otros muchos equipamientos como se desprende de los planos. Había pues que empezar por conocer la informalidad de la zona. Se aislaron los barrios a reedificar, se distinguieron los que debían ser objeto de Mejoramiento Integral de Barrios, y se procedió a recontar las distintas unidades de los distintos sectores, como se grafía en la ilustración adjunta. Una vez obtenido el mapa de las distintas *bidonvilles*, se empe-



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

zaron a aislar en cada sector los espacios en los que era posible edificar nuevas viviendas, además de los ocupados por los marginales, lo que daba un segundo mapa. Solo había que iniciar el juego de proyecto teniendo en cuenta la nueva estructura urbana propuesta para la Franja, midiendo la incidencia que iba a tener intervenciones tan radicales como la del desplazamiento del puerto.

El panorama, tras conocer las densidades que iban a presidir la redacción del Plan, ofrecía retos importantes. Los sectores en los que por operatividad se dividió la zona no eran homogéneos, estando sometidos a distintas vicisitudes. Así, por ejemplo, en el Sector 1, hallábamos junto a un extensísimo vacío, densidades de 70 y 130 viv/Ha; en Cite Soleil, junto a las más precarias *bidonvilles*, hallábamos retazos de ciudad contruidos con planos hace décadas de una regularidad pasmosa. Y de esta forma las 10.784 casas que existen en la actualidad en el Sector 1 se convertían en el solar de las más de 20.000 que tenía que acoger según los cálculos preliminares. El Sector 2, sin embargo era más claro; todo el queda a disposición del nuevo puerto. Sus 3738 alojamientos, con una densidad de 156 viv/Ha tenían que pasar a realojarse en sus inmediaciones, a ocupar el espacio libre del Sector 1.

El Sector 3, por su lado, al salpicar a la ciudad central presenta la mayor disparidad de densidades y circunstancias. Frente a unidades como La Saline incorporamos distintos fragmentos de naturaleza urbana distinta para la recomposición urbanística de la ciudad central, trabajo que exigía, además de dar cumplimiento a los programas de realojo, satisfacer las necesidades de la Ciudad Capital. La urbanización debía asumir compromisos que iban más allá del alojamiento, en unos casos como acompañamiento, en otros como rasgos distintivos, aunque en todos los casos debían partir de la idea de capitalidad. Las 12.650 casas a realojar no debían hipotecar ninguna solución que sobrepasará los límites de la nueva centralidad, al contrario debían evidenciarla, lo que no ha sido impedimento para en su conjunto poder proponer 13.776.

Y, por último, el Sector 4, el más denso de todos, con 155 viv/Ha ha sido el que más se ha resistido al cierre de las cifras. De hecho, de los 10.747 alojamientos actuales solo 5.287 unidades familiares podrán realojarse en la misma zona, abriendo un debate importante en la medida que es en el Sector 4 donde se la juega una parte importante de Puerto Príncipe. De hecho, siempre se pensó que el Sector 4 estaba llamado a cumplir una tarea que sobrepasaba la de mero realojo. Lejos de pensarlo como un amplio espacio residencial, debía acoger una importante área de recomposición urbanística con características propias de un área central. Lo que alimenta la paradoja, por ejemplo, de tener que incluir 1.822 viviendas para nuevos residentes.

En cualquier caso las cifras son elocuentes, hablan por sí mismas. Por un lado, se cumple el objetivo de cuadrar las cifras. Se prevé la

PARCELA	Nº VIV	HECTÁREAS	VIV/HA
1	140	6,64	21,08
2	2216	26,59	83,34
3	224	1,35	165,93
4	2870	18,40	155,98
5	625	8,76	71,35
6	550	3,00	183,33
7	628	3,73	168,36
8	713	3,57	199,72
9	303	1,52	199,34
10	1544	12,04	128,24
11	3300	32,12	102,74
12	1409	7,75	181,81
13	600	5,10	117,65
14	415	8,28	50,12
15	2150	22,37	96,11
16	200	1,09	183,49
17	192	0,99	193,94
18	226	1,22	185,25
19	745	7,72	96,50
20	2232	40,00	55,80
21	5890	39,34	149,72
22	128	2,31	55,41
23	3231	20,25	159,56
24	1387	7,69	180,36
25	241	1,45	166,21
26	188	1,17	160,68
27	307	1,97	155,84
28	2640	16,84	156,77
29	2625	17,56	149,49
TOTAL	37919	320,82	118,19

Planos de emplazamiento de las *bidonvilles* y de las áreas de recomposición

Como se desprende de los planos adjuntos, en todos aquellos casos en los que la calidad y condiciones de los barrios marginales lo recomendaban se ha propuesto su reedificación. Ahora bien, esto no ha sido posible en aquellos casos en los que la existencia de grandes vacíos modificaban la pauta. No obstante, sí que se observa una tendencia clara a la recomposición.

PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA

SECTOR	VIVIENDAS REALOJO	HECTÁREAS	VIVIENDAS/HA
SECTOR 1	$\sum_{s1} = (P1-P5) + P11 + P12 = 10784$ viv.	101,61 Ha	106,13 Viv/Ha
1.A.	$P1 + P2 = 2356$ viv.	33,23 Ha	70,90 Viv/Ha
1.B.	$P3 + P4 + P5 = 3719$ viv.	28,51 Ha	130,45 Viv/Ha
1.C.	$P11 + P12 = 4709$ viv.	39,87 Ha	118,11 Viv/Ha
SECTOR 2: PUERTO	$\sum_{s2} = P6 - P10 = 3738$ viv.	23,86 Ha	156,66 Viv/Ha
SECTOR 3	$\sum_{s3} = P13 - P21 = 12650$ viv.	126,11 Ha	100,31 Viv/Ha
3.A.	$P15 = 2150$ viv.	22,37 Ha	96,11 Viv/Ha
3.B.	$P16 + P17 + P18 + P19 = 1363$ viv.	11,02 Ha	123,68 Viv/Ha
3.C.	$P13 = 600$ viv.	5,10 Ha	117,65 Viv/Ha
3.D.	$P14 = 415$ viv.	8,28 Ha	50,12 Viv/Ha
3.E.	$P20 = 2232$ viv.	40,00 Ha	55,80 Viv/Ha
3.F.	$P21 = 5890$ viv.	39,34 Ha	149,72 Viv/Ha
SECTOR 4	$\sum_{s4} = P22 - P29 = 10747$ viv.	69,24 Ha	155,21 Viv/Ha
TOTAL	$\sum_{TOTAL} = 37919$ viv.	320,82 Ha	118,19 Viv/Ha

SECTOR	VIVIENDAS PROYECTADAS	HECTÁREAS	VIVIENDAS/HA	NUEVOS RESID.
SECTOR 1	$\sum_{s1} = 20432$ viviendas	186,28 Ha	109,68 Viv/Ha	1272 viviendas
1.A.	12378 viviendas	120,73 Ha	102,91 Viv/Ha	720 viviendas
1.B.	1952 viviendas	16,35 Ha	119,39 Viv/Ha	96 viviendas
1.C.	6102 viviendas	49,2 Ha	124,02 Viv/Ha	456 viviendas
SECTOR 2: PUERTO	$\sum_{s2} = 13776$ viviendas	114,87 Ha	119,93 Viv/Ha	1224 viviendas
SECTOR 3	$\sum_{s3} = 39495$ viviendas	365,97 Ha	107,92 Viv/Ha	4318 viviendas
3.A.	2415 viviendas	12,8 Ha	188,67 Viv/Ha	
3.B.	2019 viviendas	20,03 Ha	100,80 Viv/Ha	336 viviendas
3.C.	333 viviendas	3,61 Ha	92,24 Viv/Ha	
3.D.	1994 viviendas	15,26 Ha	130,67 Viv/Ha	300 viviendas
3.E.	3119 viviendas	22,05 Ha	141,45 Viv/Ha	492 viviendas
3.F.	3896 viviendas	41,12 Ha	94,75 Viv/Ha	96 viviendas
SECTOR 4	$\sum_{s4} = 5287$ viviendas	64,82 Ha	82,35 Viv/Ha	1822 viviendas
TOTAL	$\sum_{TOTAL} = 39495$ viviendas	365,97 Ha	107,92 Viv/Ha	4318 viviendas

sustitución de 37.919 alojamientos precarios por 39.495 nuevas viviendas. Y además, se prevé la construcción de 4.318 viviendas para nuevos residentes, cifra que si bien a primera vista resulta modesta, si se tiene en cuenta el lugar privilegiado que ocupan en los distintos espacios nos permiten pensar en lo abultado del rendimiento de los suelos sobre los que se pretende que se construyan.

Ahora bien, una vez trazados los distintos mapas, y calculadas las distintas densidades de los distintos barrios, el proyecto podía despejar con las alas que le brinda la disciplina urbanística. Su éxito o fracaso dejaba de depender de los distintos escenarios ofrecidos por el terremoto y la informalidad de Puerto Príncipe para depender de la oportunidad de las estrategias y la calidad de los instrumentos elegidos para el desarrollo de la nueva ciudad.

El procedimiento que proponemos consiste, básicamente, en construir unas viviendas tipo para el realojo de determinadas familias con el objeto de que las familias que se desplacen a vivir en ellas de modo provisional liberen sus parcelas para que sobre ellas se puedan construir

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

más viviendas. Una vez construidas éstas, una parte se utiliza para alojar a los primeros desplazados y el resto para recibir los habitantes de un nuevo sector que, a su vez liberarán nuevo suelo y así sucesivamente. Una especie de cuento de la lechera dirá el escéptico, cuyo éxito viene avalado por los números. Es más, con independencia de los pormenores que engrasan el sistema, el hecho de partir de uno de los sectores delimitados en el propio plan, para desagregarse en otros subsectores con el fin de iniciar un proceso articulado entre ellos, con el fin de ir sustituyendo de forma paulatina la Ciudad Informal por otra formal, no nos habla de otra cosa que de sostenibilidad, y todavía más cuando le añadimos el ingrediente de la autoconstrucción. Un proceso en el que se trata de conjugar los espacios estrictamente residenciales con los equipamientos pertinentes, y todos ellos, a su vez, con unos viarios de nuevo cuño encargados de distribuir las diferentes actividades sobre los antiguos suelos de invasión.

Una vez estudiados los distintos sectores en que hemos dividido la Franja Costera queda por mostrar el procedimiento adoptado para su desarrollo. Para entenderlo hemos tomado como objeto de verificación el sector cuatro por tratarse de un área homogénea, determinada por caños, estar perfectamente delimitada y ofrecer más posibilidades en el proceso de diseño de las unidades vecinales.

Como punto de partida, para que se pueda iniciar el procedimiento hemos seleccionado un área de la franja para que actúe como comodín; es decir, un espacio en el que se puedan edificar las primeras viviendas sin cortapisas técnicas ni legales. Un espacio que, tras el desplazamiento de la población acogida transitoriamente, se utilizará como residencia permanente para la población que se decida. Con este fin se ha seleccionado la cabecera del antiguo aeródromo, justo entre el Boulevard Jeans-Jacques Dessalines y la Route de Delmas, para lo que se ha aprovechado las edificaciones existentes, apoyando sobre el eje prolongación de la pista de aterrizaje como elemento de composición del conjunto. Una especie de *siedlung* mixta en el sentido que se ha previsto para alojar, tanto a gentes de la zona como a nuevos residentes.

Una vez resuelto este escollo inicial se puede iniciar un procedimiento rotatorio de forma que una vez liberado un suelo para edificarlo, de acuerdo con las indicaciones del plan, se pueda iniciar el proceso y planificar el medio plazo. De acuerdo con las premisas de la Unidad Vecinal, con la densidad media del barrio, teniendo en cuenta las divisiones naturales que introducen los caños, el juego propiciado por los equipamientos de zona y la financiación disponible se podrá programar la reedificación de la zona en los años que se quiera. El caso que presentamos tiene un horizonte de diez años, previendo la construcción de entre seiscientas y ochocientas viviendas anuales, según se desprende de los planos y de los cuadros adjuntos.



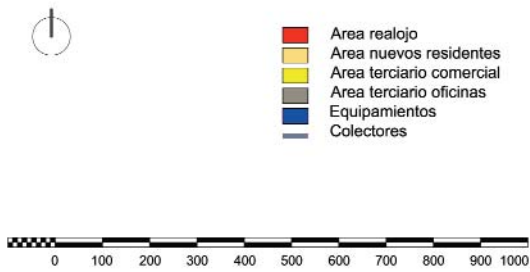
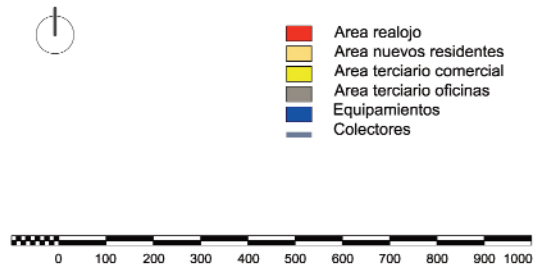
Plano descriptivo

Plano en el que se señala el número de viviendas por planta y el número de plantas, así como los distintos equipamientos que se conjugan en las distintas unidades vecinales y en el conjunto.

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA



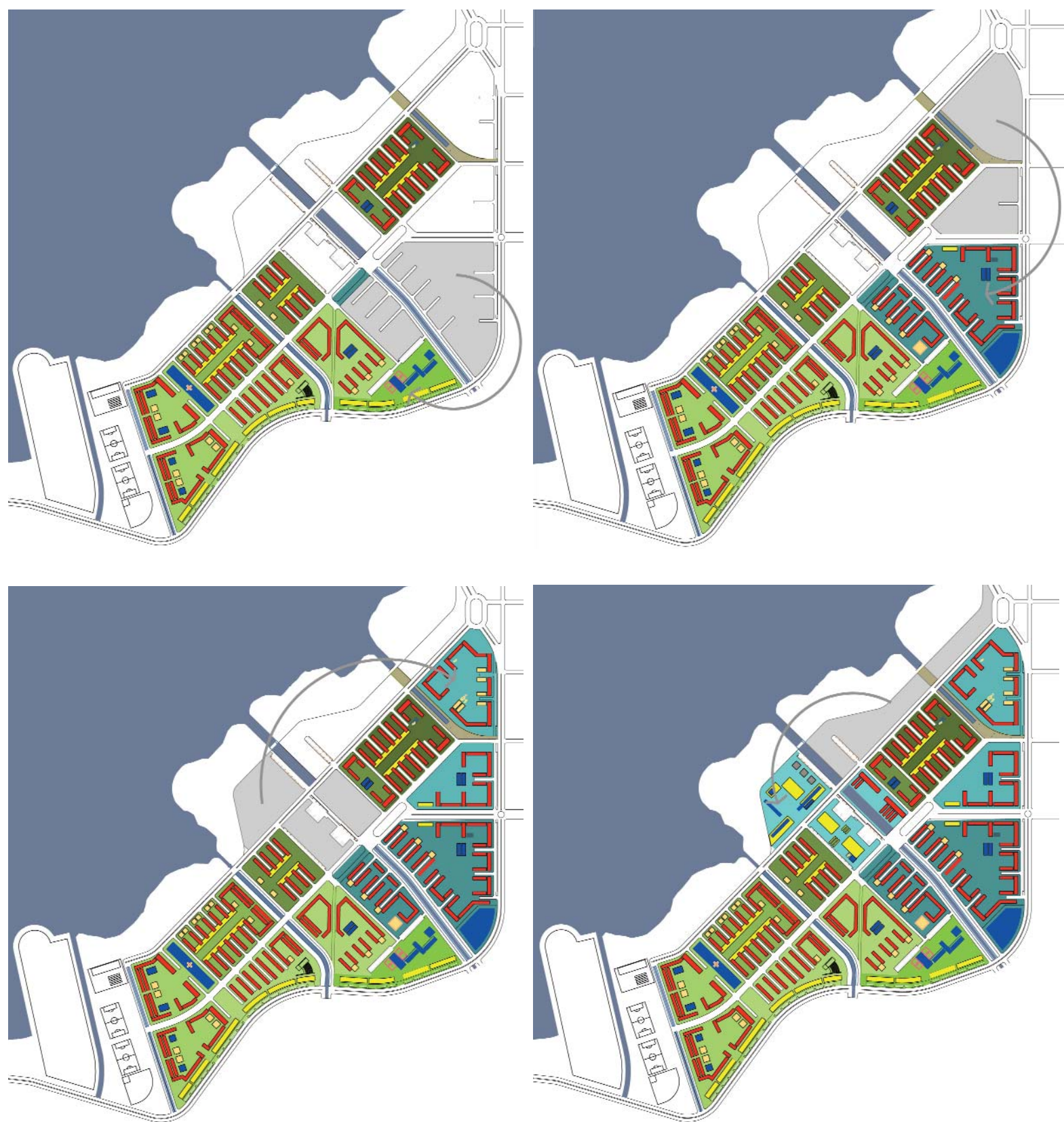
PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



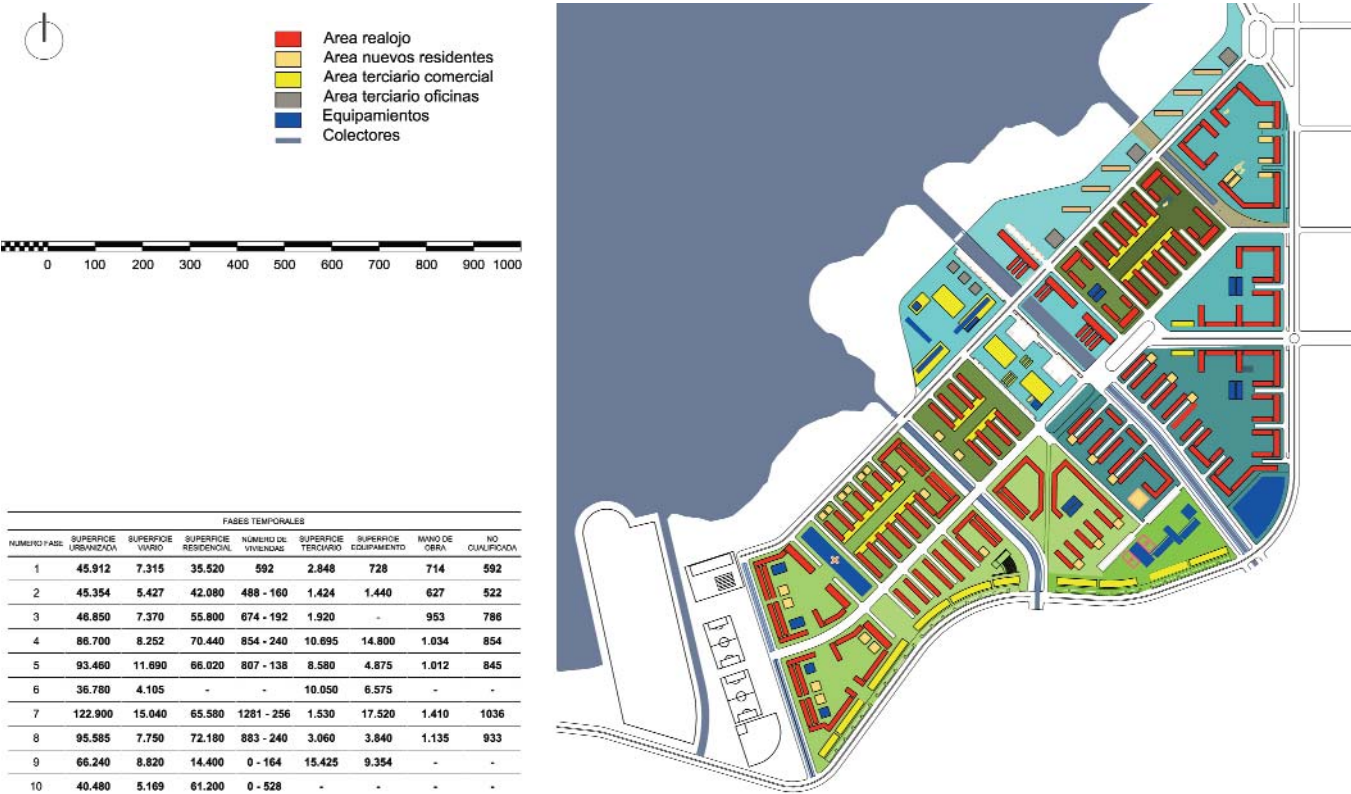
FASES TEMPORALES							
NUMERO FASE	SUPERFICIE URBANIZADA	SUPERFICIE VIARIO	SUPERFICIE RESIDENCIAL	NUMERO DE VIVIENDAS	SUPERFICIE TERCIARIO	SUPERFICIE EQUIPAMIENTO	MANO DE OBRA NO CUALIFICADA
1	45.912	7.315	35.520	592	2.848	728	714
							592



PUERTO PRÍNCIPE_HAITÍ. PROPUESTA DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA DE LA FRANJA COSTERA



EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA

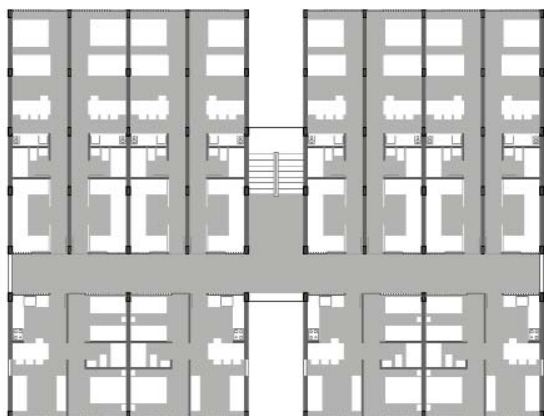
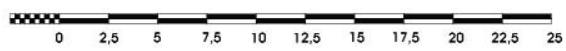


El primer suelo liberado tendrá que ser suficiente para poder re-alojar a la población que ha tenido que desplazarse a la ciudad central, más una cantidad de suelo suficiente para poder acoger a los residentes que tienen que liberar suelo para la siguiente fase. Esta proporcionalidad solo se requerirá en la primera fase, siguiendo una proporcionalidad lineal en las demás fases.

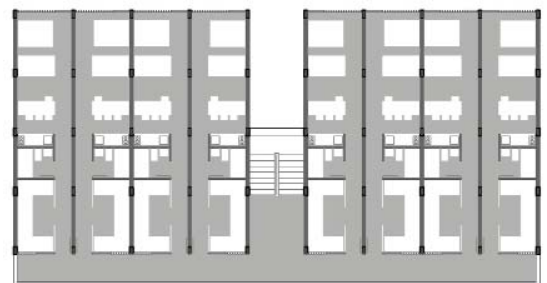
Una vez iniciado este proceso, la liberalización de suelo deberá ser proporcional al número de viviendas proyectadas, más los viarios proporcionales, zonas verdes, equipamientos propios de la unidad vecinal y correspondientes a la ciudad global. Este ajuste, obviamente, se deberá llevar a término de acuerdo con la racionalidad constructiva, sin que los espacios liberados tengan que ajustarse exactamente a los suelos de las fases correspondientes.

Siguiendo este procedimiento se llegará hasta la última fase en la que no solo se recapitularán los espacios para equipamientos de todo tipo, sino que, además, deberá liberarse el suelo previsto, tras los cálculos oportunos, para poder construir un área específica para nuevos residentes.

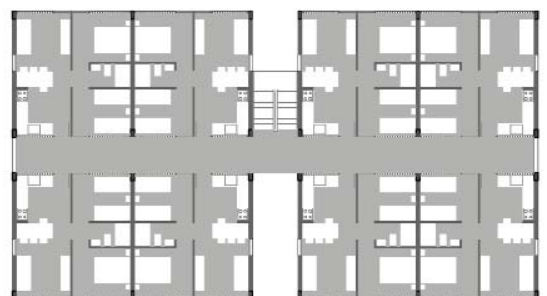
En cada fase, no obstante, se reservarán los suelos que se consideren pertinentes para alojar a nuevos residentes. Se tratará de suelos que formarán parte del conjunto, deberán participar de la misma arquitectura, aunque podrán liberarse y construir mayor número de alturas, con el fin, entre otras cosas, de incrementar la capacidad recaudatoria.



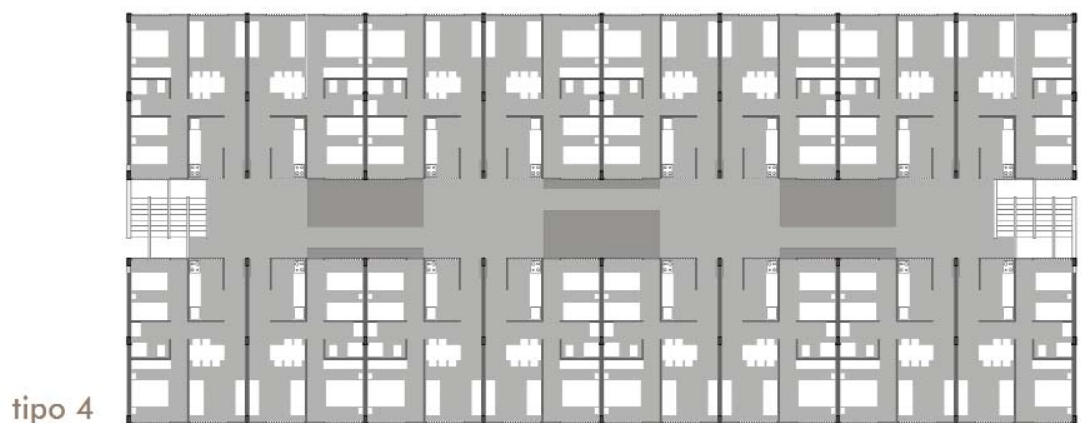
tipo 3



tipo 1



tipo 2



tipo 4

EL PLAN Y LAS ÁREAS DE RECOMPOSICIÓN URBANÍSTICA



Distribuciones tipo 1, tipo 2, tipo 3 y tipo 4

Las distribuciones que proponemos tienen un carácter indicativo. Se parte de dos módulos básicos: uno de 6x6 cuyo límite lo fijamos en 6x8; y otro de 3x12, de la misma superficie. Se trata de dos módulos deformables que se pueden combinar hasta producir los cuatro tipos de edificios de forma que según los espacios disponibles, se pueden modular anchos de 14 hasta 22 metros por la longitud conveniente.

Prefiguraciones de los tipos residenciales

Las viviendas se proyectan de una, dos o tres plantas. Generalmente son espacios comunitarios en los accesos a las mismas. Para atemperar las inclemencias del clima las viviendas se proyectan pasantes, con ventanas en dos orientaciones, previendo los cerramientos con celosías para dejar pasar la brisa y librillos en puertas y ventanas.

Por lo demás, los espacios específicos para nuevos residentes, como los son los correspondientes a una parte de la primera línea del sector 4, podrán ejecutarse cuando se considere más oportuno, previendo en todos los casos las rentas que se pueden generar en el conjunto. Eso sí, habrá que conocerlo de antemano para poder incluir su extensión como una zona más o prorratear entre todas la demás.

Por último, cabe destacar que para conseguir las densidades exigidas por el programa se ha tenido que recurrir a tipos de edificios relativamente densos, procurando en todos los casos que reúnan las condiciones higiénicas y de salubridad exigidas por cualquier normativa, de forma que, en todos los casos, además de tener ventilaciones cruzadas, reúnan condiciones de habitabilidad mínimas.

El hecho de limitar su altura a cuatro plantas, de proyectarse como mínimo con dos crujeas y prever como sistema estructura el hormigón armado, constituyen garantías más que suficientes para garantizar su estabilidad frente a eventuales terremotos. Y si a ello le añadimos la construcción de una serie de cerramientos en sentido transversal al de los pórticos resistentes, la seguridad queda garantizada.

En cualquier caso hemos distinguido cuatro tipos básicos de edificios para resolver las distintas exigencias del sitio y organización de la manzana. Cada tipo cubre un intervalo variable cuyo mínimo se estima en 12 metros de anchura, con viviendas a un lado y acceso por corredor. Solución que hemos convenido en llamar tipo 1, un tipo cuyo límite lo hemos fijado en los 16 metros de anchura, a partir del cual se propone el tipo 2, con corredor central abierto y módulos de seis metros de ancho y fondo variable. De los tipos 1 y 2 se deriva el tipo 3, una combinación con el propósito de incrementar la densidad superando incluso la anchura del tipo 4, al alcanzar los 20 metros. El tipo 4, por su lado, se ajustará a los dieciocho metros de anchura con módulos de 6 metros de ancho por 7 metros de profundidad, aunque con unos accesos más generosos y polifuncionales.

Sin embargo, los edificios para nuevos residentes, habida cuenta de la mayor disponibilidad financiera se prevén edificios en altura por considerar que su economía permitirá pilotajes y sistemas tan costosos como eficaces.

Capítulo 4

LA AUTOCONSTRUCCIÓN Y EL PAPEL DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA RECOMPOSICIÓN DE LA CIUDAD

La construcción de la ciudad, en términos dilemáticos irreductibles como el crecimiento económico o el desarrollo social, nunca se corresponde con pautas de conducta universales. Los intentos de Milton Santos,¹ por ejemplo, por establecer una metodología capaz de refutar los planteamientos dualistas, tantas veces esgrimidos por los estudiosos del subdesarrollo, y tratar de explicar la economía de la ciudades en los países capitalistas en vías de desarrollo a través del paradigma de los dos circuitos de la economía urbana nunca llegó a alcanzar la precisión deseada a pesar de la insistencia y el cariño con el que se trató al tema. Lo que le obligó a recordarnos la flexibilidad de las definiciones de ciertas nociones en el contexto urbano. La complejidad del tema y la naturaleza de las variables convertían el ensayo en una amalgama de excepciones difíciles de conjugar en el marco de su teoría. Y difícilmente podía ser de otro modo al no incorporarse a esas reflexiones la marginalidad extrema, la que está fuera de todo circuito. Realidad que le hubiera dado algunas pistas que, aunque dolorosas, podían haberle hecho entender que la ósmosis entre el circuito superior y el inferior podían complicar las cosas hasta el punto de aconsejar bucear en otras aguas.

En efecto, tratar de entender la economía de la ciudad en los países en vías de desarrollo a partir de la definición de dos circuitos abstraídos de los dos sectores de la economía, el desarrollado y el tradicional, tomando como catalizador de ambos el nivel de desarrollo tecnológico o las tasas de productividad, es caer en la trampa que tiende la invisibilidad de la marginación. Una trampa mortal por lo que esconde tras de sí, no tanto a nivel de insumos, cuanto a nivel institucional. La presencia de la marginalidad en la ciudad con el tiempo ha llegado a perder su enjundia y lejos de ser un objetivo a combatir, se la ha ocultado, contando para ello con la complicidad de los estados. Pero eso no ha sido óbice para que el problema persista y actúe como una bomba de relojería en manos de los respectivos mandatarios. Siempre hay un día en el que un terremoto, un huracán o una revuelta ponen las cosas patas arriba y lo que hasta entonces parecía envuelto por el olvido

¹ Aunque Milton Santos vuelva una y otra vez sobre el tema de los dos circuitos de la economía urbana, la exposición más sistemática del tema la encontramos en Milton Santos, *L'espace partagé. Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*. Éditions M. Th. GÉNIN, Paris, 1975.

salta a las primeras páginas de los periódicos y abre los telediarios de las televisiones de todo el mundo. Es el momento de la verdad en el que todo queda al descubierto: la mentira, la corrupción y la deslealtad para con los votantes, etcétera. Y es en ese momento cuando las teorías fallan, los argumentos se desvanecen, a veces se entona un mea culpa, y vuelta a empezar. Pero la ciudad no cambia. Las teorías se recomponen sobre las mismas falsedades y la marginalidad se reproduce.

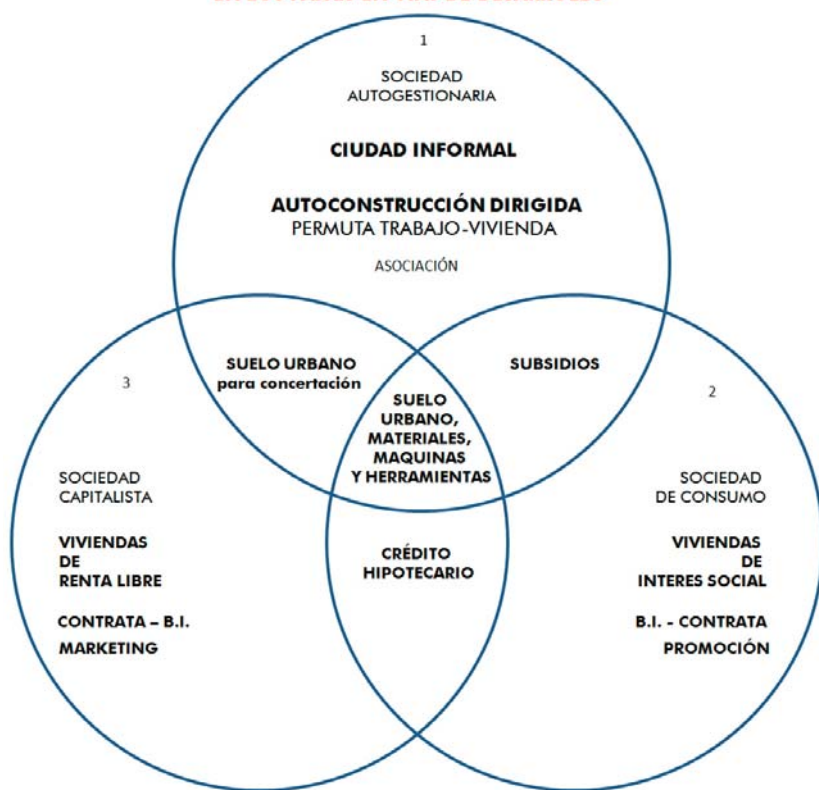
En este sentido, si hiciésemos caso a las apreciaciones de Paul Collier,² muchos de los socios naturales de su “club de la miseria” no serían tales. Y al no existir no podrían incluirse, ni en los análisis, ni en las terapias a aplicar a según qué barrios de según qué ciudades. Las reducciones metonímicas, tan del gusto de Collier, cuando estudia las particularidades del club de la miseria y las generalizaciones con las que trata de explicar la pobreza, se parecen más a un ejercicio académico para mostrar a un conjunto de técnicos las bondades de la estadística y dentro de ella el valor de las correlaciones positivas que una acción intelectual orientada a influir sobre la realidad tal cual la conocemos. Lo paradójico del tema es que al final las tesis de Collier son las que orientan las políticas del G-8, mientras que los estudios que hacemos desde la periferia quedan a merced de los exiguos presupuestos que los organismos internacionales tienen a bien conceder a quienes en realidad viven los problemas. Pero, si bien las teorías anteriores no nacen con la intención de confundirnos, de hecho nos confunden y no sólo eso, sino que nos conducen, sin quererlo, por los caminos más largos y tortuosos. Muchos de ellos imposibles, a pesar de su naturaleza y aparente racionalidad, postergando el desarrollo *sine die*, una vez cumplimentados los correspondientes papeles.

De ahí la necesidad de una reformulación en profundidad de según qué tesis si se quiere realmente poner el acento en los problemas de miseria, pobreza, marginalidad o exclusión, como se quiera llamar, tal cual nos los encontramos en las periferias de las grandes ciudades del Tercer Mundo. En este sentido quizá convenga rescatar tiempos de lucubración para dedicarlos a la observación del presente, utilizando para tal fin modelos más ajustados a la realidad, fáciles de manejar y comprometidos con procesos más eficientes, que apunten realmente al origen de los problemas que presenta la Ciudad Informal, aunque para ello se tengan que ensayar nuevos procedimientos o métodos de intervención. Para lo que proponemos el siguiente esquema:

Un esquema-propuesta para la recomposición de la Ciudad Informal, inspirado en el paradigma de los dos circuitos de Milton Santos, aunque corregido, en el sentido de incorpora un tercer circuito, el de la informalidad que a pesar de tener rasgos propios del circuito inferior, de hecho sobrevive en la marginalidad, más allá de cualquier tipo de industrialización, con modalidades particulares de comercio y consumo y

² COLLIER, Paul, *El club de la miseria. Qué falla en los países más pobres del mundo*, Turner Publicaciones, S.L., Madrid, 2010.

**LOS TRES DOMINIOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD
EN LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO**



en todos los casos del circuito del dinero, entre otras cosas por el paro generalizado al que están sometidas sus gentes y, por ende, por la escasa capacidad para recibir la remuneración precisa para inscribirse en cualquier circuito que no sea el propio de la marginalidad. Ahora bien, desde nuestro punto de vista pensamos que cualquier salida honrosa de la informalidad pasa por el tendido de una serie de lazos con los circuitos de Santos. Lazos que expresamos en un diagrama del tipo de Venn-Euler en el que se destacan las intersecciones de los tres ámbitos sociales y económicos con los que hemos representado la economía de la ciudad, a través de los diferentes modos de producción de sus viviendas.

El primer dominio incluye aquellos ámbitos de la ciudad en los que sus habitantes carecen de medios elementales para romper los vínculos que los atan a la pobreza. Circunstancia que ameritará una indagación, no tanto de causas, cuanto de la iniciativas y canales de información suficientes para organizarse como ciudadanos y promover la reedificación de sus alojamientos, equipamientos y servicios exigidos en toda ciudad formal; sin perder de vista que su vinculación a la ciudad formal dependerá, además del modo de insertarse en el sistema productivo, de la forma de apropiarse del espacio público.

El segundo dominio se corresponde con aquellos ámbitos en los que la Ciudad Informal ha abandonado su condición de tal a través de

Los tres dominios

Los tres dominios que enmarcan la construcción de la ciudad tratan de mostrarnos las tres realidades sobre las que gira la construcción de la misma poniendo énfasis en aquello que tienen en común o comparten. En él se ratifica que el crédito hipotecario pertenece a la esfera del capital, quedando excluida la ciudad informal; los subsidios, aunque hoy por hoy forman parte de la estrategia de la vivienda de interés social se incorporan en el esquema compartiendo territorio con la ciudad informal; el suelo urbano, por lo demás, a través del planeamiento, se vincula a la construcción capitalista de la ciudad a través de los procesos de concertación abiertos de la mano de la administración. Y como lugar común de los tres dominios tenemos, además del suelo urbano, los materiales de construcción y la maquinaria necesaria para construir con cierto nivel tecnológico.

un proceso legal de formalización, aunque sus condiciones físico ambientales dejen mucho que desear. Son espacios urbanos en los que la mejora se ha debido a una suma de acciones individuales y en los que su condición urbana apenas se ha visto modificada por la intervención estatal o local. Según algunos autores, como es el caso de Collier, estas ciudades -o partes de la ciudad- ya han superado el límite de la pobreza o están a punto de hacerlo, lo que les confiere un estatus económico diferente al del dominio anterior. El modo de construir su ciudad es el de la promoción de viviendas, tanto desde las instancias públicas como privadas, dando como resultado una ciudad que responde a dos políticas urbanas diferenciadas: el mejoramiento integral de barrios, y el desarrollo de planes parciales de vivienda subsidiada.

El tercer dominio, el correspondiente a la población adinerada tiene sus espacios específicos. Producto de una zonificación concreta, desarrolla sus espacios naturales a través de una gestión pública auspiciada por la propia clase de propietarios cuyo lugar común se corresponde con los paradigmas instrumentalizados por el marketing del capital de promoción que, a su vez, es el encargado de afirmar las bases estéticas e ideológicas de los asentamientos. El desarrollo de los condominios y sus reglamentaciones extremas³ nos hablan de una ciudad nueva, mercantilizada, temerosa y vigilada, dispuesta a renunciar a casi todo lo que ofrece la ciudad a cambio de su seguridad.

Ahora bien, dejando a un lado la doctrina que trata de igualar los distintos dominios a través de la inclusión en un mismo planeamiento, y ante el tratamiento discriminatorio y excluyente de los modos de financiación al uso, podemos, a partir del estudio de las intersecciones entre los dominios anteriores deducir el modo de producción más adecuado a cada ámbito social.

Las circunstancias que envuelven a la intersección de los dos primeros dominios nos permiten pensar que si los habitantes de la ciudad mejorada constituyen la base de los subsidios del estado, cajas de pensiones y demás organizaciones, idéntico derecho a los mismos deben tener los habitantes de la Ciudad Informal. Lo que variará será el campo de inversión de ese subsidio. De la misma forma, los dominios segundo y tercero se cortan en el ámbito del crédito hipotecario, pese a la insistencia de algunas tesis empeñadas en demostrar que la regularización de la propiedad por sí misma lo facilita, como es el caso de Hernando de Soto⁴. Por lo demás, el primero y el tercer dominio, al margen de cruzarse con el segundo en el uso de la maquinaria y el empleo de materias primas, se relacionan a través de flujos de suelo de la Ciudad Informal hacia la ciudad formal, flujos que, por lo demás, revisten formas tan distintas como: a) La que parte de estrategias basadas en el deterioro, descomposición social y posterior cercado -a la brasileña- de la marginalidad, como estadios previos a la expropiación, expulsión o des-

³ Jeremy RIFKIN, en el capítulo, el acceso como estilo de vida, de su libro *La era del acceso*, dedica unas páginas clarividentes sobre las comunidades exclusivas [*common-interest developments*, CID] destacando su capacidad para convertirse en competidoras, de hecho, de los gobiernos municipales, destacando el carácter mixtificador de las mismas al convertir la ciudad en una experiencia exclusiva, mercantilizada y basarse en vínculos comerciales y no de naturaleza ciudadana, lo que la convierte en algo nuevo, diferente, en la que la seguridad constituye uno de sus ingredientes principales. Jeremy RIFKIN, *La era del acceso*. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Barcelona 2000, pp. 159 ss.

⁴ Sobre Hernando de Soto poco hay que añadir a lo ya escrito y publicado; simplemente recordar los lamentables efectos que sobre la ciudad vienen produciendo sus prédicas en manos de aquellos gobiernos locales que prefieren mirar a otro lado cuando se topan con la miseria de sus periferias. Hernando de SOTO, *El misterio del capital*. Editora El Comercio S. A., Lima, 2000.

plazamiento de la población marginal; b) La que se ciñe a la compra individualizada de los predios regularizados; o, c) La que acude a procesos de concertación intervenidos por la administración y mediatizado por el Planeamiento, formula por la que se apuesta en nuestro trabajo para la gestión de la ciudad.

Profundizando en cada uno de los tres dominios estipulados, a la vista de su naturaleza económica y social, comprobamos, hoy por hoy, que cada uno tiene un modo distinto de promover su ciudad. El segundo y el tercero, aunque pertenecen al mismo modelo, comprobamos que su diferencia es de grado: en un caso estamos ante el hecho diferencial de las denominadas Viviendas de Interés Social, una adjetivación que no tiene porque ajustarse a la realidad, y en el otro ante promociones de vivienda de renta libre. Parten de un mismo modelo de gestión; incluyen en ambos casos el crédito, aunque en un caso esté asistido por un subsidio y en otro mediado por una garantía hipotecaria; se contrata en ambos casos a una empresa constructora para la construcción de viviendas y se construyen -siguiendo las determinaciones del POT correspondiente- barrios enteros de VIS, en lugares fijados en los POTs y bajo la tutela de unos subsidios cuya condición primera es no cobrar más de lo equivalente a dos salarios mínimos. Políticas que pueden verse trasgredidas por cuantas decisiones gubernamentales se consideren oportunas para corregir déficits o cualquier otra cosa.

El primer dominio, sin embargo, constituye una especie de reducto social formado por todos aquellos que no poseen ningún tipo de salario fijo; un colectivo que cumple sin dificultad el requisito exigido para los subsidios de vivienda, por ejemplo, en Colombia, donde se exige contar con ingresos totales mensuales del hogar que no superen los 4 salarios mínimos legales vigentes, pero que encuentran enormes dificultades para conseguir tener una cuenta de ahorro programado mínimo del 10 por ciento del valor total de la vivienda que se desea adquirir; requisito que deja fuera de juego una parte importante de la población de los barrios marginales. Pero, si, además, tenemos en cuenta que la horquilla del auxilio se mueve entre 4 y 22 salarios mínimos, frente a los 60 salarios mínimos que cuesta la vivienda mínima, observamos la existencia de un margen difícil de saldar.

Situación que pone de relieve la crisis –estructural- a la que está sometida ese importante número de ciudadanos que, en según qué contabilidades, están en la pista de despegue hacia el reino de las necesidades satisfechas o hacia la cultura de la satisfacción.⁵ Ahora bien, ante este estado de cosas las respuestas institucionales pululan entre dos extremos: uno, que se substancia en nuevos desplazamientos de población y se concreta en la entrega de viviendas en las peores periferias de la ciudad a cambio de la liberación de los lotes que ocupan, lo que es lo mismo que comprarles su lote por el valor del coste de la vivienda, o bien

⁵ Las conexiones entre las necesidades físicas y culturales, entre la percepción de las necesidad y las necesidad mínima nos recomiendan detenernos en el excelente ensayo de John Kenneth Galbraith, *La cultura de la satisfacción*. Ediciones Ariel, S. A. Barcelona, 2000.

abstenerse de ejercer cualquier acción. El segundo caso deja las cosas como están, pero el primero plantea el espinoso problema de la pésima calidad de las viviendas ofrecidas, problema al que hay que añadir el carácter marginal de los emplazamientos elegidos para su construcción, emplazamientos que se corresponden con los precios del suelo más bajos y no es casual la dificultad de encontrar entre esta nueva generación de desplazados por las administraciones familia alguna que esté satisfecha con el lote o vivienda adjudicado.

Ante este estado de cosas las soluciones deben moverse por terrenos más firmes y evitar el enquistamiento de los problemas, bien por inhibición de los poderes públicos, bien por la ineficiencia de los procedimientos de construcción y adjudicación de esos subproductos denominados vivienda. Un campo temático por definir en el que deben tener cabida, tanto las cajas de compensación, los entes administrativos responsables de las políticas de vivienda, o los organismos responsables del planeamiento con el fin de definir un nuevo producto que reúna las bondades de la ciudad y los predicados de la buena arquitectura. Un producto que, por lo demás, no tiene porque ser “nuevo”, en sí, pero sí novedoso en el marco de las políticas urbanísticas y de vivienda. Un producto que deberá filtrar las prácticas al uso y destilar una nueva modalidad de gestión más participativa, entendiendo la participación como una especie de autogestión coordinada por la serie de actores sobre los que va a recaer la recomposición de la ciudad.

Para llegar a dar forma a esta especie de producto tendrán que conjugarse la serie de variables que deben mediar en la solución de los problemas, y que pueden resumirse en las siguientes propuestas: una, formada por el colectivo de actores llamados a participar en la gestión del proyecto; dos, substanciada en la puesta en valor de los recursos de la población vinculada al proyecto; tres, las determinaciones de la idea a desarrollar: es decir, las determinaciones del proyecto; cuatro, la organización y el cómputo dinerario de las tareas a desarrollar; y, cinco, los diferentes cauces de financiación afines al proyecto.

De acuerdo con el diagrama del principio, la Ciudad Informal -circunscrita al primer dominio-, comparte con los otros dos dominios la disposición de un suelo en cantidad suficiente para la recomposición de la ciudad, aunque en condiciones de explotación distintas por tratarse del suelo en el que tienen construidas sus chabolas, así como la necesidad de utilizar maquinaria y materiales para la construcción de sus viviendas. Circunstancia que nos remite a la financiación del alquiler de la maquinaria y herramientas así como a la compra de los materiales necesarios para la construcción; nudo gordiano del procedimiento que está relacionado con la intersección con el segundo dominio.

Es más, siguiendo la lógica anterior, la Ciudad Informal podría participar del mismo régimen de subsidios que la ciudad del segundo

dominio -aunque para ello se tuviese que liberar la condición de tener abierta una cuenta de ahorro programado con la cuantía antes fijada. Con este subsidio se podrían cubrir los gastos de alquiler de maquinaria y herramientas y de la compra de materiales. Ahora bien, una vez resueltos estos aspectos habría que cuadrar el conjunto de la financiación centrando la atención en el potencial de los recursos humanos de la comunidad, lo que nos lleva a la siguiente reflexión: de la misma forma que antes nos hemos referido a la participación y a la autogestión como formas adecuadas para sacar adelante la Recomposición de la Ciudad Informal, en este momento habría que recurrir a una fórmula convergente que reforzará los planteamientos esbozados sin perturbar la lógica económica en la que se hallan inscritos, planteamiento que nos orienta hacia la autoconstrucción dirigida, en tanto que su incorporación en el proceso como *input* lo legitimaría a la vez que le daría verosimilitud. Fórmula cuya flexibilidad, además de integrar las instituciones y administraciones involucradas en el tema, debería contar con las ONGDs capacitadas que quisiesen participar en la tarea.

Pero, de la misma forma que el Plan trata de despejar muchas de las dudas que razonablemente se le presentan como hemos visto, trata igualmente de abordar desde su proceso ejecutivo otras muchas dudas que sobrevuelan las políticas de viviendas en el tercer Mundo. Su importancia, sin embargo, no radica en el número de viviendas, sino en su calidad y en la del medio en el que se inserta. Se trata de políticas que por muy eficientes que se pretendan siempre esconden un sin número de problemas difíciles de digerir. A grandes rasgos podemos aventurar que los problemas se articulan en torno al siguiente proceso: Se identifica el problema de la vivienda con el de su déficit⁶; se trata de atajar el problema reduciendo el supuesto déficit (sólo hay que construir viviendas, cuantas más mejor); y, por último, se contratan los servicios de una empresa constructora asumiendo su estructura de gastos para edificar las viviendas. Ahora bien, como los déficits suelen ser abultados, las promesas no pueden serlo menos, aunque los recursos siempre sean limitados. Se publicita la construcción de cientos de miles de viviendas con reducidos plazos de ejecución y dos tipos de salidas: una, que se resuelve construyendo menos viviendas de las prometidas, o, si se llegan a construir, suelen ser de pésima calidad. También puede darse el caso de construirse menos viviendas y de baja calidad. La gestión de los macro proyectos de Uribe⁷ en muchas de las grandes ciudades de Colombia es elocuente.

El futuro del país tendrá que estar agradecido a los ediles colombianos que denunciaron el caso y al tribunal que se ha hecho cargo de la tutela de que no se hayan construido los miles de viviendas prometidas por su ex-Presidente, lo que no solo no hubiese resuelto el problema de la vivienda, al no resolver de forma pareja el de la ciudad que

⁶ Mientras una serie de soluciones apuntan al problema de la vivienda centrando su atención en la cantidad de viviendas que faltan o que se considera que se deben producir, como es el caso de los programas MIB o de las urbanizaciones de viviendas periféricas, etcétera, son escasísimas las soluciones realmente integrales en las que la vivienda es algo más que una cifra y se la considera parte de la ciudad. Planteamiento tan ajeno a la óptica cuantitativa como razonable desde la perspectiva de la ordenación de la ciudad.

⁷ La revista Semana.com, con fecha lunes 2 de junio de 2010, con el título "Casas en el aire", reproduce una fotografía del presidente Álvaro Uribe asistiendo al lanzamiento del proyecto Ciudad Verde, que pretende levantar 25.000 viviendas en Soacha, dentro del conjunto de macroproyectos programado por el Presidente para saldar el déficit de viviendas de Colombia. Se trata de una imagen cuyo objetivo es poner cara a la CONTROVERSIAS levantada por la tutela interpuesta por una serie de concejales de Bogotá, recogida por la Corte Constitucional que no dudó en considerar que la forma en cómo se están impulsando estas megaobras atenta contra la autonomía de cada municipio, pues son estos, y no el gobierno nacional, los llamados a definir el uso de su suelo.

Una sentencia que evidencia que la solución a los déficit de viviendas, trasciende las cifras, debiéndose en todos los casos acudir a aquellas instancias en las que los problemas adquieren toda su dimensión. Uribe simplificó el problema, quiso abordarlo desde las resortes del poder, pero el error que estaba cometiendo era de bulto. De haber seguido adelante su programa, las 700.000 viviendas sociales prometidas se podían haber convertido en el peor fiasco urbanístico del siglo veintiuno. La información obtenida en la red en relación a los macroproyectos prometidos recoge todo tipo de viviendas, desde las más humildes, hasta las más sofisticadas, sin distinción, desvirtuando el concepto de vivienda social y, en consecuencia, los objetivos que hallamos en la base de la misma: dar vivienda a los más pobres.

⁸ La experiencia madrileña de la posguerra española evidencia las bondades de la autoconstrucción de viviendas en aquellos casos en los que la marginalidad y el chabolismo desbordan incluso los planteamientos más locuaces. El Plan y los trabajos realizados en Caño Roto, Madrid, por los arquitectos Antonio Vázquez de Castro e Iñiguez de Onzonio demuestran que la autoconstrucción es posible y que con ella se puede ejecutar la mejor arquitectura. Lo que nos mueve a pensar que no sólo es posible, sino necesaria en contextos como el que nos ocupa.

⁹ Sachs es elocuente en su artículo del dos de febrero del dosmil diez. Conocedor de los problemas que suelen aquejar a los países pobres en estas circunstancias escribe: "Durante un cuarto de siglo he sido testigo de los problemas de la cooperación internacional. Cada una de las agencias tiene su papel, pero también tienden a entrar en disputas en lugar de cooperar. Las promesas financieras internacionales se hacen para los titulares y las fotografías, pero terminan cumpliéndose a medias. Por tanto, necesitamos dinero en el banco, y un liderazgo claro.

Mi sugerencia para guiar el proceso es el Banco Interamericano de Desarrollo. Los compromisos del BID en Haití, profundos y de larga distancia, sumados a su experiencia profesional en los ámbitos de la agricultura, la sanidad, la educación y la infraestructura lo convierten en la entidad idónea para coordinar la multitud de organizaciones que participarán del proceso. Debería trabajar estrechamente con un equipo ejecutivo de profesionales haitianos locales y asentados en el extranjero que tengan experiencia relevante.

La reconstrucción de Haití costará quizás entre 10.000 y 20.000 millones de dólares, y consumirá gran parte de la próxima década. Si comenzamos ahora, salvaremos incontables vidas y podremos evitar que empeore la espiral descendente de una sociedad entera que se debate entre la vida y la muerte."

JEFFREY D. SACHS, *La reconstrucción de Haití*, El País.07/02/2010



las acoge, sino porque habría que añadir a las viviendas programadas los millones de viviendas en pésimo estado distribuidas en cientos de barrios marginales.

Ahora bien, para llevar a cabo el desarrollo de un modelo como el que acabamos de esbozar, es condición necesaria contar, en primer lugar, con una buena administración con recursos disponibles; y, en segundo lugar, debe asumirse como un hecho indiscutible que la autoconstrucción constituye un modo de producción que si bien se asocia a la construcción de la vivienda individual, muchas experiencias avalan su idoneidad para acometer la construcción de viviendas colectivas.⁸ No obstante, el cambio de registro y de método que suele acompañar a la autoconstrucción de viviendas exige un acondicionamiento previo de los recursos humanos disponibles.

Si en algo está de acuerdo todo el mundo es en que el nuevo Haití o la nueva Puerto Príncipe tiene que inscribirse en un proceso dirigido por haitianos, tal como se está proclamando en cuantas reuniones se han venido sucediendo a lo largo de los primeros meses de debate protagonizado por los principales donantes y representantes del Estado Haitiano. De hecho, ya ha habido voces como la de Sachs, reivindicando que sean los haitianos los responsables de la regeneración de su territorio. "La reconstrucción de caminos, edificaciones y sistemas sanitarios y de aguas dará empleo a decenas -quizás cientos- de miles de trabajadores de la construcción haitianos e impulsará la regeneración de los pueblos y ciudades."⁹ Tesis a la que se sumará, por ejemplo, el gobierno de España al apoyar la creación de un comité internacional que garantice la coordinación, la transparencia y la efectividad de la ayuda, pero con la condición de que a este comité le deberá suceder en 2011 un autoridad de desarrollo exclusivamente haitiana.



Apreciación más que correcta, aunque hay que tener en cuenta de igual modo que para que esos miles de trabajadores en potencia que hoy recorren las calles de Puerto Príncipe, ociosos y sin saber donde caerse muertos, lleguen a ser eficaces lo primero que tienen que hacer es formarse para, después, estar en condiciones de enfrentarse a las complejas tareas de la recomposición de la ciudad. Formación que pensamos debería haberse iniciado ya para no tener que demorar más las obras el día que se decida su inicio. De no ser así podemos encontrarnos con las primeras fallas del sistema: ante la imposibilidad de encontrar gente preparada en Haití para llevar a término determinadas tareas se tendrá que recurrir, como ya se viene apuntando por algunos gobiernos de países donantes, a la siempre frustrante prefabricación de viviendas, al uso y abuso de patentes, y al uso de tecnologías las más de las veces prescindibles. Tecnologías que apuntan a una mano de obra especializada y siempre externa, lo que sin duda puede producir el triple perjuicio de: por un lado, tener que utilizar mano de obra foránea, lo que en las condiciones que se encuentra Haití supone un sobre costo –en todos los sentidos- importante que no se puede permitir; por otro lado, el que se deriva de la imposibilidad consecuente de desarrollar un tejido industrial imprescindible para el desarrollo del propio país; y, por último, el de perpetuar el *statu quo* de una generación de parados, sin otro quehacer que el de meditar sobre su tragedia.

Del mismo modo podemos referirnos a los técnicos encargados de conducir la recomposición. La diáspora de profesionales y técnicos, antes y después del terremoto, no puede ser resuelta de la noche a la mañana. Y si formar a un trabajador de la construcción puede ser una tarea relativamente sencilla, formar a técnicos especializados en la difícil tarea de conducir la formalización de la ciudad, puede convertirse en

Poblado dirigido de Caño Roto

El poblado dirigido de Caño Roto, junto con Poblado de Entrevías, también en Madrid, España, constituyen dos proyectos ejemplares de lo que podía dar de sí la autoconstrucción en 1957. Hoy día, avalada por la historia, la autoconstrucción, no solo puede dar origen a una arquitectura de calidad, sino que puede contar con más recursos de todo tipo para su práctica. Los cincuenta años transcurridos desde su construcción y las reiteradas profanaciones en la sucesivas etapas de restauración del barrio no han sido capaces de subvertir los esquemas iniciales ni la calidad del espacio público que generó.

Las viviendas semilla.

Las viviendas denominadas semilla, sin saber muy bien el porqué de ese nombre, concentran las peores prácticas reconocidas sobre la construcción de la ciudad. No sólo se dejan caer arbitrariamente sobre un suelo sin urbanizar, sino que, además, se construyen con los materiales más inadecuados –planchas metálicas y plásticos- para cualquier clima. Estamos ante una práctica emparentada con las *bidonvilles*, con la única diferencia de que las planchas, en vez de obtenerse de los bidones, se prefabrican, se ajustan y venden a precio de mercado a cualquier Agencia de Cooperación; sin que cunda la menor alarma. Es más, puede darse el caso de que algún que otro advenedizo, con la mejor intención, esgrima la idea de la prefabricación como aval de calidad y de buen hacer, consiguiéndose de este modo bendecir lo que hasta hoy constituía uno de los mejores símbolos de la pobreza. Si a eso le añadimos los escasos veinte metros cuadrados que suelen tener, estaremos en condiciones de afirmar que las soluciones no apuntan hacia ahí.

una tarea ardua y complicada. En este sentido, cualquier demora en la formación de ingenieros y arquitectos de todo tipo en los próximos meses redundará en una situación crítica que, en el mejor de los casos, puede inaugurar una nueva serie de relaciones de dependencia en el sentido contrario al explicitado por Sachs y, en el peor de los casos, abrir una vía de acceso para que el personal autóctono, emigrado, de forma oportunista vuelva a su país para resolver sus problemas económicos, sin contar con la preparación requerida, con el único fin de arañar algunos dólares de la ayuda internacional.

Con todo esto sólo queremos poner de relieve las dificultades con las que se van a encontrar quienes tienen la responsabilidad de dirigir la reconstrucción o invención del Haití, y como esas dificultades pueden convertir en fracaso lo que todo el mundo espera ovacionar. Ahora bien, estamos planteando una serie de dificultades que en realidad no son tales si se atajan con la sabiduría que exige el tema. La tarea es simple y complicada a la vez. Decimos que es simple, porque su verosimilitud depende de los modos de producción encargados de llevar a término los programas, por ejemplo, de vivienda reseñados en el capítulo anterior. Modos de producción encargados de llevar a término lo que a la empresa privada le está negado por definición, en la medida que lo que se le pide al nuevo productor es que produzca renunciando a cualquier tipo de beneficio industrial, que utilice en todos los procesos personal autóctono, y que el proceso productivo se convierta en motor de su propio desarrollo, formando a una población con altos índices de analfabetismo a la vez que recompone el país. Pero, aunque parezca que estamos frente a la cuadratura del círculo, y en consecuencia imposible de llevar a término, el modelo es simple. En efecto, si pensamos en términos empresariales, si pensamos en el volumen de obra a realizar, si pensamos en el personal especializado para llevarlo a término y si a todo eso le imponemos la condición de que quienes lo tienen que llevar a cabo son sus beneficiarios, sin duda nuestro planteamiento debe desprender cierto tufillo a utopía; pero, si aceptamos el cambio que implica la solidaridad puesta de manifiesto en recientes reuniones internacionales, si pensamos en la capacidad de acción de las Asociaciones y ONGDs dispuestas a colaborar en la Recomposición de Haití, si damos un voto de confianza a la sociedad civil, y si sumamos a lo anterior el potencial de las universidades dispuestas a colaborar en la formación y desarrollo del personal especializado requerido, el carácter ilusorio del planteamiento desaparece a la vez que se abren nuevas expectativas sobre el futuro.

Y debemos pensar que las cosas pueden y deben ser así. Porque si se renuncia a la introducción de cambios en la gestión del tipo de los que apuntamos será tanto como negar las posibilidades de desarrollo de otras regiones del planeta. Hay que frenar las soluciones que

no hacen sino alimentar los círculos viciosos de la pobreza. Hay que desprenderse del conocimiento intuitivo subsidiado por el asistencialismo, las visiones autocomplacientes, la atomización de las acciones y la “fe” en el futuro, sobre todo cuando el futuro no para de decirnos que por ahí no vamos a ninguna parte, como se ha reconocido en la última reunión internacional en la que se ha pedido la construcción de una estructura financiera e institucional que sirva para impedir que todo el dinero se vaya, como en otras ocasiones anteriores, por el desagüe.

Pero del mismo modo que la autoconstrucción de la vivienda, de los equipamientos e incluso de algunas infraestructuras sólo afecta a una parte, aunque importante, de la ayuda, cabría pensar en metodologías homónimas en otros sectores necesitados, algunos de los cuales forman parte de nuestro plan.

En cualquier caso, las ventajas de la autoconstrucción, aunque sea a grandes rasgos, se pueden cifrar en las siguientes:

1. Aproxima al futuro propietario-constructor a su nueva casa y al espacio que va a ser su ciudad, mostrándole su costo y valorando su esfuerzo. Una relación que incrementa la productividad del trabajo y ayuda a su comprensión.

2. Evita desplazamientos indeseados e innecesarios de la población. La cuantificación y racionalización de los barrios marginales permite el inicio de procesos constructivos sostenibles en los mismos lugares de los asentamientos primigenios, evitando el desgaste social implícito de todo desplazamiento.

3. Permite que los antiguos residentes en las nuevas urbanizaciones de viviendas se apropien de las rentas del suelo generadas en la propia ciudad.

4. No se generan plusvalías del trabajo y en consecuencia desaparece su apropiación por parte de nadie.

5. Desaparece el beneficio Industrial.

6. Se abre un proceso de regularización de la propiedad crucial para el desarrollo de la población y de su economía, con efectos muy distintos a los inducidos por los procesos de regulación de la propiedad implementados en la mayor parte de los países de Iberoamérica, sobre todo de aquellos influidos por la doctrina de Hernando de Soto, quien más que elaborar una teoría se ha limitado a avivar el espejismo de la riqueza al prodigar una argumentación tan falaz como irreal.¹⁰

7. Se inicia un proceso de amortización de suelos para usos diferentes (como la construcción de viviendas para nuevos residentes, equipamientos de ocio, hoteles, etcétera), sustentado en el planeamiento urbanístico, cuyo objeto no es otro que el de redistribuir las rentas del suelo que puedan generar (tanto de fertilidad, de situación o de capital), y ayudar a la financiación de las nuevas viviendas, equipamientos básicos y urbanizaciones.

¹⁰ Sobre el alcance de la teoría de Hernando de Soto pueden consultarse los siguientes artículos de Juan Luis PIÑÓN:

— “La Recomposición de la Ciudad Informal, 2001, en Juan Luis PIÑÓN [Ed.] *La recomposición de la Ciudad Informal*. Ed Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2001.

— “Cartagena de Indias: presente y futuro”, en AA.VV., *Cartagena de Indias: pasado, presente y futuro* Ed. Universidad Politécnica, Valencia, 2003.

— “Diez observaciones sobre la ciudad americana”, en *CIUDADES 9*. Universidad de Valladolid, 2005-2006.

En general, cualquier proceso de recomposición deberá contar desde nuestra perspectiva con los siguientes instrumentos y medios:

a. Un Plan Urbanístico que recoja las inquietudes y necesidades de la población.

b. Suelo en calidad y cantidad suficiente para realojar a la población para el desarrollo de los programas que cubran las necesidades principales. Suelo que deberá resultar del mismo planeamiento y en ningún caso estará fuera de los límites de la intervención urbanística.

c. Técnicos y especialistas capaces de acometer los retos que presenta la construcción de la ciudad y su medio físico.

d. Mano de obra especializada en cantidad y calidad suficiente para iniciar las obras

e. El apoyo de las gerencias de urbanismo y arquitectura vinculadas, tanto a la administración local, como a la administración del Estado.

f. Un dispositivo de gestión capaz de proporcionar en tiempo y cantidad los recursos humanos que se requieren para llevar a término las obras de urbanización y las construcciones arquitectónicas.

g. Un *staff* para la evaluación y la supervisión de la calidad de las obras y la gestión económica.

h. Un aparato contable administrativo capaz de canalizar y administrar los recursos humanos y financieros en el marco de una administración competente.

Estamos, pues, ante una serie de instrumentos y medios que los organismos internacionales difícilmente pueden gestionar con eficacia dada su naturaleza superestructural. Poseen recursos de todo tipo, humanos, financieros y materiales para valorar políticas de ayuda o programar el crédito, pero la historia nos vienen demostrando su inoperancia cuando se trata de resolver los problemas más acuciantes de la población en los momentos difíciles. La provisionalidad de los asentamientos contruidos hasta ahora en Haití, o los programas de ayuda traducidos en viviendas semilla dan cuenta del desenfoque con el que se está llevando a término la Ayuda Oficial al Desarrollo. Resulta ignominioso comprobar las enormes pérdidas de tiempo y de dinero acumuladas por la improvisación cuando se trata de acometer problemas tan domésticos como la construcción de viviendas o de equipamientos, y mucho más cuando las acciones se llevan a término sin ningún tipo de planificación a corto o medio plazo, reproduciendo los vicios de origen.

Pero los problemas detectados no se circunscriben a la esfera de las emergencia. No hay más que comprobar la consideración de los barrios marginales en los POTs de las grandes ciudades Iberoamericanas para comprobar la escasa o nula atención que merecen. Lo que hace que el problema se amplifique y desarrolle en varios frentes. En efecto, el primero, habría que relacionarlo con la falta de sensibilidad evidenciada en el tratamiento de según qué problemas, sobre todo cuando su

trascendencia puede diluirse en pautas de conducta asumidas mediáticamente, como es el caso de la *bidonville*. El segundo, haría referencia a la dificultad para gestionar adecuadamente y con eficiencia los procesos conducentes a la solución de problemas estructurales como los que afectan a la Ciudad Informal. Y, el tercero, haría mención a las consecuencias derivadas de la falta de medios para la ejecución de según qué programas, como, por ejemplo, el de construcción de viviendas de interés social para el realojo de los habitantes de la Ciudad Informal. En este sentido la solución de los problemas queda a mitad de camino entre los detectados y las posibilidades que ofrecen los recursos humanos disponibles para su consecución.

Sin embargo, los problemas no acaban ahí. Hay, además, que considerar otros aspectos conflictivos como lo pueden ser: a) La realización de incursiones en las *bidonvilles* con el objeto de establecer programas de realojo en las periferias, prácticas que sólo se suelen llevar a cabo cuando se cruzan intereses especulativos o de orden institucional, quedando el problema aparcado a la espera de tiempos mejores. Ya son muchos los ejemplos que en las principales ciudades lberoamericanas testimonian las razones que están en la bases de muchos de estos proyectos; razones que incluso pueden llegar a ser legítimas e incluso convenientes para la ciudad global, pero que en ningún caso son capaces, por sí mismas, de crear doctrina y mucho menos apuntar a soluciones ecuanímes. b) La escasa capacidad de las políticas de vivienda social al uso para resolver los problemas de la marginalidad como ya hemos apuntado. Cuando los medios de que se disponen son escasos el alcance de la promoción de vivienda social solo alcanza a unos pocos y, en muchas ocasiones no son los más necesitados. Aunque hay que insistir en que este tipo de políticas cuando se mueven en estándares de calidad aceptables implican un sobre costo que ningún país en vías de desarrollo se puede permitir, como el de destinar parte de los presupuestos a cubrir capítulos de gastos generales, publicidad o beneficios industriales, cuya legitimidad mercantil no impide que, con frecuencia, puedan llegar a duplicar el precio de la vivienda. Y, c) Aún en el caso de que los programas de vivienda surtieran su efecto, éste siempre se limitaría a la esfera de la vivienda en sentido estricto, aparcando el tema de los equipamientos y el de la construcción de la ciudad en general.

LAS ONGDS Y LA RECOMPOSICIÓN DE LA CIUDAD INFORMAL

Ahora bien, para la erradicación de la pobreza en un caso como el que nos ocupa, habrá que establecer unas reglas del juego precisas de forma que la colaboración de los diferentes actores llamados a participar en la recomposición de Puerto Príncipe sea realmente eficaz. Ahora bien, para llevar a término esta ingente tarea se tendrá que contar

¹¹ En efecto, las ONGDs, en la medida que forman parte de la Sociedad Civil, entendida a lo Habermas, como una sociedad netamente diferenciada de la sociedad política (defensora de los derechos individuales, políticos y sociales de los ciudadanos, y que tratan de neutralizar -desde dentro del propio sistema- las acciones estratégicas, tanto del poder como del mercado), deberán jugar un papel central, no sólo a través de la proclamación de principios y valores que deben regir el mundo globalizado, - como la solidaridad y la cooperación, en atención a las nuevas demandas sociales-, sino también vigilando la aplicación efectiva de los derechos ya otorgados.

-como se nos suele recordar-, además de con la participación de la comunidad internacional de donantes, con un gobierno autóctono, legítimamente constituido sobre bases democráticas, que sea capaz de garantizar la transparencia de los procesos de reconstrucción del país; es decir, con los correspondientes aparatos del estado encargado de supervisar una reconstrucción que, además, deberá de contar con el conjunto de ONGDs dispuestas a intervenir en los distintos escenarios en los que se las reclame. Escenarios en los que las ONGDs pueden y deben jugar un papel múltiple entre cuyos objetivos se deben contar: el de ordenar las necesidades del país, el de traducir sus imaginarios en proyectos concretos, el de controlar los procesos constructivos o el de rendir cuentas ante la comunidad internacional.¹²

No obstante, ante la magnitud de la catástrofe, las tareas a desarrollar podrían derivar hacia otras perspectivas de mayor calado y responsabilidad por afectar, no solo a la esfera privada, sino también al espacio público, es decir, a la ciudad y al territorio. Y en vez de canalizar las subvenciones como es práctica habitual en las ONGDs, podrían especializarse en la elaboración de informes recabados *in situ* sobre los problemas de mayor enjundia. Se trataría de buscar un equilibrio entre la contratación y la aportación de la propia ONGD, tarea que, si bien podría suponer una revisión en profundidad del papel de las mismas, permitiría llevar a término mejores ajustes entre las necesidades de la población y las exigencias del país. Dicho de otro modo, las ONGDs, en vez de limitarse a ejercer funciones de cadena de transmisión entre las ayudas y las necesidades principales de una comunidad o de un país, podría encargarse de organizar, sin perder de vista las necesidades más perentorias, los recursos humanos -población marginal- para arbitrar no solo la implementación de una nueva economía más ajustada a los nuevos tiempos -a partir de la incorporación de las tecnologías al uso-, sino también la puesta en valor del trabajo potencial de la comunidad, ciudad o región, distinguiendo las fases formativas iniciales, -a través de la organización de cursos de formación y especialización de la población-, de las ejecutivas -procesos productivos-, siempre vigilantes y atentas a los retos articulados en torno a la globalización. Iniciativas que, por lo demás, acabarían creando las condiciones idóneas para una legítima apropiación de las plusvalías generadas por el trabajo -en la construcción, por ejemplo-, meta que supondría una notable disminución de los costes de producción -de las viviendas-, así como una disminución de los costes inducidos y de gestión -financieros, administrativos, etcétera-. Se trataría, en suma, de colaborar en la creación de unas condiciones de trabajo y otras de la producción más competitivas, arbitradas desde supuestos más solidarios y al margen de las exigencias de las élites autóctonas, tendiendo en todos los casos a crear lo que en su día se denominó "óptimo de Pareto". Y lo que es más importante, se darían los

¹² Nadie pone en duda de que las grandes ONGDs, desde su creación vienen realizando una importante tarea en el desarrollo de determinados territorios, pero también es cierto que desde la fundación los tiempos han cambiado, la globalización ha llegado a todos los rincones del mundo y la Ayuda al Desarrollo se ha convertido en otra cosa. Desde esta perspectiva según qué práctica y *sloganes* pertenecen al pasado, resultan ineficaces y rayan en el dispendio. Circunstancias que en muchas de estas ONGDs no acaban de calar reproduciendo sus tics y prácticas ancestrales. Razones que llevan a implementar un proceso de renovación en el que la historia, si bien constituye un grado, no debe determinar o hipotecar el futuro. La misma historia de Haití, tras el terremoto está trufando de sinsentidos la práctica de esas y otras ONGDs.

primeros pasos para la formación de un tejido productivo amplio y flexible, multisectorial, jerarquizado, y con el grado de penetración tecnológica deseado.

En efecto, desde esta perspectiva, las ONGDs, tras los ajustes necesarios se nos presentarían como las organizaciones idóneas para la planificación y control de muchas de las acciones previstas para la erradicación de la pobreza, y ello por las siguientes razones:

Primera. Por el conocimiento del medio. Por la proximidad y forma de vivir los problemas, así como por las estrechas relaciones que mantienen tanto con la población marginal como con los damnificados.

Segunda. Por su potencial administrativo, transparencia y capacidad de gestión demostrada a diario en cumplimiento de las normativas y justificaciones económicas de los proyectos ejecutados bajo su responsabilidad. No obstante, habría que pensar en ir deslizando sus estructuras por la senda de la formación, con el fin de optimizar desde el conocimiento los ajustes de los proyectos a las tareas encomendadas. Es decir, proceder a una reconversión en la que la gestión fuese cediendo espacio a un conocimiento más holístico de la realidad, tanto en la fase de la identificación de los problemas como en el del planteamiento de las soluciones. Objetivos cuya consecución pasaría por un acercamiento efectivo a la Universidad y por la incorporación activa de la Formación Profesional, por ejemplo, al mundo de la Cooperación, tarea que no solo colaboraría a la regeneración ética de ambas instituciones a través de reivindicar su función social, sino que se crearían importantes expectativas de trabajo en ambos sectores.

Tercera. Por su reconocimiento social y prestigio traducido en número de socios y asociaciones; un reconocimiento social sin parangón, incluso en el campo de la política. En este sentido, no parece justo ni razonable relegar a los últimos peldaños de la cualificación del trabajo a quienes la sociedad reconoce todos los derechos y el capital castiga con la exclusión, la informalidad, la pobreza y la muerte. En este sentido, hay que empezar a reivindicar un protagonismo mayor de la sociedad civil, en general, y de las ONGDs, en particular, permitiéndoles la apertura de cauces de participación económica a través de un trabajo capaz de competir en el complejo mundo de la globalización. Son cada vez más frecuentes los casos en los que importantes proyectos de cooperación con amplia incidencia en el proceso económico que se están viendo truncados cuando se atisba que de los mismos se desprende algún tipo de competencia con sectores económicos de una determinada región o ciudad. Evidenciándose la desmesura.

Y, cuarta. Por la supuesta neutralidad política que las caracteriza. Supuesto sobre el que hay que insistir para eliminar cualquier tipo de sospecha o confusión de intereses capaces de enturbiar la mejor de las gestiones.

Ahora bien, para poder llevar a término las tareas referidas se debería proceder a una puesta al día de las estructuras productivas de la organizaciones para poder acometer nuevas tareas más acordes con los tiempos. Los trabajos humanitarios, insustituibles a todas luces en las primeras fases de la catástrofe,¹³ tendrían, además, que orientarse a otras parcelas de la cooperación que si bien, podrían resultar menos visibles en un primer momento, serían sin duda más efectivas en el medio plazo.

Lo que no puede ser es que hoy, después de décadas de actividad ininterrumpida junto a los más necesitados, las ONGDs continúen deambulando en la trastienda de los foros en los que se decide su futuro, confundiendo objetivos o parasitando a la población haciéndola transitar por los resbaladizos terrenos del asistencialismo, sancionado situaciones de hecho o abriendo expectativas donde no las hay. Creándose una atmósfera irrespirable, tan impermeable a los predicados del presente como alejados del desarrollo que se persigue. De hecho, los índices temáticos de los libros de economía y los de política invisibilizan su trabajo. Salvo en aquellas ocasiones en las que, tomando la parte por el todo, se las hace jugar en terreno ajeno, es decir, participar de los mismos protocolos que las instituciones políticas y económicas, nacionales e internacionales, publicitando las facetas más sensibles de su trabajo en los mejores espacios de los media, como cualquier institución financiera a la vez que pasean su indolencia por los foros convocados precisamente por aquellos sobre los que recae la responsabilidad de gestionar la pobreza, y, todo, sin que su práctica les haga merecedores de tal *status* a no ser que en realidad concurren las circunstancias a las que se refiere Samir Amin¹⁴ cuando arremete contra el monopolio de las grandes organizaciones internacionales tales como la OCDE, el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional o la Unión Europea cuando elaboran sus estrategias de ayuda al Desarrollo. Amin escribe: “No se puede sustituir (la presencia de los pueblos implicados) por fórmulas de participación de ONGs (cuidadosamente seleccionadas) en conferencias concebidas y administradas por el Norte (y manipuladas forzosamente por las diplomacias del Norte)”, lo que no es óbice para que el mismo autor recalque el potencial de las ONGs en aquellos contextos en los que la Ayuda sólo reproduce la miseria y la corrupción.

En cualquier caso, con independencia de la historia que ha conducido a las ONGDs hasta el momento actual, en aras a una mejor comprensión del presente y echando mano de cierto situacionismo crítico, podemos estar de acuerdo con Mike Davis cuando dice que “mientras las ONGs y las propuesta de desarrollo juguetean con “el buen gobierno” y “la mejora de las condiciones” de las áreas hiperdegradadas, las poderosas tendencias del mercado siguen empujando a la mayoría de la población sin recursos hacia esos mismos márgenes de la

¹³ De hecho, las dificultades para distinguir las fases que atraviesa una determinada región pobre tras una catástrofe pone en tela de juicio muchas de las prácticas que suelen orientar la cooperación. ¿Qué diferencia hay entre los haitianos que se han visto afectados por el terremoto y quienes nunca han tenido algo distinto a una bidonville?

¹⁴ Samir AMIN. *La crisis. Salir de la crisis del capitalismo o salir del capitalismo en crisis*. Ediciones El Viejo Topo, España. pp.175, ss.

vida urbana”, o lo que es lo mismo que los éxitos de la solidaridad internacional y de las marginales intervenciones del Estado quedan empujados por el impacto negativo de la inflación y de la especulación.¹⁵ Paradojas que exigen reflexión, no tanto por las implicaciones que llegan a tener, como por la desesperanza que alimentan.

Pero, para que las ONGDs alcancen la tierra prometida desde la que poder influir en los destinos de las ciudades miserias, se les reconozca su función mediadora en el tránsito de la pobreza al bienestar, y su voz se escuche como Sociedad Civil en los foros internacionales, tan bien programados como convenientemente disciplinados, tendrán que cambiar muchas cosas, sobre todo la forma de inmiscuirse en los procesos que orientan la globalización en las reglas del juego o modo de producción que rige el capitalismo actual, calibrando la eficiencia de sus métodos, no por la conquista de unos objetivos linealmente derivados de una matriz lógica, sino por la potencia de sus acciones en el conjunto de la sociedad y por la forma de conjugar sus proyectos con la liberación de las ataduras que impone el intercambio desigual modulado por el comercio internacional. Pero no hay que pensar en unos cambios acomodaticios, sino críticos, aunque ya sabemos que es mucho pedir que se revise a fondo la ideología que subyace a su práctica cuando, como reconoce Naredo,¹⁶ la gente no tiene mucho afán en reflexionar sobre la parte irreflexiva que soporta sus pensamientos y orientan sus comportamientos y mucho menos la de quienes sustentan la ideología económica dominante.

Lo que crea un ambiente poco halagador, entre otras cosas por la presión de una crisis que está arrastrando a la Cooperación Internacional a tierras de nadie. Ahora bien, aunque los argumentos que nos mueven a pensar en estos términos son de sobra conocidos, los hechos nos invitan a concluir que la actual crisis financiera solo es, en este caso, una manifestación de otra crisis más profunda, con varias ramificaciones entre las que podemos destacar: En primer lugar, la que emana de su profesionalización, cuando no burocratización, responsable de la desorientación de demasiadas acciones. Un estado derivado, no tanto de la pasividad que impone la misma estructura administrativa encargada de repartir las subvenciones, cuanto de la misma profesionalización que hizo, por ejemplo, al profesor Vidal-Beneyto¹⁷ -adicto a la sociedad civil y a los grupos de base-, manifestar su convicción de que el progreso y la justicia social se habían visto ennegrecidas por las servidumbres de la profesionalización, entre otras cosas, de las ONGDs.

En efecto, resulta desde muchos puntos de vista poco alentador el comprobar cómo gentes valiosas, ecuanímes, de convicciones solidarias e incluso con grandes dosis de criticismo hayan sido víctimas propiciatorias de un sistema capaz de engullirlos hasta convertirlos en apéndices burocráticos de los aparatos del estado allanando los pro-

¹⁵ Mike DAVIS, *Op. Cit.*, pp. 115 ss.

¹⁶ Naredo en el capítulo sexto de su libro *Raíces económicas del deterioro ecológico y social*, es claro. Su preocupación es desvelar las razones que impiden que la mayoría de la población tome conciencia de los problemas del deterioro ecológico y polarización social e impulse al cambio. Tras un breve pero cuidadoso recorrido entre citas inequívocas apunta al sistema de dependencias a las que los individuos normalmente se someten “no tanto por la fuerza bruta como por la dependencia económica que contribuye a mantener la sumisión y la diferencia en el trato hacia los ricos y poderosos”. Una apreciación importante por la invarianza de escala que la acoge. Los países se someten a los dictados del FMI a cambio de prestaciones económicas, las agencias de cooperación dependen de los ministerios de turno y las ONGDs de las dádivas que bajo la fórmula de subvención reparten de acuerdo con el acatamiento acrítico, por ejemplo, de los códigos CAD encargados de orientar las inversiones. José Manuel NAREDO, *Raíces económicas del deterioro ecológico y social. Más allá de los dogmas*. Siglo XXI de España Editores, S.A. Madrid, 2006.pp. 113 ss.

¹⁷ José Vidal Beneyto escribe textualmente: “Hijo de padre empresario y de madre militante de la filantropía cristiana -...-, era inevitable mi alergia a los aparatos del Estado y de los partidos, mi ambigua cratofobia y mi adicción a la sociedad civil y a los grupos de base. Ellos fundaron mi convicción de que el progreso y la justicia social no era una utopía perversa. Pero las servidumbres de la profesionalización de cualquier actividad, representadas en este caso por las ONG, agregadas a la eficacia contaminante de los medios de comunicación, han ennegrecido, considerablemente, el horizonte de esa convicción” José VIDAL-BENEYTO, *La corrupción de la democracia*. Los libros de la Catarata, Madrid, 2010, p. 61. Del mismo modo pensamos que hoy renacería su optimismo al comprobar como una serie de partidos políticos y las Coordinadoras de ONGDs españolas han contribuido a desmontar uno de los teatros peor montados de la crisis: el nombrar a Paul Kagame, junto con Rodríguez Zapatero, copresidente de un grupo para impulsar la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

¹⁸ Si hay alguna verdad absoluta en el mundo de la cooperación ésta es sin duda la que se desprende de los ODM [objetivos del milenio]. Nadie los discute. Otra cosa es dilucidar su sentido o reconocer en ellos los valores que se suelen esgrimir como referentes: los valores de libertad, reponsabilidad, igualdad, justicia, no discriminación, solidaridad, respeto activo, diálogo, coherencia y transparencia, sobre todo cuando tratamos de verificarlos en sus contenidos temáticos o tratamos de precisar sus límites, porque no se acaba de entender que mientras, por un lado, se proclama la justicia y la igualdad, por el otro, se silencie, por ejemplo, la dignidad del hombre. Su nivel de generalidad y los a priori políticos sobre los que descansan pueden llegar a hacerlos aparecer como simples instrumentos de colonización o dominación y menos unos auténticos objetivos para la erradicación de la pobreza. Cuando no se acaba de creer en el sistema -democrático, por supuesto-, se detectan sus fallas, se acusan sus disfuncionalidades, y se desvelan sus miserias, no se entiende que uno de los ámbitos estratégicos para el desarrollo sea el fortalecimiento de las capacidades institucionales y humanas, línea que puede derivar en no se sabe bien qué, con muchas posibilidades de desembocar en una apología de lo político; otro tanto podríamos decir de la educación o de la investigación, innovación y estudio del desarrollo que, si bien pueden dar elocuentes titulares, suelen moverse en otras órbitas.

Pero si los objetivos del milenio están contaminados ideológicamente otro tanto puede decirse de los códigos CAD, verdades igualmente reveladas, cuya formalización parece, en principio apuntar hacia una suerte de atomismo lógico cuando en realidad es incapaz de superar los principios de la monadología. Planteamiento que tiene que ver con la estructura de la AECID, un organismo- según la opinión de algunos entendidos-, pesado, incapaz de reflexionar y aprender, poco flexible y aún menos eficiente en la gestión de la ayuda bilateral española.

¹⁹ Mientras P. Singer, no duda en disociar las causas de los efectos, es decir, la acción corporativa de sus efectos, otros estudiosos del tema como Jean Ziegler, no puede dejar de denunciar el lamentable papel llevado a cabo por los grandes organismos Internacionales que gobiernan el mundo. Ver Peter SINGER, *Un solo mundo. La ética de la globalización*. Ediciones Paidós Ibérica, S. A. ; barcelona, 2003, 198 ss.

²⁰ Las Coordinadoras de ONGDs sólo aparecieron en los periódicos y telediaros españoles cuando varios partidos políticos de la oposición asumieron las denuncias que desde las ONGDs se venían produciendo por el nombramiento de Paul Kagame como impulsor de los ODM.

blemas que impidieran abrazar el catecismo elaborado por quienes la historia nos vienen demostrando que actúan a su vez al dictado de otros intereses. Cuando uno transita por la Ciudad Informal, y descubre la miseria e indignidad a la que se ven sometidas sus gentes le cuesta reconocer que los códigos que rigen la cooperación sirvan para algo más que engrosar la burocracia de Naciones Unidas, sobre todo cuando uno atiende a las causas, mecanismos y procesos que conducen a la injusticia, la ignominia y la indignidad. Y otras tantas cosas se podrían observar sobre los tan cacareados Objetivos del Milenio¹⁸.

En segundo lugar, la que determina el sistema de relaciones entre el poder político y la práctica de la Cooperación. El papel marginal asumido por la ONGDs se manifiesta cada vez de forma más notoria a medida que la sociedad civil avanza y se configuran nuevos perfiles para la superación, por ejemplo, de la pobreza. Ante el fracaso evidente de los grandes organismos internacionales, reconocido por ellos mismos, la posibilidad de que se abran nuevas vías de cooperación, más atentas a la realidad, menos ideologizadas y, por supuesto, mucho más eficaces, pone a las ONGDs en una difícil tesitura. Lo que supone plantearse una disyuntiva: la de seguir tal cual, como si la historia se hubiese detenido, o dejar oír sus voces; a sabiendas que mientras la apuesta continuista y la aceptación del *statu quo* político las va a aproximar al poder y las va a hacer merecedoras de las prebendas oportunas, adecuadamente gestionadas por las agencias de cooperación y grandes corporaciones internacionales, la refutación o refundación doctrinal abona el suelo que puede conducir las al ostracismo, cuando no a su inmolación. Lo que alimenta la paradoja de que mientras la cooperación es más necesaria que nunca, puede sucumbir ante el irracionalismo de la ideología económica dominante. La historia se repite, aunque de otro modo. Si en los ochenta se pretendió acabar con la credibilidad sindical, auténtico enemigo interior, mucho más peligroso, difícil de batir y nocivo para la libertad que cualquier otro, según Margaret Thatcher; hoy a ningún presidente de gobierno le tiembla la mano, no sólo, recortando los presupuestos de la Cooperación Internacional, sino reforzando el papel de las organizaciones internacionales¹⁹ -con la carga ideológica subyacente-, a través de las correspondientes cadenas de mando articuladas en foros, cumbres, reuniones, etcétera.

Y, en tercer lugar, la que supone considerar la falta de un pensamiento crítico dentro de las ONGDs, capaz de hacer frente a su propia historia y reivindicar, como sociedad civil, el puesto que les corresponde. Tarea bastante difícil por tener que batirse en tres frentes: uno, el que oponen los aparatos ideológicos del estado; dos, la dificultad para abrirse un espacio en los *mass media*,²⁰ no tanto los que viven de la política sin que necesariamente tenga que mediar convicción política alguna, sino de aquellos que se mueven por impulsos rediticios; y, tres, la renuencia y

gregarismo tanto de la comunidad científica como de la mayoría de la gente en condiciones de reflexionar sobre la marcha del mundo.

Con esto no queremos decir que no se puedan sortear las trampas que la ideología económica tiende al cooperante, sino que hay que adoptar las medidas para que los procesos que originan la pobreza ocupen el lugar que deben tener en el mundo de las ideas, de modo que se profundice en los mecanismos causantes de la pobreza y se afine la puntería para evitar dar palos de ciego, por aparentes que sean, y de ese modo evitar que se ennegrezca el panorama de aquellos ciudadanos que, como Vidal-Beneyto, y tantos otros apostaron por la Sociedad Civil. Porque si bien tras la Cooperación se esconde una sociedad marcada por la generosidad, la entrega y la solidaridad, también es cierto que la profesionalización, la alienación del trabajo y el distanciamiento de los objetivos está modificando el panorama, subvirtiendo el orden inicial, que llevó a muchos a creer realmente en la cooperación, a la vez que se propicia unas estructuras acomodaticias marcadas por el miedo, el mismo miedo que invita a visitar una y otra vez los espacios de lo políticamente correcto, con graves consecuencias para una sociedad ávida de transparencia y dispuesta a colaborar según sus posibilidades.

Y es esta misma crisis interna la que limita sus denuncias a los recortes presupuestarios y hace que asuma con extrema docilidad la ya exigua cuota de participación de las ONGDs dentro de la AOD o el monopolio de las inversiones de las agencias de cooperación.

Ahora bien, para mover esta pesada estructura que todo lo abarca y nada permite, habrá que empezar por superar la individualización de las acciones o la atomización de las tareas que envuelven a las miles de ONGDs que operan en el mundo y empezar a pensar en acciones conjuntas, en uniones temporales, en fusiones estratégicas, en la creación de redes de información, etcétera, con vistas, no sólo a aumentar su presencia institucional, sino para incrementar su participación, reivindicando además del 0,7% de los PIBs nacionales, el acceso al conjunto de la AOD, lo que supondrá romper las barreras institucionales que limitan el acceso a ese escaso 10% que en la actualidad reciben del conjunto de la AOD. Apuesta que se puede tachar de utópica y no dudamos que lo sea, pero se trata de una utopía que puede dejar de serlo cuando las ONGDs demuestren su mayoría de edad, su capacidad para organizarse, su independencia de los partidos políticos y gobiernos, y estén dispuestas a trabajar en ámbitos de mayor responsabilidad, participando en los órganos de decisión y administración de la ayuda. Un cambio de actitud que debería romper igualmente esa visión patrimonialista que ampara a muchas ONGDs, las que administran mayores presupuestos, cuentan con los apoyos de los estados y actúan como brazos ejecutivos del poder.

Si algo está a favor de la sociedad civil, en general, y de las ONGDs, en particular, es la posibilidad de pensar por sí misma. De desarrollar un pensamiento autónomo, crítico y reivindicativo sin otros compromisos que los que se derivan de la justicia, la solidaridad y la participación, valores todos ellos democráticos, aunque contradictorios con la superestructura ideológica que guía los designios de la economía de mercado encargada, por lo demás, de engrasar las democracias al uso.²¹ Un objetivo posiblemente tan difícil de conseguir como fácil el intentarlo. Si la globalización ha supuesto un traba para el desarrollo de muchos pueblos, también es cierto que inventos como la red Internet pueden mantener vivo el ideario de las ONGDs. Cada vez es más difícil el aislamiento al que otrora abocaban según que prácticas. De la misma forma que las ONGDs tuvimos información más que suficiente sobre Kagame, presidente de Ruanda, mucho antes de que lo publicaran los periódicos en los que cabía esperar que se publicara la noticia, hoy tenemos acceso a muchas cosas sobre Haití. Podemos leer desde el aire la catástrofe a través de Google. Podemos reconocer su territorio. Podemos igualmente leer los informes colgados por NU -a través de sus organismos-, cruzarlos, compararlos y sacar conclusiones, dirimir los grados de coherencia y, en ocasiones las desviaciones típicas de la realidad. Podemos leer opiniones a favor y en contra sobre cualquier tema, podemos comunicarnos con cooperantes que están trabajando *in situ*. Hasta el punto de poder convertir la red en nuestros ojos, en un instrumento de trabajo inexcusable, tanto por lo que se cuelga como por lo que se omite. En efecto, también la red es capaz de mostrarnos la realidad a través de sus silencios: ocultándola, desfigurándola, confundiéndola, a imagen y semejanza de los medios de comunicación. La pregunta obligada es la siguiente: ¿Por qué no se cuelgan en Internet los resultados obtenidos por la cohorte de donantes afincados en Haití a lo largo del primer semestre de 2010? La respuesta es obvia. La mala conciencia mueve incluso sobre los más descreídos y soberbios. No es normal que tras seis meses de intensos trabajos en Haití, no se haya producido acción alguna digna de ser publicada en la prensa, objeto de reportaje monográfico, o simplemente de ser colgada en la red mas allá de los problemas del desescombro. Por eso convendría reflexionar sobre este extremo y meditar sobre los límites de la Ayuda tal cual la conocemos - o desconocemos.

Pero, si el panorama que acabamos de esbozar es cierto quiere decir que Haití se enfrenta a una situación más complicada de lo que aparenta, determinada entre otros por los siguientes factores: uno, la magnitud de la catástrofe, una catástrofe que desemboca en una realidad poliédrica con muchas caras y más reflejos. Dos, la capacidad de respuesta de la Comunidad Internacional, gestionada por Naciones Unidas, organismo cuyo potencial se refleja en sus límites y cuya gestión

²¹ Sobre la naturaleza de las democracias parlamentarias que nos vienen asistiendo a lo largo de las últimas décadas no vamos a extendernos, sólo insistir en su carácter mixtificador derivado del progresivo alejamiento de la clase política de la sociedad civil, un sistema de relaciones basado en la infidelidad y la suplantación y que lleva a muchos autores a hablar de una verdadera partitocracia. Ahora bien, en la medida que la realidad se aproxime a esta caracterización y las ayudas al desarrollo se trenzan con las políticas económicas y sociales de los diferentes estados, se harán merecedoras de los mismos epítetos. Sobre la naturaleza de lo político, de las democracias y el gobierno de los pueblos pueden consultarse los cuatro primeros capítulos del libro de Alejandro NIETO, *El desgobierno de lo público*, Editorial Ariel, S.A., Barcelona, 200, así como los tres primeros capítulos del libro de José VIDAL-BENEYTO, *La corrupción de la democracia*. Los libros de la Catarata, Madrid, 2010.

presenta fisuras tan importantes, como las contradicciones que suelen prodigar sus ideólogos. Tres, las dificultades institucionales de un país quebrado, sin capacidad de respuesta; un país castigado por la historia y perdido en su soledad. Y, cuatro, por el contenido de las manifestaciones de una sociedad civil ávida de soluciones ecuanímes y harta de falsificaciones. Aunque a este tipo de dificultades hay que añadir otras de orden disciplinar que desbordan la capacidad de decisión de las grandes corporaciones. Dificultades suficientes para errar, no tanto en los diagnósticos, cuanto en las soluciones, por tratarse de soluciones procedentes de distintos campos del saber, aunque concurrentes por afectar al mismo territorio.

No se reconstruye o recompone un territorio distribuyendo ignominiosas viviendas semilla, perforando unos pozos, proporcionando semillas transgénicas con fecha de caducidad, alojando provisionalmente a una población en tiendas de campaña, asistiendo a la enfermedad, abriendo escuelas o alimentando a la población flotante. Nadie duda que sean cosas que hay que hacer, y que hay que hacerlas sin demora y de la forma más eficiente posible, pero no es menos cierto que este sumatorio de acciones -concomitantes con otros tantos objetivos tan del gusto de CAD- no se va a ninguna parte. Convendría cambiar de registros, abrir nuevos espacios de debate sobre la reconstrucción, sortear la asfixia de los tópicos e instrumentalizar nuevas fórmulas de intervención. Tareas que exigirán llamar a otras puertas y aparcas la retórica sobre la que se construyen y operan los organismos internacionales, amén de evitar el engorde de la burocracia o la sinrazón de la política. Lo que en definitiva pone en tela de juicio el orden de un mundo que se resiste a morir.

* * *

Por todo eso Haití tiene que superar la gran prueba, la de su supervivencia, y a esa prueba estamos convocados todos, unos, a través de los cauces establecidos por los organismos internacionales y, otros, a través del compromiso ético asumido individualmente o a través de las organizaciones en las que colaboramos. Ahora bien, la superación de la prueba dependerá de lo que seamos capaces de aportar, de la claridad de los planteamientos esgrimidos y de los objetivos trazados. En este sentido, la *Propuesta de Recomposición de la Franja Costera de Puerto Príncipe* pretende colaborar aportando su grano de arena llamando la atención sobre el hecho de que la línea de horizonte depende del punto de mira del observador y que los planos cortos, como la hojas, no suelen dejar ver el bosque. Una vez superado el escollo de la alimentación de la población damnificada y escolarizados sus hijos hay que empezar a desbrozar el camino que conduce al éxito, a elevar el punto de mira y

empezar a reconocer la dimensión del drama. El drama endémico que vive el Tercer Mundo: la falta de dignidad de sus gentes. Un drama en el que el terremoto tiene poco que ver y nosotros mucho. Un drama, en suma, cuya superación apunta a la sostenibilidad de sus recursos. Superación por la que en última instancia apuesta la IN-UR.

El libro que presentamos, a pesar de su especificidad disciplinar, es un libro abierto que pretende hacer un llamamiento a la sociedad civil en general con el objeto de desvelar los límites de la Cooperación Internacional. A lo largo de sus páginas se debate el papel de la Ayuda Oficial al Desarrollo y sus vías de intervención. Se proponen, no sólo unas directrices para la recomposición de Puerto Príncipe, sino una metodología y una reflexión sobre el papel que pueden o deben, a juicio del autor, jugar las organizaciones no gubernamentales en el ámbito Internacional. Se reivindica, para las mismas, el lugar que por su naturaleza y condición les corresponde ocupar entre los agentes que dirigen el mundo. Se hace una llamada a su desburocratización y una invitación a revisar su propia metodología atendiendo a las potencialidades de los diferentes saberes. Saberes que pueden aportar mucho a la interpretación de los problemas derivados de la pobreza y las vías que se suelen proponer para su erradicación. En suma, el libro constituye una llamada a todas las personas que creen que otro mundo es posible y que están dispuestas a trabajar por su consecución. Así, este libro, a pesar de la carga crítica que posee, abre un halo de esperanza, una fisura, quien sabe, hacia el futuro para todos los habitantes de las ciudades informales del Tercer Mundo.

