



**Universitat de les  
Illes Balears**

**Título:**

**Bahia de Puerto-Principe: de la Exposición Internacional del  
Bicentenario (1949) al terremoto (2010). Megaproyecto,  
planificación y gestión fracasada del litoral.**

**AUTOR:** *Remsly DESRAVINES*

**Memoria del Trabajo de Fin de Máster**  
Máster Universitario en Análisis, Planificación y Gestión en Áreas litorales

---

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS

Curso Académico 2014-2015

*Fecha 10/08/2015*

*Firma del autor*  
*Remsly DESRAVINES*

*Nombre y Firma del Tutor:*  
*Macià Blàzquez SALOM*

*Nombre y Firma del Co-tutor:*  
*Joana Maria PETRUS BEY*

*Aceptado por la Dirección del Máster*  
*Joana M<sup>a</sup> SEGUÍ PONS (directora)*



## Agradecimientos

Quiero agradecer sobre todo el apoyo de mi familia y amigos. Sin ellos no podría haber seguido luchando día a día para conseguir llegar a este resultado. Sin sus ánimos y cariño no habría valido la pena el esfuerzo.

A la profesora Joana M<sup>a</sup> Seguí Pons, directora del Master, debo agradecerle toda la ayuda y apoyo que me ha brindado, así como la posibilidad de trabajar y aprender.

A los profesores Macià Blasquez y Joana M<sup>a</sup> Petrus, mis tutor y co-tutor de proyecto, quiero agradecerles todo el apoyo, confianza, y paciencia que han demostrado tener conmigo durante tantos tiempos de trabajo desde la UIB hasta el paso final, incluso en la distancia. Este trabajo ha sido posible solo gracias a sus esfuerzos y dedicaciones.

A todos los responsables de la oficina de cooperación y responsables del programa de postgrados, sobre todo a Ruth y a Patricia, a Magdalena, de una manera especial debo agradecerles sus esfuerzos y determinaciones de haberme apoyado durante este largo camino. Sin su colaboración y confianza no habría sido posible arrancar este proyecto.

Igualmente a la CRUE (Conferencia Estatal de Universidades Españolas) y a la UEH (Universidad Estatal de Haití), instituciones ambas que impulsaron el programa de cooperación CRUE-UEH del cual obtuve la beca de estudio que me ha permitido estudiar el Máster Oficial en Análisis, Planificación y Gestión en Áreas Litorales en la Universitat de les Illes Balears.

A Fritz Deshommes, el Rector responsable de la investigación en la Universidad Estatal de Haití (UEH) por su apoyo durante todas las fases del proyecto.

Finalmente, tengo que agradecer a mi profesor responsable del departamento de geografía en la UEH, Michelet Clerveau, sus consejos y apoyo para realizar este trabajo.



## Indices

Agradecimientos .....	3
-Introducción	9
- Enfoques conceptuales y metodológicos .....	12
-Metodología .....	12
-Conceptos.....	13
-Enfoque teórico.....	20
Primera Parte: El megaproyecto en el litoral, causas de su fracaso.....	23
Capítulo I: La zona del estudio .....	23
1.1.1. Ubicación de la zona del estudio.....	23
1.1.2- Evolución de los usos del suelo desde 1749 hasta 2010 el litoral de la Baía de Puerto-Príncipe:.....	25
1.1.3- Los préstamos de 1922 y el endeudamiento del Estado haitiano. ....	37
1.1.4- Presentación del megaproyecto de la Exposición Universal de Puerto-Príncipe de 1949: Objetivos, políticas y estrategias .....	40
Capítulo II- El megaproyecto fracasado en el litoral: algunas causas.....	46
1.2.1-Problema de gestión integrada del litoral.....	46
1.2.2- Características de la Exposición Internacional de 1949 y conmemoración del megaproyecto: sus pesos en el presupuesto nacional .....	47
1.2.3- Inestabilidades políticas en la década de los 50. ....	54
1.2.4-Discontinuidad en las políticas publicas.....	54
Segunda parte: .....	57
El megaproyecto y sus consecuencias. ....	57
Capitulo III: Desplazamientos y presiones demográficas. ....	57
2.3.1- Migraciones, éxodo rural y urbanización anarquica en el litoral. ....	57
Capítulo IV- Degradación física y social del litoral. ....	67
2.4.1-Contaminaciones del litoral y del medio marino .....	67
2.4.2- Eutrofización y pérdidas de biodiversidad de especies.....	69
2.4.3- Problema de biomasa.....	72
2.4.4-Aumento de riesgo de enfermedades, epidemias en el litoral.....	75
Capitulo V- Políticas de gestión y de planificaciones del litoral implementadas hasta 2010. ....	77

2.5.1- Marco jurídico para la protección del litoral y sus límites .....	77
2.5.2- Las instituciones responsables de gestión del litoral y sus actuaciones .....	78
2.5.3- El litoral despues del terremoto de 12 de enero de 2010 y nuevas politicas de gestion implementadas.....	79
3. Conclusiones y propuestas de mejora de las infraestructuras y de la planificación urbana y ambiental del litoral.....	83

**Bibliografía 87**

Anexo 1.....	93
Tabla con la cronología de mandatos de los gobiernos haitianos, sus presidentes, sus endeudamientos, sus políticas urbanas y de infraestructuras desde 1922 hasta 2015.....	93
Anexo 2.....	95
Encuesta para la realización del Trabajo Final de Máster Universitario en Análisis, Planificación en Áreas Litorales .....	95

**Figuras**

Figura 1 Population and geographical characteristics of coastal megacities in 2011 .....	10
Figura 2 Ubicación de la Bahía de Port-au-Prince. Detalle .....	19
Figura 3 Las Republicas de Haiti y Dominicana .....	23
Figura 4 Ubicación de la zona del estudio .....	24
Figura 5 La ciudad antigua.....	26
Figura 6 Reparto y distribución colonial de la zona francesa de la isla a finales del s. XVIII .....	27
Figura 7 Evolución de Puerto Príncipe durante su fundación en 1749-1750.....	30
Figura 8 La ciudad real.....	31
Figura 9 Ubicación de los primeros barrios.....	33
Figura 10 Ubicación de los barrios Magloire .....	34
Figura 11 Evolución en la ocupación del suelo desde 1749 hasta 2010. Puerto Príncipe (Haití).....	36
Figura 12 Residuos orgánicos en el litoral y en las calles .....	47
Figura 13 Entrada principal de la Exposición Internacional .....	48
Figura 14 Vista de la zona norte de la Exposición Internacional .....	49
Figura 15 Celebración del Bicentenario, diciembre de 1949.....	51
Figura 16 Dimensiones de las principales ciudades de Haití (1950).....	59

Figura 18 Período de ocupación poblacional del litoral .....	61
Figura 19 Servicios disponibles en el litoral.....	61
Figura 20 Los Palacios del Presidente y de la Poste .....	63
.Figura 21 Palacios de las Bellas Artes y de la Agricultura.....	64
Figura 22 El Pabellón del Turismo .....	64
Figura 23 Aglomeración de Puerto-Príncipe en 1950.....	65
Figura 24 Mercado informal Croix des Bossales, Haïti .....	68
Figura 25 Fuentes de contaminación. Costa Bahía de Puerto Príncipe (Haití).....	69
Figura 26 Acumulación de desechos sobre una playa haitiana.....	70
Figura 27 Desechos observados en la desembocadura de un río en el litoral de Puerto-Príncipe .....	71
Figura 28 Epidemia de enfermedades en la costa.....	75
Figura 29 Costa de la Bahía de Puerto Príncipe. Infecciones dermatológicas.....	76





## -Introducción

A principios del siglo XXI, los litorales han devenido áreas geográficas de gran población. El hombre utiliza la franja litoral de unos 100 metros de ancho y parte de los 440.000 km de la misma, para usos industriales, actividades de transporte y recreativas, lo que crea un fuerte impacto en estas zonas (Bird, 2000). Las Naciones Unidas estiman que el 66% de la población mundial vive a unos pocos kilómetros de la costa (Pethick, 1984).

Los principales centros de población mundial están situados en el litoral (Estados Unidos, Brasil, Japón, Europa, China, India). Muy altas densidades se encuentran en los litorales como en Bangladesh (1.000 habitantes/ km<sup>2</sup>) o País Bajos (400 habitantes / km). Las megaciudades (ciudades con más de 10 millones de personas) se encuentran también en posición costera como Tokio o Nueva York, o tan cerca de ella como pueden estarlo El Cairo o Seúl, en definitiva, pocas ciudades con gran población se hallan lejos de mar (Delhi, Moscú, Teherán). En muchos países (Francia, Brasil, España, Estados Unidos de América), son las regiones costeras las que registran un mayor crecimiento de la población. Pero no todos los tipos de costas están igualmente desarrolladas. Pelling&Blackburn (2013) recopilan en ese sentido una interesante tabla (vid. Figura 1) en la que se especifica qué tipo de costas son las más densamente pobladas (costas pantanosas, acantilados, bosques costeros (manglares), mientras que otras zonas costeras igual que los desiertos fríos o cálidos están a menudo vacías de poblamiento.

La tabla de la figura 1 identifica las mayores 16 megaciudades costeras en 2011 de un total de 23. Geográficamente, diez de las megaciudades costeras están en Asia, dos en cada uno de los continentes iberoamericano y norteamericano, una en África y otra en Europa. Conjuntamente esas 16 ciudades suman una población de 242 millones de un total de 7.000 millones de manera que podemos afirmar que casi un 3,5% de la población mundial vive en una megaciudad costera.

**Figura 1** Population and geographical characteristics of coastal megacities in 2011

City	Distance from coast (km)	Significant portions below 20 m above mean sea level?	Population of urban agglomerations (millions)	Coastal type
Tokyo	0	Yes	37.2	Coastal plain, some hills
New York-Newark	0	Yes	20.4	Island and coastal plain
Shanghai	0	Yes	20.2	Delta
Mumbai	0	Yes	19.7	Islands, delta, coastal plain
Kolkata	78	Yes	14.4	Delta
Karachi	0	Yes	13.9	Coastal plain, delta
Buenos Aires	0	Yes	13.5	Coastal plain, part delta
Los Angeles-Long Beach-Santa Ana	0	Yes	13.4	Coastal plain
Rio de Janeiro coastal plain	0	Yes	12.0	Mountainous, narrow
Manila	0	Yes	11.9	Coastal plain
Osaka-Kobe	0	Yes	11.5	Coastal plain, mountainous
Lagos	0	Yes	11.2	Low-lying coastal plain
Istanbul	0	Yes	11.3	Mountainous
Guangzhou	59	Yes	10.9	Delta
Shenzhen	22	Yes	10.6	Delta, coastal plain, islands
Jakarta*	0	Yes	9.8	Coastal plain

Population statistics sourced from UN-DESA (2012b) World Urbanisation Prospects 2011 table on the 30 largest urban agglomerations; typology of major coastal cities sourced from UN-DESA (2009) World Urbanization Prospects 2009; distance from coast calculated using *SEDAC TerraViva! Viewer*, by drawing a straight line from the centre of each urban agglomeration (as defined by CIESIN *et al.* 2011) to the coast; portions below 20 metres sea level were estimated using *SEDAC TerraViva! Viewer* Sea Level Rise data set based on Shuttle Radar Topography Mission (McGranahan *et al.* 2007).

\*Whilst these official population statistics for Jakarta place it at just under ten million, Jakarta is included here to reflect the cumulative population of the Greater Jakarta Metropolitan Area and the uncertainty of the city boundaries. The city is also understood to have a greatly inflated daytime population of up to 12 million (*The Jakarta Post* 2011).

Fuente: Pelling&Blackburn (2013): *Megacities and the Coast: Risk, Resilience and Transformation*. Chapter 1. Mega-urbanization on the coast. Routledge, New York pp. 3

Esta alta concentración humana en la zona costera afecta las actividades económicas tradicionales (agricultura costera, pesca, acuicultura, el comercio transoceánico) pero también otras que se añadieron como nuevas actividades (turismo, las industrias costeras).

Los litorales empezaron a ser frecuentados por la gente de las grandes ciudades procedentes de los pueblos vecinos a partir del siglo XVII. Pero es sobre todo a partir de 1850, con el desarrollo del ferrocarril, que la ocupación litoral registra un gran impulso, así se desarrollan, por ejemplo, los centros turísticos de Inglaterra, Francia, Holanda... Un siglo después, nuevos modos de transporte como el aéreo se sumaron, lo que ha permitido el

desarrollo del turismo litoral y la ocupación de nuevos espacios costeros ( CNED- Sequence-08HG20)<sup>2</sup>

Estas actividades, sumadas a los factores naturales, están en el origen de problemas como las inundaciones, erosión, sedimentación, contaminación y ocupación acelerada de la costa. Un aumento de la diversificación de actividades lleva aparejada un aumento de la presión demográfica, lo que genera, como resultado, una competencia creciente en la zona litoral. En este nivel, se ve el riesgo de confrontación entre grupos humanos que compiten por un litoral cada vez más escaso, lo que acelera los riesgos en cada punto de la línea de costa.

En Haití, la situación costera es aún más crítica. Desde el inicio de 1800, los litorales de este país han experimentado problemas enormes. Aunque el país tiene una enorme potencialidad para las actividades de recreación marina y submarina, la creciente contaminación costera y marina hipoteca gravemente esta importante potencialidad.

En la actualidad, varias playas son intransitables (MDE-MPCE 2004) y es arriesgado emprender actividades como el buceo y otros deportes acuáticos (esquí, surf), o incluso la simple natación, que exponen a riesgos de salud graves.

El tramo del litoral que se configura en torno a la bahía de Puerto-Príncipe (Haiti) ha sufrido estos mismos problemas. Sin embargo en los años 1946-1956, la costa de Puerto-Príncipe pudo haberse beneficiado de una planificación y gestión mediante un importante megaproyecto de desarrollo del litoral de Puerto-Príncipe, que llevó a cabo en 1949 el Gobierno de León Dumarsais Estimé (1946-50) con el objetivo de renovar la capital de Haití. El megaproyecto, exposición internacional con motivo del "Bicentenario de la fundación de Puerto-Príncipe", fue abortado y la costa perdió esta favorable oportunidad.

Este trabajo tiene, como objetivo en primer lugar, comprender el sentido del megaproyecto en la planificación y gestión del litoral de la bahía de Puerto-Príncipe. Luego, descubrir las causas y consecuencias del fracaso del megaproyecto hasta 2010. Finalmente, entender las políticas implementadas por el Estado en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe, desde 1950 hasta 2010.

---

<sup>2</sup> «Gérer les espaces terrestres» Sequence de 8-HG20, CNED. Academie-en-ligne.fr  
<http://www.academie-en-ligne.fr/Ressources/7/HG20/AL7HG20TDPA0111-Sequence-08.pdf>

Deseando lograr estos objetivos, nos planteamos las siguientes preguntas:

¿Cuáles son las causas del fracaso del mega-proyecto de desarrollo del litoral iniciado en 1946? ¿Cuáles son las consecuencias de este fracaso? ¿Reflejan las causas y las consecuencias del fracaso del megaproyecto las políticas de planificación y de gestión puestas en marchas por el Estado?

El megaproyecto del Bicentenario de Puerto-Príncipe en el litoral establecido por el gobierno de Dumarsais Estimé pretendía la renovación de la capital y la planificación y gestión del litoral. Su fracaso parece ser debido a los efectos que generó el megaproyecto –como la presión demográfica en la capital, contaminación del litoral y urbanización anárquica– y debido a la propia debilidad del Estado haitiano.

## - Enfoques conceptuales y metodológicos

### *-Metodología*

Los objetivos que perseguimos en este estudio y el propio trabajo de campo realizado obligan a combinar métodos cualitativos y cuantitativos. El proceso metodológico de investigación se ha dividido en **cuatro fases**: fase exploratoria; fase de investigación y análisis de documentos técnicos; realización de encuesta mediante entrevista cualitativa y, finalmente la cartografía de resultados.

En la **primera fase**, fase exploratoria, se ha recopilado, analizado y sintetizado bibliografía básica y específica relativa al espacio litoral, a la historia reciente de Haití y de Puerto Príncipe; también se han realizado las lecturas fundamentales que ayudan a situar la problemática de la zona de estudio en el marco de otros espacios litorales que han sido objeto igualmente de una alta ocupación e intentos fallidos de desarrollo. En la **segunda fase**, fase de investigación y análisis de documentos técnicos, se han llevado a cabo visitas de campo y contactos con instituciones estatales y privadas para obtener informaciones sobre su participación en la planificación y gestión de la litoral. La falta de información y fuentes estadísticas directas y suficientes nos ha llevado a programar la realización de una encuesta sobre el terreno.

En la **tercera fase**, encuesta y entrevista cualitativa, se ha desarrollado un cuestionario para recopilar datos sobre los habitantes de los barrios de Martissant, Cité de Dieu, la Saline, Cité Soleil, al Oeste del centro de la Ciudad, que constituyen el litoral de la bahía de Puerto-Príncipe. A través de este cuestionario, se han realizado preguntas a los habitantes de estos barrios a cerca de: sus áreas de origen, sus actividades en el litoral, la fecha de su aparición

en el litoral, sus estatutos de propiedad, los riesgos y epidemias que enfrentan las zonas, los factores de su presencia en la zona, las dificultades que enfrentan hasta ahora, las acciones de las autoridades en su favor y su accesibilidad a los servicios básicos. La encuesta se realizó el mes de octubre 2014. La unidad muestral ha sido cada uno de los barrios marginales que forman el litoral en su primera y segunda línea de costa. De cada unidad se han recogido 25 encuestas, lo que conforma un universo muestral de 100 habitantes (puede verse el cuestionario en el anexo).

Además de los barrios en los que se han pasado las encuestas, se han tomado en consideración algunos antiguos asentamientos de negocios y viviendas de la población que existen desde la fundación de la capital en 1749.

Asimismo, durante en la visita de campo para realizar la encuesta se anotaron las ubicaciones concretas de los distintos puntos de residuos que se hallan en todos lados, desde el centro de la ciudad hasta el litoral.

En la **cuarta fase**, resultados cartográficos, se han buscado documentos técnicos, fotografía aérea de la zona del estudio para poder visualizar y tener una idea más exacta de las causas y consecuencias del fracaso del megaproyecto en el litoral.

En esta fase se ha hecho uso de un Sistema de Información Geográfica (SIG). Mediante imágenes de la zona del estudio se han definido en Google Earth, polígonos, líneas y puntos de referencias. Se han exportado dichos datos a un software, Arcgis, con el programa Arc 2 Earth, para su digitalización y diseño. Esta parte de la metodología ha servido especialmente para situar las distintas fuentes de contaminación en el área del estudio, y también para determinar el grado de degradación física y social del litoral.

### **-Conceptos**

A continuación se anotan brevemente los significados que en este trabajo hacemos de algunos conceptos.

### **Megaproyecto**

Hasta el momento no hay ninguna definición exacta de un megaproyecto (a veces también escrito "mega proyecto") y no hay ninguna comprensión clara de lo que distingue un "megaproyecto" de cualquier otro proyecto grande o complejo. El común acuerdo entre los profesionales e investigadores es el concepto de un proyecto de gran escala con un precio

superior a 1 billón de dólares<sup>3</sup> (Fiori et al. 2005), lo que a menudo conduce a sobrecostos (Flyvbjerg et al., 2003).

La Administración Federal de carreteras de los Estados Unidos, por ejemplo, define megaproyectos como grandes proyectos de infraestructura de costes superiores a un US\$ 1 billón, o proyectos de un costo significativo que atraen a un alto nivel de atención pública o de interés político a causa de importantes impactos directos e indirectos en la comunidad, medio ambiente y presupuestos.

En toda la literatura de la construcción, existen numerosas definiciones de megaproyectos. Sin embargo, la mayoría de las definiciones proporcionadas siempre consideran los megaproyectos no en su contexto de gestión de la construcción sino en el contexto de una planificación pública más amplia y en el contexto de la economía. Por ejemplo, los megaproyectos se definen como importantes empresas caracterizadas por el éxito que buscan multi-organizaciones en diferentes objetivos sujetos a impactos socio-políticos (Ruuska et al., 2009). Otras definiciones consideran megaproyectos como proyectos que tienen un rendimiento muy pobre en términos de economía, medio ambiente y apoyo público. Además, conducen a sobrecostos e ingresos inferiores de lo que está previsto, que impiden el crecimiento económico en lugar de avanzar (Flyvbjerg, et al. 2003).

De esta forma, los megaproyectos deben definirse habitualmente en el contexto de la gestión de construcción de la obra pública, por cuanto son proyectos que suponen grandes actividades, consumen grandes recursos, presupuestos y plazos. Capka (2004) define los megaproyectos como proyectos costosos que requieren el manejo de muchas y concurrentes actividades complejas, manteniendo plazos de difícil cumplimiento y presupuestos ajustados. Las definiciones más elaboradas describen los megaproyectos como complejos proyectos de gran escala que son a menudo incapaces de cumplir con estimaciones reales de costes, plazos y resultados anticipados de los mismos. Otras definiciones describen los megaproyectos como proyectos que contienen un gran elemento de innovación tecnológica asociada con alto riesgo y caracterizados por el conflicto, la incertidumbre y una deficiente cooperación entre socios (Marrewijk et al., 2008).

A partir de estas reflexiones sobre megaproyectos, podemos afirmar que el proyecto de renovación de la capital de Haití en los años 1946-1956 puede considerarse un «megaproyecto» pues refleja algunas de sus principales características definitorias.

---

<sup>33</sup> Un billón de dólares ( $10^{12}$ ), expresión exclusiva del ámbito anglosajón, equivale en el Sistema Internacional de Unidades (SI, heredero del Sistema Métrico Decimal) a mil millones ( $10^9$ ).

## -Litoral

La palabra "litoral" ha sido abordada por numerosos investigadores a través de épocas y ciencias diferentes. Las definiciones del litoral son múltiples y varían según su origen. Veamos algunas:

### -Diccionarios de idiomas

Los diccionarios de la lengua dan una definición a veces complicada. Para el diccionario Larousse de la lengua francesa (1977), *litoral* pertenece a la parte más cercana del mar. Es el espacio de un país que limita con el mar. Para los diccionarios Le Robert, de idioma francés (1986), el litoral es lo que está en relación con el área de contacto entre la tierra y del mar. Para el diccionario de la Real Academia Española de la Lengua (RAE), litoral es la costa de un mar, un país o un territorio, y -adjetivado- cualquier cosa que pertenece o resulta relativo a la orilla o a la costa del mar.

### -Diccionarios de geografía

Los diccionarios de geografía resultan a veces más explícitos. En términos geográficos, R. Brunet, R. Ferres y H. Taylor (3rd ed., Reclus, documentación en francés, 1993), nos recuerdan que la palabra litoral proviene del *litus* (orilla, en latín), por lo que el litoral es la orilla del mar o de un lago.

Según Yves Lacoste (2003), en su libro titulado "De la Geopolítica a los Paisajes. Diccionario de la Geografía", la palabra *litoral* proviene del latín *litus, litoris*, costa. Según él, el término *litoral* apareció en primer lugar como un adjetivo a finales del siglo XVIII (en el sentido zoológico de especies que viven en las aguas cerca del litoral); el sustantivo data solamente de mitad del siglo XIX. Su difusión se ha hecho lenta y gradualmente con una significación más amplia que de la palabra costa. Mientras que ésta se considera más o menos erróneamente como una línea y un límite, el litoral se define como una zona de contacto entre la tierra y el mar. Esta área es más o menos estrecha, pero su longitud es considerable y resulta casi *incalculable* si queremos medirla con precisión, teniendo en cuenta todos sus pequeños elementos y el perímetro de todas las islas e islotes. Debe recordarse que hasta la publicación en 1967 del artículo de B. Mandelbrot "How Long Is the Coast of Britain? Statistical Self-Similarity and Fractional Dimension", la geometría clásica no era capaz de describir objetos naturales rugosos o fragmentados, como suele ser el

contorno de lo que mal llamamos *línea* de costa. Hoy, la medición real, variable según la escala de análisis, de objetos accidentados, fragmentados y discontinuos (una roca, una nube o hasta las partículas en movimiento de un fluido) sería imposible sin el uso de la geometría fractal. El hombre utiliza la franja costera de unos 100 m de anchura y parte de los 440.000 km de la misma, para usos industriales, actividades de transporte y recreativas, lo que crea un fuerte impacto en estas zonas (Bird, 2000).

Dependiendo pues de nuestro grado de precisión o de nuestra escala de medición, el litoral de Haití mide 1.530 km de longitud (CRESFED, 2005).

Sea cual sea la escala de representación y la magnitud pensada, los litorales ofrecen en todos los lugares del mundo un paisaje de contacto entre tierra y mar en el que se suceden, playas, marismas más o menos amplias, acantilados o dunas costeras, y también el ruido del viento y las olas. Pero todos estos litorales pueden considerarse a escala mundial como formando un todo continuo, lineal, en el que una muy especial sucesión de ambientes físicos y humanos se unen para dar lugar a una cadena continua de contrastes tierra-mar.

Según un documento del geógrafo Bernard Bousquet, aparecido en la *Revue juridique de l'environnement*, (1990), es posible dar tres definiciones del litoral:

- Un litoral de naturaleza. Es un área bajo la dependencia de la dinámica y la energía del medio ambiente.
  
- Un litoral de ecúmene. Es una definición bastante reciente y sin ambigüedades ya que se alude al espacio habitado y puesto en valor por el hombre. Este litoral puede tender hacia el fin del mundo, en tanto que su área es estrecha. Todas las actividades que llamamos del mar y la costa coexisten más o menos pacíficamente.
  
- Un litoral de institución. Esta definición se encuentra en los textos legislativos y reglamentarios. Estos textos están tratando de identificar más de cerca las otras dos definiciones. En general, el litoral de la institución está encorsetado por los límites administrativos y regidos según las normas que se aplican no siempre exclusivamente al litoral.

En este trabajo seguiremos esta última definición, haciendo especial énfasis en el litoral humanizado (ecúmene) y en cómo el ámbito institucional que lo gestiona hace frente a los problemas que la ocupación humana provoca sobre el medio físico (litoral naturaleza).



## - Bahía

Una bahía es una entrada a un mar, océano o lago, rodeada por tierra excepto por una apertura, que suele ser más ancha que el resto de la penetración tierra adentro. Es decir, una concavidad en la línea costera formada por los movimientos del mar o del lago (Encyclopedia Britannica, abril de 2009). Se trata de un accidente geográfico de características similares al golfo, que es una porción de mar entre dos cabos.

Los golfos son bahías de gran tamaño, aunque no existe una delimitación clara en cuanto a la extensión que deben tener éstas para ser consideradas golfos, por lo que es preciso adoptar en cada caso convenciones al respecto. Así por ejemplo, desde el punto de vista de la legislación internacional la *United Nations Conference on the Law of the Sea Official* (UCLoS) define una bahía como:

*«A los efectos de la presente Convención, una bahía es una muesca bien marcada cuya penetración es de tal proporción a la anchura de su boca en cuanto a contener las aguas de litoral y constituyen más que una simple curvatura de la costa. Una marca no, sin embargo, considerarse una bahía si su superficie es tan grande como o más grande, que del semicírculo cuyo diámetro es una línea dibujada a través de la boca de esa muesca»* (UCLoS, 10 diciembre 1982)

Como se ve, la noción de bahía aparece pues como opuesta a península o cabo, que son porciones de tierra que se internan en el agua.

Desde un punto de vista estratégico, comercial, militar e histórico, las bahías han sido enclaves de gran importancia ya que, por sus características naturales, han servido de refugio, puerto en ruta, , abrigo de embarcaciones comerciales y lugar de defensa con interés estratégico a veces incluso a nivel mundial. Podemos mencionar, entre otras, Bahía Cochinos, a más de 160km al sur de La Habana, que destaca por sus espectaculares playas con manglares, sus arrecifes de coral y sus zonas pantanosas, bien conocida por ser el lugar desde el que se intentó la invasión de Cuba en 1961 por parte de cubanos exiliados con el apoyo estadounidense con el claro objetivo de derrocar el régimen político allí impuesto. No obstante, fracasó debido a las acciones llevadas a cabo por las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR).

Igualmente, Victoria Harbour, en Hong Kong, bahía que llevó precisamente a los británicos a ocupar la isla de Hong Kong por el valor estratégico de esta bahía durante la Primera

Guerra del Opio (1839-42), que luego se mantuvo por su valor estratégico en las rutas comerciales.

Muchas son las bahías importantes que existen a lo largo de toda la geografía mundial. Revisten especial interés aquellas que han sabido combinar su ocupación humana con la preservación de sus entornos naturales y paisajísticos, por lo general de gran belleza. La asociación internacional "World Bay Organisation" reúne los enclaves que mayor interés turístico conservan [Vid. <http://world-bays.com/map-of-members/>]. Del conjunto, sólo una está en España, es la Bahía de Santander o Bahía de la Concha, abierta a los pies de la ciudad de San Sebastian (Cantábrico). La Bahía de Cádiz, pese a ser una de las más famosas internacionalmente y a contar en sus alrededores con zonas naturales de gran interés, no figura en la lista, probablemente por su amplio desarrollo industrial y su clara vocación comercial internacional hacia América como zona de redistribución del tráfico de Canarias y hacia el Estrecho de Gibraltar.

Desde el punto de vista turístico, algunas de las Bahías consideradas de mayor interés son la Bahía de Fundy (costa atlántica de Canadá), la Paradise Bay (bien conocida en las rutas de cruceros en ruta hacia el Antártico); la llamada Bay of Islands, una de las más importantes atracciones turísticas de Nueva Zelanda; la bahía de Kotor (suroeste de la costa adriática de Montenegro), Phang Nga Bay, en Tailandia (sitio Ramsar nº 1.185) o Ha Long Bay, situada en la costa norte de Vietnam, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y considerada una de las once maravillas del mundo.

Desde un punto demográfico y residencial, algunas de las mayores aglomeraciones urbanas se extienden en torno a grandes bahías. Una de las más conocidas, sin duda, es Port Jackson, llamada también Bahía de Sidney, que acoge la mayor área metropolitana del país con algo más de 4 millones de habitantes; en Norte América, la Bahía de San Francisco, situada en la costa de California, acoge la segunda mayor área urbana del Oeste americano con aproximadamente 8 millones de habitantes; en América del Sur, Guanabara Bay, en Brasil alberga en su interior el puerto de Río de Janeiro (cuya área metropolitana contaba con 12.090.607 hab en 2014); finalmente, en Asia, Bengala Bay, que conocemos como Golfo de Bengala, concentra cerca de 300 millones de personas que se reparten en las concentraciones cercanas a los deltas de los principales ríos que desembocan en dicha bahía: al norte, el río Ganges, el río Meghna y el río Brahmaputra; al sur el Mahanadi, el Godavari, el Krishna y el Kaveri, conjuntamente los sedimentos de estas grandes arterias fluviales albergan el

bosque de mangle más grande del mundo (139.500ha), el *Sundarbans* que cubre el gran delta que da lugar a la bahía.

Finalmente, el topónimo *Bahía*, designa también un estado de Brasil (algo más de 14 millones de habitantes en 2012), cuya capital Salvador de Bahía es, un importante centro turístico gracias a sus contrucciones coloniales, sus playas y su carnaval, en él ocupa un lugar destacado la cultura africana, ya que de acuerdo con el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) Bahía es el estado brasileño con mayor población negra y mulata. De hecho, el censo de 2010 revela que la población negra y mulata se concentra en las zonas más pobres del país, que son las del norte y nordeste (73,5% población del norte y 59,9% de la población del nordeste se declara negra o mulata).

Igualmente, como topónimo, Bahía designa también una ciudad portuaria ubicada al sur de la provincia de Buenos Aires (Argentina) que cuenta con cerca de 300.000 habitantes: Bahía Blanca

En nuestro trabajo, utilizamos el término “bahía” para designar el espejo de agua y zona de contacto con el litoral terrestre de la parte interna del golfo de Gonave, en cuya interface se extiende la aglomeración urbana de Port-au-Prince que da nombre a la propia bahía y a la capital del país.

**Figura 2** Ubicación de la Bahía de Port-au-Prince. Detalle



Fuente: Carte administrative d'Haïti en français, avec départements et villes. UTM projection, WGS84 datum. Date: 11 March 2009. NASA [SRTM3](#) for terrain (public domain)

### **-Enfoque teórico**

Después de explorar diferentes corrientes de pensamiento en geografía, en el marco de la realización de este trabajo de investigación sobre las causas y consecuencias del fracaso del megaproyecto del de la Exposición Internacional del Bicentenario de Puerto-Príncipe en los años 1946-1956, en el litoral de su Bahía, se propone enmarcar el estudio en las líneas epistemológicas definidas por las siguientes corrientes: el determinismo y el posibilismo.

### **El determinismo:**

Desarrollado por la escuela geográfica alemana, la corriente de pensamiento conocida como “determinismo geográfico” tuvo su principal defensor en Federico Ratzel. Sucintamente, afirma que el medio geográfico condiciona, determina y limita el desarrollo humano.

Desde el final del siglo XIX, los geógrafos estudiaban la relación entre el hombre y el medio ambiente natural, en un contexto cultural e intelectual en el que se hallaban bien presentes el vitalismo, el darwinismo social y el organicismo. En la Alemania de finales del XIX hay que añadir además la visión geopolítica clásica que pretende explicar la extensión territorial y el peso demográfico de cada país en relación y dependiente de su posición y localización en el espacio geográfico. La escuela determinista practicaba así la *ecología* desde esta época, aunque el término ya existía limitado a una minoría de estudios. La Geografía era de esta forma *"una historia natural de la diferenciación de la corteza terrestre"* (Paul Claval, 1977).

La geografía es la primera disciplina en buscar la relación causal entre espacio físico y humano donde se introduce la centralidad de dos hechos, la influencia del entorno sobre la acción humana y la influencia de la acción humana sobre el entorno; la primera se entiende a través de la observación: agua, suelo, recursos, determinan la localización y la morfología del hábitat, mientras que los sistemas de cultura, la estructura agraria, la forma de las ciudades y la dinámica espacial modifican el entorno natural.

## **La corriente "posibilismo":**

La segunda gran corriente epistemológica que recorre conceptualmente la disciplina durante el período de consolidación de las ciencias sociales y experimentales es el "posibilismo". Vidal de La Blache fue uno de los principales representantes de esta escuela posibilista. Según esta escuela, la naturaleza presenta limitaciones a la vida humana pero ofrece a la vez posibilidades que el hombre va explotando o no.

El "posibilismo" es en realidad un determinismo ampliado, se trata de estudiar las posibilidades ofrecidas por la naturaleza y la potencialidad que el hombre puede aprovechar.

La tendencia ambiental con H. Barrows (Chicago), hace de la geografía "*una ciencia social que estudia las relaciones entre sociedades humanas y el entorno natural y construido*". Según el "posibilismo", podríamos decir que "la naturaleza propone y el hombre dispone", es decir que el hombre colocado en un entorno similar adoptará comportamientos diferentes dependiendo del contexto histórico y cultural en el que viva y de los grupos y organización social que corresponda a ese contexto.

Por lo tanto, estas dos corrientes permitirán mejor explicar en cierta medida las causas y las consecuencias del fracaso del megaproyecto observado en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe.



## Primera Parte: El megaproyecto en el litoral, causas de su fracaso

### Capítulo I: La zona del estudio

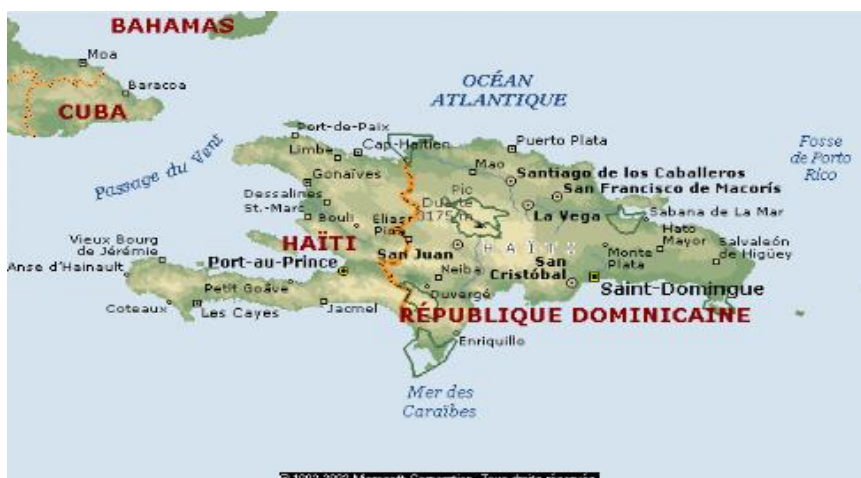
#### 1.1.1. Ubicación de la zona del estudio

Antes de localizar la zona del estudio, sería interesante señalar que la República de Haití forma parte de las grandes Antillas. Ocupa la parte occidental de la isla de Hispaniola, que comparte con República Dominicana. Esta isla se encuentra al sureste de Cuba y oeste de Puerto Rico. Con una superficie de 27.750 km<sup>2</sup>.

Haití tiene más de 1.500 kilómetros de costa y su plataforma cubre aproximadamente 5.000 km<sup>2</sup>. En general, la plataforma es estrecha, excepto en algunos lugares, como la bahía de Port - au-Prince, en el extremo sureste del Golfo de la Gonâve. La bahía de Puerto-Principe tiene una profundidad máxima de 120 a 140 m, está separada del resto del Golfo de la Gonave por dos crestas de poca profundidad (30-40 m) que conecta la isla de la Gonâve (situado en el centro del Golfo) al litoral del centro y del sur de la isla grande.

Haití tiene por capital Puerto -Principe, que limita al norte por el océano Atlántico, al sur por el mar de los Caribes y al oeste por el Canal del viento.

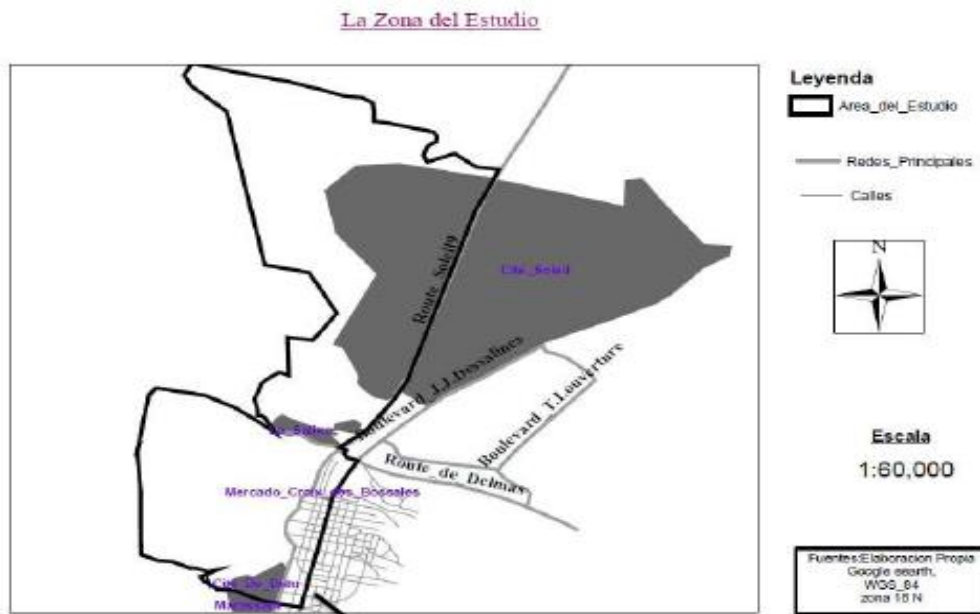
**Figura 3** Las Republicas de Haiti y Dominicana



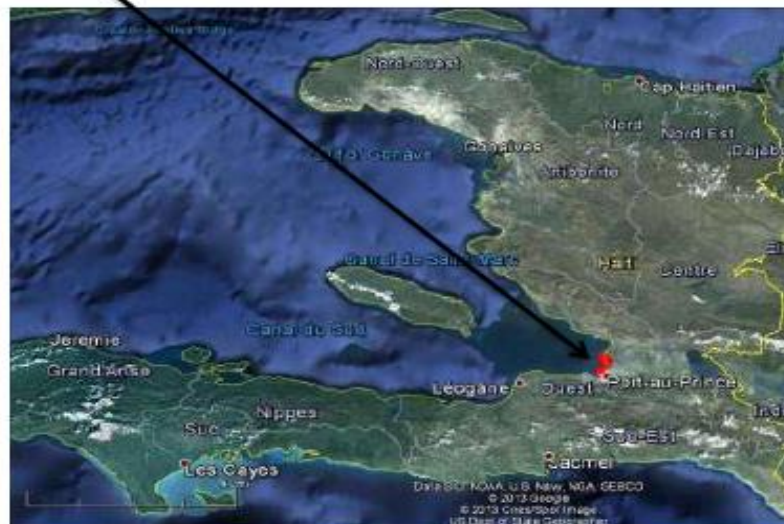
Fuente: Encyclopédie Microsoft Encarta 2004

En cuanto a la zona donde se desarrolla estudio, se ubica en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe. Se estima un perímetro de 33 kilómetros. Parte de la zona de acumulación de sedimento, cerca de la franja costera que se extiende desde la desembocadura del río Gris, hasta el barrio marginal **Martissant**. Está delimitada de la manera siguiente: al Norte, el río Gris; al Este Boulevard J.J. Dessalines; al Sur, el Barrio Martissant; al Oeste, la Bahía de Puerto-Príncipe.

**Figura 4** Ubicación de la zona del estudio



Republica de Haiti



Fuentes: Elaboracion propia



## 1.1.2- Evolución de los usos del suelo desde 1749 hasta 2010 el litoral de la Baía de Puerto-Príncipe:

### 1.1.2.1- El litoral durante la colonización: contexto histórico

La ciudad de Puerto-Príncipe fue fundada en el litoral el 13 de junio de 1749, en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe, por orden del gobernador general de Conflans e intendente Maillard (Corvington, 1992).<sup>4</sup>

De acuerdo con Melebranche (2003), los criterios de selección del lugar fueron, en primer lugar su ubicación geográfica, que resultaba central en relación a las regiones del norte y del sur ya colonizadas, lo que ofrecía la ventaja de un rápido control militar y de intervención marítima de las mismas. En segundo lugar, la ubicación de Puerto-Príncipe obedece a un criterio económico, pues la cercanía al mar y a la bahía facilitaba el intercambio comercial con el exterior/interior. Finalmente, la ubicación obedece a un criterio estratégico, pues el lugar ofrece abrigo a los navíos y permite resistir eventuales ataques externos.

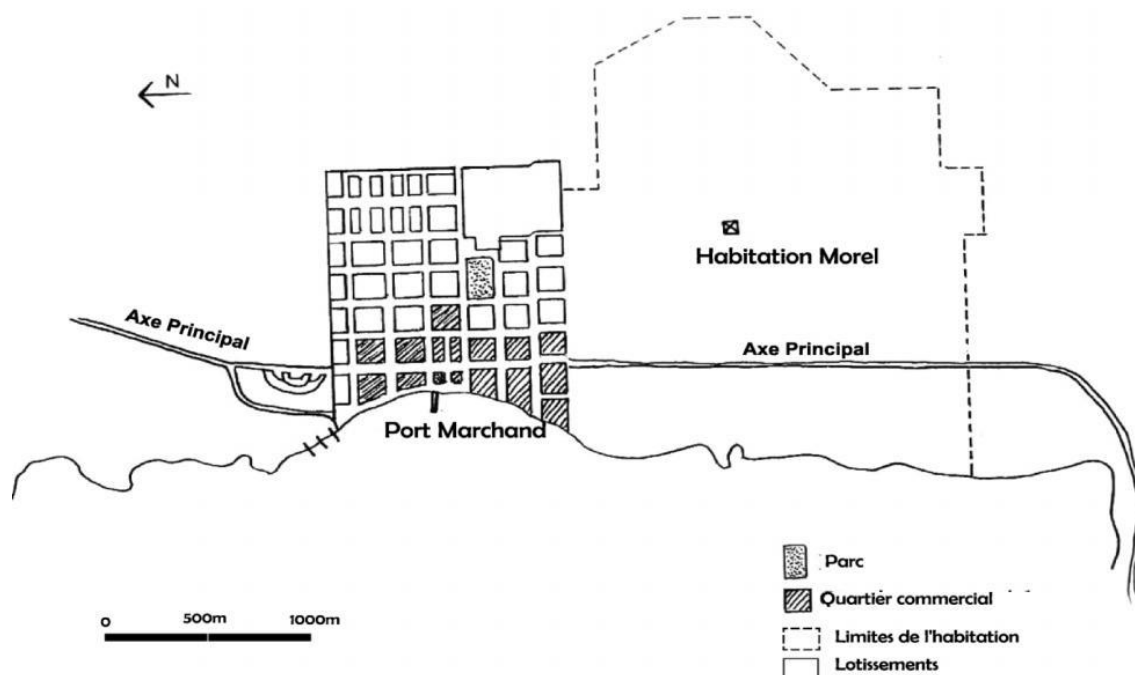
El carácter defensivo desde un punto de vista militar que ofrece este tramo de costa ha sido históricamente destacado. Así pues la ubicación geográfica facilitaba tanto esta defensa frente a invasiones externas como control interno con una mayor capacidad de intervención junto al mar tanto en el Norte como en el Sur del país, ya colonizado.

Las funciones esenciales de la nueva capital habían sido definidas en el decreto del rey Luis XV de Francia en noviembre de 1749. «*Este decreto estipulaba que la ciudad tenía por función esencial: controlar y administrar el territorio; ser un lugar de intercambios y de comercio; proporcionar un medio ambiente sano, salubre y atractivo a sus habitantes; ser un lugar de defensa de la colonia, por lo tanto un centro militar.*» (Malebranche, 2003)

---

<sup>4</sup> Según Malebranche (2003) «Esta orden es complementaria a la de 1743 y aseguraba definitivamente la instalación y la fundación de la ciudad después de medio siglo de *hesitaciones*» (*sic*) (en lufardo, duda, vacilación, titubeo).

Figura 5 La ciudad antigua

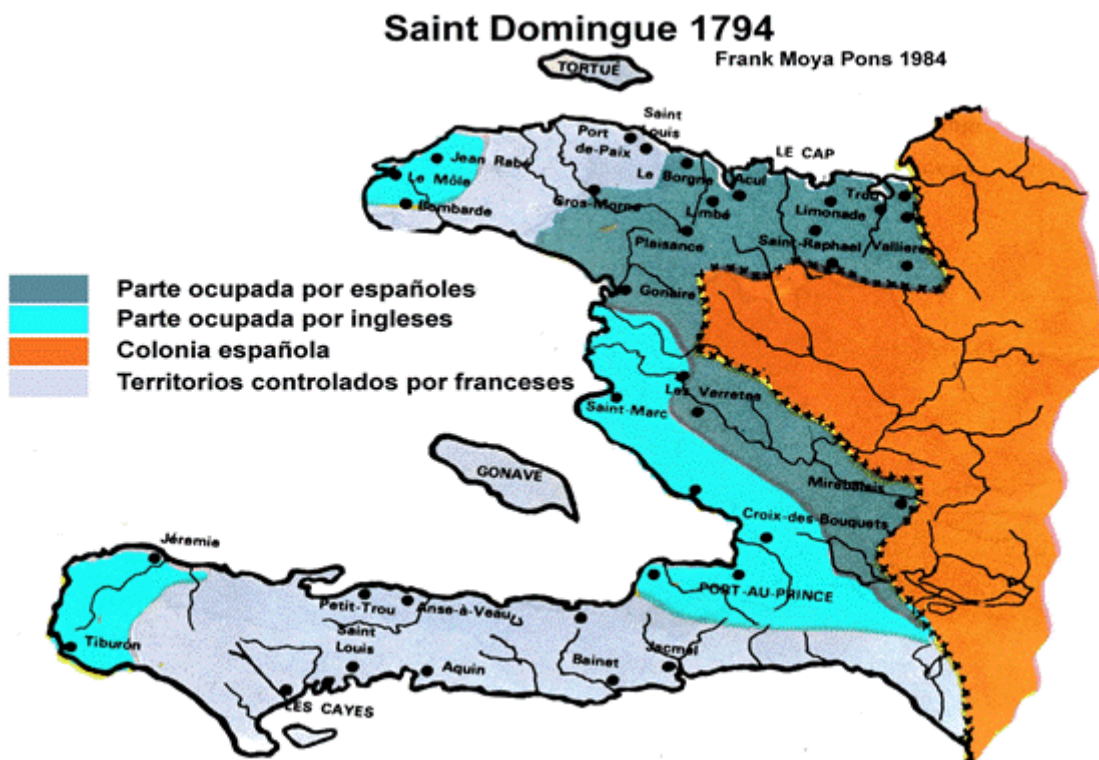


Fuentes: Leslie VOLTAIRE, *Port-au-Prince : Growth of a Caribbean primate city*, Université de Cornell, ITHACA, New York (USA), *Maîtrise en Planification Urbaine et Régionale*, 1982; SAINT-MERY Moreau (de), *Description topographique physique, civile, politique et historique de la partie française de l'île de Saint-Domingue*, Philadelphie, 1787 (réédition Paris, 1984).

Esta posición parece ser estratégica para los líderes de la Colonia francesa, pues facilita su protección en caso de un ataque inglés. La elección final del sitio finaliza tras una cuidadosa selección. Cito aquí razones militares porque en aquel momento Francia a menudo anduvo enfrentada a Inglaterra y perdió la supremacía en el mar. Sin embargo, la bahía a la que se abre la planicie de Cul-de-sac ofrecía un excelente refugio, profundamente deprimido al interior de la tierra y protegido por la posición la Isla de la Gonave (DEVAUGES Roland, «La capitale antillaise»: Port-au-Prince, *Les Cahiers d'Outre Mer*, Bordeaux, tome VII, 1954). Igualmente, la posición de la colina de Bel-air permitía controlar la entrada norte de la ciudad recién fundada, una posición estratégica que justifica la creación de un núcleo en dicha colina en 1751. Bel-air permite también controlar la carretera costera de Leogane y la de Cul-de-Sac y asegurar vínculos normales con la totalidad de la colonia.

No debe menospreciarse sin embargo la ubicación estratégica que suponía la elección de Port-au-Prince respecto a las poblaciones españolas. Según Gutierrez Escudero (1982), hacia 1700 ya había fundadas al menos catorce poblaciones en Saint Domingue. En la zona Norte: Cap François, Petite Anse, Limonade, Quartier Morin, Port Margot y Port- de- Paix; y en el sudoeste: Cul- de- Sac, Léogâne, Grand Goáve, Nippe, Le Rouchelot, Grande Anse e Ile á Vache. En la primera mitad de siglo XVIII el número de poblaciones fundadas por los franceses se multiplicó, no sólo se fundó Port-au-Prince, sino también villas y lugares como Port- de- Paix, Limbé, Cap François, Bayahá, Saint Louis, Saint Marc, Juana Méndez, Le Trou, Acul, Petite Anse, Grande Rivière, Poñ Margot, Le Malo, La Marmelade, Gross Morne, GonarVes, Petite Rivière, Dondón, Mirebalais, Léogâne, Croix, Jacmel, Les Cayes, Jérémie, L'Anse a Veaux, Grand Goáve, Petit Goáve, Cajay, Le Fond, Culde- Sac, Estero, Los guanos, Artibonite, Pitón, Saint Jean, Puerto Grande, Quartier Morin, Chiu, Rivière Salées, Bois de Lance, Limonade y Maribaroux<sup>5</sup>.

**Figura 6** Reparto y distribución colonial de la zona francesa de la isla a finales del s. XVIII



<sup>5</sup> Archivo General de Indias. Consejo de Indias al rey. Madrid, 16 de noviembre de 1724. A.G.I., Santo Domingo, 236.

Esta política de creación de colonias francesas tenía como finalidad ampliar los terrenos para cultivo, por lo que pocas veces se respetaban los acuerdos limítrofes establecidos con los españoles desde 1680 y recogidos en la llamada “Acta del Cabo”. Así, la usurpación de tierras fue constante a lo largo del siglo XVIII lo que obligó a su vez al reino de España a adoptar igualmente una política de fundación de colonias en la frontera que impidiera la ocupación de nuevas tierras por parte de los colonos franceses. Debe recordarse que el “descubrimiento” a principios del siglo XVI de la Hispaniola (La Española, Haití) por los españoles facilitó la ocupación por ellos de toda la isla, mientras que los franceses no tuvieron presencia oficialmente reconocida en el oeste de la isla hasta 1697 en que se firmó el Tratado de Ryswick. Ese tratado, revisado en 1777 por el Tratado de Aranjuez, delimita por primera vez la frontera que divide a la isla en dos partes: una española (La Española) y otra francesa (Saint-Domingue). Aunque en 1795, tras la firma del Tratado de Basilea entre España y Francia, España hubo de ceder la parte oriental de isla que quedó así bajo dominio francés, fue recuperada para la corona Española en 1814 (Tratado de París)<sup>6</sup>.

En cuanto a las relaciones internas, Puerto-Príncipe ocupa una posición clave en el territorio de Haití. Por mar, se encuentra a la misma distancia de las ciudades de Cayes y de Jérémie al sur de Port de Paix y Cabo-francés al norte. La ubicación central en el borde litoral le permitió además como hemos visto convertirse en un espacio favorable para los cambios comerciales internos y externos y resistir cualquier intento de ocupación de fuerzas rivales. Las funciones esenciales de Port-au-Prince definidas en el decreto del rey Louis XV de noviembre de 1749 confirma su carácter de centro administrativo, comercial, industrial, militar y de defensa, destinado a promover un ambiente sano y seguro para sus habitantes.

El centro de la ciudad de Port-au-Prince y su estructura urbana han evolucionado con los años. Inicialmente, como sucede en la mayoría de las ciudades coloniales del XVI, Port-au-Prince se diseña siguiendo un trazado reticular o en damero característico de la adaptación del urbanismo a la evolución de las ideas del renacimiento francés. Este tipo de trama urbana ofrece la ventaja de permitir la distribución de las parcelas de tierra en sectores diferenciados y la construcción de bloques regulares, correctamente orientados. La orientación claramente exportadora de Port-au-Prince desde su fundación explica que en su zona central no se encuentren elementos monumentales, como sucede en otras ciudades coloniales, lo que da a entender que en el caso de la ciudad haitiana todos los beneficios generados por la

---

<sup>6</sup> Como puede verse, en este siglo XVIII los intercambios territoriales entre las grandes potencias europeas es frecuente. La cesión española de la isla a Francia en 1795 se hace en realidad a cambio de la devolución a España de todo el territorio ocupado por los franceses al sur del Pirineo. En 1814, en cambio, Francia devuelve a España la parte antigua española.

explotación colonial salían de la isla hacia la metrópoli, Francia, sin que la prosperidad de su economía dejara huella en el trazado urbano (espacios monumentales, edificios señoriales etc).

Como señala Malebranche (2003), «*el trazado de la ciudad colonial traduce en el espacio los privilegios de la metrópolis*», de un lado será ciudad comercial y mercantil, de otro ciudad de control militar y administrativo, cada espacio urbano tendrá su propio trazado: el trazado de la ciudad mercado (fijado en 1749) y el trazado de la ciudad *real*, creada en 1750 que se definirán de la manera siguiente:

### **La ciudad mercantil**

La ciudad mercantil tiene un trazado en damero que debe facilitar por un lado, el almacenamiento de mercancías y su flujo rápido hacia el puerto, por otro lado, facilitar las intervenciones militares y estratégicas. Esta ruta también fue decorada con una plaza denominada «plaza de Armas» a la entrada de la ciudad. Las calles principales parten de la esta plaza cerca de la entrada de la ciudad. El puerto mercante asegura la conexión con la metrópoli y otros puertos de la región. Como todas las ciudades coloniales, se encuentra en la costa, una zona de influencia debida una red de caminos que está conectada a las diferentes zonas del país.

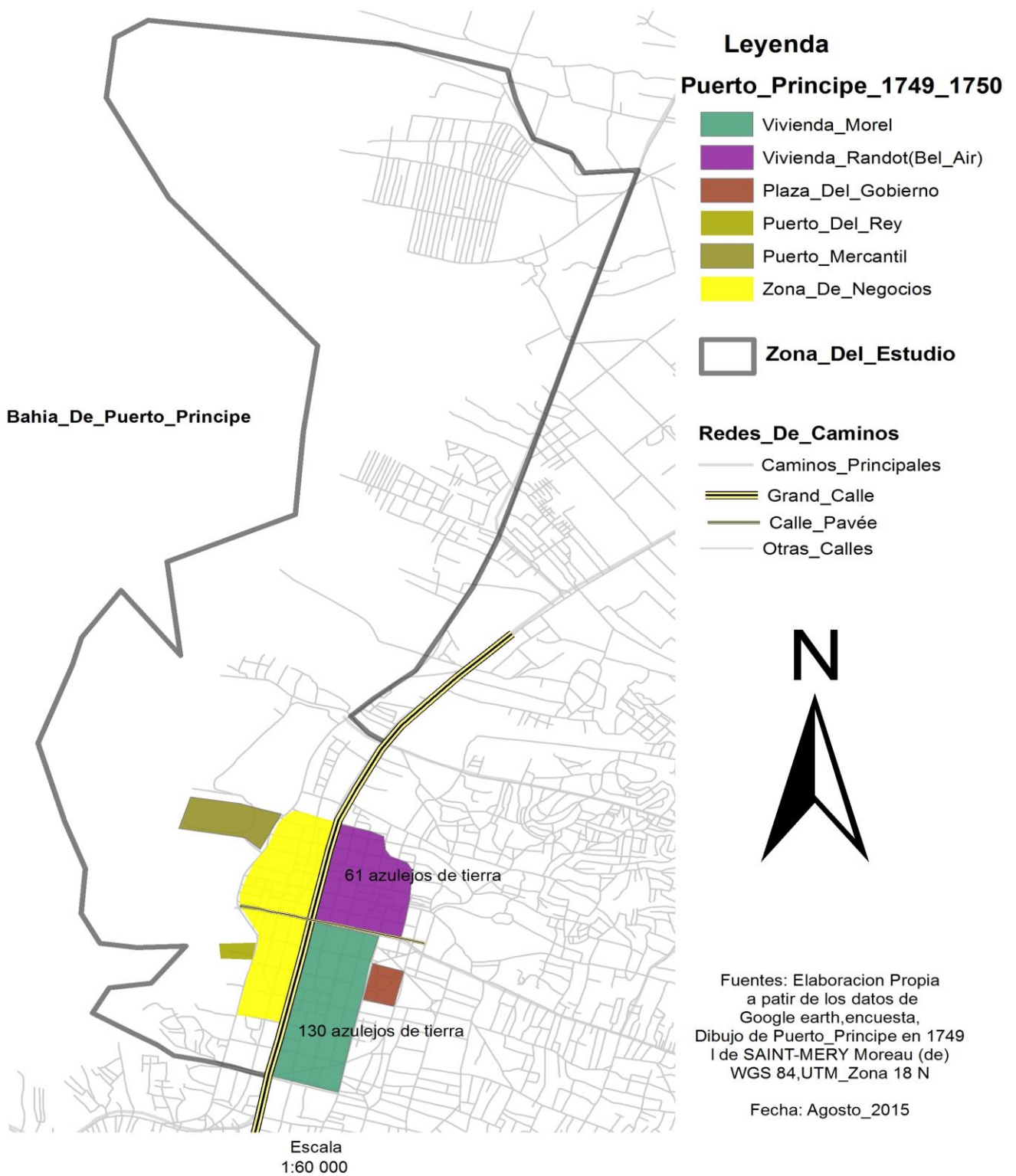
### **La ciudad real**

En 1750, la capital de la Colonia, por orden del gobernador y el intendente fue transferida de Leogane (una ciudad al Sur de la capital) a Puerto-Príncipe. El espacio urbano situado al lado de la ciudad mercante o pueblo parroquia fue maltratado, limpiado y fueron trazadas nuevas calles de la nueva ciudad, que no coincidieron exactamente con los de la ciudad mercantil.

Las calles eran de 17 a 20 metros de ancho. La ciudad real es el asiento del gobernador general representando la monarquía y el Estado francés, el centro de intercambio comercial e industrial, es la ciudad de comerciantes que representa la burguesía marítima francesa. La ciudad de Puerto-Príncipe era antes un lugar de intercambio, el comercio y tránsito de asuntos (de Cauna: p.20), no encontró ningún monumentalismo en la organización de la estructura urbana.

Es la colocación de este centro y de este camino que más tarde en el siglo XIX surgirá la centralización y los efectos polarizantes de las centralidades urbanas emergentes.

Figura 7 Evolución de Puerto Príncipe durante su fundación en 1749-1750

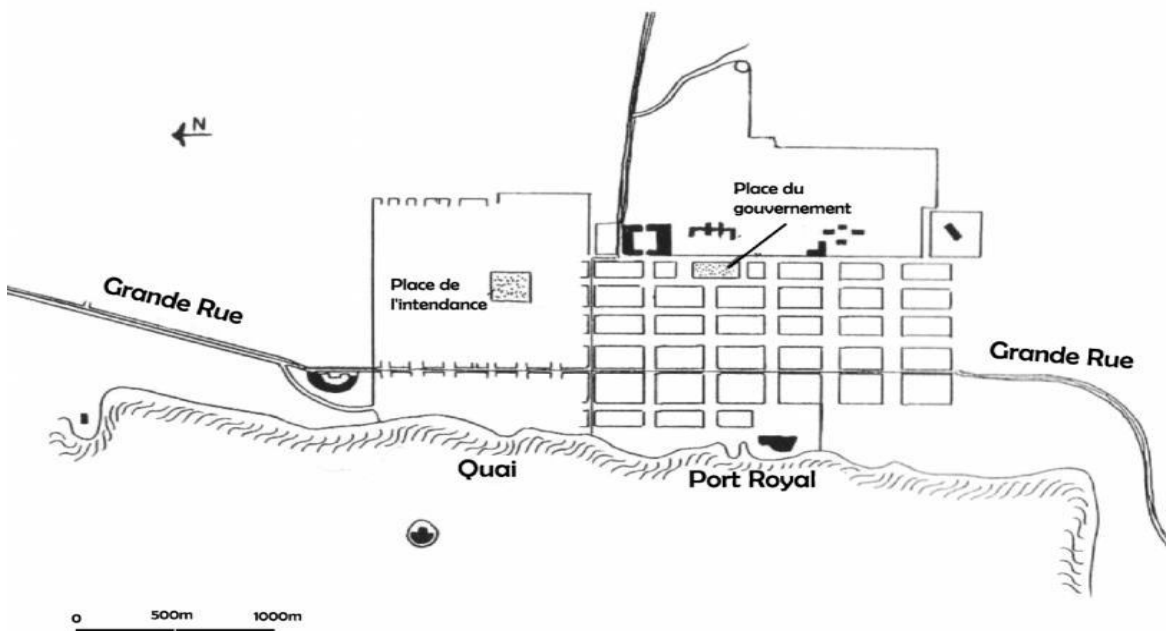


El sitio inicial, desde su fundación, es la vivienda Randot. Se extiende desde la vivienda FORTIN (Bel-air) la actual calle D'aunis (Calle Pavée). Su superficie es de 61 azulejos de tierra, es decir 78 hectáreas. Desde 1750 pareció ya como demasiado pequeño, y el 20 de abril del mismo año el intendente Maillard adquirió, en nombre del rey, la vivienda Morel limítrofe al sur de Randot, con una extensión de 130 azulejos, es decir, aproximadamente 167 hectáreas (1,67 kilómetros cuadrados), se añadió al área inicial de la ciudad, que ahora da un área total de 191 azulejos, o sea 18.9208 hectáreas (9,2 kilómetros cuadrados).

Esta área permanece invariable durante más de un siglo de la vida urbana. Ambas ciudades nunca se combinaron completamente. La ciudad *nueva* pertenecía al rey y la anterior a la Parroquia. La naciente polarización entre las zonas Norte y Sur de la ciudad puede explicarse por este origen de tenencia diferente. La parte Norte, propiedad de la parroquia, concentra las actividades mercantiles, el puerto y los pueblos de negocios (comercial, residencial y clerical), mientras que la parte sur, propiedad del rey, incluye las actividades administrativas (Palacio del gobernador) y militares (Puerto del rey, cuartel, hospital).

Los islotes/manzanas de la ciudad parroquial son cuadrados mientras que los de la ciudad real son rectangulares; las calles más anchas permitent evitar las roturas en la alineación del trazado geométrico y también son capaces de expresar el poder del rey.

**Figura 8** La ciudad real



**Fuentes:** Leslie VOLTAIRE, *Port-au-Prince : Growth of a Caribbean primate city*, Université de Cornell, ITHACA, New York (USA), Maîtrise en Planification Urbaine et Régionale, 1982; SAINT-MERY Moreau (de), *Description topographique physique, civile, politique et historique de la partie française de l'île de Saint- Domingue*, Philadelphie, 1787 (réédition Paris, 1984).

Su funcionamiento autónomo persiste, aun pese a su transformación, incluso después de la independencia en 1804. En la parte norte está el puerto comercial de la ciudad, los negocios y el clero. En la parte sur está el Palacio de gobierno, las residencias administrativas y

militares. En ambas ciudades, las calles están bien dibujadas, marcos regulares cumplen con los requisitos de los planes de pueblos coloniales. Esta ciudad colonial tanto administrativa como comercial, físicamente está estructurada alrededor de dos carriles orientado hacia Este-Oeste y Norte-Sur.

#### *1.1.2.2- El litoral despues de la colonizacion: contexto histórico*

Haití fue la primera República negra que consiguió su independencia en 1804 al final de una guerra sangrienta. Unos años después de su independencia, el centro histórico (Puerto-Principe) de la capital, como muchos centros históricos, se caracteriza por la aparición y la combinación de varias centralidades.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, el litoral de la capital se ha convertido en un espacio lleno de polos estructurantes y de redes con funciones urbanas. En un primer momento, Puerto Príncipe incluía lo que podría llamarse el centro histórico y el centro administrativo y comenzó a existir como un 'centro' o 'corazón' de la ciudad con la activación del puerto, el establecimiento de agentes franceses y alemanes al borde del mar y apertura de comercios en la plaza.

Con la instalación del ferrocarril en 1902-1903 (Gobierno de Tirésias Simon Sam), vinculando Puerto-Principe al Etang Saumatre y al Léogane, el comercio de productos agrícolas tomó un gran auge. Ese es el momento del gran aumentó del giro comercial. Este movimiento de modernización del transporte hacia el Interior se continuó por medio de las instalaciones de nuevas rutas ferroviarias y nuevos destinos hasta el gobierno de Tancredi Auguste con la implementación del acuerdo Mac Donald y la conexión de Puerto-Principe con Saint-Marc (una ciudad al norte de la capital) en 1913.



Estados Unidos veía con recelo el creciente control de la comunidad alemana de los centros económicos. Nacionales alemanes controlaban el 80% del comercio internacional de los servicios públicos de Cap-Haïtien y Port-au-Prince, el muelle principal, el tranvía de la capital y la línea de ferrocarril que servía a la plana de Cul de Sac. El esfuerzo por limitar la influencia alemana llevó a EEUU a plantear una ofensiva que culminó con la ocupación de la isla en 1915.

Durante la ocupación estadounidense de Haití (1915-1934), con la construcción de carreteras en direcciones de distintos departamentos geográficos del país y el establecimiento de las conexiones militares y administrativas con Puerto-Príncipe, aumentó la centralización en Haití, sobre todo en la capital. Este fenómeno dio lugar al nacimiento de una burocracia que se asentó en algunos barrios cercanos (Bel Air y Bas-Peu-De-Chose); mientras que los grandes comerciantes vivían sobre sus casas comerciales y los grandes propietarios absentistas vivían en casas fabulosas en los pueblos residenciales (Bois-Verna, Turgeau y Pacot). A partir del año 1940, asistimos a una ocupación tímida y progresiva del espacio urbanizable de barrios marginales de Puerto-Príncipe.

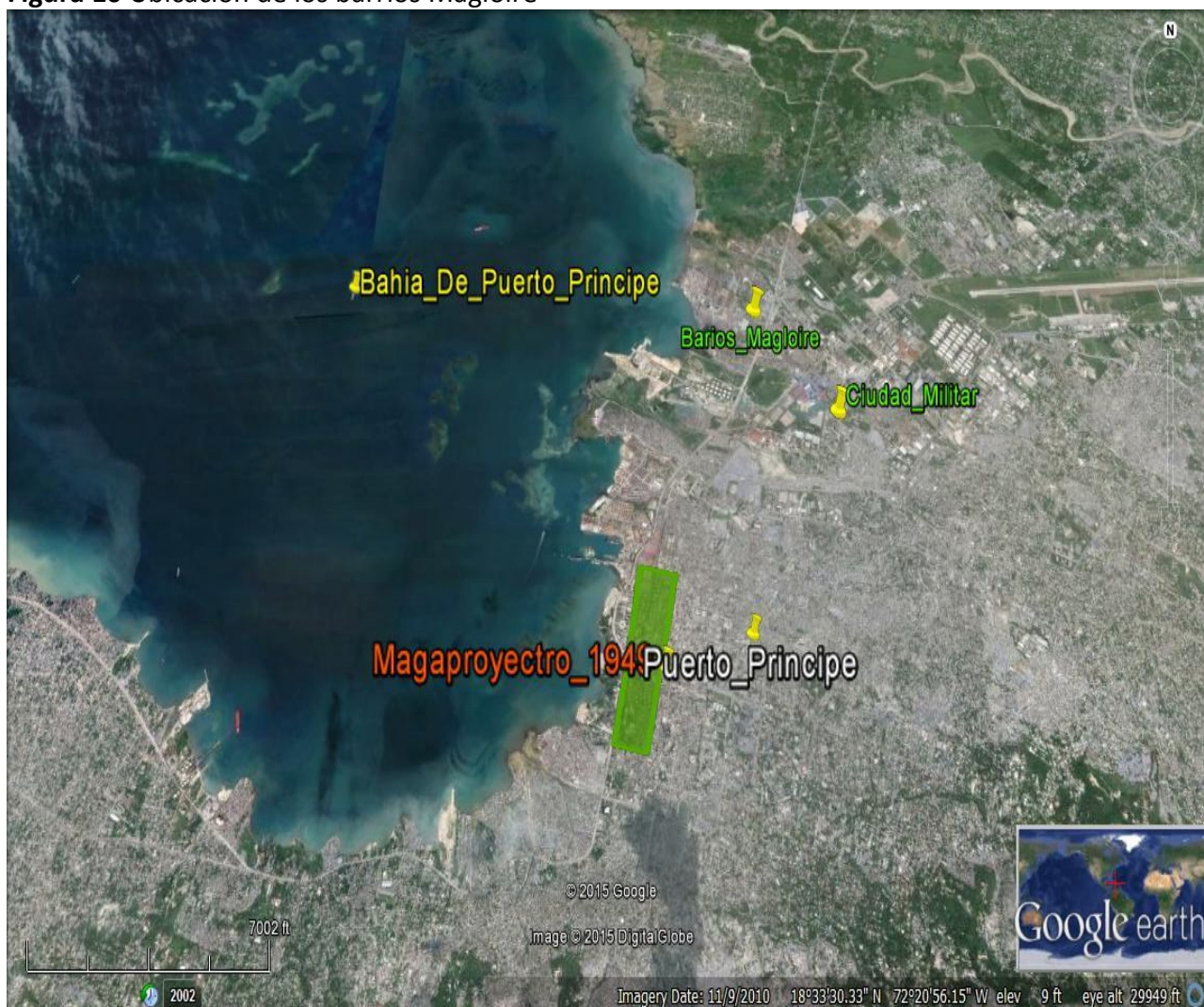
**Figura 9** Ubicación de los primeros barrios



**Fuente:** elaboración propia a partir de Google earth

En 1934 acaba la ocupación americana de Haití, marcada por construcción de carreteras en dirección a diferentes departamentos geográficos del país y el establecimiento de las conexiones militares y administrativas con Puerto-Príncipe, que ha fortalecido la centralización en Haití y aumentado considerablemente en el litoral del centro historico.

**Figura 10** Ubicación de los barrios Magloire



**Fuente:** elaboración propia a partir de Google earth

Desde el final de la segunda guerra mundial, los presidentes haitianos descubrieron una vocación de constructores. El Presidente Elie Lescot (1946) comenzó la construcción de la ciudad Lescot en La Fossette, en Cabo-Haitiano, una ciudad al Norte del país. El presidente fue expulsado sin haber tenido tiempo de realizar el mismo proyecto de viviendas sociales en Puerto-au-Príncipe. Tras él, Dumarsais Estimé, presidente procedente de la revolución de

1946 que promovió misas negras y rurales, construyó el pueblo de la exposición Internacional del Bicentenario (la costa de Puerto-Príncipe). El General Paul Magloire, por su parte, construirá la ciudad Militar, el pueblo Magloire n ° 1 y el pueblo Magloire N° 2. (vid. Figura 10)

Durante los gobiernos de Dumarsais Estimé y Paul Eugène Magloire (1946-1956), varias facultades y escuelas secundarias fueron construidas y concentradas en la capital, para servir a todo el país. Desde esta época llega a la capital el carácter de una ciudad de enseñanza. Esta vocación se mantiene hasta hoy. Nueve meses sobre doce, la capital está llena de estudiantes y alumnos, y justifica en mayor parte las extensiones registradas en el espacio urbano de la Capital.

Entre 1957 y 1966, durante los primeros años que siguieron a la llegada de François Duvalier al poder, las migraciones hacia la capital y extranjero se aceleraron. Además, para establecer un control, el más estricto posible en la población y para ejercer su poder totalitario y dictatorial, todos los puertos de las ciudades del interior fueron cerrados al comercio internacional. El puerto y el aeropuerto de Puerto-Príncipe debían servir a todo el país. La rotación del comercio se acelera en la capital.

Posteriormente, François Duvalier construyó Duvalier-ciudad y Cité Simone-Ovid-Duvalier hoy *Cité Soleil* situado en uno de los extremos del litoral de la bahía. Esta zona está destinada a los desfavorecidos del país. Estas extensiones diferentes de la ciudad invitaron a la recepción en Puerto-Príncipe de las familias de funcionarios públicos, militares, simpatizantes de los gobiernos establecidos y vinieron también desempleados procedentes de zonas cuyas economías agrícolas son considerablemente débiles.

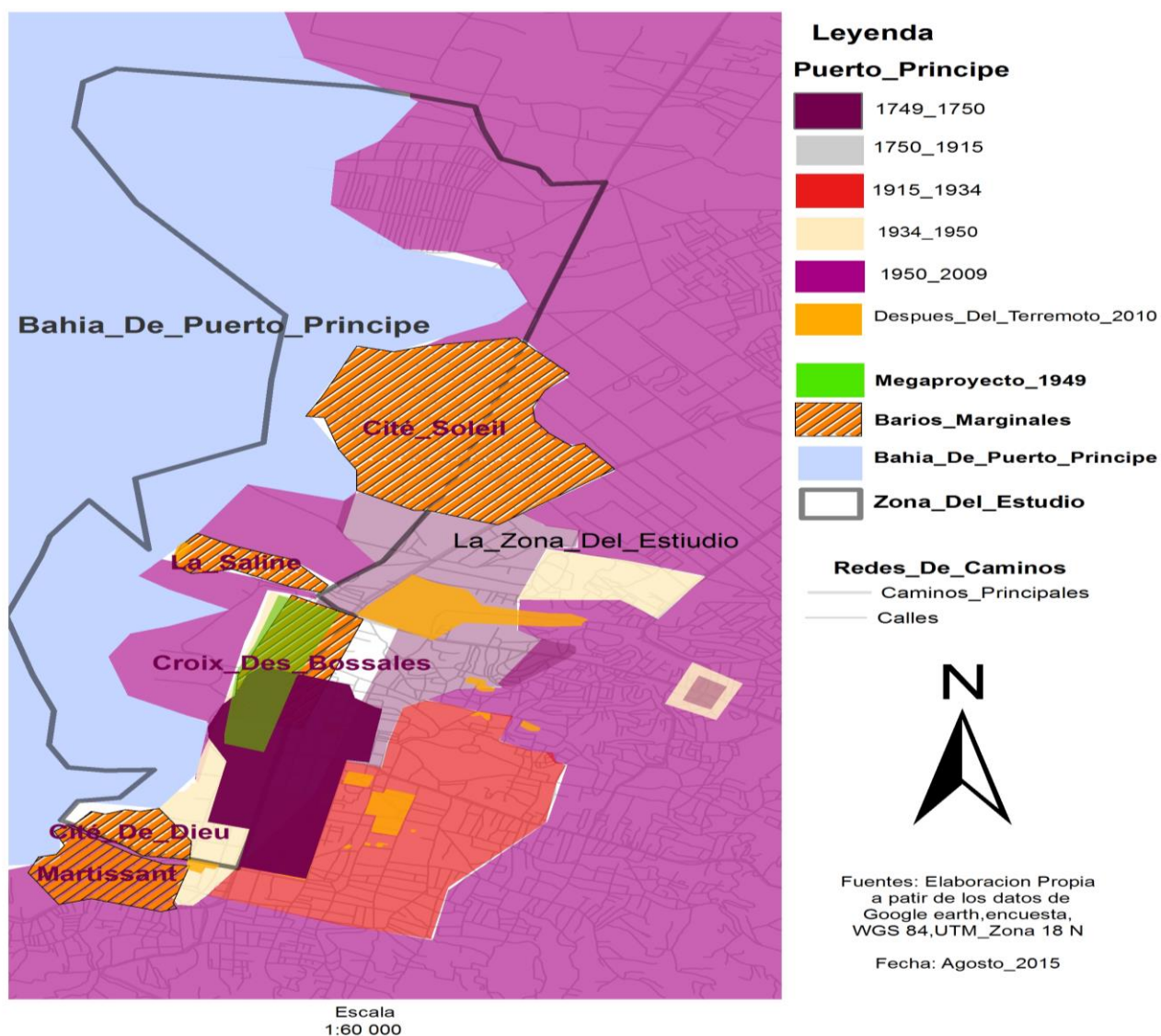
Además, para los propósitos de demostraciones políticas, varias veces al año, decenas de miles de agricultores y campesinos se desplazaron a la capital de todos los rincones del país. Los desempleados rurales tuvieron la oportunidad de probar su suerte en la capital buscando una manera más cómoda de vivir, lo que dio lugar a la construcción de barrios informales y guetos, asentándose en las calles, favoreciendo la eclosión de los primeros negocios informales marginales.

El periodo que se extiende desde 1990 hasta 2010 estuvo marcado por los procesos de formación de barrios marginales rápidos, no controlados y anárquicos de la capital, con el advenimiento del régimen de Jean Bertrand Aristid y René Gracia Preval. Este fenómeno está ligado a un abandono de la campaña haitiana a partir de una bajada de la productividad en la agricultura y la falta de servicios en las zonas rurales. Este proceso de formación de barrios marginales se ha destacado en los estudios recientes de localización y cuantificación

de los asentamientos humanos informales realizados por el Centro para la Libre Empresa y La Democracia (CLED/ILD: 2000). La gran mayoría de los asentamientos humanos informales o pueblos precarios inventariados se concentran en cuatro principales ciudades de la red urbano haitiano: Puerto-Príncipe (Ouest), Cabo-Haitiano (Norte), Cayes (Sur), Gonaïves (Artibonite).

En diciembre de 1997, había 474 asentamientos humanos informales en estas cuatro ciudades, 357 asentamientos, que representan el 75% de ellos, fueron situados en Puerto-Príncipe. El hecho de que estas cuatro ciudades representen hoy el 90% de la población urbana de Haití, da lugar a considerar que los asentamientos informales en otras ciudades son insignificante (CLED / ILD: 2000).

**Figura 11** Evolución en la ocupación del suelo desde 1749 hasta 2010. Puerto Príncipe (Haití)



### **1.1.3- Los préstamos de 1922 y el endeudamiento del Estado haitiano.**

Con el préstamo de 1922, contratado al First National City Bank, Haití tenía un nuevo acreedor, la República de los Estados Unidos de América. Este préstamo permite enlazar firmemente el país y asegurar enormes ganancias para los inversionistas estadounidenses. La llegada de Stenio VINCENT al poder, tras la reactivación de la sociedad contra la ocupación del país, no disminuyó la tasa de dependencia del país hacia los Estados Unidos. Los acuerdos que su gobierno firmó con Washington explican este hecho. El acuerdo de 07 de agosto de 1933 transmite los servicios del Asesor financiero y el receptor general a un representante fiscal para controlar ejecuciones de todas las obligaciones contratadas por la República de Haití, mantenidos y amplificados en el nuevo acuerdo.

El gobierno de Stenio VINCENT asumió compromisos como no asumir nuevas obligaciones financieras (art. XVII), no disponer de sus inversiones (art. XVIII) y que no se modifique las tablas aduaneras e impuestos internos (arte. XX) sin el consentimiento del representante estadounidense. Estos compromisos sin duda limitaron la capacidad de iniciativa y autonomía de los gobiernos de la época de la desocupación (1930-1946). En estas condiciones, ¿cuál es la forma de sus políticas comerciales y financieras? ¿Se determinan las características de este por circunstancia o por necesidad? ¿Suponene un éxito financiero para la planificación del país y particularmente de Puerto-Príncipe las opciones financieras y comerciales de gobiernos Stenio VINCENT y Elie LESCOT?

Las administraciones Estenio VINCENT y Elie LESCOT constituyen la época por excelencia de la ejecución del neocolonialismo. Sus políticas financieras y negocios ofrecen un claro ejemplo. Siguen al pie de la letra las directivas americanas. Llevan una política que incentiva la afluencia de capital extranjero al país. Sus políticas de desarrollo se basan principalmente en préstamos. Estos, según afirmaba el presidente Stenio VINCENT, eran la única alternativa para sacar la economía del país de la crisis en la que se encontraba y liberarlo de la tutela de los Estados Unidos a nivel financiero.

En 1938, Stenio VINCENT firmó un contrato de \$ 5 millones de dolares financiado por la Export-Import Bank<sup>7</sup> de Washington. Este contrato incluye un programa de irrigación y la

---

<sup>7</sup> La Export-Import Bank se creó en 1934 bajo la inspiración del New-Deal, como parte de la política de buena vecindad, con el fin de promover el desarrollo de las economías latinoamericanas.

construcción de carreteras, que es emprendido por *J.G. White Engineering Corporation*, empresa americana. Este préstamo se hace con una tasa de interés del 5% a 10 años.

Gran parte de los trabajos llevados a cabo usando estos fondos colocados bajo la gestión oficial de Estados Unidos, no fueron de ningún beneficio para el país. Altos salarios pagados a expertos extranjeros absorbían el 39% préstamo. Apenas se llevaban a cabo obras duraderas<sup>8</sup>. En 1941, la Presidencia de LESCOT se vió ensombrecida por el caso de la SHADA (*Société haïtienne-américaine de développement agricole*). El Export-Import Bank de Washington ofrecía un crédito de 5 millones al gobierno haitiano para el cultivo de caucho, material estratégico requerido por la economía de guerra estadounidense para compensar la pérdida de sus plantaciones en Malasia e Indonesia. El gobierno haitiano otorgaba a la empresa, durante 50 años, 60.700 hectáreas de bosques, con permiso de talar árboles y cultivar árboles del género *Cryptostegia*, de los que se extrae un látex con el que se produce el caucho, en su lugar. Este experimento falló a gran escala, debido a la aparición inminente de fibras sintéticas que hicieron improductiva la explotación de la *cryptostegia*.

De hecho, en el año 1943, el SHADA, gastó más de \$4 millones de dólares y expropió a los campesinos, destruyendo viviendas y cortando árboles de alimento. Además, cuando se le pidió al SHADA que abandonase su proyecto, el gobierno haitiano intentó conseguir sin éxito la compensación para los campesinos expropiados, antes bien, el SHADA recibió una concesión de obra pública como pago al abandono del proyecto.

La dependencia de la economía haitiana respecto de los Estados Unidos también provocó la subordinación de la moneda haitiana. Desde la reforma monetaria de 1919, que establecía la paridad de (5) gourdes por (1) un dólar, Haití hizo de su moneda nacional un apéndice del dólar americano. Esta medida sin duda estabilizó la gourde de Haití, pero también representó una nueva relación de dependencia. Haití, que no tenía un sistema monetario nacional propio, se comprometió así a renunciar a una de las características esenciales de la soberanía de un estado. Además, el gobierno de Haití no podía disponer sin autorización ni de un centimo para gastos públicos. Para poner fin al control de las finanzas, el gobierno haitiano acordó comprar el Banco Nacional.

Poco después, el 12 de mayo de 1934, el gobierno firmó con los dueños del Banco Nacional un contrato por el cual éste devenía propiedad del Estado. Esta compra (1 millón de dólares)

---

<sup>8</sup> Excepción hecha de diversas infraestructuras que rodeaban la capital (tramos de carretera y puentes especialmente).

debido a los buenos oficios de Roosevelt, "buen vecino", se hizo efectiva en mayo de 1934. El gobierno concluyó la operación en efectivo, pagando millones de divisas de sus reservas.

Una vez más, como en la época de la asesoría financiera, Haití acabó prestando dinero a Wall Street, aunque el contrato de compra y venta prevía la posibilidad de devolver el 45% del dinero de la operación en tres años, a través de un descuento semestral de 75 000 dólares. La gestión del nuevo banco, propiedad del Estado haitiano, siguió en manos de personal americano.

Cuatro de los seis miembros responsables de la administración fueron designados por la National City Bank como representantes de los tenedores de títulos del préstamo de 1922. La "nacionalización" del banco en esas condiciones fue ferozmente combatida por la oposición, pero el jefe del Gobierno defendió una 'entente cordiale': la haitianización del Banco se convirtió, de hecho, únicamente en una estrategia de la propaganda oficial. Hubo de esperarse hasta 1947, fecha de la cancelación total del préstamo de 1922, para que el Estado haitiano fuera jefe del Banco Nacional.

Esta institución continuó funcionando bajo tutela estadounidense durante las administraciones de Stenio VINCENT y Elie LESCOT, puesto que fue necesario garantizar las obligaciones pendientes de la deuda de 1922. Los préstamos extranjeros al servicio de la economía de plantación ilustran cómo las relaciones de dominación se basaron en "una filosofía de saqueo". Los préstamos sirvieron para planificar la organización de la producción según las necesidades y beneficios exclusivos de Estados Unidos. Esta situación tendió a agudizar la crisis imperante en las ciudades de provincia desde finales de 1920<sup>9</sup>. Estas ciudades perdieron vigor progresivamente a medida que disminuyó el valor de la producción de cacao, café, etc. Por lo tanto, perdieron igualmente su importancia. La distorsión empeoró las diferencias entre las ciudades de provincias y la capital. Es este desequilibrio el que determinó el desplazamiento de muchas personas hacia la capital durante el período 1930-1946. Este movimiento migratorio parece irreversible mientras siga aumentando la diferencia de la renta entre la población rural y la capital. La migración hacia la ciudad de Puerto-Príncipe debe ser atribuida principalmente a la languidez de la actividad comercial en los centros provinciales.

---

<sup>9</sup> Para más detalles sobre los préstamos de los gobiernos haitianos, se añade en anexo, una tabla cronológica de mandatos de los gobiernos haitianos, sus endeudamientos, sus políticas urbanas y de infraestructuras desde 1922 hasta 2015.

#### **1.1.4- Presentación del megaproyecto de la Exposición Universal de Puerto-Príncipe de 1949: Objetivos, políticas y estrategias**

El **objetivo general** del megaproyecto en el litoral de la bahía de Puerto-Príncipe fue la renovación de la capital de Haití, marcando un tiempo de modernización del país.

Los **objetivos específicos** de dicho megaproyecto fueron:

- Definición de modalidades para la gestión de la ciudad.
- Creación de condiciones para favorecer la participación de una variedad de partes interesadas.

Para lograr estos objetivos, se implementaron varias estrategias y políticas por parte del presidente Dumarsais ESTIME. Por un lado, la liberación del país de la supervisión financiera americana. De este modo, se llevó a cabo un amplio margen de acción. Esto inhibió la capacidad de los estadounidenses para interferir en los asuntos haitianos en esa época. Por otro lado, el gobierno de Dumarsais definió sus propias modalidades de gestión de la ciudad en las que combinó una pluralidad de actores nacionales y extranjeros. Además, implementó las herramientas legales para crear condiciones que pudieron fomentar la renovación del centro histórico. Se trataba de marcar una ruptura.

De hecho, el gobierno tomó una serie de medidas para crear condiciones favorables para la modernización de la capital sobre todo del centro histórico ubicado en la costa. Una medida clave fue la liberación del país de la "supervisión financiera estadounidense", la "liberalización financiera" de la tutela americana como condición para alcanzar importantes acciones urbanas. Esta condición había centrado el discurso de Dumarsais ESTIME en su toma de posesión, pero se hizo más explícito cuando trató de los canales y medios para dicha modernización. El presidente propuso "trabajar en la liberación financiera del país", lo que le pareció un requisito previo para cualquier política de desarrollo del país, pues a su juicio *"la presencia casi omnipresente de la asesoría financiera americana"* era un factor limitante.



Dumarsais ESTIME, al igual que sus predecesores, veía que el préstamo era la forma más efectiva para llevar a cabo sus proyectos de desarrollo. En los primeros meses de su administración, envió una misión a Estados Unidos para una asistencia financiera rápida para un programa de desarrollo. La misión regresó sin nada, a pesar del hecho de que Haití había reembolsado ya un total de 38 millones de dólares de una deuda de 23 millones en 1922.

Antes del fracaso de la misión, a finales del mes de abril de 1947, el gobierno emprendió una campaña para la liberación económica y financiera del País. El Presidente apeló a la gente en una emisión de radio. Después de su discurso, se organizaron muchos eventos para motivar a la población a participar en el pago de la deuda externa del gobierno haitiano. Con ese objetivo, se organizó una gran manifestación callejera por parte de los alumnos de los Liceos de Puerto-Príncipe. Los alumnos exhibieron muchas consignas en que estigmatizaban al "imperialismo estadounidense" y magnifican el gobierno como "defensor la patria humillada.

Se creó una Comisión especial formada por la compañía Toussaint Louverture, presidida por el Sr. Timéon C. BRUTUS. Su misión era recoger las suscripciones de la población. El Senado de la República dió el primer ejemplo: los miembros del senado dieron el 20% de sus salarios a la causa. Además, mediante una resolución, invitaron al ejecutivo a recoger los ingresos de entre un 5% y 20% de los salarios de los empleados públicos. Lo que dió lugar a una gran manifestación el 2 de abril de 1947, en la que participaron muchos trabajadores sindicalizados.

El 27 de abril de 1947, varios centenares de habitantes fueron a las operaciones de adquisición de préstamos extranjeros, que se llevó a cabo en una oficina ubicada cerca de la plaza de Champ de Mars. El 3 de julio, casi tres meses después, 5 millones de dólares habían sido recogidos.

Otras manifestaciones más fueron organizadas tuvieron lugar tanto en Puerto-Príncipe como en las ciudades de Provincias, para celebrar el 10 de julio de 1947 como fecha memorable de la conquista de la "Libertad financiera" de la República.

El éxito de esta campaña dió lugar a la Ley del Préstamo, de 12 de julio de 1947. Entonces, el 17 De julio de 1947, el Sr. Gaston MARGRON pidió formalmente al Departamento del Banco comercial de la República de Haití la compra de las acciones y certificados de interés

del préstamo de 1922. El prepago de la deuda permitía la liberación de Haití de la supervisión administrativa financiera de Estados Unidos.

Un nuevo Consejo formado por cinco directores de Haití, a la cabeza del cual estaba el Sr. Gaston MARGNON, se encargó de la administración del Banco Nacional de la República de Haití. El poder de control que ejercía el asesor financiero americano sobre el gasto del gobierno haitiano había desaparecido. El gobierno emprendió una repartición de bonos, lo que le permitió recoger 7,6 millones de dólares.

Los bonos fueron comprados por el estado y por los comerciantes sirio-libaneses, que los pagaban a una tasa de interés de 50%. De hecho, el dinero teóricamente captado no alcanzaba los 7 millones. El 58% de los títulos no encontraron compradores. El Gobierno obligó a algunos sirios de la Plaza de Puerto-Príncipe a coger un paquete considerable de títulos de préstamo inferior a la tasa de 50%, lo que significaba que donde el Estado haitiano recibía, por ejemplo 500 gourdes, daba un bono por mil.

De los 7,6 millones de dólares proporcionados por el endeudamiento interno, cinco millones fueron utilizados para pagar el saldo del préstamo de 1922 y el resto se utilizó para lanzar una gran transformación y desarrollo del centro histórico. La "liberación financiera" creó las condiciones para la emancipación del poder haitiano frente de la tutela extranjera. En estas condiciones, el gobierno estableció de manera más o menos autónoma sus prioridades. El litoral del centro de la ciudad de Puerto-Príncipe iba a ser el beneficiario primario de las actuaciones del gobierno, debido a que una gran parte del presupuesto fue asignado a la renovación del centro histórico de la capital, sobre la que se ideó el desarrollo de una gran exposición internacional en conmemoración del bicentenario de fundación de la ciudad de Port-au-Prince.

En esta perspectiva, el gobierno implementó herramientas para facilitar sus acciones urbanas en el marco de la renovación del centro histórico. Estas herramientas fueron un conjunto de medidas administrativas que el gobierno puso a su disposición para llevar a cabo el proyecto de renovación. Por un lado, se estableció un cuerpo central formado por miembros del Gobierno y en segundo lugar, el consejo municipal. La exposición está bajo el patrocinio del Presidente de la República y bajo de la autoridad del Secretario de Estado de Relaciones Exteriores. El Comisario General, que representa el gobierno de Haití, se sitúa al frente de los comisarios que los gobiernos extranjeros delegan para la exposición y todos los demás participantes de la sociedad civil. De hecho, controlan el trabajo del día a día.

El Consejo Municipal, por su parte, tenía la responsabilidad de tomar medidas para facilitar la implementación del proyecto. Así estableció, por ejemplo, áreas de prohibiciones de establecimientos de materiales inflamables en el área del centro histórico y la zona de su reubicación.

Las responsabilidades del consejo están claramente definidas en las órdenes presidenciales. El consejo municipal es una extensión del poder central, que define los objetivos e invita a aplicarlos.

El Gobierno llamó a las instituciones extranjeras y tomó medidas para favorecer que los empresarios invirtieran en el sector hotelero. Además, para la planificación técnica del proyecto, el Gobierno contactó con un estudio de arquitectos de M.A.F.SCHMIEDIGEN de Nueva York, el cual se encargó de la parte arquitectónica del proyecto. La empresa Haití comercio S.A se encargaba de la ejecución de los trabajos del proyecto<sup>10</sup>.

Otra medida igualmente importante que legitima las acciones del gobierno de Dumarsais ESTIME durante la renovación del centro histórico en 1949, fue la promulgación de la Ley de Urbanismo de febrero de 1948, que se constituye con un objetivo contrario a la estética. En efecto, el texto básico que se ocupa de la planificación urbana es el Decreto Ley de 22 de julio de 1937. En el cual se especifican las áreas a ser protegidas debido a su fragilidad. Dicho decreto trata las disposiciones externas e Interiores de las construcciones (artículo 2-28), la evacuación de aguas pluviales (artículos 34 a 45), tratamiento de basuras (artículo 51), etc...

La ausencia de una política integral para las zonas urbanas explica algunos de los problemas a los que se enfrentaba el litoral del centro de la ciudad de Puerto-Príncipe. Edificios y subdivisiones se construyeron sin ningún plan previo y las reglas más básicas de alineación (temas 1 y 2), la salud (artículos 34 a 45, 56) y el drenaje (artículos 34 a 45) no se respetaron. La falta de planificación urbana hizo que fueran muy difíciles las conexiones a las redes existentes (agua, electricidad, etc.) y aumentaron su costo. Por último, en ausencia de un esquema de desarrollo urbano, el Estado no fue capaz de dirigir y controlar el desarrollo de la capital.

---

<sup>10</sup>Fuentes: MATHURIN Augustin, Bi-centenaire de la fondation de Port-au-Prince 1749-1949, Exposition internationale 8 décembre 1749 – 8 juin 1950 A la mémoire du Grand President Leon Dumarsais, Port - en Port-au-Prince, la Caraïbe, impression, 1975, p. 49).

La nueva ley del urbanismo de febrero de 1948 se aprobó con el fin de resolver las lagunas de la antigua legislación, que no preveía sanciones y también con el fin de crear nuevas regulaciones, incluidas la Ley sobre señales luminosas y la del 20 de mayo de 1948 relacionadas con la restauración de las fachadas de las casas de comercio, de acuerdo con el plan de las Obras públicas. Contra los propietarios recalcitrantes, se tomaron algunas sanciones y algunos comerciantes fueron multados. (Georges CORVINGTON, la ciudad contemporánea 1934-1950, op. cit., p 150).

El gobierno puso en marcha un conjunto de herramientas que indicaba su disposición a la modernización de la ciudad de Puerto-Príncipe. En primer lugar, proporcionó los medios legales. Desde este punto de vista, se hicieron una serie de leyes electorales. También trajo una misión de desarrollo económico y pidió apoyo a largo plazo de la ONU. Organizó un censo para proporcionar las bases técnicas necesarias para cualquier desarrollo de la ciudad. Además, se liberó de la supervisión financiera americana y cubrió la independencia financiera y económica. Por lo tanto proporcionó un medio para lograr un proyecto a gran escala sin el riesgo de un veto del asesor financiero de los Estados Unidos. El gobierno era propietario de todas las facetas para forjar a su propia conveniencia las herramientas de gestión de la ciudad.

Respecto a las acciones reales relacionadas con el Bicentenario de Puerto-Príncipe, en marzo de 1948, el gobierno planeó ampliar los límites de la ciudad. En ese momento, la ciudad estaba conectada con Petion-ville y Kenskoff, los dos principales centros turísticos de veraneo, únicamente a través de la avenida John Brown o Lalue, la cual se revelaba claramente insuficiente para satisfacer las necesidades de todos aquellos que construían en las áreas de Saint-Martin y Musseau, Predailler. Se produjo entonces el comienzo de la destrucción de los caminos, que se vió acentuado por la mayor densidad de la población (Orden Presidencial, 4 de marzo de 1948, Monitor). Una extensión de la ciudad es necesaria, dice el Decreto presidencial.

La extensión de la ciudad comenzó desde la planta BRANDT, siguiendo la antigua carretera vecinal ampliada, que pasa frente a la Capilla de Delmas para llegar al cementerio de Petion-ville.. Esta principal vía de comunicación estaba llamada a servir de eje al nuevo Puerto-Príncipe que estaba emergiendo. Se conectaba así la ciudad y, en particular, el centro histórico al extremo oriental de la aglomeración. También se facilitaba el movimiento de los

grupos sociales que dejaban poco a poco el centro histórico para establecerse en las alturas colindantes (Petion-ville, Kenscoff, etc.) que disfrutaban de un clima más frío.

El 30 de julio de 1948 el gobierno tomó una medida importante (Decreto presidencial, 2 de agosto 1948, El Monitor); se prohibió la instalación y el funcionamiento de los establecimientos de fabricación de líquidos inflamables (ron, aguarrás, alcohol, nafta, bencinapetróleo y otros productos con el mismo grado de inflamabilidad y procesamiento de fibras vegetales y semillas de algodón y sus subproductos) en el área del centro histórico que iba a ser renovada. Un decreto comunal (Decreto comunal, 27 de agosto 1948, El Monitor) fijaba las zonas donde se podían establecer: en la zona norte de la ciudad (a partir de la Avenida Santo-Martin hasta el límite de Puerto-al-Príncipe en disposición hacia el Norte y el Norte del Este), la zona sur de la ciudad (a partir de los establecimientos de los Guardas-costas a Bizoton hasta Mariani comprendiendo el Río Frío y Mahotièrè). Por causa de este Decreto, las fábricas de fabricación de aceite de algodón de Brandt, de Madsen Assad, debieron trasladarse a St. Martin. Del mismo modo, las grandes empresas de gasolina y de diesel ascendieron a Bizoton.

El establecimiento de estas instituciones en la periferia generó la recomposición del área metropolitana de Puerto-Príncipe. Esto condujo a la consolidación de la ubicación "industrial" al norte de la ciudad y a la instalación de nuevos barrios pobres en la zona de Saint-Martin. Sin embargo, ninguna de estas leyes previó las consecuencias sociales y económicas. Desde principios de 1950, Saint-Martin se convirtió en una de las ciudades más insalubres que se desarrolló en el marco del gobierno de Paul Eugène Magloire (1950-1956). Estas decisiones políticas que pueden considerarse acciones puntuales, no encajan en una política urbana basada en el largo plazo.

## Capítulo II- El megaproyecto fracasado en el litoral: algunas causas

### 1.2.1-Problema de gestión integrada del litoral

La gestión integrada del litoral es un concepto relativamente moderno. Se define como: *“el proceso de formular y aplicar en una área costera un conjunto integrado de acciones tendientes a orientar su sistema social, económico y natural para lograr unos objetivos específicos”* (Parra Acuna A. & Basualto, S. 2009). El concepto implica acciones de desarrollo integral para aprovechar y proteger al conservar los recursos naturales de la parte continental (agua, suelo, vegetación) y la parte costera teniendo como fin la conservación y/o el mejoramiento de la calidad medio ambiental y los sistemas ecológicos. *“Es también la gestión con un sentido empresarial-social que el hombre realiza para aprovechar y proteger los recursos naturales, con el fin de obtener una producción óptima y sostenida”* (Lesly Maricena Espejo Argandona, 2010).

Los recursos naturales son patrimonio de importancia vital para el desarrollo socio-económico de un país. Precisamente, en la Republica de Haití, los recursos hídricos, los recursos marinos, las playas son claves en las actividades económicas como la agricultura. La generación de energía, y la riqueza ambiental, particularmente en las costas, sustenta el turismo, el cual genera un buen porcentaje de los ingresos de divisas del País. Sin embargo, diagnósticos existentes indican que estos recursos enfrentan problemas severos que ponen en duda la sostenibilidad de su alta contribución en el desarrollo del País.

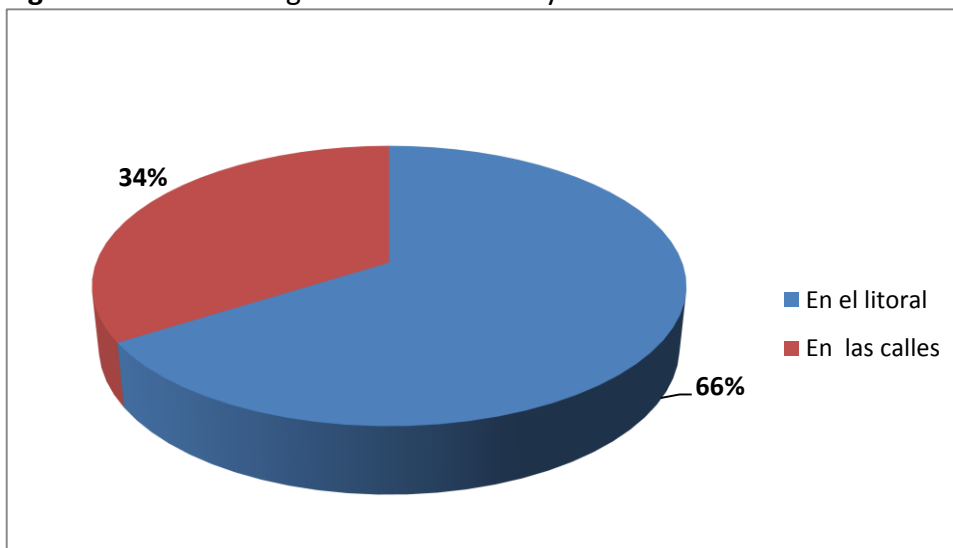
Las actividades antrópicas en la costa, como el caso del mercado informal Croix-des-Bossales y las poblaciones cercanas que forman los Barrios marginales (Cité Soleil, Cité de Dieu, Martissant, la Saline), constituyen altas fuentes de contaminaciones que determinan la necesidad de una gestión global que integre aspectos esenciales, relacionados con las actividades humanas y con fenómenos naturales que ocurren en tierras altas, vertientes, y que tienen consecuencias generalmente negativas en el hábitat costero marino, a través de las corrientes fluviales.

Entre los innumerables factores causales se puede citar como un hecho fundamental la desvinculación entre la gestión de los recursos naturales y el medio ambiente y la planificación del desarrollo de la Costa.

La falta de la gestión integrada en la costa y alta contaminación generada por acumulación de residuos de todos tipos, ya causan muchas enfermedades de la piel y otras epidemias en el área del estudio. Es decir, la ausencia de la gestión integrada en la costa tiene no solo efectos directos sobre los recursos naturales, sino también sobre la vida de la población humana que vive en la costa. Una solución sostenible a este problema es simplemente una gestión integrada en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe.

Según los datos recolectados a partir de la encuesta (vid. Anexo 2, pregunta n°17), la mayoría de la gente tira sus basuras en el litoral y las calles. Lo que se ilustra en el esquema siguiente.

**Figura 12** Residuos orgánicos en el litoral y en las calles



**Fuente:** Datos procedentes de la encuesta realizada en octubre 2014.

### ***1.2.2- Características de la Exposición Internacional de 1949 y conmemoración del megaproyecto: sus pesos en el presupuesto nacional***

Una parte del litoral entre el edificio de Ayuntamiento y la Avenida Franklin Delano ROOSEVELT, acogió la Exposición Internacional del Bicentenario, conmemorando la fundación de Puerto-Príncipe. Una gran avenida de 32 metros de ancho y de más de 3 000 de longitud, bordeó esta parte del litoral. Comportó una espina axial con césped árboles

escogidos de los diferentes países que participaron. Existían dos entradas conectadas por una rotonda que permite a los vehículos dar la vuelta en los dos sentidos. Saliendo del Ayuntamiento donde se abre la puerta principal, «La puerta Noble» de la Exposición, la avenida prosigue hasta la zona de Martissant totalmente plantada de palmeras reales, donde se abrió la segunda puerta de la Exposición.

**Figura 13** Entrada principal de la Exposición Internacional



**Fuente:** Colección Georges Corvington.

En el vecindario del Ayuntamiento se erigieron pabellones donde se alojaron ciertos servicios del gobierno haitiano tales como el departamento de Turismo, el Hotel de la Poste, el Pabellón de la Presidencia, el Pabellón panamericano, la Capilla vaticana, todos adornados de magníficas pinturas sobre paredes. El entorno del ayuntamiento se convirtió también en una sección popular llena de atracciones diversas. Se creó un lago artificial de forma geométrica. Canales y lago estaban alimentados por el agua de la mar próxima. Un gran teatro en pleno aire libre, con un gran café de lo más pintoresco, ocupaba un lugar especial en medio de las palmeras.

Entre el pueblo Lacustre y la Plaza del Ayuntamiento, se ubicaron las industrias extranjeras. Los stands industriales y comerciales ocuparon la fachada Este y se extendieron hasta perder la vista, hasta el pueblo folclórico que fue una pequeña “maravilla” de arte y pintoresquismo, una decoración prestada por la naturaleza y que agrupó centenares de palmeras cocoteras, mezclando sus hojas en abanico. En el mismo recorrido se instalaron numerosas tiendas, cafés, restaurantes y diversos escaparates.



Alrededor de la plaza de las Naciones Unidas se ordenaron los pabellones extranjeros. En el centro se ubicó una iglesia, y al lado de esta iglesia, se estableció un pabellón destinado al arte religioso. A continuación, en un lugar elevado, se erigió un panteón que destacaba los hechos importantes de la Independencia haitiana y cerca de éste se contruyó otro panteón reservado a la pintura, la escultura, a la arquitectura y al dibujo. Este pabellón de las artes plásticas y gráficas incluía una sala de música dónde se realizaron recitales de poesía y de otras manifestaciones literarias. Además, cerca del pabellón del turismo y de la entrada principal se ubicó el pabellón reservado al Presidente de la República.

Es en esta área donde se hacían las recepciones oficiales. En el primer plano de la ilustración 13, puede verse una parte del centro histórico que fue derribado con el fin de hacer sitio a los edificios de la Exposición Internacional. Algunos edificios construidos según formas geométricas se dispusieron los unos en cuanto a los otros según el plano de un tablero de damas que organizaba el resto de la capital. Largas avenidas separaban estos edificios, bordeados de espacios verdes abiertos al exterior. Este espacio, por su organización rigurosa, creó un contraste con las viviendas de la ciudad (que se ven en el segundo plano de la foto) que se implantan de manera espontánea y sin patrón de distribución. Estas construcciones no son pues sometidas a un plano de disposición racional. La renovación del barrio histórico de la Exposición Internacional creó un espacio que atrajo a las clases burguesas pero que expulsó a las poblaciones marginales, que se desplazaron a las montañas de los alrededores. Como cualquier proyecto de desarrollo, reformaban nuevos lugares de residencia en esta parte de la ciudad.

**Figura 14** Vista de la zona norte de la Exposición Internacional



**Fuente:** Colección Georges CORVINGTON.

En la fachada marítima, se estableció una zona ceremonial para los huéspedes oficiales. Junto a ella se puso un poste de acero bastante elevado para dominar la ciudad. En la parte superior de este poste se instalaron potentes proyectores giratorios con motivos luminosos que representaban la bandera del país.

Este es «*el símbolo de la joven República de Haití, surcando a través de los mares y océanos, la cooperación fraternal de las naciones y, lanzando así un mensaje de trabajo, de unión y de paz al mundo*», (Discurso del Presidente Dumarsais ESTIME, en la inauguración oficial de la Exposición del Bicenario).

La conmemoración es una oportunidad para el gobierno haitiano de establecer y de reforzar los vínculos con los países extranjeros y de dar una imagen más positiva de la ciudad. Es un llamamiento a la unión y a la solidaridad entre los países después de la Segunda Guerra mundial. La ciudad quiere ser expresión de esta solidaridad y que cada uno de los países que participe sea un artesano de su renovación.

La jornada del 8 de diciembre de 1949 fue el día la conmemoración. Desde las 7 horas, los habitantes empezaron a visitar el lugar del Bicentenario. Cara a éste y en medio de la calle del **Quai** se elevaban columnas sobre los cuales se balanceaban banderines. El ayuntamiento estaba engalanado de colores diversos que decoraban los muros, la fachada y los balcones<sup>11</sup>.

Desde las 8 de la mañana miles de personas ya estaban presentes. Se erigió un altar al Oeste de la plaza del ayuntamiento, coronado por la cruz redentora decorada con los emblemas bicolores nacionales y de los países participantes. En la plataforma Sur se encontraba el presidente Dumarsais ESTIME, rodeado de sus Secretarios y Subsecretarios del Estado. Las fiestas empezaron con el desfile de sacerdotes de diferentes parroquias de la población de Puerto-al-Príncipe, de todos los obispos del país, el nuncio apostólico LARDONE y el cardenal ARTEAGA y BETANCOURT, Arzobispo de la Habana, legado de Saint-Père Pío XII. La misa se celebró por el Obispo Jan, decano del episcopado Lardone, actuando como diácono y subdiácono, los canónigos de Doréliens, con la presidencia del cardenal ARTEAGA. Después de la lectura del evangelio, el Arzobispo de Puerto-Príncipe evocó el pasado de la ciudad. A continuación, el cardenal y ocho obispos bendijeron a la ciudad.

---

<sup>11</sup>Fuente: Las bonitas fiestas del Bicentenario, la exposición, un éxito ya », El Nouvelliste, 9 de diciembre 1949).

**Figura 15** Celebración del Bicentenario, diciembre de 1949



**Fuente:** El Nouvelliste, 9 de diciembre 1949.

La foto de la figura 15 muestra el éxito popular de la celebración del Bicentenario de la creación de Puerto-Príncipe. La zona del Bicentenario fue el espacio cerrado donde se realizó la comunión nacional.

Después de la misa, el mensaje del pontífice se emitió por radio Vaticano, precedido por el repique de las campanas Vaticanas y seguidas del discurso del presidente de la República, inaugurando el programa de los festejos del Bicentenario de la capital. En su discurso, el presidente destacó el sentido de la Exposición. Subrayó que la realización de la exposición fue el resultado de las inversiones de diversos países, y lo que se traduce en la importancia de la cohabitación. El discurso del presidente correspondía a los paradigmas de la época. El progreso era entonces sinónimo de infraestructura y la paz el leitmotiv del período siguiente a la Segunda Guerra Mundial.

Por la tarde, el programa continuaba con la inauguración del Boulevard Harry TRUMAN y del mensaje del presidente americano leído por el embajador William EARL. Él entregó al Comisario Jean FOUCHARD una placa de cobre con la foto del presidente de los Estados Unidos.

A continuación, a las 15h30 de la tarde, el presidente Dumarsais ESTIME bajó de su coche ante la torre de la exposición. La jornada de la conmemoración fue fuertemente marcada por la presencia de los americanos. Estos últimos desfilaron a lado de los militares haitianos. Exhibían las habilidades de su industria militar. La conmemoración fue una nueva oportunidad para marcar su poder y su nivel de desarrollo. Fueron ellos los que aseguraban la formación del ejército de Haití. La mayoría de los funcionarios presentes se habían reclutado durante la ocupación militar del país (1915-1934). El presidente, en su discurso, evocó fuertemente las relaciones estrechadas entre Haití y los Estados Unidos. Este, dijo, es "*nuestro gran aliado para siempre*". Pero las relaciones entre los dos países eran sólo la expresión de un país que imponía sus propias modalidades a otro. De hecho, la exposición no se podría haber hecho sin la aprobación los estadounidenses. Su adhesión estaba condicionada a la devolución de los préstamos de 1922. El día culminó con un gesto simbólico del Presidente de la República.

La exposición, cuyo presupuesto original fue de 4 millones de dólares US, costo finalmente 26 millones de dólares de los cuales 10 millones escaparon a toda justificación (*Time Magazine*, 22 de febrero 1954). Además, la asignación de recursos a los inversores en la industria turística no tuvo los beneficios económicos esperados<sup>12</sup>. La industria hotelera se benefició mucho de la exposición con la construcción de nuevos hoteles financiados en condiciones favorables, pero esta inversión, fue en su conjunto una asignación de recursos enorme por motivos de prestigio, sin cálculo ni previsión de futuras recaídas económicas.

La Exposición de 1949 dejó un déficit consecuente en la cuenta del Estado. Algunos préstamos contratados por el gobierno Dumarsais ESTIME fueron pagados por la Junta militar desde el golpe militar del 10 de mayo de 1950: uno en la fecha de 2 de junio 1950 por importe a 64.000 dólares USA, para compensar a los propietarios de terrenos y otro en la fecha de 22 de junio 1950, 30 253.25 dólares USA, para los gastos de propaganda y un tercio, 18 de julio de 1950, 125 940,82 dolares USA.

Los gastos por la exposición conmemorativa del Bicentenario de Puerto-Príncipe provocaron el encogimiento continuo de los depósitos del gobierno que pasaron de 16,5 millones de gourdes en septiembre 1948 a 5,5 millones de gourdes en septiembre 1949 (una baja 200%).

---

<sup>12</sup> Informaciones extraídas de la entrevista con Albert MANGONES, una de las arquitecta que participó a la conmemoración de la exposición del Bicentenario de Puerto- Príncipe.

El punto el más bajo se alcanzó en octubre 1949 con 4,5 millones de gourdes, cifra muy baja en comparación con los 27,5 millones de depósitos del gobierno en julio y los 17,2 millones de octubre 1948 (Informe de la Banca Nacional de la República de Haití, Puerto-Príncipe, 1955, p 19). La disminución de los recursos del banco es un factor que limitó la capacidad del Estado de financiar el gasto público y la gestión de crecimiento de la población.

La renovación del centro histórico fue un esfuerzo limitado de desarrollo del territorio ya que la estructura urbana que predomina en la ciudad no fue globalmente realizada. Esta operación obedeció más a motivos de prestigio que al interés de la población (Informe de fin de misión, Carta del Embajador francés a Puerto-Príncipe, Señor Mauricio).

La política de desarrollo de la capital fue pues desequilibrada: favorecía al centro en detrimento de la periferia, a las clases ricas, medias u otras en detrimento de las clases populares. Esta fue una política presupuestaria de ostentación en detrimento de aquella que debería beneficiar las infraestructuras necesarias para la buena marcha de la ciudad y para su desarrollo equilibrado (no relocalización de servicios públicos, de infraestructuras viarias y de transporte...).

Obsesionado por trabajos ostentosos para curar su imagen y a su vez satisfacer la avaricia de sus partidarios, el presidente descuidó la inversión básica y comenzó a interesarse tres años después de su ascensión al poder en la realización de la ejecución de un ambicioso plan de desarrollo del Valle de Artibonite.

Para embellecer la capital donde se establecían regularmente las delegaciones extranjeras y donde se realizaron las «conferencias internacionales» y los congresos, el gobierno de Dumarsais ESTIME no dudó en golpear duro a las familias pobres sin dar prueba de la misma determinación para realojarlas o mantener las carreteras de la capital. Además, invirtió la mayor parte de su capacidad financiera en la conmemoración de la ciudad, pero ¡a qué precio! La renovación del centro histórico fue sólo un paliativo, o más exactamente un aspecto del desarrollo urbano.

### ***1.2.3- Inestabilidades políticas en la década de los 50.***

La vida política de Haití está marcada desde la independencia por la no linealidad. El período 1946-1956 está centrado alrededor de tres fechas clave. La pérdida del poder del presidente Elie LESCOT (11 de 1946), el golpe militar que derroca Dumarsais ESTIME (10 de mayo de 1950) y el siguiente golpe de estado que derroca al presidente Paul Eugène MAGLOIRE (13 de diciembre de 1956). También la vida política del país se caracteriza por rupturas, avances y periodos de paz. La llegada de Dumarsais al poder estuvo marcada por una importante renovación del centro histórico. Fue similar a una alternancia de fases de esperanza y progreso. El Golpe de estado del 10 de mayo de 1950, terminó abruptamente las acciones emprendidas por el gobierno de Dumarsais ESTIME en la gestión de la capital. El nuevo gobierno liderado por el presidente Paul Eugène MAGLOIRE inició nuevas intervenciones, pero éstas no encajaron en la continuidad de la gestión de la ciudad.

El breve periodo de tiempo en el que estuvo en el poder Dumarsais ESTIME (1946-1950) marcó el fin de la prosperidad y la reaparición de crisis financieras en la estela de grandes gastos para conseguir prestigio, incluidos los gastos causados por la Exposición Internacional del Bicentenario de Port-au-Prince. Así, el progreso económico que pareció atraer se vio frustrado por una crisis política que llevó al derrocamiento del presidente Dumarsais ESTIME.

### ***1.2.4-Discontinuidad en las políticas publicas***

Haití no tiene una tradición de continuidad en las políticas públicas. Las políticas del gobierno desde la década de 1950 fueron definidas a través de los mensajes presidenciales y de los programas de actuaciones sectoriales.

Este mismo problema se presenta desde el punto de vista ambiental. El problema de la discontinuidad en las políticas públicas en realidad había empezado desde los años ochenta cuando el gobierno de Jean Claude Duvalier comenzó a interesarse por los problemas del país donde buscaba soluciones para reducir el crecimiento natural, las migraciones y para mejorar las condiciones de vida de la población. Para este propósito, el documento del tercer plan quinquenal (1981-1986) del Ministerio del Plan incluye una sección titulada "política demográfica" que es oficialmente una política de población explícita.

En 1983, un Comité Interministerial preparó, según el orden del Presidente de la República, un documento de trabajo titulado "política de población en Haití".

En 1987, se creó el Consejo Nacional de población (CONAPO) establecido después de la promulgación del Decreto de 03 de octubre de 1986.

En julio de 1989, el proceso de formulación de una política de población, a cargo de un comité intersectorial fue implementado. Esta política debía presentarse al CONAPO y al gobierno a principios de 1990.

La década de 1990 resultó determinante desde una perspectiva de conciencia y de participación masiva de personas en la gestión del medio ambiente.

El efecto la crisis ambiental de Haití y la cobertura periodística de las actividades internacionales sobre la protección del medio ambiente siguiendo a la "Conferencia de Naciones Unidas sobre el medio ambiente y desarrollo (CNUMED) o "Conferencia de Río", en 1992, condujo a la participación de más personas en la gestión del medio ambiente en Haití.

La necesidad de dirigir las acciones parecía urgente. Por lo tanto, "un Plan de Actuación Ambiental" (PAA) fue elaborado por el Ministerio del medio ambiente. El PAA sigue siendo, hasta hoy, el único documento en el cual el Estado haitiano ha identificado específicamente programas y proporciona orientación sobre la gestión del medio ambiente. Sin embargo, diez años después de su desarrollo, ninguno de los programas previstos ha sido todavía sistemáticamente implementado.

Un plan de manejo ambiental debe centrarse en los objetivos de desarrollo del país; de hecho, la definición de las orientaciones generales del plan de gestión debería depender de la elección de los paradigmas de desarrollo, pero el PAA no elige al final estos paradigmas.

En marzo de 1999, el primer ministro Jacques Edouard Alexis procedió a la reapertura de la Secretaría del Estado para la Población (SEP), cuya misión principal era lograr la formulación, implementación y seguimiento de una política de población (SEP, 2000). De hecho, la política nacional de población finalmente pudo aparecer en julio (SEP, 2002).

En 2006 apareció un documento titulado "*Instrumentos del Estado para la gestión del medio ambiente*". Estos instrumentos jurídicos fueron parte de la labor de recopilación de documentos de la legislación haitiana sobre el medio ambiente. De estas obras, una ley marco de la República está dedicada al medio ambiente, pero por desgracia la ley está reducida a un contexto limitado al entorno natural.

Decretos y órdenes hechas principalmente en la gestión del medio ambiente se refieren a la protección de los recursos naturales, el saneamiento y urbanización. Sigue siendo difícil de identificar una referencia clara para la gestión del medio ambiente en estas leyes, emitidas en diferentes contextos y mencionadas en el decreto como marco para la gestión del medio ambiente publicado en *Le Moniteur*, diario oficial de la nación, en enero de 2006.

Hay que esperar hasta 2008 para ver un documento de estrategia nacional de reducción de crecimiento y pobreza aplicable hasta el 2010.

Después de todas estas leyes y decretos, ninguno se pone en aplicación. La no aplicación de estas leyes no es otra cosa que consecuencia de la falta de continuidad en las políticas públicas haitiana. A cada gobierno, un programa, una política, ningún gobierno va a garantizar la continuidad del otro. Es por eso que la situación ambiental del país sigue siendo crítica y la costa de la bahía de Puerto-Principe no se protege de este desastre político que es la falta de continuidad en las políticas públicas haitianas.

Todo se traduce en un fallo general del Estado haitiano para asegurar su función principal.



## Segunda parte:

### El megaproyecto y sus consecuencias.

#### Capítulo III: Desplazamientos y presiones demográficas.

##### *2.3.1- Migraciones, éxodo rural y urbanización anárquica en el litoral.*

Haití, con un IDH (índice de desarrollo humano) de 0.43 tiene la posición 154 de un total de 170 países. La asistencia escolar es menor del 50%, con una alfabetización total de la población del 60% y una tasa de desempleo de 32,7%. Su PNB (Producto Nacional Bruto) en el año 2004 fue 3.690 millones de dólares con un crecimiento de 1,00% de PIB. Sus áreas de actividad son las siguientes: 27,40% para la agricultura, 16.30% para la industria y 56.30% para servicios. Su tasa de urbanización es del 40.8%. Es el país más pobre del Caribe. Una gran parte de la población vive con menos de 200 \$US al año. Las tasas de crecimiento poblacional son altas y causa un rápido aumento en la población (los haitianos, 5,1 millones en 1981, pasaron a ser 8 millones en 2002). La población urbana aumenta rápidamente y representa el 28% de la población total, se centra en Puerto-Príncipe que recibe el 56% de la población urbana. Las razones para abandonar las zonas rurales son múltiples: buscar trabajo y una esperanza vivir mejor, para aprovechar la comodidad que supuestamente proporciona la ciudad, para educar niños, etc.

Este movimiento hacia la capital se acelera junto con la pobreza y las crisis económicas. Así, con 2,5 millones de personas y el 90% de la inversión y empleos en actividades terciarias, el área urbana de Puerto-Príncipe presenta todas las características de la macrocefalia urbana. Además de estas migraciones hacia los centros urbanos, se añaden migraciones que tienden a centrarse en las zonas costeras que representan ecotonos de supervivencia, terrenos atractivos para múltiples actividades antropicas (enciclopedia Microsoft Encarta 2004).

La presión demográfica en Haití empezó desde la ocupación Americana a principios del siglo XX, un período que se extendió de 1915 a 1934 y que, como hemos visto, fue consecuencia de la implementación de un programa de construcción de edificios públicos en la capital. Durante este período fue implementado un código de construcción, pero fue después abandonado con la salida de los americanos de Haití. La ley de agosto 1937 y aquella de 1948 sobre el Urbanismo, en sus 43 artículos, restablecieron normas relativas a la

vivienda y al desarrollo urbano y que respondieron a las necesidades de higiene y del urbanismo moderno, de igual manera que a nuestras necesidades regionales y nacionales. Pero las prescripciones de las leyes relativas a carreteras y a la subdivisión espacial, a las disposiciones exteriores e interiores de las construcciones, al permiso de construir, a los diferentes modos de utilización y de evacuación de las aguas, etc. no fueron estrictamente respetadas.

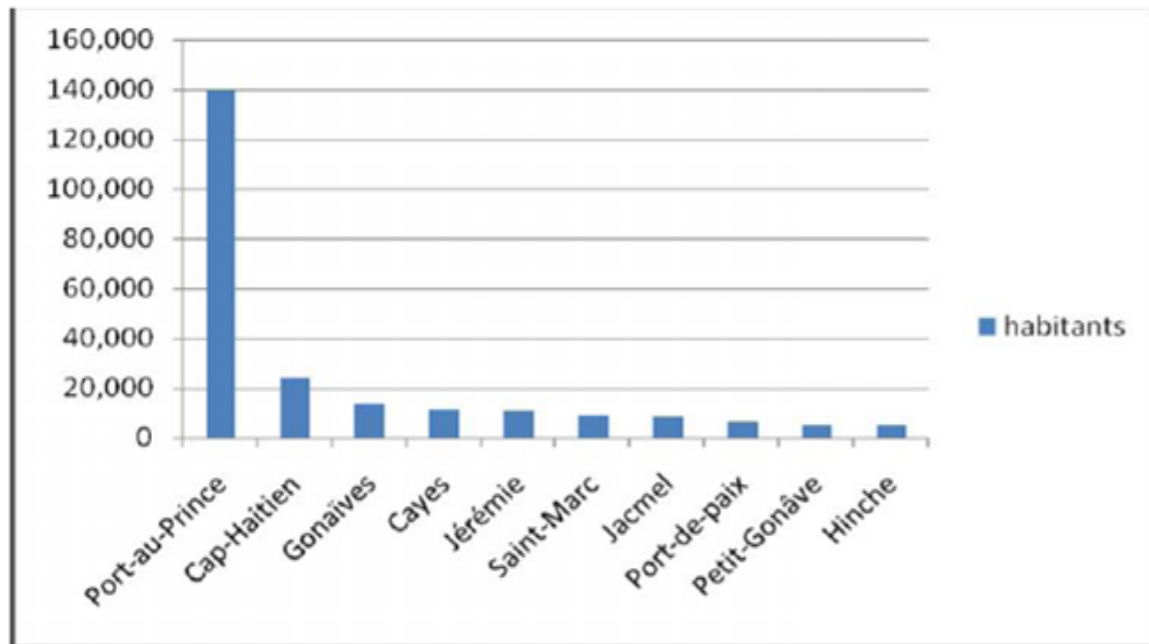
Asimismo, las construcciones se multiplicaron. El uso del hormigón armado fue generalizado pues se consideraba suprema garantía de solidez contra el incendio, el robo y los saqueos. Desde de 1946, asistimos a un ritmo acelerado de las construcciones. Las magníficas villas y casas en barrios residenciales fueron reservadas para una minoría de ricos. Aunque se cumplieron los estándares urbanos en algunas zonas residenciales, la mayoría de los edificios de la capital se construyeron de forma anárquica. El crecimiento acelerado de la capital, fue el resultado de la afluencia de emigrantes, un importante crecimiento natural de la población urbana, lo que generó mayores disfunciones urbanas. Esto se expresó en problemas característicos como la vivienda inadecuada y de equipamientos colectivos, la deficiencia de servicios en los barrios del centro de ciudad y su inexistencia en los nuevos barrios periféricos, las tensiones sociales, los riesgos de contaminación y la agravación de los riesgos naturales.

En cuanto al aumento de la migración, su principal factor de crecimiento acelerado fue debido a la llegada de nuevos residentes a Puerto-Príncipe durante el período 1946-1956. La ciudad había crecido rápidamente, en comparación con períodos anteriores. Su tamaño fue muy superior al de las otras ciudades. Ninguno de los otros centros urbanos en efecto llegó a 30 000 habitantes durante este período.

La población haitiana, en cuanto a las cifras presentadas, era fuertemente rural (más de 85%). En este ámbito, no se puede sobreestimar el crecimiento de Puerto-Príncipe.

Haití estaba poco urbanizada y poco poblada. La tasa de urbanización de Haití era sólo de 12,2% de media, siendo 17,2% por el departamento del Oeste; 13,7% por el Norte; 7,6 por el Sur, 8,6 por el Artibonite y 8,1 por el Noroeste.

**Figura 16** Dimensiones de las principales ciudades de Haití (1950)



**Fuente :** *Bulletin trimestriel des villes d'Haïti, 1950.*

La superioridad del departamento del Oeste se explica fácilmente por el hecho de que la ciudad de Puerto-Príncipe está situada en el departamento con una población seis veces mayor que la del Cabo-Haitiano, la segunda ciudad del país<sup>13</sup>.

El sentido general del movimiento de las personas en Haití fue un desplazamiento de las ciudades de provincia hacia Puerto-Príncipe. En agosto de 1948, el 48% de la población de Puerto-Príncipe, casi la mitad, había nacido fuera de la Ciudad<sup>14</sup>. Las causas de la migración hacia la capital eran muchas y variadas. Los fenómenos de centralización fueron un factor importante en la migración hacia la capital, especialmente después de la ocupación estadounidense. Estos recién llegados procedían de las clases burguesas y a veces instruidas que disponían de capitales importantes; estos inmigrantes suscitaron una «modernización» rápida de la ciudad y constituyeron un medio particular, económicamente muy activo y políticamente muy influyente; su éxito provocó a su vuelta una nueva corriente de atracción en favor de la capital.

<sup>13</sup> Boletín de Estadística, No. 3, 1950, p 10.

<sup>14</sup> DEVAUGES Roland, *op.cit*, p 128.

La centralización y su aceleración habían conducido a la formación de un nuevo medio social, constituyendo una causa permanente de atracción. Así, la actividad y las necesidades de este espacio provocaron una demanda de mano de obra que fortaleció el crecimiento del flujo migratorio. Los migrantes eran jóvenes, a la edad en la que la fecundidad era la más elevada. Su llegada masiva a la capital se traduce en una elevación de la tasa de natalidad y en una modificación de la composición por edad de la población: aumento de clases de edad de 20 a 35 años y de menos de diez años con todas las consecuencias resultadas en la evolución futura de la demanda de trabajo.

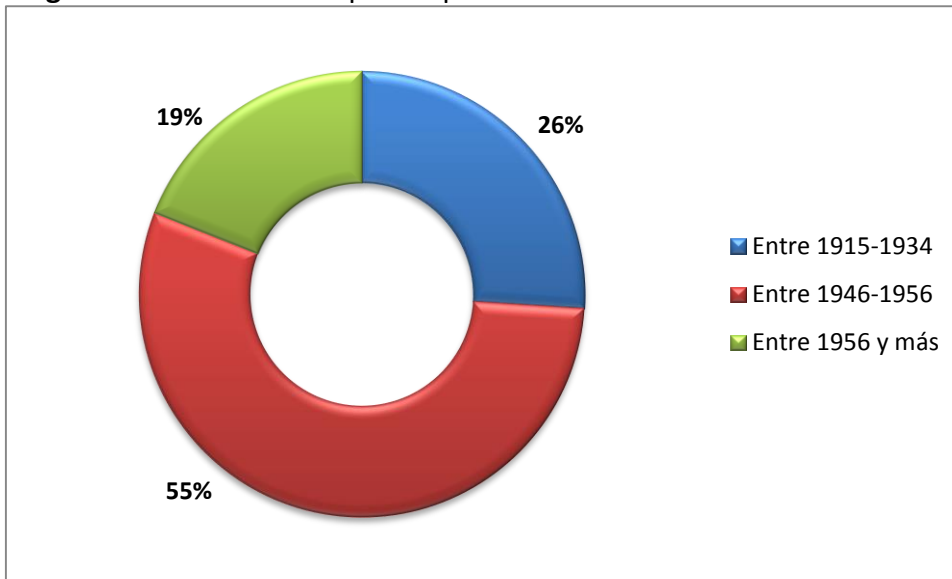
Esto dió lugar también al refortalecimiento de la clase media. Ésta no estaba esencialmente constituida de funcionarios de las administraciones públicas sino también por pequeños comerciantes, los empleados de las empresas, de los negocios, de las bancas, de los transportes, etc.

Los descendientes de la aristocracia se enriquecieron a medida que se desarrollaron las posibilidades de ejercer las profesiones liberales. Las emigrantes llegaron por miles. Se amontonaron en los edificios pobres del viejo centro donde la densidad ya era grande, incrementó considerablemente, lo que hizo empeorar las condiciones de vida, ya muy duras al final de los años 1940.

En el periodo 1946-1956, las políticas públicas se mostraron inútiles para acoger a la multitud de nuevos emigrantes ya que nunca se habían observado tanto flujo migratorio sobre todo en el litoral. Esta situación se puede ilustrar con los datos de la encuesta realizada en el mes de octubre de 2014 en el litoral de Puerto-Principe, que se representan en la representación gráfica de la respuesta dada a la pregunta 3 ¿Desde cuándo vive Ud. en el litoral?

Como puede observarse, durante el primer tercio del siglo XX sólo llegó al litoral el 19% de la población que actualmente residen en él, mientras que desde 1956 hasta la fecha han convertido la costa en su lugar de residencia un 25% de la población actual, en cambio, en el período que abarca de 1946 a 1956, una sólo década, llegaron a litoral el 55% de la población que actualmente residen en él.

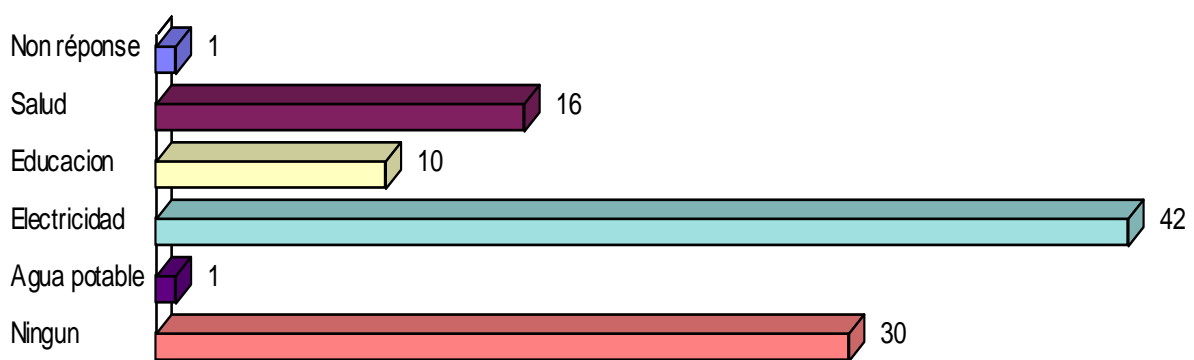
**Figura 17** Período de ocupación poblacional del litoral



*Fuente:* Datos procedentes de la encuesta realizada en octubre 2014

Las condiciones de vida de la mayoría de los ciudadanos se degradaron. No se podían satisfacer las necesidades primarias como el alojamiento, la salud, la educación, etc. Como puede verse en la figura 19, sólo un 1% de la población tiene acceso al agua potable y un 30% no tiene ningún servicio. Hablando de más de 2 millones de habitantes resulta evidente que la problemática ambiental y de salud pública es alarmante.

**Figura 18** Servicios disponibles en el litoral



*Fuente:* Datos procedentes de la encuesta realizada en octubre 2014

La ciudad no llegó a controlar el crecimiento demográfico. Concentró los fenómenos de pobreza y de exclusión, lo que se tradujo en una crisis social muy elevada.

Respecto al exodo rural, sus principales causas surgen de varios factores que cubren prácticamente todos los aspectos de la vida económica y social de Haití. Estos son esencialmente las dificultades de la vida campesina que resultan en una debilidad en los ingresos, la insuficiencia de servicios ofrecidos en las zonas rurales y al mismo tiempo el encanto de la ciudad. Por supuesto, otros factores pueden causar movimientos de poblaciones rurales, tales como: el factor psicológico, la política, restricciones culturales etc., pero las causas más poderosas siguen siendo la precaria situación socio-económica de los agricultores. Porque, es bastante general, bajo el aguijón del hambre y la miseria que se producen los movimientos de las poblaciones. Los campesinos no obedecen a sus situaciones intolerables, atraídas por la belleza de las ciudades, migran para buscar otras nuevas condiciones de vida.

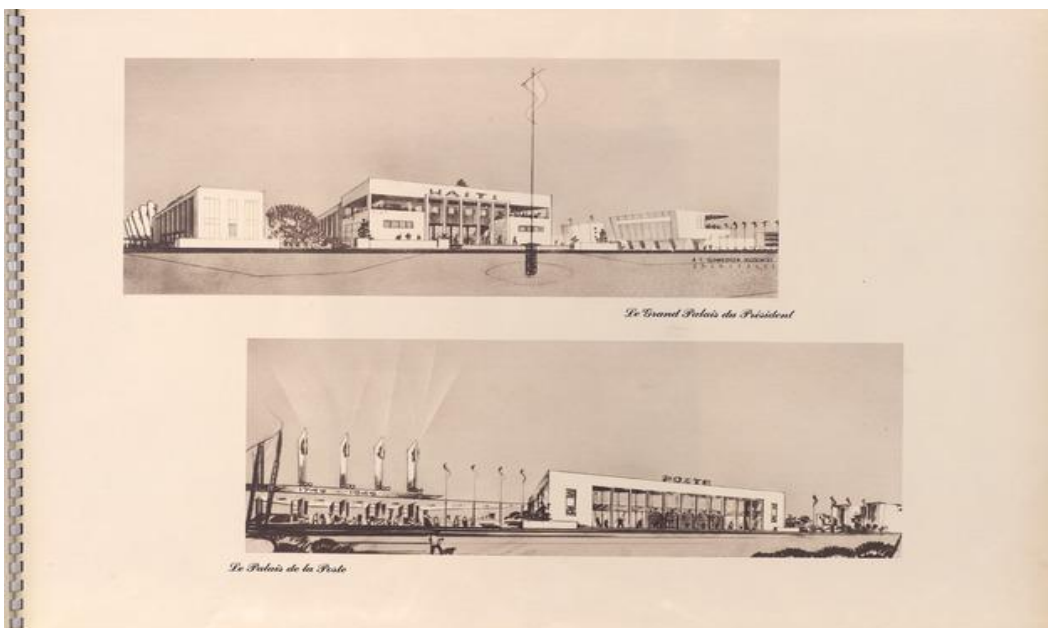
El éxodo rural es una de las consecuencias de la pobreza rural que implican graves problemas en los centros urbanos. Este fenómeno resulta de las situaciones de pobreza y desnutrición vinculadas a los problemas de degradación de la actividad agrícola llegando a ser cada día más y más alarmante y las capacidades de los agricultores siguen siendo muy reducidas.

En consecuencia, cada año, un gran número de emigrantes deja las campiñas, dirigiéndose, en mayor parte, a la capital y otras ciudades provinciales, alimentando la esperanza ilusoria de empleo en la zona urbana. Pero, en realidad, esta gente desgraciada cambia su miseria extrema en la medida donde contribuye a suministrar los barrios marginales, sitios de referencia de la pobreza urbana. Lo que resultará un aumento de la delincuencia juvenil, la prostitución, el bandolerismo, etc.

En su libro 'El espacio rural haitiano', Ernst Bernardin explica que *"este fenómeno traduce claramente el rechazo de una sociedad incapaz de garantizar el derecho a la existencia y la voluntad de sobrevivir en cielos más cálidos incluso desafiando los peligros más graves"*. Esta situación de abandono de las zonas rurales afectará significativamente la producción agrícola porque quienes podrían trabajar la tierra la abandonan y la población tiende a empobrecerse todavía más, ya que se compone de personas de edad avanzada incapaces de trabajar.

En cuanto a la urbanización anárquica, se debe hablar de un concepto de gentrificación que según Neil Smith (entrevista con Andre Holm, 2012) alude a los procesos de transformación social del tejido urbano. El establecimiento de infraestructuras en 1950 fue el origen del desarrollo urbano al oeste de la capital; contribuyó a la modernización de las infraestructuras urbanas y a la creación de numerosos equipamientos: Palacio del Presidente y el Palacio del Poste; el Palacio de las Bellas Artes y Palacio de la Agricultura; el Pabellón del Turismo, etc., respectivamente presentados en estas imágenes:

**Figura 19** Los Palacios del Presidente y de la Poste

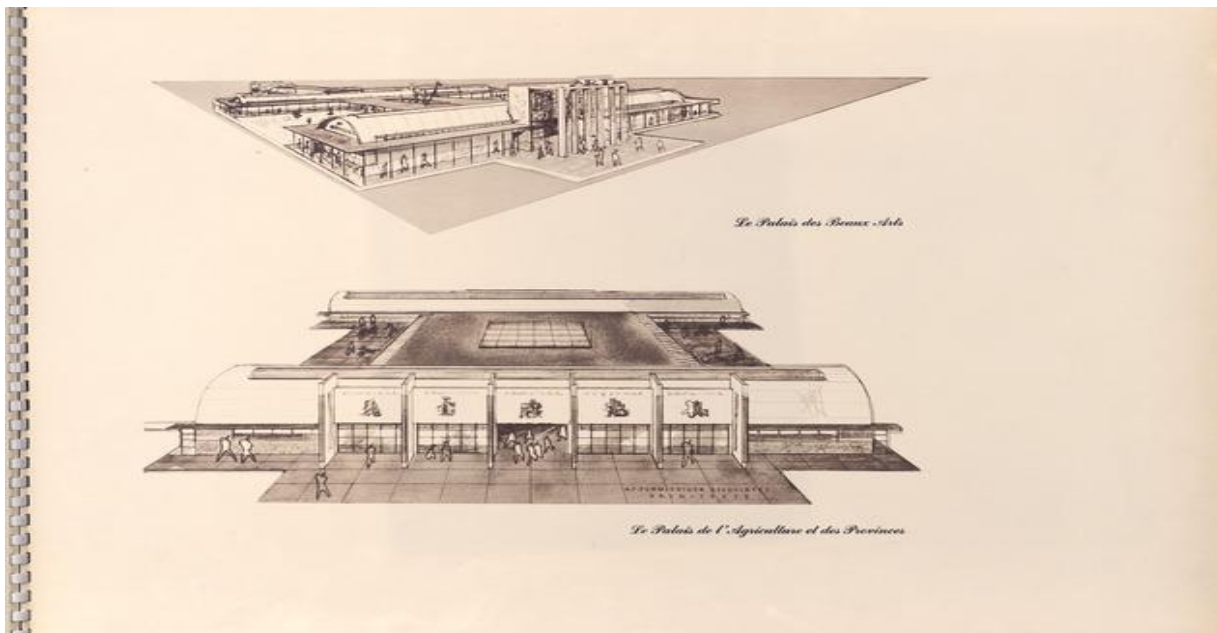


*Fuente: Exposición Internacional (1949-1950) del Bicentenario, University of Florida, DigitalCollections*

Estas construcciones daban forma a la planificación de la capital mediante la promoción de la construcción de carreteras, la expansión de ciertas calles y la urbanización de ciertos barrios. Estos trabajos de la Exposición trastocaron Puerto-Príncipe ya que nació una arquitectura moderna. Se caracterizó por el uso del hormigón mientras se mantenía una cierta ligereza constructiva en el resto de la ciudad. El límite entre los espacios interiores y exteriores tendió a desvanecerse. Esta nueva manera de hacer sedujo los ciudadanos de la capital y no tardó en imponerse como nueva «tendencia» arquitectónica. La ciudad fue más cómoda, mejor

comunicada y más espaciosa. La ciudad fue remodelada y atrajo muchos turistas<sup>15</sup> a la Exposición Internacional del Bicentenario

.Figura 20 Palacios de las Bellas Artes y de la Agricultura



Fuente: Exposicion Internacional (1949-1950) del Bicentenario, University of Florida, Digital Collections.

Figura 21 El Pabellón del Turismo



Fuente: Exposicion Internacional (1949-1950) del Bicentenario, University of Florida, Digital Collections.

<sup>15</sup> No se encuentra datos estadísticos disponibles permitiendo de evaluar los flujos turísticos a este momento. Por eso, se basa principalmente sobre las entrevistas para confirmar que la Exposición había generado flujos turísticos importante.



Figura 22 Aglomeración de Puerto-Príncipe en 1950



Fuente: Informe de los Trabajos Públicos, 1950

Las redes sociales y las oportunidades de integración en la ciudad se centraron sin embargo mucho más en la periferia. Las clases medias tendieron también, desde 1920, a abandonar el centro histórico. Las clases medias comparten este rechazo imaginario del centro histórico con la alta burguesía, que comenzó su éxodo desde principios del siglo XX al construir zonas urbanizadas como Turgeau, Petion-Ville, Kenscoff, etc. Las clases superiores fueron las primeras en buscar de nuevos espacios, cada vez más alejados del centro histórico a donde se vuelve únicamente para realizar ciertas actividades muy específicas. Sin embargo, la renovación del centro de la ciudad motivó el regreso al centro histórico. Éste se convirtió en un lugar de vida agradable para ciertas capas sociales dotadas de una capital cultural, como los jóvenes estudiantes, los intelectuales y los artistas.

Para favorecer la ocupación de la población más rica y acomodada, el gobierno adoptó una política represiva contra la ocupación del espacio central por las clases populares. El control de la ciudad por las fuerzas del orden, el discurso de las autoridades, las leyes establecidas contra las delincuentes, condujo a las clases bienestantes a sentirse apoyados en su deseo de regresar al centro ciudad<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup>Port-au-Prince 1915-1949, Modernisation manquée: Centralisation et dysfonctionnement, Geoges Eddy LUCIEN PORT-AU-PRINCE (1915-1956), 666p.

## Capítulo IV- Degradación física y social del litoral.

### *2.4.1-Contaminaciones del litoral y del medio marino*

Durante varios siglos, la costa de la bahía de Puerto-Príncipe ha representado un lugar de descarga salvaje de desechos. Esta parte de la capital es un lugar de concentración de casi todas las actividades económicas, un lugar de intercambio de mercancías entre los diez departamentos geográficos del País. Sin embargo, está expuesta a fuertes inundaciones y contaminaciones que aceleran la vulnerabilidad de la zona frente a las epidemias de enfermedades contagiosas. Para entender mejor las causas y consecuencias de la contaminación en la costa es necesario en primer lugar analizar las presiones antrópicas; en segundo lugar, el marco jurídico y las instituciones responsables de gestión de los residuos; y finalmente los resultados de las actuaciones.

En primer lugar, Puerto-Príncipe, la capital de Haití está experimentando una alta presión antrópica que resulta no sólo una alta tasa de crecimiento natural de la población, sino también de la migración de muchas personas, que huyen de la pobreza, y que por falta de capacidad para vivir en una vivienda digna se han establecido en las zonas que ya son de por sí vulnerables, como los barrancos, vertientes y laderas empinadas de los ríos, las zonas costeras. Esto da lugar a la formación de barrios marginales gigantes en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe (Cité Soleil, Cité de Dieu, Martissant, La Saline) cuya construcción ha contribuido a la pérdida de los manglares y su sustitución por estructuras de hormigón. Estos barrios no son realmente atendidos por sistemas de evacuación de aguas residuales, o por un servicio de recogida de residuos.

En estas condiciones, el mar y los barrancos son vistos como espacios disponibles para ser utilizados como vertederos. Durante las estaciones lluviosas, las aguas se mezclan con las basuras que desbordan sus bancos e invaden casas costeras, arrastran muebles y enseres personales, poniendo en peligro las vidas de los residentes.

En segundo lugar, tenemos que considerar los efluentes que contienen metales pesados y contaminantes orgánicos generados por las plantas industriales que se descargan directamente en la costa, esto implica que los primeros metros de la costa están cubiertas por

diversos residuos. Del mismo modo, las aguas poco profundas son pesadas, grasas y congestionadas por todos tipos de residuos. A estas agresiones visuales, se añade los malos olores de la contaminación marina y sus impactos en toda la bahía de Puerto-Príncipe.

En tercer lugar, se deber hacer referencia al mercado informal *Croix des Bossales* en la costa, que se considera como un verdadero punto de concentración de residuos vegetales y productos no biodegradables (botellas, plásticos, etc.). Croix des Bossales es el mayor mercado público de Puerto-Príncipe ubicado en el mismo emplazamiento de la Exposición Internacional del Bicentenario, no sólo es conocido por su antigüedad, sino también por su característica malsana. Dentro del mercado, el lugar se convierte sistemáticamente en vertederos. Los principios básicos de la higiene no existen dentro del mercado. Miles de comerciantes se establecen sin tener en cuenta del estado del mercado. Este lugar de grandes transacciones económicas sigue funcionando en un ambiente malsano y contaminante.

**Figura 23** Mercado informal Croix des Bossales, Haití

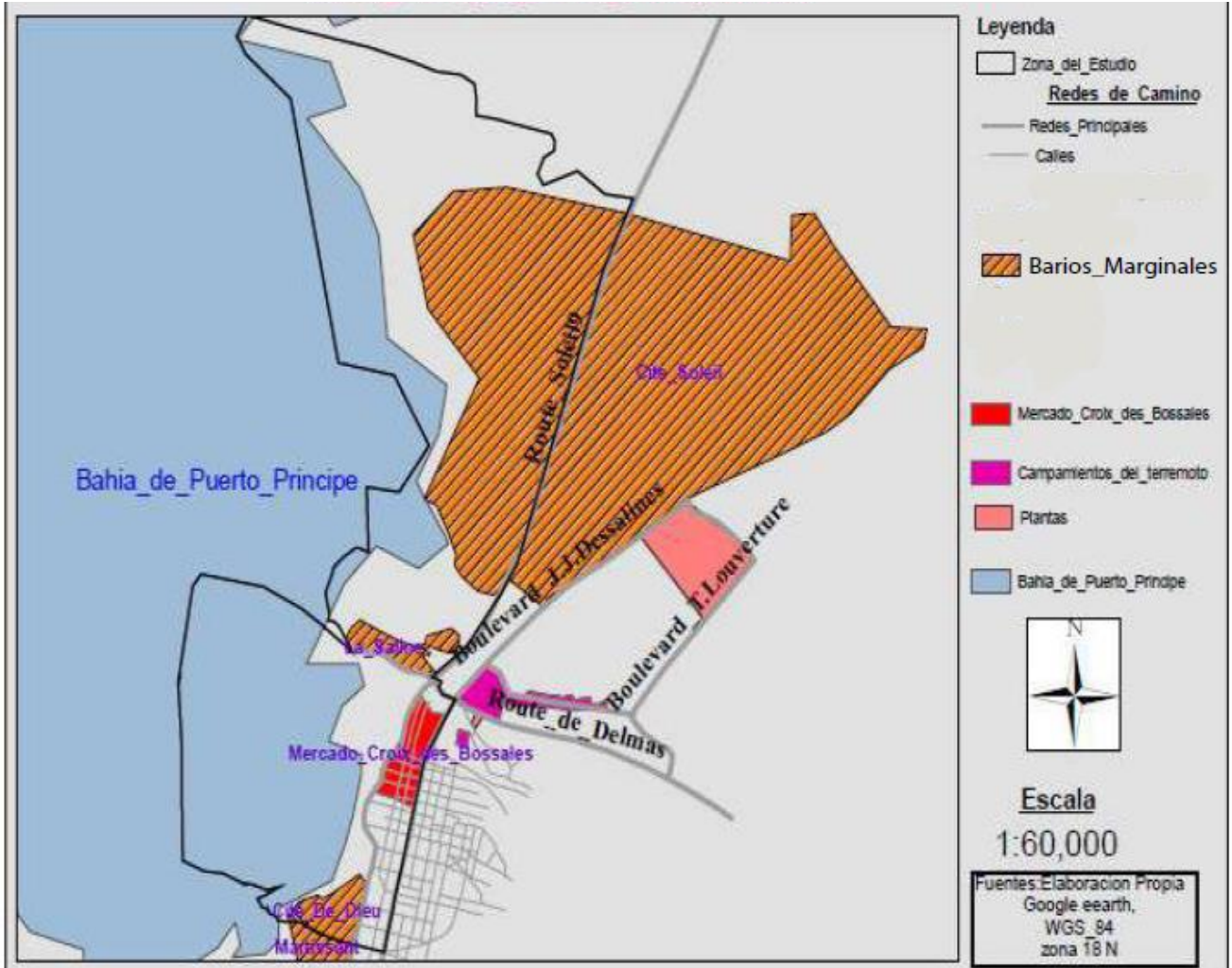


**Fuente:** Institut Panos Caraïbes Soumis à Alter Presse

Finalmente, las actividades de extracción minera están en auge en Haití, particularmente en el área metropolitana de Puerto-Príncipe, donde las montañas y los bordes de los ríos son los sitios más afectados por estas prácticas. Estas operaciones desempeñan un papel muy importante en la sociedad, puesto que emplean a miles de trabajadores, sin embargo, participan en la destrucción a largo plazo del medio ambiente. Cuando se explotan, las áreas naturales están cicatrizadas (Magny, 1991); se deduce una remodelación de las formas de relieve originales que deviene casi imposible para rehabilitar. La situación parece espectacular ya que estas superficies eliminadas acentúan la escorrentía de la lluvia, la

erosión de las cuencas hidrográficas y el transporte de grandes cantidades de sedimentos acumulando en la parte alta, obstruyen los desagües y acentuar las inundaciones y la contaminación en la costa. La sedimentación de la costa de la bahía de Puerto-Príncipe (Bouchon, 2000) es en parte el resultado de este fenómeno.

**Figura 24** Fuentes de contaminación. Costa Bahía de Puerto Príncipe (Haití)



*Fuente:* Elaboración propia

#### 2.4.2- Eutrofización y pérdidas de biodiversidad de especies

No es necesario ser un experto para ver que la bahía de Puerto-Príncipe parece un vertedero. La parte del litoral cerca de la base Naval Almiral Klillick comúnmente conocida Marina haitiana, está llena de residuos de todos tipos. Residuos que son como viajeros en tránsito, esperan las olas para ser transportados hasta el fondo del mar. Es así como bolsas, platos y copas de plástico, latas, zapatos usados... reemplazan especies marinas.

**Figura 25** Acumulación de desechos sobre una playa haitiana



**Autor:** Antonio Perera, 2009

Cada tipo de residuo en las calles de Puerto-Principe tiene su representante en la Bahía. Como causa, la Bahía deviene menos productiva en términos de recursos naturales y pesca. Las algas y arrecifes están en peligro. "No hay sólo las especies marinas que son víctimas de la contaminación de la bahía sino también la población cercana" (Exil Lucienna, 2009).

Respecto a los recursos costeros (terrestres y marinos) se mezcla la situación actual. De un lado, las áreas densamente pobladas son, en general, seriamente afectadas por las actividades humanas. El mejor ejemplo es el caso del litoral de la bahía de Puerto-Principe, relativamente pequeño, donde las actividades humanas han causado graves daños, incluyendo una sedimentación considerable, estimada en a 7,9 millones de m<sup>3</sup> desde 1958 (Haití ECONET, octubre de 1995, el PNUD-Haití), así como una contaminación considerable, tanto visible (escombros) e invisible (química y más perjudicial).

**Figura 26** Desechos observados en la desembocadura de un río en el litoral de Puerto-Príncipe



**Fuente:** Remsly Desravines, 2014

El ejemplo más llamativo de la contaminación visible son los plásticos y residuos orgánicos de todo tipo, y el ejemplo de la contaminación invisible, productos de petróleo y aguas residuales. Un estudio de la Fundación para la protección de la biodiversidad marina (FoProBiM, abril de 1996) muestra que las basuras encontradas en las playas son en más del 98% de material plástico. Además, las áreas alejadas de los asentamientos humanos generalmente tienen un ambiente saludable, aunque todavía marcado por los escombros de las ciudades alejadas y la sedimentación de materiales erosionados debido a la deforestación acelerada.

El país consta de llanuras costeras bastante estrechas recogidas entre montañas escarpadas y la costa. Los bosques de las vertientes son generalmente explotados para producir carbón de leña, importante fuente de energía doméstica. Las llanuras costeras fueron sometidas a una agricultura intensiva y la pesca se limitada a las aguas costeras poco profundas, debido a la capacidad limitada en la pesca artesanal. En el litoral de la bahía de Puerto-Príncipe, la sobreexplotación incontrolada de los recursos en esta zona costera ha causado significativa erosión y fuerte sedimentación costera y un exceso de producción primaria.

La descomposición de materiales orgánicos y el aumento de estos compuestos en el litoral han consumidos grandes cantidades del oxígeno en el agua y disminuye la penetración de la luz en la profundidad marina. Este consumo provoca una falta de oxígeno y consecuencias sobre los organismos fotosintéticos.

Por lo tanto, se produce la muerte de ciertas especies, causados por este fenómeno de eutrofización previamente descrita. Este fenómeno provoca una pérdida de la biodiversidad y pone en cuestión la sostenibilidad de los recursos costeros y pesqueros afectados en la costa de la bahía de Puerto-Principe.

Cada país, basado en los datos obtenidos, debe tomar las medidas necesarias para proteger sus costas. Las autoridades haitianas, tal y como predijo el Exil Lucienna en el artículo titulado: *Indices de poluciones en la baia de Puerto-Principe*, estarán obligadas a ejercer un control sistemático y una vigilancia activa en diferentes segmentos del litoral. Sin embargo, hasta 2014 las informaciones sobre las búsquedas permanecen escondidas, tampoco ninguna medida se toma para restablecer el litoral de la bahía de Puerto-Principe, lo que limita investigadores costeros en investigación sobre las causas y soluciones en materia de desarrollo de esta área.

### **2.4.3- Problema de biomasa**

En el litoral de la Bahía de Puerto-Principe, las actividades pesqueras devienen cada vez mayores y están dispersas a lo largo de la costa.

Tradicionalmente se usaban los barcos de vela y canoas para practicar la pesca costera en los manglares y los arrecifes de la costa. Se practican la pesca “a sena”, redes de “en malle”, a la línea y la trampa. Las mallas confeccionadas por los pescadores son aproximadamente de cien metros y las trampas se hacen en bambú. Las canoas son pequeñas y tienen apenas 4 m de eslora, se trata en este caso de un simple tronco ahuecado carente de bordes.

Las actuaciones de los pescadores no son realmente destinadas a destruir los manglares y los arrecifes de coral, pero los arrecifes de coral y ecosistemas asociados normalmente ofrecen una rica pesquería, por lo que involuntariamente se convierten en zonas de sobrexplotación pesquera. Las áreas de arrecifes muestran un gran contraste con los espacios pelágicos que



son relativamente pobres. Como tal las áreas de arrecife concentran la mayor parte del esfuerzo pesquero y los fenómenos de sobreexplotación son muy frecuentes. La situación es más grave cuando el agotamiento de fondos empuja a los pescadores a buscar poco a poco nuevos espacios pesqueros. Eso, empeora gradualmente el empobrecimiento del medio ambiente.

En este sentido se plantea un problema ambiental que es la sobreexplotación de los recursos pesqueros en la costa lo cual afecta múltiples funciones. El enfoque del medio ambiente desde el eco-servicio viene desde una perspectiva antropocéntrica en la cual los ecosistemas y la biodiversidad que albergan se vinculan directamente con el bienestar humano. Desde este contexto antropocéntrico, los ecosistemas son entendidos como un capital natural, es decir como aquellos ecosistemas con integridad ecológica y resilientes, capaces de generar un flujo de servicios al ser humano, mediante el mantenimiento de sus funciones (Montes, 2007; Martín- López et al., 2009). De esta manera, los ecosistemas contribuyen al bienestar humano mediante la generación de una amplia variedad de funciones de los ecosistemas, las cuales son definidas como la capacidad de proveer servicios que satisfacen a la sociedad (de Groot et al., 2002).

En la costa de la bahía de Puerto-Príncipe, los ecosistemas costeros se exponen a varias presiones antrópicas en las explotaciones de los recursos pesqueros. Los recursos afectados por este problema son la pesca, los manglares y la playa. La pesca es un recurso natural renovable pero en este caso, se transforma en un recurso no renovable ya que la tasa de explotación es mayor que la de reposición y su capacidad de regeneración a largo plazo disminuye. La pesca proporciona una función de producción porque tiene la capacidad de generar biomasa destinadas al consumo, los manglares también son un recurso natural no renovable que asegura una función de sustrato es decir, tiene un papel prominente en la provisión de condiciones espaciales para el mantenimiento de la biodiversidad, la playa es un recurso natural que realiza una función indirecta e informal porque tiene la capacidad de contribuir al bienestar humano a través la estética, el placer, la actividad recreativa, etc.

El análisis del problema de biomasa es importante porque la explotación intensiva del medio ambiente de la costa genera escasez de productos pesqueros, que tendrá consecuencias no sólo sobre la población actual sino también la población futura. En Haití, la explotación de los recursos pesqueros está muy extendida. Hay unas 52.000 familias de pescadores

repartidas en 26.000 unidades de pesca (canoas, barcos y embarcaciones de fondo plano) y más de 420 localidades pesqueras, incluidas en la zona costera estudiada. La producción anual del sector sería del orden de 15.000 TM de peces, 600 TM de langosta, 200 TM de lambi y 50 TM de camarón, con una generación de riqueza total de más de 3 billones gourdes (DAMAIS et al., 2007).

La contribución del sector de la pesca es muy significativa en la economía nacional, y juega un papel de apoyo a la población, donde permite mantener puestos de trabajo en un lugar en el que las oportunidades económicas se están volviendo cada vez más escasas.

El consumo de productos marinos puede estimarse aproximadamente 2,6 kg/año por habitante, sobre la base de disponibilidad aparente de 21.300 t (en equivalente costo) y una población de 8 millones de personas. El mayor consumo se produce generalmente durante el período de Pascua donde la tendencia es alta (FAO, 2005).

Según DAMAIS et al. (2007), las exportaciones de mariscos consisten principalmente de cigalas (285 toneladas/año), camarón (aproximadamente 50 toneladas/año) y varias especies de alto valor de mercado. Esto representa un total entre 6 y 7 millones de dólares USA por año (Celestin, 2004). Las importaciones consisten principalmente de jurel congelado (aproximadamente 15.000 toneladas/año) y las importaciones más tradicionales en Haití como el arenque de sal (aproximadamente 5.000 t/año), arenque saur (aproximadamente 1.000 toneladas por año). Las Importaciones representan en total aproximadamente de 8 millones euros al año en valor (BREUIL, 1999).

En litoral de la Bahía de Puerto-Príncipe, el fenómeno de la ocupación de costa por las actividades de pesca es muy parecido. Estas actividades costeras intensivas están condicionadas en aguas saturadas de contaminantes. En consecuencia, se observa una grave disminución en el rendimiento de la pesca, el promedio por cabeza se establecer entre 3 y 4 kg. Así, se trata una tendencia hacia la reducción en el tamaño de las capturas que compromete seriamente la repoblación y conduce a un problema de Biomasa no solo en la zona del estudio, sino también en el país.

#### 2.4.4-Aumento de riesgo de enfermedades, epidemias en el litoral

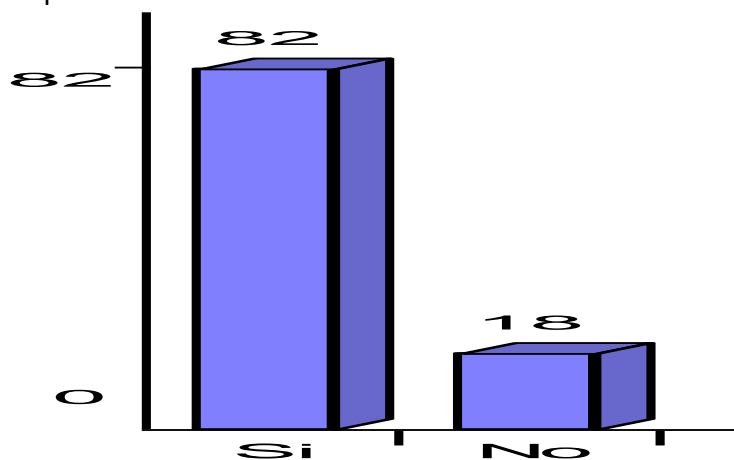
El área metropolitana de Puerto-Príncipe produce un promedio anual de 600.000 toneladas de residuos sólidos que se acumulan en las calles, cunetas y cauces de ríos (Holly, 1999). En realidad, estos detritus se deben evacuar regularmente, ya que los textos de leyes indican que cuando ensucian las calles son la responsabilidad de los servicios municipales, sin embargo, cuando se acumulan en los barrancos y bordes de ríos, son la responsabilidad de los servicios técnicos de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

El verdadero problema no es saber quien tiene la competencia de la recolección de basura, sino poder recogerlos, ya que durante las inundaciones de los ríos, estos macro residuos se van en dirección a la costa de la bahía de Puerto-Príncipe.

También hay que destacar algunos arreglos entre ciertos empresarios y los conductores contenedores de basura, cuya cargas se desvían llenando el borde costero para la expansión de los barrios marginales (Murat, 2001). Esto crea una contaminación visual, participa permanentemente en la destrucción de los hábitats costeros, submarinos y marinos, pero es especialmente un importante vector de enfermedades. Durante la encuesta, en respuesta a la pregunta 18, el 82 % de los habitantes afirmaron que se enfrentan a muchas epidemias incluyendo la reciente epidemia de cólera que azotó la isla tras el terremoto, y que ha acabado con la vida de miles personas en Haití, donde la mayoría de las víctimas son habitantes de los barrios marginales.

Las respuestas de la gente del litoral, sobre la epidemia se ilustran en la figura 28 siguiente.

**Figura 27** Epidemia de enfermedades en la costa



**Fuente:** Datos procedentes de la encuesta realizada en octubre 2014

Cuando se sabe que debido a la falta de tanques sépticos, las personas hacen sus necesidades en el borde de los manglares, en lechos de ríos o el borde costero, entendemos las fuentes de las enfermedades infecciosas y diarreicas diagnosticadas con tanta frecuencia en los hospitales haitianos (Saffache, 2002). A título de ejemplo podemos considerar algunos casos de infecciones de la piel diagnosticadas en la costa por el Ministerio de la Salud Pública y Organización Panamericana de la Salud. Las personas cercanas a las zonas marítimas reciben la suciedad de todo tipo, que desfiguran el litoral y contaminan el mar (OPS / OMS, 1996).

**Figura 28** Costa de la Bahía de Puerto Príncipe. Infecciones dermatológicas



*Fuentes:* Ministerio de la Salud Pública y Organización Panamericana de la Salud (OMS/OPS)

A pesar de las debilidades de estas leyes, ninguna de ellas se aplica, y tampoco se toman medidas para que se pongan en aplicación. Aunque las autoridades locales alegan la existencia de leyes que regulan la gestión de los espacios, recolección de basuras, regulado por el artículo 51 del diario oficial del Estado (el Monitor) del 5 de agosto 1937 y el uso de la zona costera (UNESCO, 2002), las presiones antrópicas no controladas, la falta de competencia de los políticos y de sus servicios técnicos, la corrupción generalizada, la falta de medios económicos para contratar a la gente competente, son todos factores que han contribuido al

fracaso del Estado en su misión (Saffache et al. 2002., lo que implica cada vez un mayor crecimiento de la contaminación en la costa.

## Capítulo V- Políticas de gestión y de planificaciones del litoral implementadas hasta 2010.

### *2.5.1- Marco jurídico para la protección del litoral y sus límites*

Muchas leyes y decretos se han elaborados para la gestión y planificación de las áreas litorales de de Haití.

En el código rural haitiano de 1864, el artículo 7.1 menciona ya que: cualquier destrucción de árbol, cualquier tala no autorizado por el propietario en su fundo o por la administración del Estado, da lugar a la detención inmediata del delincuente por el Jefe de la sección Rural, que le envía a Juez de Paz de la ciudad con el acta motivada del hecho.

En el código Rural establecido por el gobierno de François Duvalier desde 1957, según el artículo 140, la evacuación de los residuos de las instalaciones industriales y viviendas residenciales en las corrientes naturales y canales de irrigación y drenaje está prohibida. Sin embargo, una solicitud de autorización a tal fin puede ser enviada al Departamento de Agricultura o cualquier otro órgano competente, quien después de la revisión y de acuerdo con el Departamento de Salud Pública, puede rechazar o acoger según el interés de la salubridad pública.

El decreto de 6 de abril 1977 del presidente Jean-Claude Duvalier establece los límites de las aguas territoriales y las zonas económicas. En el artículo 4, el Estado haitiano debe ejercer dentro de los límites establecidos y poner en marcha todo el control que considere necesario para asegurar:

- a) La seguridad de la navegación y la prevención de infracciones contra las leyes sanitarias, impuestos, aduanas e inmigración.
- b) Prevenir la contaminación y otros riesgos que pueden poner en peligro el equilibrio ecológico del medio marino.

Según el artículo 36- 5 de Constitución 1987, los derechos de propiedad no se extienden a las costas, a las fuentes, ríos, torrentes, minas y canteras. Ellos son parte del dominio público

del Estado. Según el artículo 253, el medio ambiente es la forma natural de la vida de la población, y toda práctica que perturbe el equilibrio ecológico está estrictamente prohibida. En el artículo 254, se menciona que el Estado es responsable de la gestión de los espacios naturales para garantizar sus protecciones y los hace accesibles a todos.

Como puede observarse, no parece ser la ausencia de un marco jurídico la causa del grave deterioro ambiental que sufre Haití, sino más bien su falta de aplicación y cumplimiento.

### ***2.5.2- Las instituciones responsables de gestión del litoral y sus actuaciones***

Las Instituciones responsables de la colecta y gestión de los residuos urbanos se definen así: el Servicio Metropolitano de Recolección de Residuos Sólidos Urbanos (SMRRS), es el actor central en la gestión de los residuos sólidos de la capital y en el litoral en particular. Su creación se ha reconocido inefectiva por el decreto de 3 de marzo de 1981. El SMRRS fue colocado bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicación (MOPTC) inicialmente. Luego fue trasladado a la comunidad urbana de Puerto Príncipe por el Decreto de 30 de septiembre de 1983. En el año 1989 fue recolocado bajo la supervisión del MOPTC, por un decreto de 9 de octubre de 1989.

Actualmente bajo la doble supervisión: el MOPTC y el Ministerio del Interior.

De acuerdo con el artículo 3 del decreto de 03 de marzo 1981, el SMRRS es responsable de la recogida y tratamiento de residuos urbanos, a saber: basura; residuos domésticos voluminosos; desechos de las colectividades (restaurantes, cuarteles, escuelas, etc.) y los desechos de los comerciantes, artesanos y fabricantes.

Los ministerios responsables de la gestión de los residuos son diversos, como el Ministerio del Interior, tradicionalmente Ministerio de las Colectividades Locales, que comparte la supervisión de SMRRS con MOPTC; el Ministerio de Planificación, el Ministerio de Salud y el Ministerio de Medio Ambiente.

#### ***El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicación (MOPTC)***

Es el departamento técnico del gobierno. Gestiona más las carreteras e infraestructuras, energía y los servicios públicos, en este caso es el ministerio de apoyo a la Central Autónoma Metropolitana de Agua Potable (CAMEP), que es el centro de distribución de agua potable en la capital. Hasta esta época, no dispone de una dirección de desechos tampoco de un técnico en la cuestión.

### **El Ministerio de Salud**

El ministro de la Salud es consciente del peligro de los desechos hospitalarios para el medio ambiente. Sin embargo, no dispone de ningún presupuesto para la construcción de incineradores para este tipo de desechos. El resultado es que muchos residuos sanitarios se queman en un hueco al aire libre o son cubiertos con cal viva.

### **El Ministerio del Medio Ambiente**

Este departamento fue creado en 1995 como Secretario de Estado. En 2000 se convirtió en un departamento independiente. Tiene una función normativa. Estuvo involucrado en dos dominios: el acondicionamiento de los residuos de envases, y el control y gestión de vertederos.

#### *2.5.3- El litoral después del terremoto de 12 de enero de 2010 y nuevas políticas de gestión implementadas.*

Cinco años después del terremoto no se había publicado ninguna norma concreta, ni ningún plan, pero un decreto decidió, en vista de una nueva planificación del centro de la ciudad de Puerto-Príncipe, la expropiación por causa de utilidad pública de todos los propietarios de inmuebles situados en un espacio comprendidos entre la calle Césars al Norte, la calle St Honrado al Sur, la calle Capois al Este y la orilla de la mar al Oeste.

La costa del centro de la ciudad de Puerto-Príncipe muestra la imagen extrema de desregulación de una sociedad que, aunque pobre, genera contaminaciones importantes y visibles (turbidez, aguas grasas, desechos en plástico...), manglares sobreexplotados, depósitos de conchas de caracol edad juvenil, la pérdida de los recursos pesqueros son muy comunes en la costa. La asociación de los pescadores de Martissant/Mariani informa que la situación es tan lamentable que la pesca ha desaparecido la bahía de Puerto-Príncipe.

Después del terremoto, el litoral se encuentra en un estado deplorable e irreconocible. La transformación del borde de mar en basurero ha sido un hecho visto por todas las autoridades locales, nacionales, y de la sociedad civil organizada. Una gran parte de este desorden ecológico-sanitario se aprecia a unos metros del Ayuntamiento, del Ministerio de los Asuntos Extranjeros, del Parlamento haitiano, del Archivo Nacional, de la aduana de Puerto-Príncipe, la plaza de Italia, etc. Quizás es por pura ignorancia o por carencia de voluntad política, pero toda una generación de hombres de Estado ha fallado en la más importante misión confiada al hombre que es proteger el medio ambiente, en particular el

medio marino, el litoral que es parte integrante del paisaje urbano, puede y tiene que ser utilizado para razones de embellecimiento urbano. El litoral experimenta actualmente una hiper sedimentación por los sedimentos arrastrados de la erosión de las vertientes, que recubren los arrecifes de coral y los fondos de las bahías.

En esta zona, los sedimentos de origen terrestre recubren los fondos marinos con un espesor de 20 metros (Claude, 1999). Estos fenómenos se han visto reforzados en periodo de lluvias, cuando las precipitaciones duran mucho tiempo y son de fuerte intensidad. Las derivas litorales y los vientos exponen igualmente más lugares, como los fondos de bahías, en las cuales las aguas guardan un mismo color a pesar de que la primavera es seca, como fue el caso de marzo a abril 2001. Asimismo, el geólogo haitiano Claude Prepetit se muestra preocupado por las construcciones que cubren el litoral de Puerto-Príncipe (costa oeste). «Esta zona es inundable, estas tierras no son espacios habitables ya que se encuentra sobre depósitos de aluvión», afirma el geólogo, 5 juin 2011 [AlterPresse]<sup>18</sup>.

El terremoto de 2010, que ha hecho que miles de personas se encuentren sin casa, ha contribuido a agravar la situación. Según el geólogo, Prepetit Claude, en un artículo: «*Desafío en el Littoral de Puerto-Príncipe*», el problema es global y está vinculado a la miseria, a la carencia de alojamiento, a las dificultades económicas que azotan al país.

Preconiza un auténtico plan de desarrollo del territorio con el fin de saber las zonas que pueden servir de lugar de habitación y qué zonas no. Otros expertos consultados por AlterPresse reportan el progreso hacia el mar de Cité Soleil (periferia norte), Carrefour (periferia sur) y de la zona metropolitana, debido a la acumulación de residuos a lo largo de la costa. Los barrios se multiplican sobre la costa, como los casos de barrio del **Eternel** y barrio de la **Libertad**, donde los habitantes hacen frente igualmente a los problemas sanitarios y la ausencia de servicio básicos, lo que hace que la población se vuelva más vulnerable a las catástrofes.

Estos diferentes barrios no son alimentados por redes de evacuación de residuos, ni de basuras, ni por un servicio de recogida de los desechos. En estas condiciones, el litoral se percibe como un espacio vacío, que se utiliza como vertedero. El problema del litoral maltratado, mal utilizado no es sólo común a Puerto-Príncipe puesto que todas las ciudades

---

<sup>18</sup> Diario Alterpresse. 5 junio 2011 *Haïti-Environnement : Danger sur le littoral de Port-au-Prince*  
<http://www.alterpresse.org/spip.php?article11121#.VewXqxHovrc>



costeras de Haití están amenazadas. Esta generación también ha traicionado la memoria de Dumarsais ESTIME al abandonar la persecución de su sueño que era de hacer de Puerto-Príncipe el punto central del turismo del Caribe, empezando por la gestión del litoral del centro de ciudad.

El Gobierno, sin esperar el resultado del proceso iniciado por la publicación del decreto, ha lanzado el proceso de destrucción sistemática de los inmuebles de la zona indicada, con fuerte protección de la policía. Estos decretos han sido cuestionados por todos los sectores de la vida nacionales.

Al final del año 2010, en el contexto de la reconstrucción del centro ciudad, el Consejo municipal de Puerto-Príncipe ha dado mandato al Centro Haitiano de Investigación en desarrollo para elaborar un documento de visión, un esquema de coherencia territorial de la región metropolitana y un plano local de urbanismo del municipio de Puerto-Príncipe. Los indicios muestran que la actual administración política está más interesada en la reconstrucción de sus edificios públicos en vez de poner en marcha las infraestructuras necesarias para todos los sectores.

Varios encuentros y seminarios se han organizado sobre el proyecto de la reconstrucción del centro de la ciudad de la capital. Muchas declaraciones y estudios se han hecho, muchos miles de dólares y de gourdes ya han sido gastados, según una encuesta realizada por AtitiKale Je. Sin embargo, más de 32 meses después del terremoto del 12 de enero de 2010, ninguna acción concreta, aparte de la remoción de grabados, se ha realizado, solamente la suspensión de los decretos y la creación de algunos documentos. Varios planes han sido propuestos, después de la realización de distintos estudios: uno por la Fundación Príncipe Carlos de la Inglaterra, en cooperación con la sociedad de planificación urbana americana Duany-Plater-Zyberk (DPZ), ha costado al gobierno haitiano al menos 295.000,00 dólares americanos (\$ US 1.00 = 43.00 gourdes ; 1 euro = 58.00 gourdes hoy) y otro por el grupo haitiano Tramo/CHRAD y la administración municipal de Puerto-Príncipe dirigida por Muscadin Jean-Yves Jason. Asimismo, junto con Onu-Hábitat, el ministerio de la planificación y de la cooperación externa (MPCE) ha organizado toda una serie de encuentros en julio 2010, así como el foro «la ciudad que deseamos », P-au-P, 27 sept 2012 [Ayiti Kale Je / AlterPresse], que habría reunido 700 personas, en noviembre 2011.

«Los encuentros y el foro abrieron un proceso de planificación participativa para asegurar tener en cuenta los puntos de vista de las poblaciones afectadas y su apropiación por los

principales actores », P-au-P, 27 sept 2012 [Ayiti Kale Je / AlterPresse]; fue presentado por los organizadores en un documento de 68 páginas, en el que se relataban las actividades. La principal empresa que trabajaba sobre el tema de la planificación de la reconstrucción de la capital, es *Daniel Arbour y asociados* (Grupo IBI / DAA) como muestra el mismo documento. Esta sociedad canadiense que trabaja con el Ministerio de la Planificación y la Cooperación Externa (MPCE), ha desarrollado «6 croquis de esquema de desarrollo y 18 planos de urbanismo » para 6 zonas : « Puerto-al-Príncipe, el eje de Jacmel-Marigot, el eje de los Palmes [Léogâne, Pequeño-Goâve y Grande-Goâve], los Cayes y sus regiones, la Cabo-Haitiano y su región y el municipio de Santo-Marc ». Por el contrario, «el pasillo administrativo de la capital cuesta aproximadamente 135 a 150 miles dólares », indica Harry Adam, un coordinador, según AyitiKale Je<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup>*Ayitikale je,28-09-2012*(AyitiKale Je es una cooperación establecida entre AlterPresse, la sociedad por la animación de la comunicación social (SAKS), la red de las mujeres animadoras de radios comunitarias haitianas, y de los estudiantes de la facultad de las ciencias humanas de la universidad Estatal de Haití (UEH).

### **3. Conclusiones y propuestas de mejora de las infraestructuras y de la planificación urbana y ambiental del litoral.**

Como hemos visto, el centro de Puerto-Príncipe está situado en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe. Este espacio urbano ha conocido muchas transformaciones a lo largo del tiempo, pero hay que destacar un periodo clave que tiene un papel importante en la historia de la costa, 1946-1956. Este periodo se caracteriza por la implementación de un megaproyecto en la costa para celebrar el Bicentenario de la fundación de Puerto-Príncipe. La Exposición Internacional de este megaproyecto de Bicentenario tenía como objetivo de renovar la capital y marcar una época de modernización en el país. Para llevar a cabo el megaproyecto, el Gobierno Dumarsais ESTIME emprendió un conjunto de estrategias y políticas. De un lado, el Presidente liberó el país de la supervisión financiera de los Estados Unidos mediante una recaudación de impuestos sobre los habitantes de la capital, y por otro lado, introdujo decretos que permitieron llevar a cabo esas políticas. Este Megaproyecto marcó un período de fuerte embellecimiento del centro de la ciudad y tuvo un impacto positivo en el ámbito nacional e internacional.

El intento de planificación del litoral de Puerto-Príncipe es un esfuerzo limitado de desarrollo urbano puesto que la estructura urbana que domina la ciudad no se tiene en cuenta. Esta operación es impulsada más por motivos de prestigio que por el interés real en la mejora de la vida de la población.

Hay que destacar algunas causas importantes del fracaso del megaproyecto de planificación del litoral. Este fracaso se debió en primer lugar a una política de desarrollo del territorio coyuntural, es decir una política que no se construyó a partir una visión urbana futura; en segundo lugar, por el peso de la exposición del Bicentenario en el presupuesto nacional; los gastos conmemorativos de la exposición internacional fueron pagados por el gobierno, sin embargo, estos costos implicaron una disminución continua de depósitos de julio a octubre de 1948 que se hicieron por el gobierno de Durmasais ESTIME; en tercer lugar, la falta de control de la presión demográfica y la inestabilidad política.

El fracaso urbano estuvo marcado también por un fuerte crecimiento de la capital, como resultado de la llegada masiva de migrantes, un aumento natural significativo de la población urbana que generó importantes disfunciones urbanas. Estas se expresan en problemas como la falta de instalaciones de viviendas comunitarias formales, la construcción incontrolada, la falta de servicios en los pueblos marginales e informales, el problema de saneamiento, los riesgos de contaminación, el empeoramiento de diversos riesgos naturales, lo que ha empeorado aún más los efectos del terremoto del 12 de enero de 2010, especialmente en el litoral de la bahía de Port-au-Prince.

Actualmente, el litoral se convierte en un punto de acumulación de residuos, un lugar de concentraciones de barrios marginales, un sitio extenso con actividades económicas informales. No se toma ninguna medidas concreta para mejorar la condición de esta zona litoral del centro de Puerto-Príncipe.

De acuerdo con los detalles expuestos en las diversas partes de este trabajo, se podría concluir que ninguna acción concreta se ha puesto en marcha para la gestión integrada de la costa de la Bahía de Puerto-Príncipe. La evolución de la costa fuera de todos programas de manejo integral se entiende por las presiones antrópicas de todo tipo, tales como los residuos generados por el mercado informal de *Croix des Bossales*, los barrios marginalizados (La Saline, Cité Soleil, Cité de Dieu, Martissant) o los residuos generados por la extracción de arenas procedentes de *Morne-Hôpital*, a través de ríos, especialmente durante las estaciones de lluvias<sup>20</sup>. Así, se produce una acumulación de residuos y desechos de todo tipo en el litoral. Estos residuos causan una grave contaminación de la zona que tiene consecuencias negativas sobre la vida de los habitantes, el medio ambiente, finalmente, sobre la economía del país.

Así, si tenemos en cuenta del problema de discontinuidad en los gobiernos anteriores generado por el fallo sistemático del Estado haitiano, podemos afirmar que las políticas de planificación y de gestión puestas en marchas por el estado reflejan en mayor parte las causas y las consecuencias del fracaso del megaproyecto.

---

<sup>20</sup> Morne-Hôpital es una montaña situada en la parte alta de Puerto-Príncipe, cabecera hidrográfica del río Frío, cubriendo una superficie de unos 30Km<sup>2</sup> en total. Su topografía favorece la inundación de la ciudad en época de lluvias y el arrastre y depósito de sedimentos provenientes de la explotación agrícola y extractiva de sus laderas.

Respecto a las propuestas, ninguna gestión integrada de esta parte de la costa será posible si no se tienen en cuenta estos tres factores: la sociedad, el medio ambiente, la economía.

Para establecer esta gestión integrada, el gobierno tiene que empezar con una política sostenible que tenga en cuenta la costa de forma integral. Esta política se podría llevar a cabo a través de normas (revisar las leyes de costa y el medio marino, establecer condiciones para sus aplicaciones). Sin embargo, una gestión eficiente requiere competencias fundamentales según la complejidad del medio litoral y marino. En este caso, cada ministerio o bien las instituciones responsables tienen que involucrarse activamente con los instrumentos de gestión integrada que disponen y elaborar una política unitaria y transversal que recorra todo los ámbitos institucionales y políticos.

Luego, los elementos fundamentales de la gestión integrada se relacionan con sinergias o relaciones de complementariedad entre factores, Entre ellos, los más importantes se relacionan con la participación de la comunidad o de las organizaciones locales que deben implicarse como parte activa. La incorporación de estos elementos integrados son fundamentales para la comunidad (bienestar) y constituyen el aprovechamiento sostenible de los recursos. El enfoque integrado es una agregación de componentes y acciones de diferentes actores aplicado a una cuenca o (y) a una zona costera que persigue aunar esfuerzos en objetivos comunes y que debe ser siempre dirigido desde el poder público, que es en definitiva el garante de los intereses generales.

Respecto a los ciudadanos, este principio supone asumir como un axioma el derecho y el deber de los ciudadanos a participar o interesarse de alguna manera por el proceso de planificación de la costa de la bahía de Puerto-Príncipe y en la gestión de sus recursos. Esta colaboración facilita determinar los problemas reales, aprovechar los conocimientos locales, afianzar el compromiso y la responsabilidad compartida y es una manera de reducir conflictos en las tomas de decisiones en la costa. Esto ayuda también a comprender sus particularidades culturales y significa asumir que, además de la diversidad biológica, la diversidad cultural es componente central del enfoque para la conservación y buen uso ecosistemas.

Para que esa participación sea posible e ilustrada, hay que facilitar la disponibilidad de información y la transparencia del proceso de gestión de Costa de la bahía. Esto implica hacer esa información accesible y entendible al ciudadano, además de hacerla pública y útil, para facilitar que éste comprenda e incluso se apropie y haga suyas las decisiones y participe de ellas. Afianzar el aprendizaje social, así como el de técnicos y gestores, respecto de la necesidad de ese proceso participativo supone la mejor y más efectiva estrategia para evitar conflictos, facilitar la gestión en el largo plazo y acercarse a un desarrollo más sostenible.

Así, después de establecer un programa de gestión integrada basándose en las propuestas anteriores, sin duda, se podría llevar a una solución duradera que resolviera de una vez por todas el proceso de contaminación y degradación en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe.

## Bibliografía

- «Las bonitas fiestas del Bicentenario, la exposición, un éxito ya», *El Nouvelliste*, 9 de diciembre 1949.
- Bellande A. (1987) Rationalité socio-économique des systèmes de production dans la zone de Madian-Salagnac (Thèse de l'Université Mac Gill), 165 p.
- Bernadin, E. (1991): L'Espace rural haïtien, Avril; p 316.
- Bird, J. (2000): "Sedge and rush-feeding psyllids of the subfamily (Insecta: Hemiptera: Psylloidea): a review". *Zoological Journal of the Linnean Society* 128(1): 1-49.
- Blanc, B. ; Lessard, M. y Negrón, P. (editoras) (2003): *La rehabilitación de la vivienda popular y del patrimonio en los centros históricos de Puebla (México) y de Puerto-Príncipe (Haïti)* / ; Ed. Bernadette Blanc, 1ª. Ed. —San José, C.R. : FLACSO
- Boletín de Estadística, No. 3, 1950, p 10.
- Bouchon, C. (2000) Diagnostic écologique des écosystèmes et des ressources marines côtières de la République d'Haïti, la région de Port-au-Prince à Saint-Marc. S.L.: S.N., rapport du centre d'études appliquées au milieu naturel des Antilles et de la Guyane, 20 p.
- Bouchon, C. (2000): Diagnostic écologique des écosystèmes et des ressources marines côtières de la République d'Haïti, la région de Port-au-Prince à Saint-Marc. S.L.: S.N., rapport du centre d'études appliquées au milieu naturel des Antilles et de la Guyane, 20 p.
- Bousquet B, (1990); Définition et identification du littoral contemporain, *Revue juridique de l'environnement*, n°4, p. 451-468
- Breuil, C. (1999) Haïti : Proposition de politique pour le secteur de la pêche et de l'aquaculture. Projet FAO/TCP/HAI/6712 : Définition d'une politique et élaboration d'un plan d'action pour la pêche et l'aquaculture. Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture 111p.
- Brunet R., Ferras R., Théry H., (1992) Les mots de la géographie - dictionnaire critique, Reclus-Dokumentation Française, Paris & Montpellier.
- Capka, R. (2004): "Megaprojects - They Are A Different Breed". *Public Roads* Vol. 68 n° 1 July/August 2004. US Department of Transportation, Federal Highway Administration.

CATHALAC<sup>21</sup>,(2008): Before and after flooding in Savane Jong, Gonaives / Haiti: Pre- and Post- Hurricanes Gustav, Hanna and Ike.

Claval, P. (1977): La Nouvelle Geographie.PUFpp128P (Collection Que sais-je?)

Consortium CLED/ILD. Programme de formalisation des actifs du secteur informel urbain. Analyse de la situation et résumé des réformes proposées pour la formalisation de la propriété en Haïti, janvier 2000.

CREFED (2005) : Collectivités territoriales.204p

Corvington, G. (1992). *Port-au-Prince au cours des ans, tome 1, la ville coloniale (1743-1789)* Edición revisada y corregida por H. Deschamps, Puerto Príncipe.

Damais, G.; Verdilhac, P., Simon, A.; Celestin, D.S. (2007): *Étude de la filière de pêche en Haïti : IRAM /INESA*. Rapport provisoire. 116p

Danger sur le littoral de Port-au-Prince,  
[http://www.alterpresse.org/spip.php?article11121#.VYnw\\_RFFDmI](http://www.alterpresse.org/spip.php?article11121#.VYnw_RFFDmI)

De Cauna, (2013): "Toussaint-Louverture, le grand précurseur" *Annales historiques de la Révolution française*, 373 |211-21 4.

De Groot (2002): "The Dynamics and Value of Ecosystem Services: Integrating Economic and Ecological Perspectives A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services", *Ecological Economics* 41 p.

Devauges, R.: (1954) «La capitale antillaise» : Port-au-Prince, Les Cahiers d'Outre Mer, Bordeaux, tome VII

Ehrlich, M. et al (1985): Haiti. Country environmental Profile USAID contact Port-au-Prince, 120p.

Encyclopædia Britannica Online. 20 Abril 2009 [Entrada: Max Weber]

Espejo Argandoña, L.M. (2010): *Cálculo de índices de calidad de agua superficiales y análisis de la red de monitoreo en las cuencas de Huasco, Elqui, Limari y Chopa*, Tesis Doctoral. Departamento de Ingeniería de Minas. Universidad de la Serena.pp. 199

Exil, L. (2009): Des indices de pollution dans la baie de Port-au-Prince,  
<http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/66501/Des-indices-de-pollution-dans-la-baie-de-Port-au-Prince>

---

<sup>21</sup> Water Center for the Humid Tropics of Latin America and The Caribbean (CATHALAC)



-Exposition internationale, 1949-1950 University of Florida Digital Collections  
[<http://ufdc.ufl.edu/AA00010663/00001/1x?vo=2>]

Exposition internationale, 1949-1950 University of Florida Digital Collections  
[<http://ufdc.ufl.edu/AA00010663/00001/1x?vo=2>]

FAO (2005): *Indicateurs pour le développement durable des pêcheries marines*. Rome, pp.77

Fiori A, et al. (2005): Overexpression of the COX2 translational activator, Pet111p, prevents translation of COX1 mRNA and cytochrome oxidase assembly in mitochondria of *Saccharomyces cerevisiae*. *Mol Microbiol* 56(6).

Flyvbjerg, B. (2003). *Megaprojects and risk: an anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.

Godart H. (1983): *Port-au-Prince, les mutations urbaines dans le cadre d'une croissance rapide et incontrôlée*. Thèse de Doctorat (3ème cycle), Université de Bordeaux III.

Gouvernement Haïti. Orden Presidencial, 4 de marzo de 1948, Monitor

Gutiérrez Escudero, A.: "Cuestión de límites en la isla Española, 1690- 1777". *Temas Americanistas*, Sevilla, 1982, nm. 1, pgs. 22- 25

Haïti / Post-séisme : Reconstruction du centre-ville de Port-au-Prince ? ou des bâtiments publics ?, P-au-P, 27 sept 2012 [Ayiti Kale Je / AlterPresse]

Holm, A. (2012). "La gentrificación y la ciudadrevanchista", entrevista con Neil Smith.

Holly G. (1999): *Les problèmes environnementaux de la région métropolitaine de Port-au-Prince*. Ouvrage réalisé pour la commémoration du 250ème anniversaire de la fondation de la ville de Port-au-Prince, 221 p.

Institut Panos Caraïbes Soumis à Alter Presse le 14 mars 2008.

Kamto, M. (1995): *Singularité du droit international de l'environnement*. Droit et environnement No.3 Juin pp. 2-3

Lacoste, Y. (2003): *De la géopolitique aux paysages, dictionnaire de la géographie* Paris, A. Colin, 413 p.

Louis, E. (1991): *Cadre Institutionnel et juridique de l'Environnement en Haïti OPS/OMS HAI-CWS- Port-au-Prince* 74p.

Lucien, G.E. (1915): *Une modernisation manquée: Port-au-Prince de 1915 à 1956* Editions de l'Université d'Haïti Port-au-Prince 2013 666p.

Magny E. (1991): Ressources naturelles, environnement : une nouvelle approche. Haïti : Editions Henry Deschamps, 252 p.

Magny E. (1991): Ressources naturelles, environnement : une nouvelle approche. Haïti : Editions Henry Deschamps, pp.252

Mahturin, A. (1975), *Bi-centenaire de la fondation de Port-au-Prince, 1749-1949, Exposition internationale 8 décembre 1749 – 8 juin 1950 A la mémoire du Grand President Leon Dumarsais*, Port - en Port-au-Prince, la Caraïbe, impression, pp. 49).

Malebranche, Sabine (2003) : « La forma urbana del centro histórico de Puerto Príncipe », en Blanc, Bernadette ; Lessard, Marie y Negrón, Paula (editoras): *La rehabilitación de la vivienda popular y del patrimonio en los centros históricos de Puebla (México) y de Puerto Príncipe (Haïti)* / ; Ed. Bernadette Blanc, 1<sup>a</sup>. Ed. —San José, C.R. : FLACSO, 2003.

Mandelbrot, B. (1967) “How Long Is the Coast of Britain? Statistical Self-Similarity and Fractional Dimension” en *Science* vol. 156, pp. 636-638

Marrewijk, A., Clegg, S.R., Pitsis, T.S., Veenswijk, M., (2008): Managing public-private megaprojects: paradoxes, complexity and project design. *International Journal of Project Management* 26, 591–600.

Martín-López, B. (2009): «The assessment of ecosystem services provided by biodiversity: re-thinking concepts and research needs», in: Aronoff, J.B. (ed.). *Handbook of Nature Conservation: Global, Environmental and Economic Issues*, Nova Science Publishers, New York, pp. 261-282.

Montes, (2007) "The non-economic motives behind the willingness to pay for biodiversity conservation". *Biological Conservation*, 139, pp.67-82.

Moral, P. (1978): Le paysan haïtien – étude sur la vie rurale en Haïti. Port-au-Prince : Edition Fardin, 375 p.

Morand-Deville, J. (1987): Le droit de l'environnement. Que sais-je? PUF Paris 126p.

Moreau Saint-Mery (de) (1984): *Description topographique physique, civile, politique et historique de la partie française de l'île de Saint-Domingue*, Philadelphie, 1787 (réédition Paris, 1984).

Murat C. (2001): Aménagement et gestion du littoral de Port-au-Prince. Travail d'Etude et de Recherche, Université des Antilles et de la Guyane, 105 p.

Murat C. 2001. *Aménagement et gestion du littoral de Port-au-Prince*. S.L. : S.N., Travail d'Etude et de Recherche, Université des Antilles et de la Guyane, 105 p.

Obicson, L. (2009): Etudes des pratiques de rejet des déchets des ménages à Port-au-Prince

Parra Acuna A.; Basualto, S. (2009): *La cuenca hidrográfica como unidad de y gestión del territorio*. Editorial Universidad de Concepción.

Pelling, Mark; Blackburn, Sophie (2013): *Megacities and the Coast: Risk, Resilience and Transformation* Routledge, New York

Prepetit C. (1996): *Exploitations minières et environnement*. Rapport sans lieu d'édition, non numérotées.

Roose E. (1999): *Introduction à la gestion conservatoire de l'eau, de la biomasse et de la fertilité des sols (GCES)*. Rome: FAO, 420 p.

Ruuska et al., P. (2009): Dimensions of distance in a project network: Exploring Olkiluoto 3 nuclear power plant project. *International Journal of Project Management*, 27(2), pp. 142-153.

Saffache P. (2001): "De la dégradation à la restauration des sols : utilisation de méthodes traditionnelles et modernes en Haïti", *Le Courrier de l'Environnement de l'INRA*, 43, pp. 102-106.

Saffache P. (2001): De la dégradation à la restauration des sols: utilisation de méthodes traditionnelles et modernes en Haïti, *Le Courrier de l'Environnement de l'INRA*, 43, p. 102-106.

Samper, Olga, et. al. Haïti : *Analyse de la problématique des déchets solides dans la Zone Métropolitaine de Port au Prince – Rapport Intérimaire version 2*, 2006, 50p.

Smolikowski B. (1989): Aménagements des bassins-versants en Haïti, *Synthèse Atelier Conjonction*, 182-183, 6 p.

UNESCO (1998): *Les côtes d'Haïti, évaluation des ressources et impératifs de gestion – résultat d'un séminaire et des activités de terrain correspondantes*. S.L. : S.N., dossiers régions côtières et petites îles, 2, 39 p.

UNESCO (2002): *Lois relatives à l'environnement côtier et à la pêche en Haïti*. S.L. : S.N., pp.45

Verdheil V. (1999): *De l'eau pour les pauvres à Port-au-Prince, Haïti*, *Mappemonde*, 55, p. 14- 20.

Victor J.A. (1996): *Energie, charbon de bois et dégradation de l'environnement*. Rapport sans lieu d'édition, non numérotées.

Voltaire, L. (1982): *Port-au-Prince: Growth of a Caribbean primate city*, Université de Cornell, ITHACA, New York (USA), *Maîtrise en Planification Urbaine et Régional*



**Anexo 1. Tabla con la cronología de mandatos de los gobiernos haitianos, sus presidentes, sus endeudamientos, sus políticas urbanas y de infraestructuras desde 1922 hasta 2015.**

Mandatos	Presidentes	Endeudamientos en millones de dolares	Procedencias de la financiaciones	Políticas urbanas y de infraestructuras
1922-1930	Antoine François Joseph Louis BORNÓ	23	First National City Bank de los EUA	Infraestructuras de transporte(Carreteras), desarrollo urbano
1930-1930	Louis Eugène Roy	no datos		Ninguna
1930-1941	Stenio VINCENT	5	Export Import Bank	Infraestructuras de transporte(Carreteras)
1941-1946	Elie LESCOT	no datos		Ninguna
1946-1950	Dumarsais ESTIME	12,6	Bonos" populares y empresarios afincados en Haití	Transformación y desarrollo del centro histórico
1950-1956	Paul Eugène MAGLOIRE	16.7	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Ninguna
1956-1957	Nemours PIERRE- LOUIS	no datos		Ninguna
1957-1957	Franck SYLVAIN	no datos		Ninguna
1957-1971	Francois DUVALIER	750	Banco Mundial	Viendas, infraestructuras de transporte
1971-1986	Jean-Claude DUVALIER	635.4	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Viendas, infraestructuras de transporte
1988-1988	Leslie F. MANIGAT	300.5	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Ninguna
1988-1988	Henry NAMPHY	no datos		Ninguna
1988-1990	Prosper AVRIL	37.5	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Ninguna
1990-1991	Ertha Pascal TROUILLOT	no datos		Ninguna
1991-1996	Jean Bertrand ARISTIDE	2	Banco Mundial	Infraestructura: transporte, carreteras y obras de arte, puertos y aeropuertos, vivienda, agua potable, saneamiento, drenaje, edificios públicos.

<b>1996-2001</b>	René Gracia PRÉVAL	583 .2	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Infraestructura: transporte, carreteras y obras de arte, puertos y aeropuertos, vivienda, agua potable, saneamiento, drenaje, edificios públicos.
<b>2001-2004</b>	Jean Bertrand ARISTIDE	181 .8	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Infraestructura: transporte, carreteras y obras de arte, puertos y aeropuertos, vivienda, agua potable, saneamiento, drenaje, edificios públicos.
<b>2004-2006</b>	Alexandre BONIFACE	133 7	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Ninguna
<b>2006-2010</b>	René Garcia PRÉVAL	124 7	Banco Mundial, Fondo Monetario internacional	Infraestructura: transporte, carreteras y obras de arte, puertos y aeropuertos, vivienda, agua potable, saneamiento, drenaje, edificios públicos.
<b>2010-2015</b>	Joseph Michel Martelly	215 8	Venezuela, Taiwan	Infraestructura: transporte, carreteras y obras de arte, puertos y aeropuertos, vivienda, agua potable, saneamiento, drenaje, edificios públicos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de la república de Haití( BRH), Fondo Monetario Internacional(FMI), Instituto Haitiano de Estadística y de Informática (IHEI), informe de World Economic Forum 2014-2015, publicado por Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo(PNUD).

*Anexo 2. Encuesta para la realización del Trabajo Final de Máster Universitario en Análisis, Planificación en Áreas Litorales*

Fecha: Octubre 2014

Esta encuesta fue realizada por DESRAVINES Remsly, estudiante en la Universidad de Las Islas Baleares (España).

El propósito del cuestionario es, primero, comprender el impacto que ocasionan los habitantes de los barrios marginales (Cité de Dieu, Martissant, La Saline, Cité Soleil), en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe. Luego, determinar la procedencia de los habitantes, sus actividades y las causas de su presencia en el litoral.

Por último, entender la dificultades que tiene la administración pública para la gestión del área litoral y las acciones realizadas por las autoridades del Estado.





14-¿Cuáles son los servicios que están disponibles para usted?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1.Salud        | <input type="checkbox"/> 2.Educación           |
| <input type="checkbox"/> 3.Electricidad | <input type="checkbox"/> 4.Agua potable        |
| <input type="checkbox"/> 5.Ninguno      | <input type="checkbox"/> 6.otro especificar... |

## Gestión de residuos en el litoral

15-¿Sabe usted las agencias involucradas en la recolección de desechos en su pueblo?

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1.Sí   | <input type="checkbox"/> 2.No |
| <input type="checkbox"/> 3.Si sí la respuesta es si,precizar la agencias... |                               |

16-¿Conoce usted centros de reciclaje de residuos en la costa de la bahía de Puerto-Príncipe?

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| <input type="radio"/> 1.Sí | <input type="radio"/> 2.No |
|----------------------------|----------------------------|

17-¿Donde pone usted su desechos orgánicos u otros?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1.En la costa | <input type="checkbox"/> 2.En las calles, En los recipientes, Otros especificar... |
|--|--|

## Dinamica del espacio y riesgo

18-¿Tiene el hábito de ser afectado de algunas epidemias de enfermedad a nivel de la piel?

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| <input type="radio"/> 1.Sí | <input type="radio"/> 2.No,si la respuesta es Si, especificar el tipo de enfermedad..... |
|----------------------------|--|

19-¿Cómo se ha construido su casa?

- |   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> 1.En las marismas de la costa | <input type="radio"/> 2.en el mar           |
| <input type="radio"/> 3.en la corteza continental   | <input type="radio"/> 4.otro especificar... |

20-¿Conoce algun momento de escondimiento en el litoral?

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| <input type="radio"/> 1.Sí | <input type="radio"/> 2.No |
|----------------------------|----------------------------|

21-¿Ya hice usted frente a los desastres naturales en el litoral?

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| <input type="radio"/> 1.Sí | <input type="radio"/> 2.No |
|----------------------------|----------------------------|

## Amenaza de desalojo tras el terremoto

22-¿Tenia usted amenazas de la fecha de desplazamiento del littoral?

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| <input type="radio"/> 1.Sí                            | <input type="radio"/> 2.No |
| <input type="radio"/> 3.Si es sí de qué instancia?... |                            |

