



Habana – Miami: una frontera líquida...

Carlos García Pleyán



Habana – Miami: una frontera líquida.

Las fronteras se asocian tradicional y etimológicamente a “con-frontaciones”, “enfrentamientos”, muros y barreras de todo tipo. Sin embargo, pueden concebirse también como dispositivos destinados a gestionar flujos por medio de instrumentos diversos: aranceles, visados, pasaportes, impuestos... Bajo este enfoque podría, entonces, analizarse la frontera líquida y distante entre las ciudades de La Habana y Miami, examinando los flujos presentes y futuros (reales, probables o posibles), el impacto que podrían causar y las políticas de gestión que se requerirían para estimularlos, regularlos o inhibirlos.

Se trata de una visión unilateral, con la mirada puesta en una orilla. Examinó tan solo el impacto esperable o imaginable en la ciudad de La Habana. Sería oportuno, como es obvio, completar el análisis evidenciando los efectos en la ciudad de Miami, con una

mirada desde la otra ribera. Veamos, entonces, en primer lugar, de qué flujos se trata y qué efectos pueden avizorarse sobre el tejido social y territorial habanero. Unos flujos son visibles –como las personas y las mercancías-, otros invisibles –el dinero, la información-, e, incluso, puede haberlos que no se quieran ver –deshechos, virus, drogas, etc.-.

En el marco de los **flujos personales** entre las dos ciudades es concebible pensar en un incremento de los intercambios académicos, científicos, artísticos o deportivos, aunque también pueden esperarse movimientos en un solo sentido, en términos de emigración, legal o ilegal, si las asimetrías, los problemas y las prohibiciones se mantienen o incrementan. El otro tránsito probable, de considerables consecuencias, es el de un brusco incremento del turismo que, a su vez, contiene dos vertientes de impacto diverso: el turismo norteamericano a Cuba y las visitas familiares a la Isla de los cubanos residentes en Miami.

Entre los **flujos de mercancías** sería muy significativa para las débiles y envejecidas infraestructuras de la ciudad un considerable ingreso de vehículos sobre las vías urbanas, así como de artículos de consumo diario y alimentos que competirían ventajosamente con la producción nacional, cada vez más escuálida e ineficiente. La única contrapartida que se vislumbra, por ahora, entre las dos ciudades quizás podría constituirla el consumo de productos cubanos por parte de la comunidad nacional asentada en Miami.

Pueden ser también significativos los **flujos financieros** provenientes de Estados Unidos. Algunos, de cierta dimensión, podrían situarse en inversiones inmobiliarias en la capital cubana así como en un sector de retorno rápido: el de las imprescindibles inversiones en infraestructura fronteriza (puertos, aeropuertos, comunicaciones, tecnologías especiales...). Otros, de menor calibre pero igualmente importantes por su número, consistirían en las inversiones de familias cubanas asentadas en Estados Unidos en pequeñas y medianas empresas regentadas por sus familiares habaneros o la apertura de créditos y microcréditos con fines múltiples (productivos, de consumo, construcción de vivienda...).

No menos atendibles serán los **flujos de información**, ya sea en términos de productos culturales de masa (cine, programas de TV, video, revistas, etc.), en términos de tecnologías –tanto duras como blandas, en particular, tecnologías de gestión- o, incluso, en el campo del imaginario, tomando en cuenta la tensión acumulada en decenios de distanciamiento, conflicto, añoranza y fantasías...

Finalmente, será importante investigar con especial atención aquellos **flujos ocultos** o furtivos cuyos efectos pueden ser devastadores entre dos realidades tan asimétricas. Me refiero a la posible exportación de “externalidades negativas” que pueden ir desde la construcción en la ribera cubana de zonas más o menos contaminantes (se ha hablado, por ejemplo, del interés de Dubai Ports por construir una terminal de contenedores en la bahía de Mariel con perspectivas y alcance regional debido a la saturación de los puertos norteamericanos), hasta el riesgo de enfermedades y epidemias, tránsito de drogas, contrabando, tráfico de inmigrantes ilegales...

¿En qué condiciones se encuentra la ciudad de La Habana para afrontar este multifacético y complejo panorama?

Hay que considerar un número apreciable de **problemas** y dificultades que pondrán a la ciudad en una situación bien incomoda:

- En los próximos años es inevitable un rápido envejecimiento de la población habanera, una disminución de la fuerza laboral y un incremento de las cargas sociales y de salud por esas razones. Una primera medida es la inminente modificación de la ley de seguridad social. Sin duda seguirán otras más.
- Envejecerán también todavía más las ya vetustas edificaciones, se mantendrá o incrementará el déficit y la demanda de vivienda y, con ello, el nivel de insatisfacción popular, la emigración de los jóvenes, la inhibición de la fecundidad, etc.
- Las infraestructuras técnicas (acueducto, alcantarillado, drenaje, red eléctrica...), tienen en general un grado alto de obsolescencia y falta de cobertura con una incipiente pero todavía demasiado lenta recuperación.
- La red vial, en específico, es particularmente frágil (secciones demasiado estrechas, pavimento en mal estado, estructura inadecuada para los previsibles incrementos de tráfico, pésima señalización y organización del tránsito) y es todavía prácticamente inexistente el sistema de transporte colectivo (hoy día, aunque con un importante programa de inversiones en marcha, todavía se sitúa a un 10% del existente hace 20 años.).
- Es obvia la insuficiencia de las “puertas de entrada” por los flujos esperables en los aeropuertos, puertos, terminales de pasajeros, marinas, etc., no solo en sus instalaciones físicas y tecnológicas sino en los propios mecanismos aduanales, de inmigración, sanidad, seguridad, etc.
- Es muy deficiente la calidad ambiental de la ciudad, en particular, en sus sistemas de recogida de basuras y en la contaminación de sus ríos y bahías.



- Finalmente, no menos importante es la debilidad normativa y la ineficiencia administrativa en la gestión de la ciudad (es muy preocupante, en específico, la inadecuación, insuficiencia -y, en algunos aspectos, práctica desaparición- de los instrumentos urbanísticos: planes, proyectos, regulaciones, registros, controles, etc.)

Hay que tomar en cuenta, igualmente, que la capital muestra **oportunidades** nada despreciables. Pueden destacarse, entre ellas:

- El hecho de ser una ciudad relativamente densa (con las densidades de la región urbana de Miami, la Habana llegaría desde Bahía Honda hasta Matanzas...), con áreas libres y, sobre todo, reedificables a distancias muy convenientes del centro.
- La calidad urbana y la riqueza patrimonial no solo es indiscutible sino prácticamente única en sus dimensiones en todo el entorno caribeño, por cuanto ha estado alejada de grandes transformaciones en el último medio siglo.
- Su propia localización geográfica es excepcional, no solo por su amplio frente costero sino en términos de localización regional (“llave de las Antillas” desde hace siglos...)
- Los niveles de instrucción que hoy muestra parte de la población habanera también la posicionan favorablemente en términos científicos, médicos, artísticos, deportivos, académicos...
- La Habana mantiene comparativamente altos niveles de seguridad ciudadana a pesar del impacto indudable del turismo.
- Finalmente, si bien pueden hacerse valoraciones bien distintas sobre el tema, no puede discutirse la “estabilidad” política, tanto a nivel nacional como del gobierno metropolitano.



Dado el panorama sucintamente descrito, ¿cuáles serían entonces los principales **impactos** que podemos imaginar para la ciudad de la Habana?

Es de esperar una rápida urbanización de varias zonas costeras con grandes atractivos ambientales y de localización (piénsese en zonas todavía libres de construcción como las salidas al este y oeste de la ciudad, el área del antiguo aeropuerto de Columbia o la misma zona de Centro Habana, con un fondo edificado prácticamente en ruinas pero con una localización



absolutamente excepcional). Se puede pensar también, desde el punto de vista regional, en una mayor estructuración productiva y de servicios de una zona costera que podría articular un territorio que incluiría las bahías y puertos de Bahía Honda, Cabañas, Mariel, La Habana y Matanzas.

Estas transformaciones territoriales, a su vez, repercutirán fuertemente en la armadura vial actual puesto que demandan de una estructura longitudinal a lo largo de la costa hoy casi inexistente. El trazado de estas vías se convertirá en una amenaza grave para el delicado y complejo tejido urbano actual de la capital, ya que se requerirán agresivas operaciones de cirugía urbana en la zona central que pueden echar a perder justamente el encanto actual de la ciudad. Probablemente tan solo un eficiente sistema de transporte colectivo podría atenuar estas amenazas a niveles aceptables.

Otro efecto, en el ámbito socio-geográfico, será la acentuación de la ya importante dualización de la ciudad en una zona costera conectada a los intercambios internacionales, receptora de inversiones y turistas y un área masiva, al sur, contentiva del traspatio habanero, dormitorio de las clases trabajadoras y asimiladora de las externalidades negativas que genere la inserción de la ciudad en los circuitos globalizados.

En términos administrativos los impactos pueden ser realmente temibles. Como ya dije, es muy preocupante la fragilidad de la administración ante una apertura de la inversión inmobiliaria. No están preparadas las normativas, los registros, los controles, los instrumentos fiscales, ni los propios funcionarios. Y pueden ser grandes las tentaciones de los responsables de la capital de otorgar indiscriminadamente suelos o permisos de construcción estratégicos para el crecimiento o el funcionamiento de la ciudad a cambio de inversión en infraestructura o de urbanización en una ciudad con tantas carencias acumuladas.

Asimismo es grande la vulnerabilidad funcional de la ciudad ante un brusco e importante incremento de los flujos de visitantes. Habrá que reordenar, reequipar y ampliar considerablemente multitud de servicios como los aduanales, los de seguridad, el

transporte y las comunicaciones urbanas, los servicios al turista, si se quiere evitar un muy probable colapso.

No hay duda de que las considerables asimetrías que deberá enfrentar la Habana en un mayor relacionamiento con Miami conllevaran **retos** de gran calibre. Es importante identificarlos adecuadamente para poder preparar políticas y estrategias que permitan a la ciudad resolverlos con los menores costos posibles.

Resumiendo lo expresado hasta aquí, nos atreveríamos a enumerar algunos de los desafíos que nos parecen decisivos:

- Edificar una estructura administrativa, legislativa, procedimental y fiscal capaz de proveer una base adecuada para conducir en buenas condiciones las inevitables negociaciones de suelo por infraestructura.
- Llevar a cabo las impostergables transformaciones sociales y económicas que permitan ir transitando de los actuales flujos emigratorios a intercambios bilaterales más equilibrados.
- Construir una infraestructura física, técnica y administrativa capaz de absorber los crecientes flujos de visitantes
- Organizar un equipo de planeamiento urbano capaz de formular regulaciones urbanas que faciliten la inversión inmobiliaria al tiempo que estimulen el mantenimiento de las densidades actuales y la riqueza y calidad urbana del patrimonio edificado de la Habana
- Lograr gestionar, defendiendo la soberanía nacional, tanto la grande como la pequeña inversión en la producción y los servicios (lo que significa, una vez más, organización de normativa, registros, administración, impuestos, instituciones...)
- Hacer competitivas la industria y la agricultura nacionales frente al desafío de las importaciones, lo que sin duda implicara cambios en las relaciones de propiedad
- Mitigar la dualización de la ciudad de manera de evitar excesivas diferenciaciones y exclusiones sociales que puedan degenerar en enfrentamientos violentos
- Mantener y enriquecer la cultura cubana evitando su banalización en particular en los circuitos turísticos y comerciales.

No voy a ir más allá, por ahora, de esta somera identificación de problemas, potenciales, impactos y desafíos inminentes para la ciudad de la Habana. Hacia y hasta donde deben avanzar las transformaciones en las dos riberas -en términos sociales, económicos,

legislativos o políticos- para convertir esa frontera líquida entre las dos ciudades en un puente sólido, transitable y mutuamente beneficioso, que aproxime y enlace dos realidades largamente confrontadas, es un tema que lamentablemente desborda los objetivos de este trabajo, pero que afortunadamente pronto podremos vivir, examinar y valorar.

Carlos García Pleyán

La Habana, Julio 2008