

Tap-Tap y moto-taxis en Haití: transporte y formas de vida en la precariedad

Tap-Tap and moto-taxis in Haiti: transport and ways of life in precariousness

Carlos Ríos Llamas

Universidad de la Salle Bajío, Ciudad de México

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5274-6558>

DOI: <https://doi.org/10.24275/YSNC5636>

Fecha de recepción: 4 de marzo de 2019

Fecha de aceptación: 30 de mayo de 2019

Fecha de publicación: 12 de diciembre de 2019

Resumen

La mayor parte del transporte público en Port-au-Prince, Haití, podría considerarse informal. Tanto las camionetas particulares conocidas como Tap-Tap como las moto-taxis resuelven la mayor parte de los trayectos cotidianos de los habitantes. La falta de estadísticas oficiales sobre el número de unidades, así como las irregularidades en términos de registro de vehículos y la frecuencia de accidentes, dificultan la comprensión del servicio de transporte público y los riesgos que representa en términos de salud urbana y protección de la vida de los pasajeros. Este estudio de carácter exploratorio y etnográfico conjunta una serie de experiencias, observaciones y datos estadísticos para analizar el transporte de Port-au-Prince desde los referentes teóricos de la salud urbana y la precariedad de vida. Más allá de la ilegalidad o de la insuficiencia del servicio, se descubre la sobreexposición de algunos usuarios como las mujeres y los niños. Los grupos sociales más vulnerables enfrentan todos los días las contrariedades de los desplazamientos en el caos de una ciudad cuyo crecimiento exponencial e infraestructura de transporte deficiente se traducen en carencias severas que contradicen los principios básicos del urbanismo, la salud pública y la protección de la vida.

Palabras clave: salud urbana, Port-au-Prince, transporte público, precariedad.

Abstract

Most public transportation in Port-au-Prince, Haiti, could be considered informal. Both the private trucks known as Tap-Tap and the moto-taxis solve almost all of the daily commutes of the inhabitants.

The lack of official statistics on the number of units, as well as irregularities in terms of vehicle registration and the frequency of accidents make it difficult to understand the quality of public transport service and the risks that it represents in terms of urban health and protection of the life of the passengers. This ethnographic study combines a series of experiences, observations and official data to analyze the mobility of Port-au-Prince from the theoretical references of urban health and the precariousness of life. Beyond the illegality or inadequacy of the service, it is discovered the overexposure of some users such as women and children, who face daily the limitations of the displacements in the middle of a transport infrastructure with severe deficiencies that contradict the principles of basic urbanism, urban health and the protection of life.

Keywords: urban health, Port-au-Prince, public transport, precarity.

Resumo

A maioria do transporte público em Port-au-Prince, Haití, poderia ser considerado informal. Ambas as vans privadas conhecidas como Tap-Tap como moto-táxis resolver a maioria das viagens diárias dos habitantes. A falta de estatísticas oficiais sobre o número de unidades e irregularidades em termos de matrícula e frequência de acidentes de veículos, impedir a compreensão dos transportes públicos e os riscos em termos de saúde urbana e proteção da vida dos passageiros. Este estudo de caráter exploratório e etnográfico em conjunto uma série de experiências, observações e dados estatísticos para analisar o transporte de Port-au-Prince a partir do referencial teórico da saúde urbana e a precariedade.



de da vida. Além da ilegalidade ou falha do serviço, a superexposição de alguns usuários descobriram como as mulheres e crianças. Os grupos sociais mais vulneráveis enfrentam adversidades cotidianas de deslocamento em meio ao caos de uma cidade cujo crescimento e infraestrutura de transporte deficiente se traduzem em graves deficiências que contradizem os princípios básicos do urbanismo, da saúde pública e proteção da vida.

Palavras chave: Saúde urbana, Port-au-Prince, transporte público, precariedade.

Introducción

De acuerdo con las estadísticas publicadas en 2015 por el Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI), el país cuenta con una superficie de 27 065.3 km², conformada en más de 75% por montañas y cordilleras. La población estimada en 2015 asciende a 10 911 819 habitantes, de los cuales 4 029 705 pertenecen al departamento Oeste donde se encuentra Port-au-Prince, la ciudad capital. La densidad poblacional en Haití es de 403 hab/km² pero esta cifra se eleva hasta 17 878 hab/km² en la ciudad capital mientras que las zonas rurales del país mantienen un promedio de 198 hab/km².

Según el Banco Mundial (2017), Haití es de los países cuyo proceso de urbanización ha sido exponencial en las últimas décadas, dado que los residentes urbanos pasaron de tres a seis millones en solamente 15 años. De acuerdo con este informe,

133 000 haitianos se mudan cada año a la ciudad, lo que deriva en una mayor presión sobre las manchas urbanas en términos de empleo, educación, salud y servicios de movilidad como el transporte público. Si a esto se agrega el debilitamiento en el comercio internacional y las problemáticas regionales con una baja en las dinámicas de crecimiento a raíz de las tensiones entre Estados Unidos y China, además de los conflictos internos en Venezuela, principal proveedor de hidrocarburos para Haití en el marco del programa Petrocaribe, la situación deriva en la persistencia del déficit global del gobierno central que tiene que financiar el gasto público con el Banco Central y las aportaciones de recursos externos de la Unión Europea y el Banco Mundial¹ (CEPAL, 2019).

En el ámbito específico de los servicios de transporte en Haití, varios autores consideran que “los diversos gobiernos nunca han hecho de las carreteras y los medios de transporte una prioridad para el desarrollo económico, social y de salud del país (Prochette, Castor y Détournel, 2012:68) y que, de hecho, las últimas obras viales importantes en Haití se remontan a 1975 con la construcción de las carreteras nacionales Ruta Nacional 1 (RN1) y Ruta Nacional 2 (RN2). La Ruta Nacional 3 (RN3), por su parte, no es sino una extensión de la RN1 para unir la con la segunda ciudad más grande, Cap-Haïtien.

Según el Ministère des Travaux Publics Transports et Communications (MTPTC), en Haití hay aproximadamente 3 400 km de carreteras clasificadas como nacionales, departamentales y comunales. No obstante, solamente 10% de la red carretera está en buen estado, mientras que 80% está en mal estado, e inclusive 50% del total se podría considerar en

1. De acuerdo con el informe de CEPAL, en 2018 la Unión Europea realizó aportaciones por 30 millones de dólares y del Banco Mundial por 20 millones de dólares, como apoyo a las situaciones extraordinarias de Haití, luego de los conflictos internos que sufrió el país en julio del mismo año.

“muy mal estado” (Prochette, Castor y Détournel, 2012:68). Además de las carreteras interdepartamentales, existen algunas rutas interiores a la zona conurbada de la capital haitiana. Las rutas internas de la zona metropolitana de Port-au-Prince se organizan a partir de varios ejes principales que conducen a Carrefour, Pétiön-Ville, Delmas, Tabarre y Bon Repos.

Un estudio reciente sobre la relación entre los proyectos de infraestructura carretera y el aumento del Producto Interno Bruto en Haití revela, a partir de un análisis de luminosidad nocturna, que hay un impacto positivo cuando se rehabilita una carretera regional progresando la luminosidad de 6% a 26% y evidenciando una correlación que incrementó de 0.5% a 2.1% el PIB de la zona (Mitnik, Sánchez y Yañez, 2018). La relación entre las condiciones de la infraestructura vial y el servicio de transporte con el desarrollo económico y el aumento en la competitividad en la articulación de espacios rurales y urbanos ha sido verificada en otras investigaciones y bajo diferentes metodologías (Arbués, Baños y Mayor, 2015; Escobar, Tamayo y Younes, 2018). En general, se puede afirmar que existe una relación directa entre el desarrollo económico territorial y los sistemas de transporte. En el caso de Haití, aunque la movilidad no puede considerarse como el único elemento que obstaculiza la mejora en las condiciones de vida de los habitantes, las principales problemáticas como la concentración urbana, la falta de servicios básicos, el deterioro del entorno y la poca capacidad de resistencia a los desastres están alineadas con la corrupción de la estructura política y la ausencia de un plan de desarrollo urbano que establezca la movilidad socioespacial como un aspecto central.

En cuanto a las cifras específicas del parque vehicular en Haití, la ausencia de estadísticas oficiales hace difícil una interpretación clara de la situación actual. No obstante, el registro de vehículos a

principios de siglo y la correlación con la concentración demográfica pueden servir como orientación para pensar la situación actual. De acuerdo con un reporte oficial, en 2001 había al menos 100 000 vehículos particulares en Haití, de los cuales 60 000 eran utilizados para el transporte, organizados entre 15 000 taxis, 10 000 camiones de carga, 5 000 autobuses y 30 000 vehículos de carga ligera (MTPTC, 2001:9). Ya en lo más concreto de Port-au-Prince, además de la concentración urbana que se duplicó en los últimos años, se observa que la mayoría del transporte está solucionado a partir del servicio privado y la disposición de Tap-Tap y moto-taxis a lo largo de la mancha urbana. Hasta la fecha no existe en Haití una empresa estatal que organice el transporte público. El servicio y su administración se dejan a la discreción de las microempresas, y en su mayoría a personas físicas, que no cumplen con ningún marco legal para organizar el transporte público (Prochette, Castor y Détournel, 2012:69).

En términos de movilidad urbana, las principales problemáticas que se pueden percibir en el transporte público de Port-au-Prince se relacionan con la mala calidad de los vehículos, la sobrecarga de los mismos y el transporte de personas que portan objetos peligrosos como contenedores de gas o instrumentos de trabajo. La inexistencia de regulaciones específicas y la falta de un servicio de vigilancia que garantice la seguridad de los pasajeros aumentan todavía más el riesgo de sufrir algún percance durante los traslados cotidianos. Por otro lado, se puede entender la poca importancia que se le ha dado al transporte cuando se observa que la economía asociada al mismo representa apenas 2.2% del PIB nacional² comparado con otros sectores como el de

2. Para 2001, el PIB de Haití fue de 3.596 miles de millones de dólares, con un PIB per cápita de 413.74 dólares y una esperanza de vida de 57 años. El gasto anual en transporte público fue de apenas 79 millones de dólares.

la agricultura y ganadería (30.2%), el del comercio y hotelería (13.4%) y el de la construcción y obras públicas (12.4%); lo que puede explicar la poca inversión de gasto público para el mejoramiento de la infraestructura vial (MTPTC, 2001:23).

Las condiciones de los vehículos son otro problema grave del transporte público de Port-au-Prince. Tanto las condiciones mecánicas como la carga de contaminantes por gases suelen ser importantes en la mayoría de los autobuses y Tap-Tap, sin contar con la gravedad de los accidentes sufridos a causa del mal estado de los vehículos. Según algunos autores, estos accidentes representan la novena causa de muerte en Haití, de acuerdo con las estadísticas de 2003 (Prochette, Castor y Détournel, 2012:69).

Los problemas de informalidad y autoempleo con que se puede caracterizar el transporte en Haití son una constante de las dinámicas socioeconómicas de los países de América Latina. Ya desde 2009 un análisis de microdatos de varios países indicaba que “el incremento en la informalidad laboral parece estar asociado más a un importante aumento en la propensión a fijar arreglos informales en todos los sectores productivos, que a cambios en la estructura nacional de empleo hacia actividades más informales” (Gasparini y Tornarolli, 2009:14). Otros estudios revelan que la economía informal en Latinoamérica aumentó a raíz de las reformas neoliberales de la década de 1990 (Elbert, 2017:48), y que la autodeterminación de los trabajadores está configurada no solamente por su posición en el sistema económico sino por su propia forma de vida (*id.*:59).

Volviendo al caso de Haití, el transporte público de Port-au-Prince, y en general de todo el país, se ha dejado en manos de particulares. No obstante, el gasto económico de infraestructura vial, las normativas y la reducción de los contaminantes se entienden como una exigencia propia del Estado. Desde la relación entre un sistema de transporte deficiente y el deterioro de la salud urbana de los habitantes,

parecería que la irresponsabilidad recae únicamente en el gobierno local y nacional, considerando que “las políticas del transporte tienen un efecto directo sobre la salud a partir de varias condicionantes como la actividad física, los accidentes, el cambio climático, los contaminantes del aire, el ruido y otros efectos de carácter psicológico” (Dora, 1999:1686-1687). No obstante, se debe entender el funcionamiento particular del servicio de transporte y la manera en que se articula el poder privado para resolver los desplazamientos sin tomar parte activa en el mantenimiento y calidad de la infraestructura y calidad ambiental.

A partir de una documentación de carácter etnográfico desarrollada entre enero y febrero de 2019, en los siguientes apartados se exponen los detalles del funcionamiento cotidiano del transporte público en Port-au-Prince gracias al Tap-Tap y la moto-taxi. Al ejercicio etnográfico sigue un trabajo de teoría crítica con la finalidad de rebasar el mero estudio descriptivo y teorizar sobre la salud urbana, la precariedad de la vida en Haití, y sobre todo las diferentes maneras en que lo urbano exige una mirada antropológica e interdisciplinar del ser humano y del entorno en el que habita.

Investigar en contextos de violencia.

El referente teórico-metodológico

La gran diversidad de enfoques para estudiar la pobreza, así como las metodologías para reportarla, han vuelto cada vez más difícil la comprensión del núcleo fundamental que se pone en juego: la vida de los más vulnerables. Contrario a las miradas economicistas y los enfoques de corte estadístico, el estudio de las formas de vida (Das, 2006; Laugier, 2015) y los entornos de precarización de la vida (Petryna, 2004; Fassin, 2012) permiten una mirada menos pragmática y más humanitaria de los problemas socioespaciales.

A partir de consideraciones sobre las desigualdades con respecto a las formas de vida (Fassin, 2018), podemos afirmar que no todas las vidas valen lo mismo sino que están condicionadas por las circunstancias espaciotemporales en que se inscriben. Las dimensiones moral y política de la vida exigen rebasar el enfoque biológico para entender cómo se articulan los mecanismos sociales que protegen algunas vidas, castigan a otras y dejan muchas al descubierto de procesos económicos y políticos rapaces que carcomen lo ordinario de los espacios en que habitamos los seres humanos. Haití es una muestra de estas formas de vida puestas al límite. Desde su origen, la nación se vio constreñida al pago de una deuda que la sumiría en la miseria³ y no permitiría a sus habitantes aspirar a los modelos propuestos por la modernidad.

En cuanto a los abordajes metodológicos, los estudios de la antropología contemporánea son cada vez más integradores en términos de escala, de manera que se puedan construir los datos desde lo internacional, nacional y local (Abélès, 2008; Agier, 2015). Además, la mirada crítica de las problemáticas que se interconectan en diversos territorios y se manifiestan a partir de procesos y mecanismos similares, permite pensar un ejercicio etnográfico multisituado y multiescalar que poco se ha documentado.

Luego de los colonialismos y de la ocupación de muchas culturas, se ha difundido la idea de que una sociedad podría ser entendida desde fuera tomando en cuenta los aspectos generales de la misma.

3. Haití es el único país que luego de la independencia fue obligado a pagar por su libertad. La consigna era evitar la guerra con Francia. Haber aceptado un pago por indemnización, y la esperanza fallida de que el reconocimiento de la nueva nación por otros países sería una alternativa, sumió a Haití en un proceso de endeudamiento que se prolongó hasta nuestros días. Si para el siglo XIX el pago de la deuda implicaba que Haití enviara 80% de su producción a Francia, se puede entender cómo a lo largo del siglo XX el país se vio obligado a la adquisición de préstamos constantes para sobrellevar el gasto público; préstamos que seguiría pagando hasta nuestros días.

Pero “el intento de concebir la totalidad de una cultura como resultado de una simple serie de condiciones no resuelve el problema porque el abordaje antropológico, económico y otras maneras formalistas suelen dar imágenes distorsionadas” (Boas, 1934:xvi). Para el caso concreto de Haití, muchas de las reflexiones teóricas se suelen fraguar fuera de la isla, de manera que se imponen las perspectivas hegemónicas para hacer una lectura de las problemáticas.

El enfoque antropológico con que se orienta este estudio no intenta descubrir nada nuevo sino exponer ciertas regularidades y relaciones desde lo cotidiano de quien habita y se desplaza en la ciudad capital haitiana. El objetivo es construir los datos de la movilidad de una manera menos fría y numérica para expresar de manera más profunda la vulnerabilidad de los seres humanos y las formas de vida que se constituyen desde acuerdos no oficiales para sobreponerse a la avanzada de los modelos neoliberales del urbanismo y del sistema de transporte controlado por el Estado y los monopolios empresariales.

Cualquier aproximación a la antropología de la ciudad no puede eludir referirse con cierto detalle al espacio y tiempo urbanos porque constituyen la espacio-temporalidad propia de los ciudadanos (Duch, 2015:211). La pobreza de tiempo expresada en las deficiencias del transporte evidencia lo complejo del urbanismo frente a los desafíos contemporáneos del territorio urbano visto como una concentración del empleo, del capital y de la calidad de los servicios. Las deficiencias en términos de movilidad que se aprecian más adelante en Port-au-Prince no están muy alejadas del caos vial que se produce en las metrópolis mundiales que se concentran más en la generación de riqueza que en el bienestar de los habitantes.

Para la exploración específica de Port-au-Prince comencé examinando las principales dinámicas urbanas de los últimos años y la manera en que el

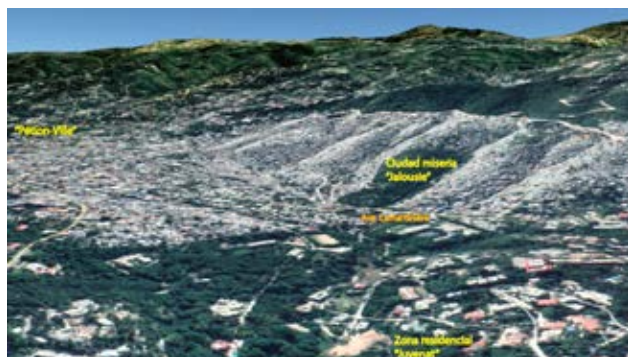


Figura 1. Juvenat – Jalousie – Pétion-Ville. Fuente: Google maps | Ed. Alfredo Gallardo Orendain.

contexto local se tejía, a partir de asociaciones internacionales, sistemas de vigilancia y escándalos, con el contexto internacional del liberalismo económico y la globalización. Mediante una constante comparación entre mis observaciones desde la primera semana de 2019 en las calles de Port-au-Prince, en contraste con los estudios de expertos y en diálogo con funcionarios públicos, el conocimiento de la vida ordinaria en el transporte se convirtió en un pretexto para condensar los descubrimientos que se sucedieron a partir de la observación directa, del correr el riesgo que implica aparecer en lugares restringidos al común de los extranjeros y compartir las carencias de los habitantes con respecto al agua, la electricidad y el desabasto de gasolina.⁴

Pronto descubrí que las calles de Port-au-Prince se consideran como espacios prohibidos para la circulación de extranjeros, al igual que los sistemas locales de transporte. Los representantes de asociaciones

internacionales que radican en Haití suelen hacer estadias cortas en los grandes hoteles, rentar departamentos en fraccionamientos privados con sistema de vigilancia para estadias más largas y desplazarse siempre en el interior de un vehículo motorizado. Entre los extranjeros que residen allí, es común escuchar recomendaciones de nunca bajar del automóvil en espacios de mucho tránsito o fuera de los estacionamientos de supermercados, edificios administrativos y zonas privadas. En el Caribbean Supermarket de Pétion-Ville, por ejemplo, existe un sistema de vigilancia en el estacionamiento y la mayoría de los extranjeros que suele hacer sus compras trata de estacionar su auto lo más cercano posible a las puertas de ingreso y a las cámaras de vigilancia, aun cuando en este supermercado siempre hay guardias de seguridad en el exterior.

El recorrido cotidiano desde Juvenat, un área residencial de muy baja densidad, hasta el centro de Pétion-Ville, el distrito con mayor concentración económica de Haití, implica forzosamente transitar por la avenida Lamartinière que conecta Pétion-Ville con el centro de Port-au-Prince. Ante la mirada extraña de los habitantes, esquivando vehículos y comercios de subsistencia que se colocan en las aceras, un trayecto de cincuenta minutos a pie se

4. La mayor parte de las localidades de Haití carece de servicios como el agua, la electricidad y las instalaciones sanitarias. Inclusive en las grandes ciudades como Port-au-Prince y Cap Haitien, la mayor parte de la zona urbana no cuenta con servicios de drenaje, no hay recolección de basura y la electricidad suele racionarse en lapsos de cuatro horas al día con variaciones constantes en el servicio.

convirtió todos los días en un fascinante momento de angustia, extrañamiento y colecta de impresiones. Esta dinámica me permitió entender más allá del mero funcionamiento técnico del transporte público y profundizar sobre las relaciones ordinarias entre los trayectos, el riesgo, las decisiones y alternativas que se plantean desde las formas de vida y la manera en que se articulan los medios de transporte con la configuración del espacio urbano.

Durante el periodo de tiempo en que se realizó la investigación el país pasaba por una etapa de muchas tensiones por la escasez de combustibles. La electricidad, que solía racionarse entre distintas zonas de la ciudad, pronto fue inaccesible para todos. Únicamente aquellos que tienen sus propios generadores podían iluminar sus casas durante la noche o utilizar aparatos eléctricos durante el día. Una tarde, por ejemplo, se podía contar desde Juvenat el número de luces encendidas en la ciudad miseria de Jalousie donde residen alrededor de 164 000⁵ habitantes: solamente tres casas tenían luces encendidas.

La violencia que se desataría a partir del 7 de febrero de 2019 en las calles de Port-au-Prince no sorprende después de las circunstancias registradas durante el mes de enero. En Haití la violencia sigue patrones de carácter estructural que se colapsan en las calles. Tanto la corrupción de los mandos políticos como la concentración de la riqueza nacional en una decena de familias es un discurso presente entre todos los habitantes. La carencia de combustible pasó primero por largas filas en los pocos centros de distribución de la ciudad. En Pétiön-Ville, donde se supone que había un mejor abasto, las filas de más de cincuenta motocicletas y el desfile de jóvenes con garrafas duraba todo el día. La policía vigilaba

las gasolineras, y a pesar de eso las cantidades vendidas se podían negociar con un soborno a los vendedores. Los choferes de Tap-Tap y mototaxis se enfrentaron a una situación difícil pero esto les permitiría también ajustar los precios en un caso más crítico.

La etnografía en contextos de violencia como el de las calles de Port-au-Prince implica una importante sensibilidad son respecto a las maneras en que el riesgo social se construye y se manifiesta en las calles o contra un extranjero considerado como una posibilidad de cambio de la circunstancia económica inmediata. Las embajadas desaconsejan a los visitantes transitar por las calles y difunden noticias de robos donde luego de un solo empujón todos los transeúntes se vuelcan sobre el extranjero para robarlo. El temor para los locales no es distinto porque en Port-au-Prince no hay confianza en los guardias de seguridad ni en la policía, rebasada por una paralegalidad que gobierna en las calles.

Este tipo de abordaje, así como los riesgos asumidos para recorrer las calles de Pétiön-Ville y Juvenat, ha sido esencial para la construcción de los datos sobre cómo se configura el riesgo en la ciudad desde las condiciones más precarias del transporte. Para el trabajo se hizo un trayecto constante entre los espacios comunes de los locales y los espacios de los burócratas en hoteles y negocios. Esto permitió una comprensión de la doble vulnerabilidad en Port-au-Prince: los burócratas temen aparecerse en las calles y en general en el espacio urbano; los locales son excluidos de ciertos lugares y negocios en los que se aparecen por lo general los funcionarios y extranjeros, como el Caribbean Supermarket.

Las calles de Port-au-Prince son un condensado de inquietud, nerviosismo y reclamo. No es sorprendente que una semana después de cerrar la exploración los haitianos tomaran las calles para reclamar los malos manejos de la economía nacional y sus

5. Cifra no oficial, obtenida por entrevista con uno de los delegados de la villa miseria de Jalousie.

condiciones precarias de vida. Los métodos etnográficos aparecen en este tipo de contextos como un proceso crítico de reflexión de la propia vida y su exposición constante a distintos niveles de violencia. No obstante, esto permite una comprensión más profunda de la manera en que se establecen las decisiones de la gente cuyas opciones están más limitadas y los aspectos informales del poder están en la base de esas decisiones (Petryna, 2004:261).

Otra dimensión importante en la construcción de los datos es la constante vigilancia de las relaciones entre el transporte y las formas de vida cotidiana. La pregunta que guía las observaciones es cómo esas formas de vida que se constituyen en lo ordinario pueden informar sobre las condiciones de salud urbana y sobre la precariedad de los seres humanos que habitan en Port-au-Prince. La vulnerabilidad humana se experimenta en la vida cotidiana y las diversas formas en que los sujetos exploran diferentes maneras de “ser humano”, pero aparece de manera trágica en las situaciones de pérdida de la vida ordinaria (Laugier, 2015:67). Las restricciones para acceder al combustible, los embotellamientos y los accidentes de tráfico, constituyen una fractura en lo ordinario donde se expone la vulnerabilidad de los habitantes desde lo más simple de su imposibilidad para desplazarse.

En los siguientes apartados, primero de manera descriptiva y luego en un ejercicio de interpretación, se entrelazan diferentes tensiones en un mundo vulnerable expuesto desde lo cotidiano del transporte. Por un lado aparece el Estado rebasado y las ausencias que se revelan desde el urbanismo, luego aparecen como algo central las negociaciones informales con las que opera la movilidad de Port-au-Prince y finalmente se descubre la fragilidad del espacio para soportar las formas de vida de los habitantes que se construyen en contra de todas las lógicas oficiales y desde la configuración de lo ordinario, allí donde todo parecería circunstancial y pasajero.

Tap-Tap en Port-au-Prince, esbozo desde la vida cotidiana

En un informe publicado recientemente, el Banco Mundial analizó el transporte urbano en todo Haití. La organización afirma que además de que es muy lento sigue siendo inaccesible para muchos. Como resultado, una gran parte de la población que trabaja se desplaza a pie, con una representatividad de hasta 54% de los hogares que no utilizan ningún tipo de transporte motorizado (Saint-Pré, 2018). Los problemas del transporte público, como se observará más adelante, manifiestan una situación más compleja tanto en Port-au-Prince como en Haití, donde los aspectos físicos, políticos, económicos y socioespaciales intensifican la vulnerabilidad de los habitantes, los servidores públicos y organismos internacionales.

En el estudio de movilidad realizado por el Banco Mundial con cifras de 2011, los automóviles particulares representaron una parte marginal de la demanda de transporte con una representatividad de 7%, mientras que el resto del transporte era considerado como público (93%). Comparativamente, el transporte público motorizado estaba dominado por Tap-Tap (56%) y minibuses (24%). Los autobuses sumaban otro 8%, mientras que las moto-taxis tuvieron una participación de solamente 3.7%, cifra que probablemente ha aumentado en los últimos años (Banco Mundial, 2017:124).

En Port-au-Prince se pueden identificar al menos ocho tipos de vehículos: el taxi (un automóvil privado utilizado para este fin), el Tap-Tap, el minibus, el bus mediano, el autobús urbano, el camión-autobús (foráneo), el camión de carga y la motocicleta. El transporte conocido como Tap-Tap se refiere a una camioneta de tipo *pick-up* cuya caja ha sido acondicionada para el traslado de pasajeros. De hecho algunos consideran que el término Tap-Tap corresponde no solamente a un tipo de transporte sino

a la manera de explotación de un vehículo (Ryko, 2015), porque el mismo nombre hace referencia a la manera como se indica al chofer el sitio de descenso a partir de una serie de golpes en la carrocería. La capacidad teórica de este vehículo es de 14 pasajeros: 12 en la parte trasera, dos en la cabina, mientras que la capacidad de un autobús estándar es tres veces y media la del Tap-Tap.

En términos estadísticos, en el área metropolitana de Port-au-Prince⁶ se podía contar, en 2005, un total de 21 387 vehículos de pasajeros, de los cuales 13 943 eran Tap-Tap, 7 444 funcionaban a la vez como Tap-Tap y taxis y 1 199 eran moto-taxis. Los 13 943 Tap-Tap estaban distribuidos en 167 rutas urbanas y, aunque la moto-taxi era un gran causante de congestiones viales por su modo de operación, el IHSI no lo consideraba como un medio de transporte que hubiera que documentar en los registros estadísticos (BID, 2007).

Los Tap-Tap en Haití han conocido una historia relativamente lejana. Los documentos disponibles en internet coinciden en que ya desde 1940 se podía observar en Port-au-Prince una serie de vehículos de marcas estadounidenses con capacidad de 1.5 toneladas cuyo diseño de carrocería permitía una suerte de techumbre y un banco perimetral para que los pasajeros accedieran por detrás y se pudieran sentar. Robert,⁷ que fue chofer de Tap-Tap durante más de ocho años, cuenta que había en Port-au-Prince carroceros locales que adecuaban los vehículos importados con novedosos diseños y buenos materiales. Explica que la mayor parte de los vehículos eran de marcas como Toyota, Izuzu o Jeep y que el costo por una carrocería de madera podía

oscilar entre 35 000 y 50 000⁸ *gourdes*, pero que poco a poco se ha ido sustituyendo la madera por otros materiales metálicos (13 de enero de 2019).

En una encuesta aplicada a nueve carroceros de Tap-Tap en 1978, el Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications explicaba los procedimientos más habituales que se seguían en Port-au-Prince: ningún taller utilizaba herramientas eléctricas y los principales materiales utilizados eran madera, piezas de metal hechas por herreros, lámina galvanizada, clavos, pintura de aceite y telas de plástico. Una carrocería promedio era construida por cuatro trabajadores especializados y tres ayudantes. Pero las condiciones actuales han cambiado y las carrocerías son más variadas y menos cuidadas. En la actualidad la mayoría de Tap-Tap son enviados de Estados Unidos por familiares y el proceso de fabricación de las carrocerías ya no tiene la misma especialización ni cuidado (Robert, 2019).

Aunque el Tap-Tap es el transporte más común, no todos los habitantes lo utilizan porque sigue representando un costo elevado para la situación económica de las familias haitianas. Solamente las familias de ingresos medios utilizan el transporte mientras que la gran mayoría de los habitantes se desplaza a pie. El precio de los traslados también puede variar desde cinco hasta 25 *gourdes* dependiendo del trayecto que se realice. Otra interesante práctica cotidiana que se observa en las calles de Port-au-Prince es la de caminar una parte del recorrido para aminorar el costo del Tap-Tap, sobre todo en el caso de los estudiantes que median entre el recorrido a pie y el uso del transporte.

Los recorridos de los Tap-Tap también tienen una cierta oficialidad. Dependiendo de las calles por las que circulan, todos los habitantes pueden

6. El área metropolitana de Port-au-Prince involucra varias secciones comunales organizadas en distritos. Los distritos que conforman la ciudad son Port-au-Prince, Delmas, Carrefour, Pétion-Ville y Kenskoff.

7. Por respeto al anonimato, todos los nombres que aparecen en el escrito son ficticios.

8. Equivalente a 398.79-569.70 dólares estadounidenses, al tipo de cambio vigente el día 14 de mayo de 2019 que corresponde con US \$1.00 = 87.77 *Gourdes*.

identificar ciertas rutas aunque no existan paraderos oficiales y no haya ninguna señalética en las unidades. Por otro lado, vale la pena mencionar que el Tap-Tap puede alquilarse para un servicio específico como transportar mercancía en el caso de los comerciantes, transportar objetos domésticos o inclusive animales como cabras y vacas. Un chofer de Tap-Tap menciona, por ejemplo, que a las 4:30 de la mañana hay mucho trabajo para el transporte de frutas y verduras entre Port-au-Prince, Leogane y Kenscoff, lo que implica que después de un par de trayectos se tenga que llevar a lavar la unidad por un pago aproximado de 100 *gourdes* y un tiempo de limpieza de alrededor de 30 minutos.

En cuanto al número de plazas de un Tap-Tap, se considera que 12 personas es un número adecuado tomando en cuenta que algunos choferes admiten pasajeros en la cabina. No obstante, las observaciones de la vida cotidiana en Port-au-Prince revelan que las camionetas se llenan tanto en los bancos dispuestos uno frente al otro como con gente en medio y otros de pie o colgados de la carrocería conocidos como “cortina” según el argot popular.

Por lo general los choferes de Tap-Tap trabajan en una sola ruta y en una zona. Aunque se supone que cualquier persona con un vehículo adecuado puede trabajar en este tipo de transporte, existe una serie de acuerdos entre los conductores de una zona con respecto a los precios y las rutas. Fuera de la oficialidad de las tarifas, considera Riko, “el Estado ya no interviene para hacer cumplir la legislación vigente del transporte público por razones que a menudo no están relacionadas con la circulación” (2015). En general, el funcionamiento del transporte público a partir del capital privado obedece a las condiciones socioeconómicas de la ciudad, de los operadores y a las mismas condiciones del tejido urbano y la infraestructura vial. No obstante, no se puede considerar que el Tap-Tap funcione a manera de empresa o negocio colectivo en el sentido capi-

talista porque su modo de operación no está sistematizado y funciona sin ninguna regulación más que la emisión estatal de un registro y una placa.

La atomización estructural del Tap-Tap como medio de transporte en Port-au-Prince también conlleva a la imposibilidad del Estado para garantizar la seguridad y el bienestar de los usuarios. El transporte urbano es, entonces, un servicio desvinculado del Estado que opera con sus propias reglas y que se reelabora constantemente en términos de nuevas rutas, mantenimiento de los vehículos y las relaciones entre los conductores que están desvinculadas de toda institución o empresa privada.

A pesar de varios intentos de intervención estatal, la cantidad de Tap-Tap y de itinerarios sigue siendo un problema en Port-au-Prince. El decreto del 26 de mayo de 2006, en el artículo 20, pretendía regular “el número de vehículos utilizados para el transporte público, el transporte de materiales u otros fines comerciales y los tipos de vehículos para atender a dichas áreas o carreteras se determinarán, cuando sea necesario, por el órgano técnico dependiente del Ministerio de Transportes” (Ryko, 2015). No obstante, se puede ver que la laxitud de las autoridades públicas permitió a los operadores dividir rutas y crear itinerarios de forma irregular.

Desde el punto de vista del diseño, algunos consideran que los Tap-Tap son “galerías de arte itinerantes” por su aspecto colorido y la morfología de las carrocerías (Figuras 2 y 3). Fuera de una justificación estética y el atractivo a los ojos de los turistas, es importante considerar la eficiencia energética de un transporte público que opera con unidades de tan poca capacidad, así como la poca eficiencia en términos de gasto de combustible por kilómetro, contaminación urbana, congestión vial y deterioro de la infraestructura por el gran número de unidades. El importante número de vehículos que se requieren para el transporte de los habitantes de Port-au-Prince no solamente impacta de forma directa en



Figura 2. Tap-tap sobre Avenue Lamartinière, Pétion-Ville. Enero de 2019. Fotografía: Carlos Ríos Llamas.



Figura 3. Tap-tap frente a Place Saint-Pierre, Pétion-Ville. Enero de 2019. Fotografía: Carlos Ríos Llamas.

la poca seguridad de los pasajeros o la calidad de los trayectos por hacinamiento, sino que expone la desregulación y la poca capacidad del Estado para garantizar las mínimas condiciones de vida para sus habitantes.

La moto-taxi, una alternativa frente a la congestión vial y la precariedad de tiempo

Además de los Tap-Tap, recientemente apareció un nuevo elemento en el sistema de transporte público de Port-au-Prince: la moto-taxi. Los conductores de éstas transportan uno o dos pasajeros, o a veces más, desde un sitio a otro de la ciudad por una tarifa arbitraria. Según la información del Servicio de Policía de Tránsito y Vial, en septiembre de 2010 había aproximadamente 44 000 motocicletas registradas en Port-au-Prince (Henry, 2011).

Dado que tener un automóvil particular sigue siendo algo poco común para las familias de Haití, el Tap-Tap y la moto-taxi son las mejores opciones

para desplazarse cuando el trayecto no se puede hacer a pie. Considerando la inexistencia de semáforos y las horas que se pierden en los embotellamientos, la moto-taxi apareció como la mejor alternativa aunque los trayectos en la misma sean más costosos y menos seguros que en Tap-Tap. En ciertos puntos estratégicos como parques o mercados se reúne una buena cantidad de motociclistas que trabajan como taxis. Otros utilizan el claxon para anunciarse y se detienen en cualquier calle con sólo alzar la mano.

No existe ninguna distinción entre la moto-taxi y otras motocicletas, además de que los conductores aprenden el oficio sobre la marcha porque tampoco existen escuelas ni certificaciones oficiales para éste. Fuera del permiso que debe adquirirse, no hay ninguna plataforma estatal que regule el servicio de moto-taxis. De acuerdo con los datos oficiales, los conductores pagan anualmente 5 000 *gourdes* (125 dólares estadounidenses) por el seguro de su motocicleta y 1 000 *gourdes* (25 dólares estadouni-

denses) por la placa (Henry, 2011),⁹ siendo requisito indispensable para circular, pero esta oficialidad suele pasarse por alto sin mayor problema dada la poca vigilancia y control de la circulación.

Las personas que se trasladan en moto-taxis suelen cargar con diversos objetos que van desde bolsas, cajas, hasta contenedores de gas y latas de gasolina. La mayor parte de los motociclistas no utilizan casco, y mucho menos los pasajeros. Por si fuera poco, en la actualidad se considera que las moto-taxis están involucradas en la mayoría de los accidentes viales de Port-au-Prince. Como no existe una plataforma oficial del servicio, tampoco hay ninguna seguridad sobre el operador ni sobre los pasajeros en caso de algún accidente.

A partir de un registro de observación continuado en varios cruces viales de Pétiion-Ville se encontraron las siguientes tendencias en la utilización de las moto-taxis: de los 499 usuarios registrados en ocho horas de observación directa,¹⁰ 30% corresponde a mujeres que llevan su bolsa, 29% son niños con mochilas (que van o vienen de las escuelas), 11% son mujeres sin objetos, y 10% coincide para varones con o sin mochila (véase Gráfica 1). Por el tipo de objetos que llevan los pasajeros se puede entender que, por las mañanas, la mayoría son mujeres que se dirigen a su trabajo y llevan su bolsa, niños que van a la escuela con sus mochilas y algunos trabajadores con su herramienta de oficio. Lo más grave es que de los 499 usuarios del registro únicamente 29 llevaban casco en el momento del



Gráfica 1. Perfiles de usuarios de moto-taxis. Fuente: Elaboración propia.

trayecto, al igual que la mayoría de los conductores que tampoco portan ninguna protección. Conviene también hacer notar que algunas moto-taxis llevan a más de una persona, llegando a casos de hasta cuatro pasajeros. De la misma manera, llama la atención que los pasajeros no utilizan las manos para sujetarse ni del vehículo ni del cuerpo del conductor, y algunos inclusive consultan el teléfono celular mientras hacen el recorrido.

Luego de las observaciones registradas, se puede decir que la moto-taxi funciona como respuesta ante los largos tiempos de traslado que implica el Tap-Tap. Si se considera que el costo de un trayecto aumenta en 500% entre Tap-Tap y moto-taxi, pasando de 25 hasta 100 *gourdes* en una distancia promedio de cinco kilómetros, se puede entender que la alternativa de motocicletas ha aparecido como una exigencia para reducir los tiempos de

9. 0.057-0.28 dólares estadounidenses, al tipo de cambio del 14 de mayo de 2019 que corresponde con US \$1.00 = 87.77 *Gourdes*.

10. El registro de observación se realizó durante tres semanas, en dos horarios distintos (8:00 am-9:00 am y 2:00 pm-3:00 pm) en los que hay mayor afluencia por motivos de trabajo y entradas/salidas de las escuelas. Con la intención de enfatizar los recorridos ordinarios, se seleccionaron tres días entre semana y se omitieron los fines de semana.

desplazamiento a pesar del incremento que representa con respecto a los costos del mismo. Por otro lado, revisando los perfiles de los usuarios, se puede afirmar que las mujeres y los estudiantes son quienes más utilizan las moto-taxis, al menos en el área de Pétiön-Ville, con una relación directa hacia los trayectos entre la casa y el trabajo o entre la casa y la escuela. No obstante, debe también tomarse en cuenta la mayor vulnerabilidad de estos grupos sociales frente a los problemas de inseguridad, de exposición frente a los accidentes y de condiciones de precariedad como las jornadas ampliadas entre el trabajo y el transporte.

El transporte y la precariedad de vida en Port-au-Prince

Para una gran parte de la población que trabaja en Haití el uso del transporte motorizado es marginal. La proporción de hogares que gastaron dinero en cualquier tipo de transporte en el periodo de 2011/2012 fue baja, con 46% a nivel nacional, lo que significa que 54% de los hogares no utilizó ningún tipo de transporte motorizado en el periodo del estudio (Cadena y Perge, 2017). Si la mayoría de los desplazamientos cotidianos de los haitianos es a pie, se debe tanto a los altos niveles de desempleo como a la organización de actividades económicas de subsistencia en zonas muy localizadas que no requieren de trayectos motorizados.

La interrelación entre el sistema de transporte y la salud de la población, que a primera vista es divergente, merece una revisión detallada para resaltar las brechas estructurales existentes y arrojar luz sobre posibles medidas de mitigación para reducir los impactos negativos sobre la salud de la población haitiana (Prochette, Castor y Détournel, 2012:68). En primer lugar, las irregularidades en el registro del transporte público impiden cualquier acción desde el Estado y las instituciones. Para

2013, por ejemplo, de 1 481 255 motocicletas identificadas en Haití, sólo 46 344 estaban registradas como moto-taxis (Ryko, 2015b), pero la cantidad de moto-taxis rebasa en mucho la oficialidad de esas cifras.

Por otra parte, si se considera que la precariedad en el transporte se encuentra vinculada con problemas estructurales de pobreza, no sorprende que mientras 16.6% de la población haitiana utiliza el transporte de forma cotidiana 73.4% restante, o no se desplaza o lo hace todo caminando (Banco Mundial, 2017:124). Las cifras del Banco Mundial indican que si se considera un promedio de dos viajes en Tap-Tap por día, al precio más bajo de cinco *gourdes* por trayecto, para la población ubicada en el quintil socioeconómico más bajo (con un ingreso promedio de 9 700 *gourdes* mensuales) el costo del transporte podría representar desde 25% hasta 73% de su ingreso (Banco Mundial, 2017:127).

Más allá de un mero recuento de las condiciones en que vive y se desplaza la población en Port-au-Prince, el trabajo etnográfico y narrativo pretende introducir las nociones de vida y de precariedad para cuestionar las formas en que el urbanismo se teje con decisiones de salud y bienestar hasta lo más profundo del enfrentamiento con la vida y la muerte. En efecto, la vida no se refiere únicamente a la condición biológica del ser humano sino que “opera a través de los discursos, programas, decisiones y acciones [de manera que] la biopolítica no se trata meramente de política de la población sino acerca de la vida y las desigualdades de vida” (Fassin, 2009:48). En este sentido, la principal problemática con la precariedad que enfrentan los habitantes de Haití no solamente es una expresión de la menor valoración de sus vidas sino que se convierte en una evidencia de cómo las estructuras políticas internacionales y nacionales deciden de forma implícita sobre quién vive y quién no.

Las lógicas del urbanismo de Port-au-Prince, frente a las presiones económicas y políticas que enfrenta la ciudad desde hace varias décadas, delegan la responsabilidad de la vida y su cuidado a los individuos y no dotan de garantías suficientes para mantenerla. El transporte se convierte en una evidencia de cómo la desreglamentación oficial permite la emergencia de otras reglas y lógicas de menor escala, entre las que se decide la vida de los habitantes en términos de seguridad y de acceso al bienestar. Puede observarse, por ejemplo, que aquellos habitantes sin posibilidades de pagar el transporte tendrán menos capacidades para responder a un empleo que está en otra parte de la ciudad y cuya precariedad económica se vuelve más profunda. Taïna, por ejemplo, para ir a trabajar como empleada doméstica en la zona residencial de Morne Calvaire, debe tomar todos los días el Tap-Tap desde Delmas para llegar a Pétiön-Ville y luego pagar una moto-taxi que la lleve hasta lo alto de la montaña donde está su lugar de trabajo. El costo de tiempo y de dinero para el desplazamiento es una condicionante de la precariedad económica de Taïna, al mismo tiempo que se despliega una política sobre la vida con profunda vulnerabilidad y muy pocas garantías. Si consideramos que el costo del Tap-tap desde Delmas hasta Pétiön-Ville es de 25 *gourdes*, y la moto-taxi cobra otras 100 para llevar a Taïna de Pétiön-Ville a Morne Calvaire, hemos de considerar que el gasto de transporte para esta empleada doméstica es de hasta 250 *gourdes* diarias.¹¹ Si tomamos en cuenta que el salario mínimo en Haití se ajustó entre 2017 y 2018 de 350 hasta 400 *gourdes*,¹² se puede entender cómo el uso del transporte constituye un gasto de más de la mitad del sueldo

de un empleado común. Como alternativa, Taïna y muchos empleados caminan una buena parte de los trayectos para disminuir el costo del Tap-tap o la moto-taxi. Se puede observar que en las zonas residenciales como Juvenat, Morne Calvaire y Kenskoff, los trabajadores y empleadas domésticas avanzan a pie en los tramos más cómodos (terrenos con poca pendiente, con muchos árboles o en descenso) mientras mantienen la guardia al paso del Tap-tap o alguna motocicleta que les costará menos dinero por la distancia que han caminado.

En términos de un desarrollo socioeconómico, considerado como un requisito esencial para asegurar la vida ordinaria de los individuos y de las familias, la accesibilidad al transporte es fundamental para garantizar las condiciones básicas de supervivencia. Cuando la accesibilidad es limitada, reconoce el Banco Mundial, la probabilidad de lograr una buena correspondencia entre las personas y las oportunidades económicas es menor, ya que las empresas y hogares tienen que elegir entre un número menor de trabajadores y empleos (2017:122).

En el fondo, dice Fassin, la ayuda humanitaria no está en garantizar los derechos humanos en general sino particularmente el derecho de vivir (2009:50). Se trata entonces de entender principalmente el valor y el significado de la vida y cuál es el tipo de vida que se defiende en el neoliberalismo y cuáles vidas se consideran menos relevantes. La falta de seguridad en el transporte en Port-au-Prince, la exposición constante de los niños que asisten a la escuela en moto-taxis y de los hombres y mujeres que se desplazan a sus empleos es un reflejo de cómo una biopolítica instaurada en el mundo neoliberal refleja una jerarquía desigual y maquiavélica entre la vida de los habitantes. Las élites haitianas que viven en fraccionamientos residenciales pueden contar con el servicio, a bajo costo, de sus trabajadores sin que sus vidas corran los mismos riesgos de desplazamiento cotidiano.

11. US \$0.28-US \$1.14 al tipo de cambio del 14 de mayo de 2019 que corresponde con US \$1.00 = 87.77 *Gourdes*.

12. US \$2.85 al tipo de cambio del 14 de mayo de 2019 que corresponde con US \$1.00 = 87.77 *Gourdes*.

El uso de la motocicleta es, con mucho, la manera más rápida para desplazarse en Port-au-Prince, pero también la más peligrosa. Algunos usuarios reconocen su vulnerabilidad durante el trayecto y declaran que “hay riesgos [pero] uno tiene que correr el riesgo para llegar más rápido” (Fédrick, en Henry, 2011). Si se considera que, a diferencia del peligro que es fortuito e incontrolable, el riesgo es socialmente producido y por lo tanto existen maneras de reaccionar en términos de seguridad, para los usuarios de moto-taxis de Port-au-Prince la exposición es constante y la vida pasa a segundo plano luego de la carga social del empleo y las actividades de reproducción social.

La centralidad del transporte como elemento modular de la salud urbana suele pasar desapercibida porque se le da poca importancia al impacto negativo que la carencia de tiempo tiene en la satisfacción de las necesidades humanas en lo ordinario. El tiempo es un factor fundamental para entender la calidad de las condiciones de vida de las personas, y el tiempo dedicado al transporte es fundamental para considerar la calidad de vida de la población. De manera economicista, se suele considerar que las principales afectaciones del transporte están en el empleo o en el gasto que implica desplazarse. Es mucho menos común que se establezcan reflexiones sobre la calidad de los servicios de transporte y de los tiempos que la población debe invertir para ir de un sitio a otro.

La salud y la enfermedad, que suelen estudiarse desde la esfera individual y con el cuerpo humano como evidencia, pueden rebasar este nivel para observarse desde lo colectivo y desde el entorno en el que se producen. De esta manera, tanto la salud como la enfermedad se encuentran entrelazadas con las esferas política y económica y casi siempre están conectadas con dimensiones que van más allá de lo inmediato de los cuerpos, hasta las relaciones domésticas e interpersonales (Petryna, 2004:257).

La salud urbana, en este sentido, contempla, más que el estado clínico de la corporalidad, las condiciones de la ciudad en términos de soporte para la salud y la enfermedad de los habitantes. Desde esta lógica, la mayor vulnerabilidad de algunos grupos sociales no podría verse como algo propio del ser humano sino como resultado de las formas de vida ordinaria, es decir, de las formas que la vida toma (Laugier, 2015:65).

El transporte cotidiano en Port-au-Prince es una expresión de la precariedad de vida y de la vulnerabilidad de los habitantes con respecto a los modelos de urbanismo considerados como normales. La dependencia del país en términos políticos y económicos se filtra hasta lo ordinario de las calles y toma expresiones como la poca accesibilidad de los habitantes para ir de un sitio a otro. Estos problemas no afectan de manera homogénea a todos los grupos sociales. Si se considera a las élites minoritarias que habitan en zonas como Juvenat, Kenskoff y Montaigne Noire, la vulnerabilidad se traza desde el miedo al espacio público y la imposibilidad de descender a la calle sin un vehículo motorizado. Si, por otro lado, se considera a las poblaciones de villas miseria que no tienen un vehículo y a veces no pueden pagar siquiera el Tap-Tap, la vulnerabilidad y las formas de vida aparecen mucho más precarias con respecto a las dinámicas urbanas de lo ordinario.

Desde el análisis del transporte no existe, entonces, una vulnerabilidad incluyente para todos los habitantes de Port-au-Prince, como si fuera una especie de privilegio con el que pudieran acceder a la ayuda internacional. Más bien existen, dentro de la vulnerabilidad a que conduce el transporte público, formas de vida precaria que se expresan en los más pobres, los ancianos, las mujeres y los discapacitados, para quienes la movilidad física en la ciudad es un éxodo cotidiano. Si, por un lado, el Tap-Tap y la moto-taxi pueden generar alguna riqueza para quienes las operan, o que sería posible que



Figura 4. Tap-tap en el mercado La Saline, Port-au-Prince. Enero de 2019. Fotografía: Carlos Ríos Llamas.



Figura 5. Callejuela en Jalousie. Enero de 2019. Fotografía: Carlos Ríos Llamas.

generen alguna especie de desarrollo social y económico, también es cierto, dicen Prochette, Castor y Detournel, que “ningún transporte, ninguna carretera es igual de propensa a la pobreza, el aislamiento y las enfermedades” (2012:69).

Formas de vida en la irregularidad del urbanismo

El 25% de los latinoamericanos habita en barrios precarios que se construyen fuera de los códigos legales, mejor conocidos como ciudades informales (UN-Habitat, 2011:32). La informalidad tiene también su contraparte porque la “ciudad formal” se beneficia económica y políticamente de la ilegalidad de las ciudades informales donde se genera una buena parte de la cultura urbana (Fischer, 2014:1). En cuanto al transporte, la irregularidad que se expresa en Port-au-Prince a partir de los conductores que operan de manera autónoma sus vehículos y motocicletas es un manifiesto de una serie de conveniencias que esto deriva para las instituciones públicas que deberían garantizar el servicio.

Cuando se revisan las formas de vida de Haití que han surgido como respuesta a las condiciones tan precarias de habitabilidad en la ciudad capital, es necesario cuidar las frecuentes narrativas de deshumanización que emergen sobre todo en los reportes emitidos por los medios de comunicación internacionales. Ulysee explica que en este tipo de reportes los haitianos suelen aparecer como subhumanos o como superhumanos: subhumano porque se impone la idea dominante de un pueblo irracional, malévolo, progresista religioso, con poca educación y que ha sobrepoblado una tierra olvidada por Dios; superhumano, por su capacidad de resiliencia (2015:10). Lo cierto es que la construcción occidental de modelos de ciudad y de maneras de habitarlos deriva constantemente en el menosprecio de otras formas de vida que, desde estos parámetros, aparecen como salvajes.

Dice Mike Davis, en su estudio sobre “Planetas de ciudades miseria”, que existe un consenso sobre la crisis de la década de 1980, en la que el sector informal del empleo se incrementó de dos a cinco veces más que el sector formal (2006:178). Desde

el ángulo económico, esta tendencia invertiría las posiciones estructurales para luego establecer la “supervivencia informal” como la principal forma de vida de las mayorías urbanas que habitan en los países menos desarrollados.

De acuerdo con Duhau, existen dos principales problemas detectados en los estudios sobre la ciudad informal: “el primero es el que se refiere a los derechos de propiedad y los programas de regularización. El segundo se refiere a los efectos negativos de los asentamientos informales como la exclusión social, la segregación espacial, el control territorial de las bandas de traficantes y otros” (2014:150). En zonas urbanas degradadas de Port-au-Prince como Cité Soleil, Cité de Dieu o Jalousie, la mayor dificultad para cualquier intervención es que son espacios controlados por líderes locales de pandillas. El Estado y su representación policial para mantener el orden están rebasados y no acceden de manera ordinaria a estos espacios. La vida en las villas miseria tiene otras reglas, existen acuerdos entre los líderes de mafias y una serie de normas que los habitantes deben acatar para no meterse en problemas. Bajo estas reglas tan volátiles como las luchas internas por mantener el control, las formas de vida se construyen en lo precario de la paralegalidad y sin ninguna garantía oficial.

Algunos consideran que el valor simbólico de la ciudad informal radica en su misma disfuncionalidad y capacidad de resistencia (Fischer, 2014:2). Si lo ingobernable de estos territorios representa una alternativa frente a los principios foucaultianos de control policial, al mismo tiempo se observan procesos de exclusión y la inaccesibilidad a los servicios básicos de un urbanismo que atienda la vida de los habitantes. El ingreso y la salida de las villas miseria solamente se garantiza si se cuenta, de manera clara y manifiesta, con un contacto que habita en el interior y con un propósito de visita. De la misma manera como en Cité Soleil operan algunas organi-

zaciones de ayuda humanitaria que han establecido relaciones con la sociedad local y son reconocidas por los líderes informales, en una visita realizada a Jalousie el 20 de enero de 2019 fue necesario establecer contacto con los líderes locales y recorrer las distintas zonas acompañados por gente reconocida en el interior de la ciudad miseria.

La inexistencia de vialidades en las ciudades miseria complica el acceso a cualquier medio de transporte. La vida cotidiana en estos espacios se construye por medio de trayectos a pie y el transporte de objetos se debe hacer sin el apoyo de vehículos. En algunas callejuelas más amplias pueden pasar las moto-taxis, pero esto sigue siendo una excepción en la ciudad informal, donde el espacio entre una vivienda y otra es casi nulo. Sobre el pretexto de que los servicios estatales no tienen la capacidad para resolver las problemáticas, aparecen canales informales de solución cuya eficiencia es desconocida porque no existe ninguna transparencia en los modos de operación; cuando el transporte en Tap-Tap o moto-taxi debe dar servicio en alguna de las zonas informales de la ciudad, operan otros controles y se gestan acuerdos internos que garanticen el tránsito de los conductores y los pasajeros. El problema, dice Robert, quien operaba un Tap-Tap en Port-au-Prince, es que “en un conflicto cualquiera, pueden bajarte del vehículo y matarte allí mismo sin que nadie haga nada” (13-01-2019).

Si se considera que el ministerio responsable del transporte en Haití es incapaz de resolver la problemática de movilidad porque más de 90% de su presupuesto operativo se utiliza para remunerar a los funcionarios públicos (Prochette, Castor y Détournel, 2012:71), el futuro próximo de Port-au-Prince no parece resolverse más allá de los actuales medios de desplazamiento. Si a la actual efervescencia de moto-taxis se sigue sumando la multiplicación de opciones informales para desplazarse en la ciudad, las formas de vida que se proyectan serán cada vez

más precarias en términos de salud urbana. Las bicicletas, por ejemplo, que habían representado una opción de transporte activo más saludable y con menor impacto en la contaminación, ya no podrán competir contra el transporte motorizado representado por el automóvil y la motocicleta.

Al final, las formas de vida que se construyen en la precariedad también generan sus propias capacidades y resistencias. Tanto el Tap-Tap como la moto-taxi deben entenderse también como resultado del tejido socioespacial de Port-au-Prince en el que se crean relaciones de intercambio, comercio y solidaridad que permitan sobrellevar las condiciones de marginalidad a las que les confina un urbanismo tan frágil. La informalidad entonces, se convierte en una manera original de definir las relaciones de poder y los intercambios culturales en un mundo que solamente funciona mientras se pueda mantener encapsulado.

Conclusiones

La calidad de vida en las grandes concentraciones urbanas tiene que pasar, forzosamente, por el servicio de transporte. El tiempo dedicado a los desplazamientos, así como las condiciones de los mismos, están ligados de manera inseparable de la vida ordinaria y las decisiones individuales para afrontar las actividades básicas de producción y reproducción social. Si bien es cierto que en las ciudades de países desarrollados los avances tecnológicos han derivado en la mejora del servicio de transporte, en países como Haití, que se ubica entre las 10 naciones de mayor rezago social a nivel planetario, lo ordinario del transporte transcurre en contra de la salud urbana y las mínimas garantías de vida.

La ilusión de que el bienestar general de muchos países se vería reflejado en mayores transferencias internacionales para apoyar a Haití no ha permitido construir un verdadero compromiso político de largo

aliento que impulsara poco a poco al país hacia el bienestar general de los habitantes. En términos urbanos, la concentración de la población en la ciudad capital de Port-au-Prince se ha realizado asumiendo los principios neoliberales del desarrollo a partir del empleo y de la concentración de los mejores servicios en las grandes ciudades, con la consecuente exclusión de los más vulnerables y el surgimiento de villas miseria a lo largo y ancho de la mancha urbana.

En cuanto a los estudios sobre el transporte, la informalidad y la precariedad de la vida de los habitantes de Port-au-Prince, los reportes oficiales de organismos como el Banco Mundial se quedan en muestras descriptivas que no alcanzan a explicar las dinámicas urbanas que se diseñan desde lo ordinario y desde redes informales que soportan las grandes carencias de desplazamientos. Los abordajes de carácter socioespacial y desde el enfoque antropológico pueden clarificar la manera en que se articulan las decisiones básicas de la vida en las ciudades frente a la inapelable necesidad de transitar las calles y trasladarse de un lugar a otro. La informalidad, el narcotráfico, la insalubridad y la falta de seguridad vial arrastran a los más vulnerables a situaciones de mayor exposición frente a las catástrofes urbanas. Por otro lado, se reconoce que un estudio de carácter antropológico no se concentra en la explicación de los problemas estructurales de carácter político-económico en un nivel más amplio, pero resulta urgente una reflexión más allá de las estadísticas para entender cómo se configura la vida humana en lo ordinario de los trayectos que ocurren en zonas de precariedad como Port-au-Prince.

Considerando que más de 60% de haitianos vive actualmente en las ciudades y que esta cifra podría duplicarse en las siguientes décadas, la planificación urbana y la inversión en infraestructura y servicios se revela como una exigencia *sine qua non* para una mejora en las condiciones económicas y

sociales de la población. Contra todo lo llamativo y folclórico de los Tap-tap, la urgencia de un transporte público de mayores dimensiones y con una organización más clara se avizora como uno de los principales cambios que deberá enfrentar el urbanismo de Port-au-Prince.

Por otro lado, la accesibilidad a los servicios de agua, electricidad y drenaje está íntimamente vinculada con la salud urbana en la ciudad capital. El gobierno nacional tendrá que dirigir el gasto público para atender al mismo tiempo las demandas de servicios básicos y el ordenamiento del territorio. Se entiende que la accesibilidad al transporte y el aumento de empleo no bastan para reducir la vulnerabilidad de los habitantes, sino que se deben articular con un sistema de cambios que actúen sobre la organización del espacio público, el saneamiento de las calles, la mejora en la calidad de las construcciones y la prevención frente a los desastres.

Finalmente, una mirada sobre la precariedad de la vida desde los márgenes donde se presenta en sus formas más básicas, sirve para entender las jerarquizaciones a las que conduce el mundo neoliberal donde algunas vidas son más prescindibles que otras. Desde el horizonte de Haití y la manera en que se tejen los medios de transporte como Tap-Tap y moto-taxi, se revelan formas de vida excepcionales que no corresponden a los sistemas de lectura del urbanismo contemporáneo porque no están dadas las mínimas condiciones del espacio que las soporte y garantice. Vivir en Port-au-Prince y desplazarse en sus sistemas actuales de transporte contradice los modos actuales de pensar el transporte, el bienestar y la vida.

Referencias bibliográficas

- Abélès, Marc (2008). *Anthropologie de la globalisation*. París: Payot.
- Agier, Michel (2015). *Anthropologie de la ville*. París: PUF.
- AlterPresse (25 de septiembre de 2013). Haïti-Urbanisme: "Jalousie en couleur" ou en douleur? Disponible en www.alterpresse.org/spip.php?article15179#.XEHYwsHQJlV.
- Arbués, P.; J. Baños y M. Mayor (2015). "The spatial productivity of transportation infrastructure". En *Transportation Research, Part A*, 75:166-177.
- Banque Interaméricaine de Développement (2007). *Enquête transport 2004-2005. Résultats définitifs*.
- Banco Mundial (2017). *Les villes haïtiennes: des actions pour aujourd'hui avec un regard sur demain*. Washington DC: Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banco Mundial.
- Bartra, R. (2017). *Historias de salvajes*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Benedict, R. (1934). *Patterns of Culture*. Boston: Houghton Mifflin.
- Boas, F. (1934). Introduction. Ruth Benedict, *Patterns of Culture*. Boston: Houghton Mifflin.
- CEPAL (2019). *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe. Haití*. Santiago, Chile: Naciones Unidas. Disponible en https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44326/120/BPE2018_Haiti_es.pdf
- Damian, A. (2013). "El tiempo: la variable olvidada en los estudios del bienestar y la pobreza". En *Rev. Sociedad & Equidad*, (5):136-163.
- Das, V. (2006). *Life and Words: Violence and the Descent into the Ordinary*. Berkeley: University of California.
- Davis, M. (2006). *Planet of Slums*. Nueva York: Verso.
- Dora, C. (1999). "A Different Route to Health: Implications of Transport Policies". En *British Medical Journal*, 318(7199):1686-1689.
- Duch, L. (2017). *Antropología de la ciudad*. Barcelona: Herder.

- Duhau, E. (2014). "The Informal City. An Enduring Slum or a Progressive Habitat?". En Brodwyn Escobar, D.; J. Tamayo y C. Younes (2018). "Relación entre PIB Municipal y características de accesibilidad territorial hacia fincas productoras de cinco frutales: tomate de árbol, guayaba, mora, maracuyá y lulo". En *Información Tecnológica*, 29(3): 217-228.
- Elbert, R. (2017). "Informality, Class Structure, and Class Identity in Contemporary Argentina". En *Latin American Perspectives*, 45(1):47-62.
- Fassin, D. (2009). "Another Politics of Life is Possible". En *Theory, Culture & Society*, 26(5):44-60.
- Fassin, D. (2012). *Humanitarian Reason: A Moral History of the Present*. Berkeley: University of California.
- Fassin, D. (2018). *Life: a critical user's manual*. Cambridge: Polity Press.
- Fischer, B. y J. Auyero (eds.), *Cities from Scratch Poverty and Informality in Urban Latin America* (150-169). Durham/Londres: Duke University Press.
- Fischer, B. (2014). Introducción. Brodwyn Fischer, Bryan McCann y Javier Auyero (eds.), *Cities from Scratch Poverty and Informality in Urban Latin America* (1-8). Durham/Londres: Duke University Press.
- Gasparini, L. y L. Tornarolli (2009). "Labor Informality in Latin America and the Caribbean: Patterns and Trends from Household Survey Microdata". En *Desarrollo y sociedad* (63):13-80.
- Henry, R. (27 de julio de 2011). *Taxi-moto, un métier risqué en Haïti. Goudou Goudou: les voix ignorées de la reconstruction*. Disponible en www.goudou-goudou.net/fr/blog/taxi-moto-metier-risque-en-haiti/.
- Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (2015). *Population totale, de 18 ans et plus: menages et densités estimés en 2015*. Port-au-Prince: Direction des Statistiques Démographiques et Sociales (DSDS). Disponible en www.ihsi.ht/pdf/projection/estimat_poptotal_18ans_menag2015.pdf.
- Kim, Y., y B. Zangerling (eds.) (2016). *Mexico Urbanization Review: Managing Spatial Growth for Productive and Livable Cities in Mexico*. The World Bank. <http://elibrary.worldbank.org/doi/book/10.1596/978-1-4648-0916-3>.
- Laugier, S. (2015). "La vulnérabilité des formes de vie". En *Raisons politiques*, 1(57): 65-80.
- Ministère des Travaux publics, Transport et Communications d'Haïti (MTPTC) (2001). *Pour un développement durable des infrastructures routières: Document de formulation de Stratégie*. Disponible en www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/strategieMTPTC.pdf.
- Ministère des Travaux publics, Transport et Communications d'Haïti (MTPTC) (s.f.). *Enjeux et défis de la lutte contre la pauvreté: transport routier*, MTPTC. Disponible en www.jobpaw.com/assets/strategiepays/18.pdf.
- Mitnik, O.; R. Sánchez y P. Yañez-Pagans (2018). "Bright Investments: Measuring the Impact of Transport Infrastructure Using Luminosity Data in Haiti". En *IZA*, 12018. Disponible en <http://ftp.iza.org/dp12018.pdf>.
- Petryna, A. (2004). "Biological Citizenship: The Science and Politics of Chernobyl-Exposed Populations". En *OSIRIS* 19, 250-265.
- Pierre, P. (15 de marzo de 2018). "L'étrangère du Tap-Tap | les inconnus bien connus". En *Agybo-Post Société*. Disponible en <https://ayibopost.com/letrangere-du-Tap-Tap-les-inconnus-bien-connus/>.
- Prochette, H.; S. Castor y W. Détournel (2012). "Santé publique et transport routier, par où commencer?" En *Haïti Perspectives*, 1(3):68-72.
- Ryko, J. (3 de septiembre de 2015). "Les Tap-Tap: analyse de leur fonctionnement, de leur mise en service à aujourd'hui, réussite ou échec?" En *Le*

Nouvelliste. Disponible en <https://lenouvelliste.com/article/149445/les-Tap-Tap-analyse-de-leur-fonctionnement-de-leur-mise-en-service-a-aujourd'hui-reussite-ou-echec>.

Ryko, J. (4 de septiembre de 2015). "Les motos-taxis: analyse de leur fonctionnement, de leur mise en service à aujourd'hui, réussite ou échec?". En *Le Nouvelliste*. Disponible en <https://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/149446/Les-motos-taxis-analyse-de-leur-fonctionnement-de-leur-mise-en-service-a-aujourd'hui-reussite-ou-echec>.

Saint-Pré, Patrick (30 de enero de 2018). "Haïti: les transports en commun pas toujours accessibles aux pauvres". En periódico *Le Nouvelliste*. Disponible en <https://lenouvelliste.com/article/182626/haiti-les-transports-en-commun-pas-toujours-accessibles-aux-pauvres>.

Ulysee, Gina Athena (2015). *Why Haiti Needs New Narratives: A Post-Quake Chronicle*. Middletown, CT: Wesleyan University Press.

UN Habitat (2011). *State of the World's Cities 2010/11: Bridging the Urban Divide*. Washington, DC: United Nations.