

Antonio De LISIO

LA CIUDAD EN EL CARIBE INSULAR: SU SIGNIFICACION AMBIENTAL CONTRADICTORIA

ARTICULOS

RESUMEN

Este trabajo persigue como objetivo presentar la ciudad del Caribe insular como una organización que desde el punto de vista ambiental encierra una dualidad, ya que la ciudad tradicional, expresión de una evolución ambiental articulada, coexiste con la ciudad de la globalización, caracterizada por procesos que presionan sobre el ambiente local.

Para comprender esta situación dilemática se empieza por reconocer los aspectos relevantes del sistema ambiental en el cual la urbe caribeña se encuentra inserta. Es así como se identifican los aspectos tales como: el vínculo con el mar, la presencia de la vegetación, el juego con la topografía; el puerto: válvula del intercambio energético, la dinámica social abierta, que identifican la articulación de la ciudad tradicional con los distintos componentes físicoquímicos, bióticos, sociales y culturales propios del ambiente caribeño. Posteriormente, en función de este análisis se recalcan las transformaciones que conllevan a la desarticulación que va produciendo la ciudad de la globalización: densificación, apropiación de áreas verdes, saturación de los servicios, contaminación marina, destrucción de ecosistemas, entre otros.

PALABRAS CLAVE:

CIUDAD, AMBIENTE, ARTICULACIÓN/DESARTICULACIÓN AMBIENTAL

ABSTRACT

The main objective of this paper is to present the Insular Caribbean City as an organization that, from the environmental stand point, portrays a duality because the traditional city, as expression of an articulated environmental evolution, coexists with the city of globalization, characterized by those processes that put pressure on the local environment.

In order to comprehend this dilemmatic situation, firstly, the relevant aspects of the environmental system, in which the actual Caribbean Town is contained, are analyzed. In so doing, several aspects are identified such as: the link with the sea, the existing vegetation, the topographic layout, the sea shore (valve for energy trade) and, the open social dynamic (which define the articulation between the traditional city and the different physic, chemical, biotic, social and cultural components particular to the Caribbean environment. Secondly, in function of this analysis, this transformations which drives towards dis-articulation produced by globalization is emphasized. These transformations are population density, green areas appropriation, services saturation, sea contamination, and ecosystems destruction, among others.

INTRODUCCION

En este papel de trabajo se discute el significado de la ciudad como hábitat humano en el sistema ambiental del Caribe. De esta cuenca hidrográfica que incluye territorios tanto continentales como insulares, se ha decidido trabajar con las ciudades localizadas en estos últimos, de manera de mantener una escala de análisis relativamente homogénea. Para una mejor comprensión de desarrollo a realizar resulta oportuno advertir que para nosotros la noción de ambiente expresa: El conjunto de elementos fisicoquímicos, bióticos, sociales y culturales dinamizados por el flujo de energía conforman un continuum abiótico-pensante, de tal manera la consideración que sobre la ciudad se realiza intenta poner en evidencia la manera como esta forma de asentamiento humano interactúa tanto positivamente como negativamente con las condiciones del ambiente en el cual se ha venido estableciendo. Esto conduce en primer lugar al reconocimiento de las características ambientales del Caribe, que a continuación se señalan.

EL CARIBE INSULAR COMO SISTEMA AMBIENTAL

El Caribe insular visto como sistema ambiental presenta en sus diferentes componentes las siguientes particularidades:

Componente fisicoquímico:

La dinámica fisicoquímica del Caribe está especialmente vinculada a:

- Los procesos tectónicos expresados en la continuidad topográfica de la orografía plegada, entre las grandes Antillas y el sector continental de la América Central de Caimán y Puerto Rico, la línea de fallas y fosas a lo largo de la costa venezolana, la presencia de zonas de riesgo sísmico en el oriente cubano.

- La climatología de tipo tropical caracterizada por las altas temperaturas a nivel del mar durante todo el año (promedios mensuales por encima de los 18° centígrados); la disminución de la temperatura con la altura (gradiente altotérmico); lluvias de alta intensidad sobre todo en las zonas expuestas a la entrada de los vientos (Barlovento); ocurrencia de eventos meteorológicos de gran vigor como los huracanes.

- La erosión, la cual se ve favorecida por esta combinación de topografía quebrada y lluvias fuertes, aunque en Haití –donde se presentan las situaciones de alteración de suelo más graves de todo el Caribe insular– la deforestación de origen antrópica está considerada como factor desencadenante del proceso.

Componente biótico:

Los ecosistemas terrestres más difundidos en la cuenca del Caribe son:

- El bosque húmedo tropical, el bosque decídúo, las praderas y sabanas tropicales, que se sitúan entre los sistemas ecológicos más productivos del planeta. Los índices de productividad primaria o vegetal en el neotrópico (gran región biogeográfica en la que se ubica la cuenca) son entre cuarenta y doscientas veces mayores que los correspondientes a los biomas de otras latitudes (A. De Lisio; L. Ascanio, 1986).

En cuanto a los ecosistemas marinos, entre los neríticos o cercanos a las costas se destacan por su productividad biológica y valor económico (Corredor 1993): las playas arenosas, los arrecifes coralinos y los manglares. En el caso de estos últimos se debe resaltar su distribución selectiva a lo largo de la cuenca. En el litoral caribeño los manglares conforman bien unidades independientes o bien son parte de

estructuras ambientales más complejas como estuarios, bahías y lagunas costeras. Desde el punto de vista trófico dinámico, el manglar presenta una alta eficiencia energética (fotosíntesis/reproducción) de especial relevancia para la trama trófica caribeña (A. De Lisio; L. Ascanio, 1986).

Como el otro tipo de ecosistema marino presente en la cuenca, se debe destacar los pelágicos o alejados de la costa. Estos presentan mayor homogeneidad y cobertura que los anteriores, sin embargo su productividad biológica es menor debido a la baja disponibilidad de nutrientes en los mares tropicales estratificados. Sólo en sectores como la costa norte de la isla de Margarita, ocurren el fenómeno de turgencia de agua, que mejora el proceso de intercambio de nutrientes (Corredor 1993).

Componente sociocultural:

El ser humano que habita el Caribe insular ha mantenido una tradición que materialmente se manifiesta en una serie de actividades, como la agricultura de plantación, la pesca artesanal, y realizaciones como la casa de habitación en el marco de «Caribbean Style», entre otras expresiones del reconocimiento y respuesta de las comunidades tradicionales a las potencialidades y limitaciones del medio tropical caribeño. Así, por ejemplo, el sistema de plantación, basado en la producción de rubros como el café, el azúcar, cacao, bananas, tabaco, algodón, etc., se convierte en la muestra de una agricultura de base ecológica, en la que se localizan los cultivos en función de su capacidad agroecológica; el cafeto que requiere temperaturas frescas en la noche, se planta en zonas altas, por encima de los 1.000 m, tratando de evitar los excesos de radiación y humedad. En cambio la caña de azúcar y cacao, cultivos que necesitan suelos planos y bien drenados se cultivan en las zonas más bajas, donde estas condiciones pedogenéticas son más frecuentes.

En cuanto a la pesca artesanal, se debe resaltar a nivel de los distintos países la importancia de las áreas de manglar, arrecife y estuarios como «trampas biológicas», que propician la concentración de nutrientes, atrayendo por lo tanto a los cardúmenes de peces. Resulta oportuno recalcar que el pescador artesanal, por lo general, emplea para el desempeño de la actividad en estos sitios técnicas como la atarraya, el cordel, entre otros, que permiten la captura selectiva sin alterar el ciclo biológico de la ictiofauna y restantes componentes de la fauna marina.

Por su parte, los detalles constructivos que definen un «Caribbean Style»: las ventanas basculantes, el porche, la proliferación de aberturas (puertas y ventanas) en las paredes exteriores, la galería o verandah y en general el diseño de conjunto que favorece la vida puertas afuera, son respuestas que permiten mejorar la ventilación de los espacios interiores y realizar una mejor integración orgánica intramuro/extramuro. De esta manera se filtra, sin llegar a la eliminación total, el brillo y la luz –dos factores estratégicos de control en el diseño arquitectónico bioclimático tropical– proveniente del exterior.

EL SIGNIFICADO AMBIENTAL DE LA CIUDAD CARIBEÑA

La ciudad que hoy tenemos en el Caribe es el hábitat que el hombre ha venido creando a lo largo de 500 años en el marco de las condiciones ambientales que hemos venido señalando. De la lectura de Segre (1991) en la trama de las urbes caribeñas principales, especialmente de las capitales, surgen dos tipos de situaciones contrastantes desde el punto de vista ambiental: por un lado, están los espacios construidos donde se mantiene la continuidad con el pasado local de ciudades puntos de enlace entre el interior y el exterior de los diferentes países, mientras por el otro, se tienen los nuevos sectores edilicios que responden a la estética urbana del proceso de globalización política, económica y social que

caracteriza al mundo actual. La ciudad caribeña se nos presenta como una yuxtaposición de tradición y renovación, que implican manifestaciones de significación ambiental diversa y hasta contradictoria como se verá en los puntos a continuación:

LA CIUDAD TRADICIONAL: EXPRESION DE EVOLUCION ARTICULADA

De acuerdo con Roberto Segre (1991), los valores semánticos de la tradición urbana antillana son:

- El vínculo con los elementos naturales, especialmente el mar y la vegetación.
- La intensa interacción social interétnica, la pequeña dimensión de la mayoría de los asentamientos (en el Caribe insular sólo La Habana supera el millón de habitantes).
- El predominante carácter portuario y de centro de almacenamiento de productos provenientes especialmente de las plantaciones.
- La continuidad espacio público/espacio privado, configurado a través de una morfología donde la plaza se convierte en el lugar de encuentro, la calle en el sistema de circulación peatonal, con galerías porticadas que protegen el transeúnte y el patio como el espacio semiprivado de antesala a la vivienda, predominantemente aislada, de baja densidad que se integra en un conjunto de alturas homogéneas.
- La ligereza y transparencia de los materiales y estructuras utilizadas para la construcción de las edificaciones, que manifiestan la adecuación de los mismos a las condiciones del clima tropical y la presencia de una mano de obra

artesanal que, en cuanto a la creación del hábitat, se encuentra vinculado al «ballom frame» y hierro forjado. Como se puede apreciar, partes de los elementos que caracterizan las particularidades locales de ciudad antillana marcan una correspondencia con algunos de los elementos que modelan la estructura y funcionamiento de los diferentes componentes ambientales anteriormente descritos, como a continuación se señalan:

El vínculo con el mar

De manera global el urbanismo antillano está asociado al mar. Prácticamente todas las capitales del Caribe insular se han localizado sobre la costa, asumiendo funciones portuarias. Desde el punto de vista formal, la ciudad de La Habana conserva uno de los mejores ejemplos de una tipología urbana que ha marcado una continuidad histórica de visuales abiertas hacia el mar. El recorrido Parque Central, Paseo del Prado, Castillo de la Punta, permite la conexión centro histórico/mar y data del período colonial; ha sido complementado con el malecón moderno que articula el espacio simbólico popular/natural, marcando el punto de encuentro por excelencia de los habaneros.

La presencia de la vegetación

En la ciudad tradicional del Caribe el elemento vegetal ha estado presente como factor de composición y diseño, tanto a nivel de la edificación individual como a escala del conjunto. El patio arbolado, la huerta familiar, que el proceso de urbanización en su devenir histórico ha convertido en patio interior, la plaza arbolada republicana, los parterres con árboles, las alamedas, los parques construidos para la recreación urbana, el respeto a las áreas de vegetación natural, especialmente los manglares, como cinturones que circunscribían el crecimiento de la ciudad han sido testimonio de la importancia del elemento vegetal en la trama

urbana. Además de esta presencia formal, la vegetación ha cumplido una función de regulador climático al constituir una pantalla que filtra la radiación solar, propiciando temperaturas bioclimáticas más refrescantes y la disminución de la cantidad de luz en el interior de las viviendas (E. Rodríguez, 1992). Los árboles, arbustos y demás componentes de la vegetación que se han utilizado en los espacios públicos y privados de la ciudad caribeña, en buena medida sustentan las condiciones que hacen que durante algunas horas del día en el trópico caribeño resulte más placentero estar afuera que en el interior de las viviendas. El elemento vegetal ha sido calificado como un componente esencial del «Caribbean Style» (S. Slessin, 1985) que define una arquitectura vernácula y sincrética para toda el área.

El juego de la topografía

Las colinas y montañas han jugado un papel destacado en la conformación del tejido urbano en el Caribe. Al quedar atrás la época de los asaltos de corsarios y de la necesidad de defensa frente a armadas enemigas, en el Caribe insular las elevaciones se han convertido en una especie de resguardo de las visuales desde la ciudad histórica hacia la bahía, que casi siempre aparece de fondo escénico tal como en los casos de Port au Prince (Haití), Road Town (Tórtola), San George (Granada), San Juan (Puerto Rico), Santiago de los Caballeros (Cuba). Así mismo, la topografía para otras ciudades ha desempeñado el rol de protección frente a los vientos y huracanes, destacándose los ejemplos de Kingston (Jamaica) encubierta por el monte S. Andrew de la cadena de los Blues Monts y Plimouth (Montserrat) situada al pie de las Soufrière Hills.

El puerto: válvula del intercambio energético

La mayoría de las capitales y las restantes ciudades importantes del Caribe insular han venido cumpliendo funciones

portuarias. El puerto ha ejercido un rol fundamental en la dinámica urbana al ser punto de entrada y salida de los productos exportados e importados. Para la plantación ello ha significado, además de las conocidas implicaciones económicas, extender hasta la ciudad los beneficios indirectos del aprovechamiento de las condiciones agroecológicas y de la acumulación energética implícitos en los productos allí cultivados y cosechados. La infraestructura portuaria ha jugado el doble rol de depósitos temporales y puntos de salida de la energía solar captada y transformada en la plantación de cultivos. De igual manera, el puerto se ha utilizado para el embarque de otros tipos de productos extraídos de las ecobases locales: pescado, productos forestales, minerales, hidrocarburos, que aunque han tenido una participación más esporádica en la cesta de exportación de los países –sobre todo los dos últimos– igualmente han de considerarse como expresión del almacenamiento energético que en el área se ha venido realizando en el tiempo biológico y geológico.

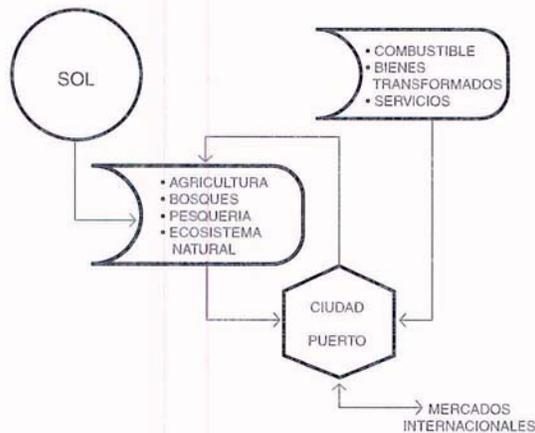
En sentido contrario, el puerto ha constituido el punto de entrada de los bienes, servicios y combustibles para la satisfacción de las necesidades de consumo tanto en las ciudades como en el medio rural.

De una manera gráfica podemos expresar lo planteado en el Gráfico 1.

La dinámica social abierta

La ciudad zonificada en nichos ecológicos donde diferentes clases y grupos sociales realizan sus actividades de manera segregada, es una de las visiones más clásicas que se derivan del análisis ecológico urbano. Los propulsores originales de esta interpretación, E. Park, Barrow y otros pensadores de la histórica Escuela de Sociología de Chicago (1920), definían la ciudad como un conjunto de zonas

GRAFICO 1



concéntricas que los grupos humanos ocupaban de acuerdo con su origen étnico, clase económica, religión, entre otros supuestos determinantes de ocupación del espacio. Si bien ésta ha sido una postura ampliamente criticada por los resultados a los cuales conducía (por ejemplo, la aceptación de los «ghettos» como unidad básica de la estructura urbana), aún hoy algunos estudiosos del fenómeno urbano —sobre todo en Norteamérica— utilizan este tipo de enfoque para la formulación de descripciones sobre uso del suelo urbano.

En la ciudad caribeña, una aproximación de este tipo no ayuda a formarse siquiera una primera interpretación de su realidad social. A pesar que en ciudades como Port au Prince existe una tendencia a construir urbanizaciones exclusivas para la clase alta en los sitios más elevados, de mejor confort climático, por ejemplo Petion Ville, no existe realmente un proceso de segregación social. En la región ha predominado la dinámica abierta, de mestizaje interracial, sin barreras rígidas entre los grupos sociales, produciendo una forma de vida común extrovertida (R. Segres, 1991).

En resumen, la ciudad histórica en el Caribe se ha caracterizado desde el punto de vista ambiental por la presencia de los componentes naturales como elementos básicos de la trama urbana, el rol función del puerto como válvula energética desde y para el interior y la dinámica social abierta.

LA CIUDAD DE LA GLOBALIZACIÓN

Densificación, apropiación de áreas verdes, penetración de los valores del turismo internacional, dificultad para la dotación de servicios de infraestructura básica, son algunos de los rasgos más sobresalientes del crecimiento urbano de últimas décadas en las principales ciudades del Caribe insular. Como una de las causas de este fenómeno, se deben resaltar los flujos migratorios de población rural hacia las ciudades, y en casos como Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad & Tobago, Martinica, Guadalupe, se debe sumar, además, el componente aportado por la emigración de los países vecinos.

En términos generales, el incremento de la masa urbana se realiza desarticulando la red de relaciones de significación ambiental que la ciudad venía tejiendo. La incorporación en la trama de la urbe caribeña de: **sectores de edificaciones multifamiliares** (Ejemplos: Alamar/ La Habana; Hato Rey/ San Juan. Cité Soleil o Cité Simone/ Port au Prince); **las áreas naturales ahora edificadas** (Ejemplos: Los terrenos contiguos a los márgenes de las cañadas a lo largo de los ríos Ozama e Isabela en Santo Domingo, marismas del Caroní en Puerto España, Portmore en Kingston); **edificación en antiguas zonas agrícolas** (Ejemplos: Cul de Sac y Delmas en Port au Prince) constituyen las manifestaciones más evidentes del aumento vertical y horizontal del espacio edificado, llegándose a ritmos realmente inusitados como en el caso de la ciudad de Santo Domingo, donde el área urbana pasó de 1,5 km² en 1945 a 250 km² en la actualidad (Morel, 1992).

Este crecimiento además ha implicado paralelamente el incremento de los índices de pobreza: el 70% de la población local vive en condiciones precarias, lo cual es un valor altamente significativo sobre todo si se considera que en el área metropolitana de esta ciudad se concentra el 30% de la población total del país y el 50% de los habitantes clasificados como urbanos. La situación es similar para las otras capitales del Caribe insular, especialmente para el resto de las grandes Antillas –en menor grado para La Habana–, Port of Spain (Trinidad & Tobago) y Bridgetown (Barbados). Por ejemplo, Kingston, es prácticamente el único centro urbano en toda Jamaica, al igual que Bridgetown para Barbados.

Como causa complementaria de este crecimiento de las principales ciudades se debe señalar el turismo. Esta actividad ha transformado la trama y funcionalidad urbana, sobre todo en donde ha obligado a la construcción de aeropuertos, que se convierten en verdaderos megaproyectos en el marco de la reducida escala de los asentamientos (J. Chardon, 1993).

Todos estos cambios que está introduciendo el crecimiento urbano está convirtiendo a la ciudad caribeña en su conjunto en:

Fuente de contaminación marina

Después de la contaminación por petróleo, los desechos sólidos de origen urbano constituyen el problema de contaminación a resolver en la cuenca. Este tipo de contaminación, al igual que la causada por los hidrocarburos, se extiende homogéneamente en todo el Caribe insular, hasta los ecosistemas pelágicos. El plástico es el componente principal a controlar y su acumulación está directamente vinculada a la insuficiencia de procesos de tratamiento, reciclaje, reciclaje de la basura.

Las actividades urbanas están además asociadas al vertedero en el mar de otros contaminantes como los metales pesados,

sobre todo originados por actividades industriales. Las ciudades industrializadas del Caribe son las que presentan este tipo de contaminación. Los estudios indican que son especialmente graves los casos de La Habana, Kingston, San Juan, Port of Spain (PNUMA, 1988).

Igualmente se consideran contaminantes marinos de origen urbano las descargas de efluentes cargados de materia orgánica, nitratos y fosfatos que escurren transportados a través de los sistemas de drenaje tanto naturales como artificiales que llegan libremente al mar. Se han encontrado altos índices de Demanda Biológica de Oxígeno (DBO) y eutroficación en las bahías de Kingston y La Habana. Este tipo de contaminación se ve particularmente agravada cuando hay presencia de descargas fecales, las cuales han sido detectadas tanto en las dos bahías mencionadas como en las aguas costeras de Trinidad & Tobago, Barbados y St. Croix. De acuerdo con Corredor (1993), este listado se debería ampliar incluyendo todos los estados insulares de la región, ya que en muchos casos –como los ya mencionados de Hato Rey (San Juan) y Cité Soleil (Port of Prince)– el crecimiento urbano es sinónimo de precariedad en la dotación y prestación de servicios básicos sanitarios. La ciudad caribeña ha aumentado hasta un nivel tal que ha transgredido la capacidad de autodepuración de las aguas marinas, rompiendo de esta manera el equilibrio que anteriormente se mantenía debido a que se producían desechos a una tasa que no llegaba a superar los límites de tolerancia natural de las ecobases marinas a los desechos de origen antropogénicos.

Destrucción de ecosistemas

La expansión urbana actual está poniendo en peligro ecosistemas naturales tan importantes para el ambiente caribeño como el manglar y el coral. Con respecto a este último, una de sus principales causas de destrucción es el turismo, ya que de manera generalizada se están volando arrecifes para

construir canales que permitan el acceso directo desde el hotel a los fondeaderos y dársenas. Igualmente, en muchas instalaciones hoteleras no hay plantas de tratamiento, por lo que las aguas servidas caen libremente al mar, destruyendo el frágil equilibrio que requiere el arrecife coralino para vivir. Por último, los deportes náuticos y terrestres, practicados por los turistas, tienden también a la alteración de este equilibrio debido al constante movimiento y consiguiente aumento de la turbidez del agua que estas actividades producen.

En cuanto al manglar, éste también se ve afectado por aumento de la turbidez del agua y la descarga libre de aguas servidas provocada por los desarrollos turísticos-recreacionales. Sin embargo, se debe advertir que sobre este tipo de ecosistema también presiona de una manera muy particular la expansión y densificación urbanas, que tiende a convertir a las áreas de manglar en sumideros de desechos sólidos, y agregando más volúmenes de descarga de aguas servidas que, junto a las derivadas de las actividades turísticas, caen libremente provocando situaciones de disrupción ecosistémica.

El escenario para la emigración internacional y el retorno con valores exógenos

Las ciudades se han convertido en el punto de salida de la mayoría de los emigrantes caribeños como lo evidencian los mayores contingentes emigratorios regionales: dominicanos, cubanos, haitianos, jamaquinos. Santo Domingo, La Habana, Puerto Príncipe, Kingston, se convierten respectivamente en el origen de estos recorridos migratorios. No todos los emigrantes son oriundos de estas capitales, muchos vienen de las deprimidas áreas agrícolas interiores, utilizando a la urbe local como simple trampolín para salir de los países. Dado el perfil que va mostrando este flujo conformado especialmente

por personas de un nivel educativo y ocupacional relativamente alto, habitantes de los sectores más urbanizados, se habla de una sustancial fuga de cerebros en el Caribe (alrededor de 4.000 personas al año) que involucra sobre todo a enfermeras, médicos, maestros, ingenieros (Dunay, 1993).

Esta situación plantea desde el punto de vista ambiental, el problema de la ciudad como escenario de la erradicación social de las condiciones ambientales originales tanto a nivel de la migración interna (abandono del *hinterland* agroecológico), como externa: (separación de las condiciones que definen la tropicalidad caribeña). La situación se agrava aún más si se considera que la ciudad se convierte también en el lugar predominantemente escogido por los inmigrantes que retornan definitivamente al país. Estos por lo general tienden a invertir el capital de retorno, en la generación de los oficios que responden a los trabajos realizados en los centros metropolitanos. De tal manera que en la ciudad no sólo se propicia la salida de los hábitos y costumbres autóctonos, sino que también se manifiesta la penetración de los valores del trabajo de otras sociedades.

Esta doble combinación tiende a convertir al asentamiento urbano caribeño más en expresión del exterior que del interior, situándola en armonía con una economía cada vez más volcada hacia los requerimientos internacionales (Martner, 1991), pero de igual manera, desarticulándola crecientemente del *hinterland* ambiental que históricamente le ha dado su razón de ser. Si anteriormente la ciudad/puerto era la extensión de la bioenergía que se capturaba en los procesos agrícolas locales, ahora la ciudad/aeropuerto (el avión es el principal medio de transporte para la emigración –J.P. Chardon, 1990–, es expresión del desplazamiento de la mano de obra que se empleaba en este aprovechamiento ecobásico y el auge de sectores económicos que como el turismo, las finanzas, la construcción, no siempre se desarrollan para satisfacer las necesidades internas. Este es el

colofón ambiental de los problemas generados por la implementación de estrategias económicas de fomento a la exportación de mano de obra. Si bien con estas medidas se introducen paliativos inmediatos a las necesidades de generación de puestos de empleo, posteriormente se deben enfrentar problemas más graves, –como la vulnerabilidad de una economía dependiente del exterior–, que originan cambios profundos en la dinámica y estructura de urbes que han tenido una personalidad histórica propia.

BALANCE GENERAL

La ciudad del Caribe insular mantiene en la actualidad una doble significación ambiental, por un lado aún existen los vestigios del espacio contenedor de los valores de la tradición urbanística del diálogo con la naturaleza y expresión de las realidades locales, mientras por el otro, se expanden los sectores que reflejan la penetración de las exigencias de la globalización cultural del mundo actual. Esta es una situación dialéctica y contradictoria que se debe asumir desde el punto de vista del ambiente superando los estreñimientos reduccionistas tanto del historicismo como del economicismo, los dos polos de la dualidad. Hasta el presente, en el mejor de los casos, las pocas alternativas planteadas para resolver la contradicción han estado impregnadas por un cierto esteticismo formal como por ejemplo la propuesta de reinsertar al mar en el centro de Bridgetown (Barbados) o de convertir a San Juan (Puerto Rico) en ciudad lacustre (Rodríguez, 1992), aprovechando las áreas de manglar y sus canales aún no intervenidos. A pesar del valor estético urbano de este tipo de ideas, se escapa de las mismas la dimensión funcional que debería estar comprendida en la reinterpretación ambiental de la ciudad que en el Caribe insular hoy tenemos. Por ejemplo, aún no se ha planteado la posibilidad de que las urbes sustenten su dinámica en fuentes de energía locales como el sol, las mareas y los vientos, de tantas

posibilidades en las condiciones de tropicalidad que caracterizan a la cuenca del Caribe.

De tal manera, que las respuestas a la actual contraposición ciudad/ambiente en el Caribe se deben buscar en las posibilidades de acoplar el ritmo del crecimiento urbano a las potencialidades y limitaciones ambientales, debiéndose recalcar que ello no implica una vuelta ilusoria al pasado, sino el encuentro de los nuevos puntos de equilibrio para un proceso de urbanización que pueda y debe sustentarse más en las capacidades internas que en las externas. Ningún sistema ambiental logra estabilizarse sobre la base de los subsidios energéticos, materiales e informacionales del exterior, y la ciudad como organización en el ambiente, no es una excepción.

BIBLIOGRAFÍA

- BANCO MUNDIAL (1991)
Recursos mundiales 1990-1991. México: Ed. Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- CORREDOR, Jorge (1992)
"Inventario de problemas ambientales marinos antropogénicos en la región del mar Caribe". En: Andrés Serbin (Coordinador). *Medio ambiente, seguridad y cooperación regional en el Caribe*. Nueva Sociedad, Invesp, CIQRO (pp. 39-52).
- CUVULA, Mario (1992)
"La Habana. Al encuentro de la ciudad perdida". En: *Nueva Sociedad. Qué tal, América Latina*. Edición XX Aniversario. Caracas (pp. 50-61).
- CHARDON, J.P. (1990)
"El transporte y las comunicaciones aéreas y marítimas". En: Andrés Serbin/Anthony Brian *¿Qué vecinos indiferentes? El Caribe de habla inglesa y América Latina*. Invesp/Nueva Sociedad (pp. 193-218).
- _____ (1991)
"El ordenamiento del territorio y sus efectos ambientales en el Caribe". En: Andrés Serbin (Coordinador). *Medio ambiente, seguridad y cooperación regional en el Caribe*. Nueva Sociedad. Invesp. CIQRO (pp. 56-66).
- CHARLES, G.P. (1992)
Puerto Príncipe: «La desconocida». En: *Nueva Sociedad. Qué tal, América Latina*. Edición XX Aniversario (pp. 104-111). Caracas.
- DE LISIO, Antonio y ASCANIO, L. (1986)
"Consideraciones para una política ambiental en el Caribe" (mimeo). Trabajo presentado en el XII Congreso de la Caribbean Studies Ass. Caracas.
- DE LISIO, Antonio (1991)
"Un escenario siglo XXI para el Caribe". En: *Caribe 2000. Desafíos y opciones*. Nueva Sociedad, Invesp. (pp. 295-18).
- _____ (1991)
«El ambiente caribeño como escenario de percepciones comunes en el marco de los esquemas cognitivos predominantes en la región». En: Francine Jácome. *Cultura y tensión regional en el Caribe*. Caracas: Invesp-OEA. Nueva Sociedad.
- DUNAY, J. (1993)
"Más allá de la válvula de escape. Tendencias recientes en la migración caribeña". Ponencia presentada en el Taller: *El Caribe y Cuba en la posguerra fría*. Mayo.
- MARTNER, G. (1991)
«La cuenca del Caribe. Crisis económica y crecimiento demográfico hacia el 2000 y 2025». En: *El Caribe hacia el 2000. Desafíos y opciones*. Nueva Sociedad. Invesp. Ildis.
- MOREL, E. (1992)
«En la antesala de los 500 años. Notas sobre Santo Domingo». En: *Nueva Sociedad. Qué tal, América Latina*. Edición XX Aniversario. (pp. 151-159). Caracas.
- PNUMA (1988)
Perspectiva regional sobre los problemas y prioridades ambientales que afectan los recursos marinos y costeros en la región del Gran Caribe. Borrador de Reunión de Expertos sobre el Programa Ambiental del Caribe (mimeo). Ciudad de México.
- RODRÍGUEZ, E. (1992)
«San Juan, ciudad lacustre». En: *Nueva Sociedad: Qué tal, América Latina*. Edición XX Aniversario (pp. 128-133). Caracas.
- SEGRE, R. (1991)
«Los valores culturales de la ciudad caribeña. El rescate de su significación social». En: *Caribbean Studies Newsletter*. V. XVII. No. 4.
- SLESSIN, S. (1985)
Caribbean Style. New York: Ed. Clarkson N. Potter.