

MIAMI Y LAS NUEVAS RELACIONES INTERAMERICANAS

CHRISTIAN GIRAULT

*Y en un inmenso anhelo luchamos
por penetrar el velo del porvenir.*

Rubén Darío

DURANTE LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS, la región americana ha vivido cambios acelerados. En el norte, el crecimiento prácticamente ininterrumpido, acompañado de amplios movimientos de redistribución de las fuerzas productivas hacia el sector terciario y los servicios, en el marco de una rápida desregulación, ha dibujado un escenario de prosperidad y empleo total, en el cual, sin embargo, aún aparecen algunas manchas de pobreza. En el sur, el retorno a la paz y a la democratización (a menudo incompleta y superficial) de la vida política precedió a la recuperación económica, en un marco liberal más o menos acentuado en cada país. Así, América —o las Américas— confirma su reputación como un continente que siempre sorprende al visitante y al observador; el continente “móvil” por excelencia. Es verdad que, a 20 años de distancia, su transformación resulta impresionante. Podrían darse muchos ejemplos tanto del norte como del sur: desarrollo de los intercambios, las telecomunicaciones y el turismo internacional, transformación de los modos de vida y los estilos de vestir, etcétera.

Es lógico que esos cambios hayan tenido consecuencias en las relaciones interamericanas, es decir, en la relaciones norte-sur. A la exacerbación de los conflictos en América Central y el Caribe, que provocaron los últimos coletazos de la guerra fría, siguió un periodo de distensión durante el cual se habló mucho más de privatizaciones, zonas francas, libre comercio e inversiones que de equipos militares, guerrillas o insurrecciones (pese a algunas notables excepciones, como Colombia o el estado de Chiapas en México). Si bien muchos es-

pecialistas han analizado esas mutaciones, no parece que el público las perciba siempre de manera clara; a propósito de América “Latina” sigue habiendo todavía clichés.

Los cambios en las relaciones interamericanas se refieren, así, a datos directamente mensurables (flujos de intercambio, inversión, migración, etc.); es claro que están orientados por las políticas públicas que han decidido los estados pero, de igual forma y cada vez más, también las “organizaciones no gubernamentales”, los grupos de presión, las universidades, etc. En resumen, responden a cambios en las percepciones recíprocas, determinadas por elementos culturales tan importantes como el cine, la televisión, la publicidad o la música popular, entre otros. La política internacional reacciona, entonces, a los intereses nacionales, pero también a los grupos locales, a condición de que estén organizados, y a las “imágenes” positivas o negativas que se asocian a los países, los pueblos, los lugares.

El análisis de las relaciones interamericanas que presento en estas páginas, parte de la hipótesis de que las percepciones recíprocas y la construcción de imágenes desempeñan un papel tan importante como las políticas públicas o las decisiones financieras o industriales. Trataremos de ilustrar ese punto de vista a partir del ejemplo de la metrópoli de Miami, como símbolo de las nuevas relaciones interamericanas. En efecto, Miami se presenta, desde hace algunos años, como la “capital de América”, lo que lleva un fuerte sentido de nueva capital del norte y del sur, de metrópoli capaz de organizar espacial y políticamente al continente. Uno de los objetivos del estudio será esclarecer esta nueva visión americana y examinar lo que implica para la evolución de las relaciones interamericanas en los años por venir, particularmente en términos de integración regional.

La Cumbre de Miami de 1994 –sobre la cual hablaré más adelante– marcó el inicio de una nueva construcción regional –habría que ponerlo con *R* mayúscula, pues se trata de la Región Americana, en toda su extensión territorial, desde Alaska hasta la Tierra del Fuego–, llamada a reagrupar teóricamente al conjunto del continente para el año 2005, el Área de Libre Comercio de las Américas. Será conveniente detenernos en ese proceso de integración, sobre el cual Estados Unidos tuvo la iniciativa, y examinar los problemas y dificultades de una empresa muy vasta que puede entrar en conflicto con otros proyectos de construcción regional.

EL CARIBE Y AMÉRICA LATINA VISTOS DESDE MIAMI

Según la expresión consagrada, “nada hacía prever” que Miami se convertiría en la metrópoli que ha llegado a ser a fines del siglo XX. En su origen, la zona era pantanosa y, tras los litorales que delimitan la bahía de Biscayne, los descubridores españoles no vieron sino algunos campamentos de indios americanos que vivían esencialmente de la pesca. Podría incluso agregarse que el sur de Florida, que para los millones de turistas que lo visitan cada año aparece hoy como un “paraíso”, fue sumamente inhóspito hasta fecha reciente. Caluroso en el verano e infestado de insectos, no ofrecía refugio alguno contra las lluvias o los huracanes devastadores, y muy pocos materiales de construcción.

Una historia breve y un crecimiento excepcional

La ciudad de Miami, que en 1996 celebró su centenario, surgió a partir de la línea ferroviaria que dispuso el constructor y promotor Henry Flagler, con miras a fincar lotes para los ricos del norte que eran atraídos por el sol. Su primer destino fue, entonces, el de centro de cura, de veraneo y de turismo de invierno, pues hubo que esperar el invento del aire acondicionado para que se hiciera soportable el calor húmedo de esta zona subtropical, y agradable la estancia durante el estío. Fundada y desarrollada después que San Francisco, Los Ángeles y, por supuesto, Nueva Orleans, Miami es la última, por fecha de fundación, de las grandes metrópolis estadounidenses.

También es una de las más modernas o posmodernas, pero cabe señalar que su crecimiento estuvo marcado, como en la mayoría de las ciudades estadounidenses, por una sucesión de buenos y malos momentos, de periodos de expansión y de depresión, como fue precisamente la Gran Depresión que afectó el desarrollo inmobiliario incluso antes del *crack* de 1929. En fecha más reciente, una recesión muy severa marcó los años de 1980 a 1985, cuando las tensiones étnicas y los disturbios, la criminalidad creciente y la quiebra de varias instituciones financieras locales, consumidas por las sospechosas cuentas que lavaban el dinero del narcotráfico, provocaron el derrumbe del negocio inmobiliario y un estancamiento generalizado.

Muchos informes estadísticos y estudios geográficos y económicos permiten evaluar la potencia cada día mayor de la metrópoli del sur de Estados Unidos. En ellos se destaca el hecho de que esta metrópo-

li, integrada por varias ciudades y comunidades territoriales que rodean la bahía de Biscayne —entre ellas la propia ciudad de Miami (“el centro”), Miami Beach, Coral Gables, etc.—, forma parte de un vasto conurbado del sur de Florida, que sube hasta la altura de Palm Beach y consta de alrededor de cuatro millones de habitantes. Los tres polos importantes de este conurbado son:

Miami (población activa: 965 000 personas),

Fort Lauderdale (633 000) y

West Palm Beach (437 000),

según las estadísticas de 1997 del *Regional Update* (Federal Reserve Bank of Atlanta). Dichos estudios también destacan que la metrópoli de Miami no es la parte más dinámica del conurbado del sur de Florida; tenemos el caso de West Palm Beach, cuya población tiene un nivel de vida más elevado y presenta una tasa de crecimiento anual que desde 1993 se sitúa entre 3.5 y 4.5%, mientras que Miami se contenta con un modesto 1.5 a 2.5%, ello por razones que citaremos más adelante. También cabe señalar que la “prosperidad” del sur de Florida es inferior a la de la región central, donde se encuentran, en los alrededores de Orlando, los parques de diversión de Disney y el corredor de alta tecnología que conduce a Cabo Cañaveral, uno de los polos de desarrollo más notables de Estados Unidos en la actualidad.

Pero, como suele suceder, la parte representa al todo, y Miami es la ciudad que en unos cuantos años se ha convertido en el símbolo del sur de Florida, próspera, emprendedora y conquistadora de los mercados del continente americano. A veces, incluso, “Miami”, nombre originario de los indios americanos cuyo significado se perdió y que “suena” bien y reverbera más allá de las riberas de Florida, se toma, por metonimia y, claro está, por abuso, por el estado de Florida, que cuenta con una población total de 15 millones de habitantes y cuyo producto equivale al de Brasil (ubicado en el duodécimo lugar entre los países independientes).

Luego de haber hecho un breve recorrido por las raíces históricas de la metrópoli, conviene ahora hablar de sus funciones, tan importantes y estratégicas, que espontáneamente le han ganado nombres tales como “el punto de encuentro de América” o “la capital de América”.

Pivote del comercio y los intercambios

La estación balnearia y de veraneo, no se habría convertido en una metrópoli de no haber desarrollado funciones de puerto de tránsito de pasajeros y distribución de mercancías en dirección al Caribe y, de manera más general, a América Latina. Es una función esencial que

explica el crecimiento tan rápido de la ciudad y apunta las aspiraciones de Miami de ser la “conductora” de un país de vanguardia, inmenso y prometedor. Para adquirir esta posición Miami supo aprovechar algunas circunstancias favorables, como el embargo comercial a Cuba, y debió imponerse sobre sus competidores.

Dos funciones son decisivas en el punto de encuentro del sur de Florida: la actividad portuaria y la aeroportuaria. El puerto de Miami, construido sobre terraplenes artificiales en medio de la bahía, adquirió gran importancia al convertirse en el primer puerto de contenedores del estado de Florida, por encima de otras instalaciones más antiguas y afamadas, como las de Jacksonville y Tampa. Si bien en el tráfico de embarcaciones pesadas ocupa un lugar secundario, en lo que se refiere a un campo en particular, el tráfico de cruceros, el puerto de Miami llegó a ser en unos pocos años el más importante del mundo y grandes líneas de cruceros, como la Royal Caribbean Cruise Line, tienen su asiento social en sus muelles.

Por su parte, el aeropuerto de Miami ha adquirido, en los últimos 20 años, una importancia creciente en el mapa del tráfico aéreo del continente americano. Aun cuando, en 1996, no figuraba sino en el séptimo lugar entre los aeropuertos estadounidenses en términos de tráfico (33 millones de pasajeros), varios indicadores resultan sorprendentes: desde 1990 es el aeropuerto internacional de mayor crecimiento anual, el segundo de Estados Unidos, después del John Fitzgerald Kennedy, en Nueva York, por el tráfico de pasajeros (43% de ellos hacen vuelos internacionales) y el primero por el flete.

Así, en esas dos actividades esenciales, la posición de Miami como punto de encuentro se ha fortalecido a tal grado que hoy en día se impone como sitio para realizar las conexiones y los intercambios. El concepto de punto de contacto y de intercambio (*hub*, en inglés) que se utiliza en los transportes y la informática es el que mejor caracteriza esta posición central, como el eje o pivote de una rueda de la que parten los rayos, que es el sentido primero de la palabra. Nuestros entrevistados se refirieron a ella en forma espontánea como encrucijada (*crossroads*, A. Moss), eje (*hub*), punto de encuentro (*meeting point*, I. Griffith) o incluso centro de gravedad (P.A. Balu).¹ Pero esos adjetivos

¹ Todas las entrevistas se realizaron en Miami, en diciembre de 1998. Ambler Moss es director del Centro Norte-Sur de la Universidad de Miami; Ivelaw Griffith es profesor de ciencias políticas en la Universidad Internacional de Florida, en Miami, y Pierre-Antoine Balu es responsable de misión en la Delegación de Promoción Económica de Francia en Miami.

acertados y del todo visuales deben ser precisados y ubicados en una perspectiva geohistórica.

En efecto, al principio la situación de Miami no era favorable, pues se encontraba totalmente descentrada en relación con los grandes núcleos de actividad industrial de la costa este, del oeste medio e incluso de California, que constituían el motor del país. En ese momento la estación turística era francamente periférica y su aislamiento relativo correspondía del todo a su función de lugar de retiro dorado o de vacaciones exóticas. Para que el sur de Florida se convirtiera poco a poco en un eje de cruzamientos y un lugar de intercambios fue necesario que ocurriera la reconquista de los estados sureños, es decir, el descubrimiento y la industrialización del "Sun Belt", desde las Carolinas hasta Alabama. En este sentido, Florida fue el último hijo de los nuevos "sures". Pero también fue precisa una lucha comercial encarnizada contra muchas zonas portuarias y aeroportuarias, como Nueva Orleans, Tampa y Savannah, así como, en el interior, Atlanta, la grande y verdadera capital del Antiguo Sur. Finalmente, el último punto fundamental, fue necesario que el sur de Florida "se encontrara" con el Caribe, América Central y América Latina. En las siguientes secciones me referiré a las varias formas que adoptó este encuentro.

Miami, el punto de encuentro de América

Al observar un mapa vemos que la península de Florida se extiende ampliamente hacia el sur, entre el océano Atlántico, al este, y el Golfo de México, al oeste. En su parte meridional, se aproxima al Trópico de Cáncer y Miami no está sino a 350 km de La Habana y a 800 km de la costa de Yucatán (México). Esta disposición geográfica nos hace pensar en un "puente" natural con el mundo caribeño y, de manera más general, con América Latina. Además, cabe recordar que Florida, explorada desde 1530, formó parte del imperio español hasta que se vendió a Estados Unidos en 1819. Podemos entonces imaginar que este estado, el más meridional del país, tiene "vocación" para mantener relaciones con los archipiélagos del Caribe (Antillas y Bahamas) y con el sur del continente americano, al que tiene enfrente.

Sin embargo, tal ventaja durante muchos años no fue explotada. Mientras que los puertos de Nueva York o Nueva Orleans mantenían un comercio activo y vínculos financieros con las Grandes Antillas y los puertos de toda la zona circundante del Caribe, el sur de Florida preservaba su atractivo como zona de veraneo para los jubilados adi-

nerados y los artistas. Como orígenes de su arranque podemos citar los primeros vuelos de la compañía aérea Panamerican Airways, que enlazaba La Habana con Miami (por medio de hidroaviones), pero el verdadero despegue ocurre después de la Revolución cubana, cuando la ciudad se llena de refugiados políticos y económicos que llegan de la enorme isla vecina. En Miami se dice que la metrópoli no se habría convertido en lo que es de no ser por los cubanos, y esto es en gran parte cierto.

La migración cubana aportó en un primer momento una población motivada, bien preparada y dispuesta a volver a empezar en el comercio o los negocios, pero sin integrarse necesariamente en forma inmediata al crisol estadounidense, por dos motivos: primero, porque los exiliados tenían la esperanza de regresar a su país el día en que cayera la dictadura comunista —el hecho de mantenerse cerca de la Gran Isla era un signo de esta voluntad de regresar y, también, de fidelidad a un modo de vida “tropical” y muy hispano. El segundo motivo era el gran número que conformaban. Muy pronto, los “anglosajones” se vieron desbordados y el idioma español se volvió habitual en la vida cotidiana y las transacciones.

Los cubanos no sólo aportaron su *savoir faire* y su espíritu empresarial, sino que también canalizaron una cantidad considerable de fondos federales, a saber, los apoyos y subvenciones que los diversos gobiernos de Washington nunca escatimaron. Un autor señala esta forma de financiamiento —en particular, el “Cuban Refugee Program”— como una de las causas directas del despegue económico, y de hecho menciona, como una de las fuentes de ese financiamiento público, la solicitud interesada de la CIA hacia los refugiados cubanos.² Pero, sea como fuere, los cubanos se insertaron en numerosos sectores de la vida activa, las profesiones liberales, el comercio, las universidades y el sector terciario en general. El barrio de Little Havana, ubicado a lo largo de la calle 8 South West (Calle Ocho), es el símbolo de esta diáspora empresarial que anhela conservar un clima del todo cubano, en espera de su hipotético regreso a la isla.

²R. Grosfoguel, “World Cities in the Caribbean. The Rise of Miami and San Juan”, en *Review*, vol. XVII, núm. 3, verano de 1994, pp. 351-381.

Miami, ciudad multicultural

Sin embargo, retrospectivamente, la inmigración cubana de los años sesenta no fue sino la primera señal de un movimiento profundo que transformó la composición étnica del conglomerado y que le dio una dimensión caribeña y latina. En efecto, varias oleadas de inmigrantes tocaron las costas del sur de Florida a partir de principios de los años sesenta. En los años de 1980 a 1986, la crisis de los *boat people* haitianos, provocada por la dictadura y la caída del régimen de los Duvalier, aporta varias decenas de miles de personas pobres, que en un principio no fueron bien aceptadas por el color de su piel y su miseria. Los periodistas y analistas de aquel momento destacan muy claramente la diferencia de trato que hubo en el recibimiento dado a los cubanos, víctimas de una dictadura de izquierda, y el que tuvieron los haitianos, víctimas de un régimen de derecha.³

Los cubanos que se refugiaron en 1980, tras un éxodo masivo y un transbordo organizado desde el puerto de Mariel, al este de La Habana (de ahí el apodo de “marielitos” que se les dio), tenían características completamente diferentes de la primera oleada de migrantes. En lugar de directivos y profesionales liberales, eran más bien representantes de las clases populares de La Habana, a quienes el régimen castro había calificado como elementos “sospechosos” o marginales para desacreditar el exilio y, al mismo tiempo, deshacerse de los “antisociales”. El recibimiento que tuvieron fue mucho menos caluroso que en el primer caso, porque las autoridades locales y nacionales temían una invasión de pobres y la degradación de la imagen de la ciudad. Más concretamente, habría que ver también en esas reacciones el temor de los “anglos” a convertirse en una minoría en su propia ciudad.

Tras las guerras en América Central, en los años ochenta, que generaron sus contingentes de refugiados, esta vez de todos los matices políticos, llegaron nuevas oleadas de migrantes. Las víctimas de ambos bandos y los adinerados que querían asegurar sus bienes y garantizar la educación de sus hijos se reunieron en el *melting pot* del sur de Florida. Aún en fecha reciente, la crisis de los “balseros” cubanos de 1994 (los refugiados que abandonaron la isla en barcasas y boyas, en las que navegaron por el peligroso estrecho de Florida) aportó varios

³ A. Stepick, *Pride Against Prejudice. Haitians in the United States*, Needham Heights, Massachusetts, Allyn and Bacon, 1998.

miles de recién llegados. La política inmigratoria estadounidense, a veces severa, a veces más flexible (en particular durante las regularizaciones colectivas), tuvo que adaptarse a esas crisis.

Esta historia de inmigración dio por resultado un cambio profundo en la composición étnica de la metrópoli. Las cifras del último censo de población estadounidense, que data de 1990, no ofrecen sino una imagen aproximada de la situación. La proporción de la población "anglosajona" disminuyó radicalmente (22%), lo mismo que la población judía (10%); en ambos casos se presentó incluso una caída en términos absolutos, lo que significa una emigración hacia otros condados o estados. La población negra tuvo un aumento sensible (21%), pero la de habla hispana fue la que "se disparó", llegando a representar 45% del total.⁴ Se estima que hoy en día 55% de la población del condado de Dade (que en términos estadísticos se aproxima a la zona metropolitana de Miami, pero sin Fort Lauderdale, el cual pertenece al condado de Broward) es hispanoparlante. Actualmente, el profesor Boswell⁵ realiza encuestas por sondeo, a partir de diversas bases de datos del gobierno, para precisar esos estimados.

T. Boswell distingue dos etapas: la primera, que abarca más o menos hasta 1980, marcada por la "cubanización" de Miami, y la segunda, caracterizada por un fenómeno más generalizado de "latinización" de la población metropolitana —que de ninguna manera excluye al elemento cubano. En efecto, los cubanos siguen ocupando el primer lugar en el ámbito nacional, muy por delante de todos los demás; en 1990 aún representaban 59% del conjunto de la población de habla hispana y 70% de ellos —muchos de los cuales adquirieron la nacionalidad estadounidense— nació en Cuba. Los otros grupos nacionales representados en la metrópoli eran, por orden de importancia numérica decreciente: los nicaragüenses, los puertorriqueños, los colombianos, los dominicanos, los mexicanos, los hondureños y los peruanos. Después siguen los grupos más reducidos, pero que representan a prácticamente todas las nacionalidades de América Latina y el Caribe.⁶

⁴ T. Boswell, *The Cubanization and Hispanization of Metropolitan Miami*, Miami, Cuban American National Council, 1994 (ed. rev. en 1995); T. Boswell y E. Skop, *Hispanic National Groups in Metropolitan Miami*, Cuban American National Council, 1995.

⁵ Departamento de Geografía, Universidad de Miami.

⁶ Muchos comentarios podrían hacerse a propósito de las clasificaciones poblacionales que realiza el gobierno de Estados Unidos. Se puede observar, por ejemplo, que los puertorriqueños aparecen como latinos por lengua, pero como estadounidenses por nacionalidad; los haitianos están clasificados entre los negros, si bien su comu-

La constante transformación de esta población metropolitana plantea problemas interesantes en términos sociológicos, políticos y espaciales. La expansión y retracción de ciertos grupos, su mayor o menor "visibilidad" en determinados ámbitos (las artes, el periodismo, la política, etc.), su concentración en municipalidades o distritos específicos o, por el contrario, su dispersión, suscitan debates acalorados y se puede constatar que a los profesores de las universidades de Miami no les faltan temas de tesis de licenciatura o posgrado que proponer a sus alumnos sobre las diversas "comunidades". En el presente trabajo no podemos sino exponer algunas generalidades, que sin duda son susceptibles de ser verificadas y discutidas.

En primer lugar, cabe hacer notar que las barreras étnicas y nacionales siguen siendo muy fuertes en general y que, en consecuencia, uno se encuentra entre miembros de una misma comunidad, de donde surge esa impresión de "ciudad fría" que han percibido muchos observadores. Las relaciones dentro de la comunidad pueden ser muy intensas y, a la vez, anónimas e indiferentes respecto a las otras comunidades. En segundo lugar, la sensación de haber sido "invadido" persiste entre los grupos convertidos en minorías y da lugar a manifestaciones de descontento. En el caso de los negros, ese sentimiento llega en ocasiones a la desesperación y a la revuelta, pues tienen la impresión de haber sido injustamente excluidos de la estructuración interna de una ciudad en la que estuvieron presentes desde su origen. En el caso de los blancos, anglosajones o judíos, los sentimientos no están menos mezclados, porque conforman comunidades relativamente poco unidas. En efecto, las cifras de estancamiento o descenso de esos grupos encubren movimientos complejos; los vastos flujos de emigración hacia el norte se compensaron en parte con la llegada de otros que provenían de numerosos estados (Middle West, Texas, California) y que ocuparon puestos como ejecutivos o técnicos en las nuevas actividades de la ciudad, con contratos de duración relativamente corta (dos o tres años).⁷ También conviene señalar a las minorías extranjeras, menos numerosas pero crecientes, que provienen de regiones ajenas al Caribe y América Latina, como los canadienses, europeos, ára-

idad se distingue claramente de los afroamericanos. Además, entre la población cubana clasificada en conjunto como latina existen muchos negros. Véase D. Lacorne, *La crise de l'identité américaine. Du melting pot au multiculturalisme*, Paris, Fayard, 1997.

⁷ Es el caso de los profesores e investigadores de las universidades de la ciudad, quienes ocuparon cientos de nuevos puestos creados en el curso de los últimos diez años.

bes, hindúes y chinos, cuyos campos de actividad son muy diversos (la banca, el turismo, el comercio, etcétera).

Este entramado de poblaciones no favorece la cohesión, cuyo principio aún debe ser encontrado. La expresión "crisol cultural" (*melting pot*), que con frecuencia se utiliza, tiene ciertos límites que conviene subrayar. Sin embargo, los especialistas hacen notar que, en lo que respecta a la segunda generación, la integración, al menos lingüística, es evidente; contrariamente a lo que podría pensarse, los hijos de los cubanos, haitianos o nicaragüenses emplean en gran medida el inglés. Dada la influencia que ejerce el hecho de que en la escuela las clases se impartan en inglés, el uso del español está degradándose rápidamente entre los jóvenes para convertirse en un idioma vernáculo con valor sentimental, pero sin verdadera profundidad.⁸

Este importante punto lo corroboran algunas observaciones que a primera vista parecen sorprendentes. En todo momento se escucha *hablar* español en la ciudad, pero los cines no proyectan películas en español, en las librerías más importantes casi no existen libros en español, en las universidades son muy pocos los cursos que se imparten en español, etc. Por tanto, la oferta en español es escasa, pues al parecer la demanda no es segura. Así, el empleo del español, que podría haber sido el "distintivo" principal de la comunidad "hispana", parece frágil. El residente latino es muy pasivo en lo que concierne a su idioma y según parece ha aceptado la idea implícita de que el inglés es el idioma del ascenso social y, por ende, un paso obligado y finalmente normal, si no para él, indudablemente para sus hijos.

En lo que se refiere a la composición étnica, la metrópoli aparece entonces como un organismo muy dinámico y complejo. Miami es una de las grandes ciudades del mundo que son realmente multiculturales y de las que existen muy pocas; podríamos pensar en Montreal, Los Ángeles y Nueva York, por supuesto, con población tanto latina como caribeña, tanto negra como blanca. Cada uno de esos segmentos tiene su especificidad, su trayectoria propia. Los latinos, mayoritarios en número, están dominados por los cubanos y por el problema de las relaciones entre una constelación de nacionalidades. Los caribeños, menos numerosos (si no se incluye a los cubanos), también están divididos en varias comunidades. Los negros, una comunidad antigua, se caracterizan por un mínimo de movilidad. En cuanto a los blancos, debe hacerse notar que muchos de ellos son recién llegados,

⁸ Investigación en proceso de T. Boswell y A. Stepick.

ya sea de los estados del norte o de Europa. Este cuadro confirma que la metrópoli es un punto de encuentro entre el norte y el sur, términos que deben tomarse en sentido geográfico y metafórico.

¿De centro comercial a “capital de las Américas”?

Como se mencionó antes, las funciones de Miami de enlace comercial adquirieron una importancia considerable en el último periodo. Lo que en un principio no era sino una actividad embrionaria, marginal respecto al turismo y al veraneo, se convirtió en uno de los ejes más fuertes del desarrollo de la metrópoli, aun cuando, como veremos, el turismo sigue creciendo con rapidez y fortalece la imagen de la ciudad y su presencia económica y simbólica en el ámbito internacional. Varias razones contribuyeron a confirmar el lugar de Miami como centro de gravedad del comercio entre Estados Unidos y el Caribe, y entre Estados Unidos y América Latina.

Entre esas razones debemos sin duda contar las nuevas condiciones técnicas del transporte tanto aéreo como marítimo, que conducen a acelerar las rotaciones de los navios y aviones, a reducir los prolongados transportes por mar y a crear plataformas de recepción de los fletes, equipadas con las instalaciones más modernas y eficaces (puentes de elevación para los contenedores, equipos de cómputo muy poderosos para registrar las operaciones y controlar los millones de movimientos de contenedores o de fletes aéreos). También se deben tomar en cuenta los efectos de la competencia entre los puertos y los aeropuertos, tanto en los países desarrollados como en los países en vías de desarrollo, y desde este punto de vista, Miami se ha impuesto por un amplio margen y ha arrebatado a otros segmentos muy grandes del mercado, sobre todo en el caso del transporte aéreo.

La expansión comercial también deriva de los datos objetivos de las economías que entran en relación por los vínculos del transporte y los intercambios comerciales. Del lado de la oferta, es claro que la fuerza de venta reside en los países americanos menos desarrollados, sobre todo en lo que concierne a las manufacturas. Los productos que ocupan la cabeza de las exportaciones de Florida son las máquinas y las computadoras, el equipo eléctrico y electrónico, los equipos de transporte, los productos químicos y abonos, y los instrumentos científicos. En cuanto a la demanda, la cuenca del Caribe constituye por mucho la principal clientela de Miami, a saber, las Grandes Antillas, las Pequeñas Antillas, las Bahamas, América Central y los países que

bordean el Caribe (Colombia, Venezuela), a los cuales se añaden las Guayanas (Guyana y Surinam). Dado que México tiene una frontera terrestre con Estados Unidos escapa casi por completo a su influencia comercial. En cuanto a los países de América del Sur, sus lazos con Miami van en aumento, pero esta puerta de entrada no es para ellos la única y no ocupa un lugar preponderante.

Así, el polo de Miami aparece cada día más activo, pero sumamente especializado en los tipos de tráfico (al desempeñar un papel de depósito y redistribución) y en su orientación geográfica hacia la cuenca del Caribe y, en parte, hacia América Latina. Esto nos lleva a plantear la pregunta fundamental sobre la importancia de las funciones de conducción que implicaría el concepto de “capital”, que a menudo se resalta por razones básicamente publicitarias.⁹ En efecto, aun cuando la importancia de la metrópoli como puerto de entrada y de salida (*gateway*) privilegiado de Estados Unidos para el Caribe y América Latina se confirme (en particular, por la eliminación o subordinación de otros competidores), de ello no se sigue necesariamente que desempeñe un papel político efectivo en el espacio americano.

Examen de las funciones estratégicas y de conducción

En los notables estudios que ha realizado sobre la metrópoli de Miami, el profesor Nijman, de la Universidad de Miami, muestra las paradojas que se derivan de su posición entre el norte y el sur:

por ser una ciudad aislada al sur de Estados Unidos, la metrópoli ocupa un lugar muy bajo en la jerarquía de las grandes metrópolis de América del Norte, cuyo rango se mide en términos de la conectividad de las redes (transportes, telecomunicaciones) o de poderío financiero o industrial; sin embargo, debido a su tamaño ahora importante, a la composición multicultural de su población, a los componentes cada vez más internacionales de su economía y a sus relaciones privilegiadas con el sur, muchos analistas le confieren sin más la categoría de “capital”, en el sentido de “ciudad mundial”.¹⁰

⁹ J. Nijman, “Entre le Nord et le Sud: l'internationalisation de Miami”, en P. Claval y A. L. Sanguin (comps.), *Métropolisation et politique*, Paris, L'Harmattan, 1997a, pp. 83-94; y del mismo autor, “Globalization to a Latin Beat”, *Annals, AAPSS*, núm. 551, 1997, pp. 164-177.

¹⁰ S. Sassen, *The Global City, New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 1991.

Nijman afirma que Miami pasó de ser una ciudad media del sur de Estados Unidos a la “metrópoli nórdica de América Latina”,¹¹ y cita la aseveración periodística del *Time Magazine* a manera de predicción: “Si el decenio de los años ochenta, el de las fortunas delirantemente rápidas, fue el decenio de Nueva York y Wall Street, el de los años noventa, de la mundialización, será el decenio de Hong Kong y América Latina, en donde Miami se ubica al borde de la cuenca de crecimiento más dinámica del Nuevo Mundo”.¹²

El interés estratégico que presenta Miami en comparación con el resto de América se comprueba por un cierto número de hechos recientes. Se observa, en primer lugar, el establecimiento en Miami y en su región metropolitana de las divisiones latinoamericanas de grandes empresas multinacionales, como Inter-Continental Hotels, Eastman Kodak, Lucent Technologies (filial de Bell, dedicada a los equipos electrónicos), Pepsi Cola. En el campo de la banca, las sucursales de los grandes bancos estadounidenses (Citibank) o europeos (ABN-AMRO, Bilbao-Vizcaya) se han multiplicado en los últimos años. Miami es el asiento de bufetes de consultoría, entre los cuales sólo un pequeño número, como Steel, Hector and Davis, son originarios de Florida. Varias zonas empresariales, con los inevitables rascacielos de 30 o 40 pisos, se han erigido a lo largo de Brickwell Avenue, la riviéra de Miami y, en fecha más reciente, en la elegante ciudad de Coral Gables.

La ubicación en Miami de oficinas de empresas europeas que desean trabajar en esa región confirma esta tendencia pues, al instalarse en la metrópoli estadounidense, aprovechan tanto el crecimiento mismo de la ciudad como el de la red comercial y de transportes que ésta ha desarrollado hacia la cuenca del Caribe. Si bien, hace algunos años, esas empresas habrían podido vacilar y optar por lugares como México, Caracas o San Juan de Puerto Rico, hoy en día la decisión parece más sencilla. Cabe señalar que las representaciones oficiales de los países europeos siguen la misma tendencia. Así, varios consulados han abierto una oficina de representación comercial. Es el caso de Francia, que cuenta en Miami con un dispositivo de representación en verdad excepcional; en efecto, en el Consulado General se encuentra también la Delegación de Promoción Económica, cuyas oficinas se localizan en la prestigiada One Biscayne Tower.

¹¹ J. Nijman, “Breaking the Rules: Miami in the Urban Hierarchy”, en *Urban Geography*, vol. 17, núm 1, p. 14.

¹² *Time*, 6 de septiembre de 1993, citado en *ibid.*, p. 8.

En el ámbito militar, en 1996 se tomó una decisión importante, a saber, la de reubicar en Miami al famoso Comando Sur de las Cuatro Armadas (Southern Command), que estaba acuartelado en la zona del canal de Panamá, con la perspectiva ahora cercana de la devolución total de esta área a la República de Panamá (1999). Para este efecto se están construyendo los edificios del Estado Mayor en una zona contigua al aeropuerto internacional. Ese comando militar empleará a varios cientos de personas y ofrecerá contratos de millones de dólares a la economía local.¹³ Por otra parte, el puerto de Miami se ubica en un punto estratégico de los "Coast Guards", que cubre toda la zona del Caribe occidental, es decir, en particular la vigilancia de las fronteras marítimas con las Bahamas, Cuba y también la República de Haití, la cual mediante un tratado delegó a los estadounidenses la responsabilidad de interceptar a los *boat people*. En diciembre de 1997, el presidente Clinton acudió personalmente a felicitar a los guardacostas por su arduo trabajo, que comprende, entre otros, el descubrimiento e intercepción de cargamentos de droga que llegan por aire y por mar.

En el ámbito universitario, hemos presenciado el crecimiento en importancia de la Florida International University (FIU), joven universidad pública (fundada en 1972) que compite en ciertas disciplinas con la antigua University of Miami (fundada en 1926). Por ejemplo, el Centro de Estudios de los Ciclones tiene una orientación regional de estudio y prevención de catástrofes naturales. El lugar particular que ocupan los estudios caribeños y latinoamericanos en las dos universidades principales de Miami merece ser destacado. En la FIU, el Centro de Estudios de América Latina y el Caribe (LACC) congrega a un centenar de investigadores especialistas de la región y, en años recientes, ha fortalecido mucho su potencial de investigación y especialización. Una lista de los investigadores y sus respectivas especialidades muestra que prácticamente todos los países, incluidos los más pequeños, son objeto de estudio, entre los cuales los del Caribe ocupan sin duda el lugar central. Luego de la Cumbre de las Américas (1994), se creó en su seno un centro especializado en los aspectos relativos a la integración regional. El LACC publica la revista *Hemisphere*, destinada sobre todo al gran público cultivado y consagra muchos esfuerzos a enriquecer una página en internet muy completa.

¹³ A. Viglucci, "Southcom Picks West Dade Site. Military Center Will Be Built on Land Near Airport", en *The Miami Herald*, 16 de marzo de 1996.

En la Universidad de Miami, el North-South Center, un importante centro de investigación fundado en 1984, agrupa a cerca de 20 investigadores que trabajan esencialmente sobre cuestiones políticas de América Latina y el Caribe. Organiza regularmente seminarios y conferencias sobre asuntos de actualidad y sus publicaciones son numerosas y variadas, como las obras de investigación o las actas de las conferencias, una revista científica de referencia sobre las relaciones internacionales, el *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, y series de estudios dedicados a diversos países (Cuba, República Dominicana, Perú, etc.). Creado durante el mandato de Reagan, en sus primeros años el Centro gozó de subvenciones importantes del gobierno federal, pero su excesiva dependencia de los fondos gubernamentales y la polarización demasiado acusada respecto a la cuestión cubana lo debilitaron hasta cierto punto, situación a la cual el director, un profesor de derecho que ocupó cargos diplomáticos, intenta dar remedio.

En lo que se refiere a la información y a los medios masivos de comunicación, conviene destacar el lugar que ocupa la cadena Univisión (que transmite en español), que tiene una gran difusión en toda América Latina por sus programas de entretenimiento. De igual forma, el poderoso diario local *The Miami Herald* tiene el propósito de cubrir la región latinoamericana y del Caribe, pero es poco probable que lo logre, incluso con el refuerzo de su edición en español, *El Nuevo Herald*, que no es sino una traducción de la edición en inglés. Por el contrario, la revista sobre negocios *Latin Trade*, con un tiraje de 80 000 ejemplares (35 000 de los cuales son para suscriptores), ofrece un medio de información especializado y de calidad sobre las inversiones en América Latina, aunque, es cierto, con muchas páginas de publicidad.

A lo anterior debemos agregar las funciones de prestigio y representación que son características de las grandes metrópolis de Estados Unidos, a saber, la presencia de un equipo profesional de beisbol que forma parte de las Grandes Ligas, una orquesta sinfónica, magnas exposiciones comerciales, organización de congresos, etc. Todos los actos deportivos y culturales, todas las manifestaciones comerciales y de otros tipos adquieren una magnitud mayor aquí que en otras partes, dada la internacionalización acelerada de la economía metropolitana y del lugar que ocupa Miami como poderoso polo turístico, aspectos fundamentales que retomaremos en la última parte de este trabajo. Sin embargo, pese al carácter "estratégico" de algunas de las funciones analizadas, aún persisten dudas sobre la verdadera capacidad de conducción que pueda tener un lugar como Miami, en relación con

un continente tan vasto como el americano, tomado en su globalidad. Si bien el analista debe reconocer que hoy en día Miami es algo más que un “centro comercial”, expresión que A. Repérant utilizó en el excelente trabajo que realizó hace algunos años,¹⁴ ¿acaso Miami se ha convertido realmente en la “capital de las Américas”, como lo afirma el eslogan repetido hasta la saciedad?

Los límites del poder conductor de la metrópoli

Las funciones de conducción urbana generalmente se definen por un cierto número de criterios clásicos que encontramos en la mayoría de los estudios: el número de asientos sociales de empresas, la capitalización financiera de los bancos, la presencia de servicios superiores o poco frecuentes, a los cuales a menudo se agregan medidas de conectividad de las redes de transporte o de los flujos de comunicación.¹⁵ Utilizando esos criterios y medidas, I. Nijman ha mostrado claramente que “Miami parece funcionar como un nódulo intermedio en la red de empresas, en la medida en que la mayor parte de las oficinas de las compañías multinacionales estadounidenses y americanas [que se encuentran en Miami] son pequeñas sucursales locales que administran las ventas y la comercialización hacia América Latina”.¹⁶ Nijman insiste en el hecho de que las decisiones por lo general no se toman en Miami, sino en las metrópolis del norte o en Europa.

Lo mismo ocurre en el ámbito financiero, pues la capitalización financiera de la ciudad es modesta, de alrededor de una decena de miles de millones de dólares, según los cálculos más recientes, lo que la coloca muy por detrás de Nueva York o de Chicago. Por otra parte, Miami no cuenta con una bolsa de valores. Los bancos locales vivieron dificultades en los años ochenta y la reestructuración de este sector apenas acaba de concluirse. Cabe añadir que en Miami la actividad bancaria está orientada hacia los servicios de banca privada, más que a los negocios y las inversiones, lo que la hace muy específica. Los bancos de Miami trabajan esencialmente con los depósitos de la “clientela privada” latinoamericana, que ve en ellos una forma de refugio y seguridad. Este sector parece floreciente, aunque con las fluc-

¹⁴ A. Repérant, *Miami, comptoir commercial de l'Amérique Latine et des Caraïbes*, Note, Poste d'expansion économique, Miami, 1992.

¹⁵ Claval y Sanguin, *op. cit.*

¹⁶ Nijman, “Breaking the Rules...”, *op. cit.*, p. 16.

tuciones que reflejan las coyunturas de los países en cuestión. Sin embargo, resulta difícil determinar con exactitud su importancia.¹⁷

Durante el decenio de 1970 a 1980, algunos depósitos hechos en Miami provinieron directamente del tráfico de drogas; permanecían astutamente en los bancos, antes de ser blanqueados o convertidos en inversiones inmobiliarias y en consumo de lujo. Tras el saneamiento y reestructuración que acompañaron el control de los depósitos (en particular, los depósitos en efectivo), cabría pensar que el dinero depositado en Miami es ahora "limpio", cuando menos en cuanto a su procedencia directa, pues de manera indirecta la infiltración de los servicios oficiales sin duda funciona muy mal. Ahora, el dinero "realmente sucio" se dirige prioritariamente hacia los numerosos "paraísos fiscales" que existen en toda la región del Caribe, de Panamá a Antigua, pasando por las Islas Caimanes, sobre los cuales es casi imposible obtener una información confiable.¹⁸ Pero es claro que, "lejos de ser un centro de mando financiero, como Nueva York, Miami desempeña más bien el papel de receptora de capitales provenientes de América Latina".¹⁹

Ciertos indicadores relativos a los intercambios telefónicos entre Nueva York y Miami tienden a mostrar que esta última recibe muchas más llamadas de las que envía hacia la metrópoli del norte, lo que parecería demostrar que Miami es más una receptora que una emisora de órdenes. Todo ello confirma que Miami, a pesar de un ascenso evidente en la jerarquía de los sistemas urbanos, no forma parte —¿aún?— del cerrado club de las "ciudades mundiales", es decir, aquellas que concentran los poderes de mando en lugares estratégicos. Pero, si Miami todavía no tiene todos los ases en la mano para ser una ciudad mundial, ¿puede aspirar a convertirse en "la capital de las Américas"?

¹⁷ Se trata de depósitos hechos a título privado, pero es muy común que hombres de negocios latinoamericanos, empresarios o grandes propietarios de inmuebles utilicen ese medio para disimular o proteger sus bienes. La información recabada por el autor en países como Venezuela y República Dominicana muestra una gran variedad de prácticas en este ámbito. También, de tiempo en tiempo, la prensa de esos países llega a revelar cierta información oculta, cuando estalla algún escándalo.

¹⁸ Si bien es cierto que, en un tiempo, la metrópoli se benefició con las aportaciones financieras dudosas, no debe exagerarse la influencia de este maná sobre el funcionamiento de la economía local, como lo hace R. Grosfoguel, quien también atribuye una importancia desproporcionada a los efectos de las "inversiones" de la CIA en Miami y en la región del Caribe. Véase, Grosfoguel, 1994.

¹⁹ Nijman, 1997, p. 91.

LA CUMBRE DE MIAMI Y LA INTEGRACIÓN DE LAS AMÉRICAS

Las percepciones sobre el papel que desempeña el Estado-nación están cambiando a medida que diversos tipos de integración, formal e informal, se ponen al frente de los desarrollos económicos modernos. En su forma más cruda, esto implica el reconocimiento de que un menor grado de soberanía podría significar, en muchos casos, una mayor prosperidad.

IRELA

La nueva base de las relaciones interamericanas

En ocasión de la Cumbre de las Américas, que tuvo lugar en Miami del 9 al 11 de diciembre de 1994, la atención se enfocó en esta ciudad. Fue el momento culminante de una iniciativa diplomática dirigida a América Latina y el Caribe cuyo origen data de algunos años atrás, con la iniciativa de la "Empresa para las Américas" del presidente Bush y la creación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Mientras que la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (Caribbean Basin Initiative, CBI), creada por el presidente Reagan (1984), aún se situaba claramente en el contexto de guerra fría generado por la invasión de Granada (1983) y las guerras en Nicaragua y en El Salvador, la iniciativa de la "Empresa para las Américas" (1990), que no tuvo una concreción notable en el ámbito institucional, preparaba negociaciones a escala continental para acercar las economías por la vía del libre comercio. Fue un punto determinante para las relaciones interamericanas, que apenas se percibió y casi no se analizó en su momento.

En el curso de prácticamente toda la historia contemporánea, las relaciones interamericanas se han caracterizado, en efecto, por tensiones manifestadas como incompreensión, ocupaciones militares, tentativas de desestabilización y manipulaciones urdidas en el norte y, por último, como una lucha sin clemencia entre el poderío del norte y el Estado socialista cubano, erigido en símbolo del nacionalismo latinoamericano. Pero, de forma paralela, toda esa tensión, todos esos enfrentamientos, aún recientes y que dejaron heridas vivas, han ido acompañados por el acercamiento y la cooperación, al menos nominal, en el interior del sistema panamericano, cuya difícil trayectoria han analizado otros autores.²⁰ Estos autores tienen razón al recordar

²⁰ A. Lowenthal, *Partners in Conflict. The United States and Latin America*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1987; A. Valladão, *Le retour du panaméricanisme: la stratégie des États-Unis en Amérique Latine après la guerre froide*, Paris, CREST-École Polytechnique, Collection analyses stratégiques et technologiques, 1995.

las dos vertientes de una relación de confrontación y cooperación, basada casi siempre en el desconocimiento del otro y en prejuicios fundados en conceptos de superioridad técnica, ética y religiosa, que fueron heredados del siglo XIX y perduraron durante mucho tiempo. Al racismo y a la voluntad de dominación del norte responden el desprecio y chauvinismo férreo de las naciones débiles y fragmentadas del sur.

El panamericanismo, nacido en los años de 1880 a 1890, lo que lo hace el movimiento de cooperación interestatal más antiguo del mundo moderno, descansaba sobre una voluntad de colaboración intelectual, técnica y práctica entre naciones que eran repúblicas (a diferencia de los imperios y reinos del Viejo Continente) y que planeaban encarnar el progreso y la modernidad. Sin embargo, debe admitirse que esta ideología rara vez trascendía los círculos diplomáticos, los medios universitarios (Instituto Panamericano de Historia y Geografía) y las instituciones especializadas (Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, Organización Panamericana de la Salud), lo cual es constatado por el hecho de que el discurso democrático y altruista del norte era frecuentemente desmentido por la realidad de la expansión de los intereses financieros y la brutalidad de las expediciones militares hacia el sur. De ahí el desinterés generalizado por la entidad que resguarda la herencia del panamericanismo, la Organización de Estados Americanos, creada en 1948 en Bogotá y con sede en Washington, D.C., "para mantener la supremacía de Estados Unidos", como lo observa el mejor especialista en esta materia.²¹

El viraje de la situación se debe a una serie de factores relacionados con las evoluciones respectivas de los socios tanto del norte como del sur. El fin de la guerra fría permitió el apaciguamiento de los conflictos en América Central (Nicaragua, El Salvador, Guatemala), pero no condujo, en el caso de Cuba, a que se normalizaran las relaciones con el régimen comunista. La evolución ideológica tiene, por tanto, límites para las relaciones interamericanas. La cuestión cubana sigue siendo una espina dolorosa para la política estadounidense y, objetivamente, un freno al acercamiento de las Américas. La política del presidente Clinton se sitúa en la prolongación de la política exterior de Bush, aunque marcada por un mayor pragmatismo con rela-

²¹ Lowenthal, *op. cit.*, p. 27. Cabe recordar que Francia tiene el estatuto de observadora permanente ante la Organización y cuenta con un embajador en Washington, hecho que a menudo se desconoce u olvida.

ción a América Latina y el Caribe, área a la que no concede, por lo demás, una verdadera prioridad. Por sólo dar un ejemplo, basta evocar el asunto de Haití, respecto del cual Clinton dudó mucho antes de intervenir para restablecer al presidente Aristide (1994), mientras que Bush no vaciló un instante para enviar una expedición con el fin de expulsar a Noriega.

La verdadera transformación de las relaciones interamericanas en el periodo posterior a la guerra fría está precisamente en el traslado de los asuntos delicados del terreno político y militar al terreno comercial y económico. A los ojos de los responsables de las grandes empresas estadounidenses, América Latina recobra su lugar como mercado privilegiado y zona de inversiones redituables, porque la situación económica de varios países ha sido saneada y los equilibrios económicos se restablecieron en los años noventa. América Latina y el Caribe volvieron a ser la primera zona de exportación de mercancías para Estados Unidos, con un total de 97 000 millones de dólares en 1996 (40% del total de las exportaciones estadounidenses), lo que representa alrededor de dos veces el mercado europeo o, incluso, los mercados sumados de Japón, China y Asia oriental. Asimismo, el representante comercial de Estados Unidos considera que esta región tiene el potencial de crecimiento más fuerte en el horizonte del año 2010.²²

Así se confirma la idea de los "países emergentes" que se unen, en opinión de los inversionistas, al grupo de países asiáticos florecientes. Es el caso de Brasil, Argentina, Chile y, por supuesto, México, que forma parte del TLCAN desde 1994. Se sabe bien que no todos los países de América Latina entran en esta categoría, pero se considera que las tareas de reconstrucción en los países que fueron afectados por la guerra o por crisis graves (los de América Central, Haití, etc.) pueden ofrecer oportunidades de negocios interesantes. De cualquier forma, la zona de la cuenca del Caribe pertenece naturalmente, según su punto de vista, a la esfera de los intereses estadounidenses.

La política de Estados Unidos hacia América Latina, cuyo carácter incoherente ha sido denunciado por varios analistas perspicaces,²³ adquiere, sin embargo, poco a poco, una orientación diferente. La gran política de contención del comunismo ha sido abandonada para

²² IRELA, *Constructing the Free Trade Area of the Americas: A European Perspective*, Madrid, Institute for European-Latin American Relations, 1997.

²³ Lowenthal, *op. cit.*; M. Castro, *Cuba: The Continuing Crisis*, Miami, University of Miami, North-South Agenda Papers núm. 13, 1995; W. Smith, "Shackled to the Past: The United States and Cuba", en *Current History*, vol. 95, núm. 598, 1996, pp. 49-54.

adoptar otra en la que se presta mayor atención a la conquista de los mercados. Esto tiene varias consecuencias. En primer lugar, el acento ya no se pone en las estrategias militares apoyadas en regímenes a sueldo, sino más bien en una vigilancia de tipo policiaco que privilegia el control de todos los riesgos que, a los ojos de los estadounidenses, pueden poner en peligro la casa de América: comercio y producción de drogas, migraciones ilegales, terrorismo, eventos climáticos y ataques al medio ambiente, etcétera.²⁴

La segunda consecuencia es que la ayuda para el desarrollo, que en la política anterior era el complemento humanitario y social del apoyo a los regímenes fuertes y anticomunistas, ya no se juzga que sea muy útil. La Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y otros organismos gubernamentales, como la Inter-American Foundation (IAF), han sido reestructurados y sus fondos, más reducidos, son canalizados más bien por organizaciones no gubernamentales, en particular las religiosas. A los embajadores les han asignado tareas de defensa y promoción de las multinacionales estadounidenses, que tienden a tener más peso que las responsabilidades propiamente políticas. De hecho, siguiendo la larga tradición de la diplomacia estadounidense, a menudo son hombres de negocios o amigos políticos del presidente quienes son nombrados para esos cargos, más que diplomáticos de carrera. Por último, el desdibujamiento de la OEA y su pérdida de prestigio, a los cuales Estados Unidos contribuyó aún más en 1994 al imponer a "su candidato", el colombiano César Gaviria, para el puesto de secretario general, se han acentuado.

En el sur, las posturas también han tenido una marcada evolución. Las estrategias económicas basadas en la sustitución de importaciones fueron abandonadas desde principios de los años ochenta y, luego de fases de ajuste estructural bastante dolorosas, el acento se ha puesto en el apartamiento del Estado, las privatizaciones y el impulso a las exportaciones. Esta evolución fue facilitada por una democratización notable de la vida política, al menos en el plano formal, con la vigencia de constituciones enmendadas o reformadas y la celebración de elecciones regulares. Los responsables de la política económica, que ocupan los cargos de ministros de Finanzas o Comercio y que con

²⁴ Sobre los temas de la seguridad en el Caribe, véase I. Griffith, *Caribbean Security on the Eve of the 21st Century*, Washington, D.C., Institute for National Strategic Studies, McNair Paper núm. 54, 1996. Sobre la actitud de Estados Unidos hacia los países andinos y su política de "certificación" de las naciones, véase O. Dabéne, "Les narcodémocracies andines", en París, Les Études du CERI, núm. 20, 1996.

frecuencia acceden a la Suprema Corte, son decididos adeptos del liberalismo en materia económica y comercial. Están rodeados de equipos de economistas que realizaron estudios en Estados Unidos y que, en ocasiones, ocuparon cargos de responsabilidad en las instituciones financieras situadas en Washington, D.C. (Fondo Monetario Internacional, Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo). Por tanto, ahora existe una comunidad de referencia, de prácticas y de idioma (el inglés) entre los responsables del sur y los miembros de los círculos de decisión tanto de la administración federal de Estados Unidos como de las altas esferas de las grandes empresas.

Esta convergencia de pensamiento y de acción en los círculos dirigentes tiene y tendrá consecuencias importantes para las relaciones interamericanas, a corto y mediano plazo. Las referencias ideológicas demasiado marcadas, demasiado extremas –como el anticomunismo de algunos republicanos, el nacionalismo o populismo de ciertos dirigentes políticos latinoamericanos–, son en parte abandonadas en favor de una ideología media, más centrista, que se fija como fin el establecimiento de condiciones propicias para los negocios y la mejoría de los indicadores de crecimiento o de bienestar material. Esta descripción hecha a grandes rasgos de la evolución actual requeriría ser matizada. Por ejemplo, amplios sectores de la opinión pública de Estados Unidos, los demócratas de izquierda, algunos republicanos o los conservadores como Perot, los sindicatos, los ecologistas, los movimientos de los negros o de otros grupos étnicos no se adhieren a lo que podría considerarse como un “pensamiento único”, común a los demócratas y a los republicanos, muy difundido en la colina del Capitolio. De la misma forma, en el sur, deben señalarse las diferencias entre los pequeños y grandes países, entre los países relativamente prósperos y los que están estancados, y convendría llevar más lejos un análisis regional serio, pues lo que podría afirmarse en el caso del Caribe insular o de América Central no es necesariamente cierto para los países andinos o los del Mercado Común del Sur (Mercosur). Pero, para presentar las cosas en forma sintética, podría establecerse una distinción mayor entre los países que se ubican en la zona de influencia directa de Estados Unidos –México, los del Caribe y América Central, Colombia y Venezuela– y, por otra parte, los países del sur –los del Mercosur y Chile. Los primeros, clientes y abastecedores cercanos del mercado estadounidense, participan de manera mucho más estrecha en la convergencia ideológica que se mencionó antes; en ocasiones son incluso objeto de debate político interno en Estados Unidos (como es el caso de Colombia, con el asunto de la droga). Los

segundos, por el contrario, son menos dependientes del mercado del norte, están más ligados, intelectual y financieramente, a Europa, y representan un polo diferente al cual Estados Unidos debe y deberá tomar en cuenta.

Esta distinción entre un “norte de América Latina”, cercano geográficamente a los estados del sur de Estados Unidos y en contacto permanente con éstos por medio del comercio, los flujos de personas e influencias políticas y culturales, y un “sur de América Latina”, más lejano, más independiente en términos políticos y culturales, coincide con la división de América respecto de su “ecuador comercial”, que Valladão evoca con justeza.²⁵ La presencia del Mercosur, un dinámico espacio de integración económica que ha conocido, en pocos años, un éxito inesperado, tomando en cuenta el fracaso de muchas experiencias anteriores en América Latina, contribuye a reafirmar esta distinción, que sin embargo no habría que exagerar.²⁶ Habremos de añadir que en el sur se observan oposiciones y reticencias —que se perciben en ciertos partidos y sindicatos, ciertos estratos sociales y círculos intelectuales—, frente a eso que se presenta como el resultado ineluctable y el objetivo último: la integración económica (¿y política?) del continente.

La convergencia se encuentra, por tanto, lejos de estar terminada y el acercamiento ha vivido reveses y retrasos sobre los cuales no puede guardarse silencio, pero lo importante es que, en la mente de quienes participan en el proceso de integración, se trata de un movimiento irreversible que debe llegar a su conclusión, luego de varias etapas, hacia el año 2005, en la forma de un gran mercado continental que abarque desde Alaska hasta Tierra del Fuego.

La dinámica de la integración continental

La Cumbre de las Américas de 1994, convocada por el presidente Clinton y en la cual participaron la mayoría de los jefes de Estado de

²⁵ Valladão, *op. cit.*, pp. 69-73, al citar una presentación de E. Iglesias y una conferencia de A. Guadagni.

²⁶ Ciertas estadísticas recientes muestran que, desde 1994, los intercambios comerciales entre Estados Unidos y América Latina, incluidos los países miembros del Mercosur, así como las inversiones directas provenientes de empresas estadounidenses en esta región, han aumentado mucho, en parte a expensas del espacio relativo que ocupan los europeos.

34 países independientes del continente, marcó el punto de partida de consultas e intercambios de opiniones que dieron por resultado, en abril de 1998, la puesta en marcha de verdaderas negociaciones tendientes a agrupar al conjunto de los países en un gran espacio de libre comercio, que se llamará Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).²⁷ La mecánica de las conversaciones preliminares que se realizaron de 1994 a 1998 estaba bien trazada. Se delimitaron cuatro grandes temas de discusión: “*a*) el mantenimiento y fortalecimiento de la comunidad de democracias en América; *b*) la prosperidad por medio de la integración económica y el libre comercio; *c*) la eliminación de la pobreza y de las discriminaciones, y *d*) el desarrollo sustentable y la conservación del medio ambiente para las generaciones futuras”. Un grupo de seguimiento era responsable de animar los debates y preparar el Plan de Acción que se presentó en la segunda Cumbre, en Santiago de Chile, en abril de 1998.

Aun cuando se abordan todos los asuntos, incluidos los políticos, socioeconómicos y ambientales, como se observa por los temas antes mencionados (caracterizados por la fraseología a la vez vaga y pomposa que es habitual en este tipo de encuentros internacionales), en realidad son los aspectos comerciales los que serán determinantes para la continuación del proceso de discusión continental. A este respecto, la proposición fundamental de los estadounidenses, de crear una zona de libre comercio mediante la eliminación progresiva de las barreras comerciales y los obstáculos a la inversión entre los 34 países, fue discutida por los grupos de trabajo encargados de integrar los expedientes en los que se informó de las labores durante las reuniones que sostuvieron los ministros de Comercio de los diversos países. Desde la Cumbre de 1994 se realizaron cuatro reuniones ministeriales; durante la primera, que tuvo lugar en Denver (Colorado) en 1995, se establecieron siete grupos de trabajo sobre asuntos técnicos tales como el acceso a los mercados o las inversiones. En 1996, en Cartagena de Indias (Colombia), se crearon otros cinco grupos de trabajo. En 1997, en Belo Horizonte (Brasil), se empezó a discutir sobre los temas de fondo y aparecieron las primeras divergencias entre Estados Unidos y los países del Mercosur. Finalmente, se realizó la cuarta reunión en marzo de 1998, en San José (Costa Rica), justo antes de la segunda Cumbre.

²⁷ Las siglas respectivas para esta zona son FTAA, en inglés, y ALCA, en español y portugués.

Sin entrar directamente en el fondo de los debates ni abordar las dificultades que adivinamos son enormes, podríamos hacer algunas observaciones sobre los procedimientos adoptados y sobre los mecanismos de consulta y discusión, y afirmar de entrada que el método elegido ha sido eficaz y, hasta la fecha, muy fecundo desde el punto de vista de los promotores de la integración. En efecto, la idea de hacer participar a todos los países, incluidos los más pequeños, y de confiar la coordinación de los grupos de trabajo a distintos países fue indiscutiblemente bien vista; es así que Canadá coordinaba el grupo de trabajo sobre las normas técnicas y las barreras no arancelarias (grupo 4), Honduras presidía un grupo sobre la propiedad intelectual (grupo 9), mientras que Jamaica se ocupaba de un grupo específico sobre las economías pequeñas (grupo 7). Como es evidente, Cuba no fue invitada y fue totalmente apartada de esas discusiones, lo que no despertó mayores objeciones entre los participantes, cuando menos hasta la segunda Cumbre, en la cual Brasil y Canadá plantearon el asunto.

De esta manera, se ha llevado a cabo una gran cantidad de trabajo técnico de compilación de reglamentos, códigos aduanales y estadísticas comerciales. Por primera vez en discusiones oficiales internacionales, una parte considerable de los documentos de base se pusieron, en Internet, a disposición de todas las personas interesadas. Es un página bien concebida, que se creó en Miami gracias a los esfuerzos conjuntos de la FIU y de la UOM, y que remite a las páginas de San José de Costa Rica o Santiago de Chile, permitiendo una consulta ágil, lo cual, como es obvio, significa un progreso en el sentido de la transparencia y de cierta democratización de las relaciones internacionales (<http://americas.fiu.edu>). Además, la elección de los países presidentes de los grupos y de las ciudades anfitrionas de las reuniones parece haber sido particularmente atinada. Tal es el caso de Chile, al que se seleccionó para ser anfitrión de la segunda Cumbre de las Américas, pues este país, que presentara desde el principio su candidatura para el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), es sin duda el más adepto al libre comercio del continente, tanto por su ideología como por su práctica de mantener aranceles aduaneros muy bajos.

Así, la mecánica de las dos Cumbres tiene un efecto muy claro de conducción, sobre el cual habría que insistir. Es cierto que la iniciativa proviene de los estadounidenses y ellos, en un primer tiempo, conservaron el secretariado del grupo principal –el Grupo de Seguimiento y Ejecución–, ubicado en el Departamento de Estado de Washington, pero también sorprende la importancia que atribuyen a este proceso

los países de América Latina y el Caribe. Las reuniones, muy numerosas, descentralizadas en varias ciudades de todo el continente y simplificadas en cuanto a lo ministerial y técnico, fueron seguidas con mucha atención. Los grupos trabajaron empeñosamente y produjeron una abundancia de documentos. Parecería que el entusiasmo de los latinoamericanos ha sobrepasado al de los promotores iniciales; paradoja sobre la cual será conveniente volver a hablar. De hecho, la preparación de la agenda para la segunda Cumbre y para las negociaciones propiamente dichas suscitó un fenómeno de expectación. Los latinoamericanos hicieron suyas en gran medida las proposiciones de Estados Unidos y, en sus discursos, retomaron sin problema los términos de la Declaración Final de Miami e incluso se refirieron al ideal inicial de la Alianza para el Progreso.²⁸

Las incertidumbres relativas a la postura de Washington

Este entusiasmo, sin embargo, se enfrió con las dificultades que tuvo el Ejecutivo de Estados Unidos para conseguir un poder de negociación comercial para las discusiones en curso y futuras. En el sistema estadounidense, el presidente está sometido al control del Congreso para todo lo relacionado con negociaciones comerciales y, en particular, la disminución de las barreras aduanales y la suscripción de acuerdos de libre comercio. El control de cada cláusula contenida en los textos presentados puede prolongarse durante muchos meses e incluso años. El trabajo de las comisiones de las dos cámaras en relación con todo aquello que toca directamente los intereses de las empresas o corporaciones, y que se presta a la intervención de grupos de presión económicos y regionales, puede retardar por mucho tiempo una decisión. Sólo un método permite proceder de manera más directa y expedita: la así llamada "vía rápida" (*fast track*). Este procedimiento hace posible que se emita un voto sobre la proposición del Ejecutivo, el cual es aceptado o rechazado en bloque.

La experiencia de los últimos años (negociaciones de la Ronda Uruguay, votación de la cláusula de nación más favorecida para China, etc.) muestra que este procedimiento es el único viable para el

²⁸ Vease, por ejemplo, el discurso del embajador chileno, Martabit, del 20 de mayo de 1997, en Punta del Este. El texto del discurso en inglés se encuentra en la página de web americas.fiu/chile.

Ejecutivo, pues el camino lento conduce necesariamente a la alteración irremediable de los proyectos de ley, cuando éstos pasan al Congreso. Pero, como es obvio, la posibilidad de adoptar la vía rápida, que tiene la ventaja de la claridad, depende de las relaciones entre el Ejecutivo y el Legislativo. El presidente Clinton había invertido todas sus fuerzas en la batalla para la aprobación del TLCAN, que consagró la adhesión de México en 1994, y consiguió el triunfo en una empresa que algunos observadores daban desde antes por perdida. Este éxito fue a la medida de un problema de relaciones internacionales complejo, que agitaba, por lo menos desde hacía dos años, a la clase política estadounidense y a los sindicatos. Y fue con el orgullo de ese éxito como se presentó el presidente Clinton, un año después, ante la Cumbre de Miami para proponer una liberación comercial que, en la mente de muchos, debía conducir a la expansión progresiva del área del TLCAN hacia países del sur que solicitaban su ingreso (como Chile) y, más adelante, hacia el conjunto del hemisferio americano.

La historia reciente ha contrariado esas perspectivas y la postura de Estados Unidos al respecto se ha debilitado. Chile, desdeñando la idea de adherirse al Mercosur, decidió emprender una lucha solitaria y optó muy pronto por firmar acuerdos de libre comercio con varios países latinoamericanos y con Estados Unidos. Solicitaba, así, su ingreso en el TLCAN. Sin embargo, el inicio de las negociaciones con Chile nunca pudo darse porque el presidente no consiguió que se aprobara la "vía rápida". Luego de las elecciones de 1996 que dieron la mayoría al Partido Republicano, tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes, la situación se tornó aún más difícil para el presidente, aunque no porque la separación entre los partidarios del libre comercio y los del proteccionismo se haga necesariamente de acuerdo con el criterio de la pertenencia partidista; muchos demócratas, por ejemplo, son hostiles al TLCAN.

En el verano de 1997 se presentó ante el Congreso un nuevo proyecto de ley de "vía rápida" para las negociaciones que se anunciaban con vistas a la Cumbre de Santiago. Pero, después de varias semanas de tratos e intervenciones múltiples en las que tomaron parte grupos de presión que representaban a los países del sur, el Ejecutivo tuvo que retirar su proyecto, por temor a enfrentar una derrota demasiado estrepitosa. El Ejecutivo estadounidense se encuentra entonces en una posición muy incómoda, pues, incluso después de la segunda Cumbre de las Américas de Santiago, aún no ha conseguido el poder para negociar sobre una cuestión fundamental que él mismo había colocado en el orden del día tres años atrás y ahora le será imposible

conseguirlo antes de finales de 1998, año de elecciones en que las posturas se endurecen. A los analistas les resulta fácil insistir en la impotencia del gobierno en materia de negociaciones comerciales internacionales.

Pero la falta de un poder de negociación claramente acordado al jefe del Ejecutivo estadounidense no es el único obstáculo para el desarrollo del área de libre comercio propuesta. En primer lugar, no debe subestimarse la resistencia, incluso en Estados Unidos, a la idea del libre comercio. Esta oposición de naturaleza diversa, que se manifestó durante los debates sobre el TLCAN y que vuelve a encontrarse en el seno de los partidos Republicano y Demócrata, en la tendencia ultraconservadora de Ross Perot, en las iglesias, los sindicatos, las comunidades étnicas –en particular, los negros y los hispanoamericanos–, los grupos ecologistas y una buena parte de los intelectuales, ha persistido aun después de la firma del Tratado.

Un tipo de oposición nos llama particularmente la atención desde el punto de vista de este estudio: la de los hispanoamericanos (los “hispanos”), comunidad que es la más fuerte en términos demográficos, después de la de los negros. Podría pensarse que los grupos de origen latinoamericano son favorables a una integración progresiva entre los países de habla hispana y el país que los ha acogido o nueva patria, según sean inmigrantes recientes o antiguos. Pero no es así. Esas comunidades, que mantienen pocos lazos políticos con sus países de origen, opinan sobre este asunto de acuerdo con sus intereses inmediatos. Así, el proceso de integración económica se percibe como una grave amenaza para el empleo en el sector obrero, que aún representa una gran parte de la ocupación de los hispanoamericanos en las grandes ciudades. En noviembre de 1997, el gobierno de Clinton intentó conseguir un voto positivo para la negociación por medio de la “vía rápida”, prometiendo créditos especiales reservados para esta comunidad y destinados, en particular, a la preparación y capacitación de la mano de obra. Sin embargo, esta maniobra de último momento fracasó y Clinton no obtuvo el valioso apoyo de 16 representantes “hispanos” en el Congreso.²⁹

En segundo lugar, la oposición al libre comercio presenta en Estados Unidos un componente regional que cabe destacar. Los estados del sur y California son los más reticentes a las ideas de la integración,

²⁹ J. Maggs, “Clinton Loses Hispanics on Fast Track”, en *Journal of Commerce*, 6 de noviembre de 1997.

lo que puede parecer paradójico ya que son los más próximos a los países de América Latina y el Caribe y los que tienen un importante volumen de comercio con ellos. Sin embargo, esas reticencias se explican por la competencia que pueden presentar países con salarios sumamente bajos y que, además, tienen una legislación muy laxa en materia ambiental. En Europa presenciamos esos temores y oposiciones durante el proceso de ampliación de la Comunidad hacia los países del sur o del este.

Tal indecisión y reticencias son características de la posición de Florida e incluso de Miami en relación con el proceso de integración. Voces discordantes se manifiestan a este respecto. Mientras que los industriales o los representantes del sector agrícola —importante en este estado— temen la competencia de los productos provenientes del sur, los sectores de los servicios y el transporte son mucho más favorables, y el turístico se mantiene neutral. El problema radica, en efecto, en demostrar los beneficios que el estado puede obtener de la creación del ALCA. ¿Cómo puede favorecer el libre comercio a Florida frente a una situación que parece ya muy ventajosa y que cada año mejora, como lo muestran las estadísticas del transporte, el comercio, los flujos de visitantes y de turistas? No basta con atraer la atención a las dimensiones internacionales del desarrollo de Florida y su conexión con América Latina y el Caribe.

El problema consiste, entonces, en convencer a las autoridades y a las poblaciones de Florida y de la zona metropolitana de Miami respecto de las ventajas de colocarse en esta perspectiva de integración continental y de ponerse a la cabeza, más que ir a la zaga, en materia de proposiciones. Es el objetivo que se han planteado organismos privados o semiprivados y algunos representantes del mundo de los negocios, como Enterprise Florida, Inc., el Beacon Council de Miami o el Florida Partnership of the Americas. En un documento que surgió de una amplia consulta entre grupos favorables a esta perspectiva y que estructuraron dos profesores de la Universidad Internacional de Florida, M. Rosenberg y C. Jainarain, se resumen los argumentos que militan a favor de que se preste más atención a los asuntos latinoamericanos y caribeños. El documento también adopta una postura clara a propósito de la orientación de las negociaciones y el lugar de Miami: "Florida está a favor de que el Ejecutivo de Estados Unidos obtenga la 'vía rápida' y apoya que se acelere, no que se frene, la creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). Asimismo, Florida recomienda que, por razones de costo y de operación, el Secretariado Administrativo y Técnico del ALCA tenga su sede en Miami."

La perspectiva trazada a partir de la Cumbre de Miami de 1994 y reafirmada en la segunda Cumbre de Santiago de 1998 no conducirá ineluctablemente a la creación del ALCA, el 1 de enero del 2005, pues el camino será largo y se espera que haya demoras. No obstante, esta perspectiva tiene la ventaja de que obliga a los socios a adoptar una postura respecto de las configuraciones posibles de las integraciones en el espacio americano. En Estados Unidos, obliga a plantear de nuevo la cuestión del lugar que ocupa la política exterior y a reevaluar las tendencias al aislamiento y la hegemonía, tan fuertes en el pasado, sobre todo en relación con un extranjero cercano. En el sur, dicha perspectiva plantea asuntos muy graves para los países debilitados de la zona México-América Central y el Caribe, y también constituye una “prueba” para el Mercosur, el organismo de integración más logrado entre los países del sur, el cual tendrá que mostrar su cohesión durante las negociaciones que están por venir.³⁰

¿Hacia un nuevo estilo de relaciones interamericanas?

Las relaciones interamericanas han vivido transformaciones importantes en los últimos diez años. Se ha observado cierta convergencia en las evoluciones del norte y del sur. Ahora se otorga más importancia a los datos económicos y financieros que a las cuestiones políticas o ideológicas. Ya no son sólo los gobiernos, las cancillerías o las embajadas los que hacen la política de las relaciones internacionales, sino también los hombres de negocios, los periodistas, los responsables de las ONG, los artistas, etc., quienes tejen independientemente miles de hilos de relaciones directas. Además, se ha visto cuán atractivo resulta el tema de la integración continental, aunque es cierto que más en el sur que en el norte. Muchos latinoamericanos, hombres de negocios y políticos se han hecho a la idea de un área de libre comercio continental, cuyas siglas, FTAAs en inglés y ALCA en español, son ya muy conocidas y difundidas por los medios de comunicación, incluido el Internet, aun antes de que se haya creado.

La preparación de las Cumbres de las Américas indudablemente generó una dinámica; se elaboraron muchas agendas, se multiplicaron

³⁰ El Mercosur fue el tema de un seminario de investigación que condujo J. Revel-Mouroz, en el laboratorio del CREDAL-CNRS, en 1997-1998, y de una jornada de estudios que organizó Olivier Dabène en el CERI, en 1998.

las reuniones de carácter técnico o político, etc. Esta movilización diplomática fue aparejada por una presencia de los medios muy fuerte. Cabe hacer notar que las reuniones se realizaron en lugares a menudo muy atractivos en términos turísticos, como Miami, Cartagena de Indias y Punta del Este. Además, el entusiasmo por las Cumbres, que no es propio de Estados Unidos, favorece la personalización de la diplomacia; da vida a la idea de que los contactos directos entre los Grandes, los apretones de mano y las fotografías oficiales hacen avanzar las agendas. Politólogos como O. Dabène y W. Grabendorff han observado que esta moda por las Cumbres puede tener su lado oscuro.³¹ Esta nueva diplomacia “mediática”, basada en conferencias de prensa televisadas y páginas de Internet, se aleja claramente de los métodos tradicionales del secreto y las palabras a puerta cerrada, que se siguen, por ejemplo, en reuniones muy rutinarias, como las de la OEA. Sin embargo, queda por verse si la causa de la democratización de la vida internacional y del acercamiento de los pueblos sale beneficiada con ello.

Lo que es seguro es que, en nuestros días, el orden de lo simbólico adquiere un lugar cada vez más importante. Miami, en tanto metrópoli multicultural y capital potencial de las Américas, se ha convertido precisamente en un símbolo poderoso de una futura integración continental.³² La elección de Miami para la celebración de la primera Cumbre de las Américas, en 1994, y para ser la sede de las negociaciones interamericanas, de 1998 a 2001 (decisión que se tomó en Santiago, durante la segunda Cumbre), no es entonces intrascendente, ya que puede ofrecer una representación positiva del estilo de las nuevas relaciones interamericanas.³³ En la tercera parte de este estudio analizaremos la fuerza que tiene la imagen de Miami y señalaremos también los obstáculos y dificultades que pueden presentarse en su ascenso como capital de las Américas.

³¹ O. Dabène, “L'état et l'integration régionale en Amérique Latine: logiques cachées et effets pervers”, en *Annales d'Amérique Centrale et des Caraïbes*, núm. 14-15, 1997, pp. 41-61; IRELA, *A Challenge to the Atlantic Triangle? Context and Agenda of an EU-Latin America Summit*, Madrid, Institute for European-Latin American Relations, 1997.

³² Los estadounidenses utilizan con frecuencia el término *hemispheric* (del hemisferio occidental) para referirse al conjunto del continente Americano. Al parecer la palabra tiene un valor positivo y su empleo no solamente es práctico sino también hábil. En los asuntos de lo simbólico y la representación, la semántica tiene una importancia que los estudios a menudo ignoran.

³³ La expresión “Cumbre de las Américas” (*Summit of the Americas*) se forjó en esta ocasión. Tiene el mérito de ser concisa y de ser capaz de impactar en la imaginación del público. Cabe señalar que fue adoptada sin objeción alguna.

MIAMI, "CAPITAL DE LAS AMÉRICAS": SÍMBOLO Y REALIDAD

Las grandes metrópolis son los lugares más accesibles cuando uno llega del extranjero; es ahí donde aterrizan los aviones que vienen de países lejanos. En la imagen que se forman las poblaciones de las naciones del Tercer Mundo sobre los países desarrollados a menudo se integran el conjunto de la nación y la gran metrópoli que la domina, de la cual se escucha hablar en la radio o la televisión, y en donde ya están instaladas grandes colonias de inmigrantes.

Paul Claval

Las aspiraciones políticas de Miami

El ámbito de lo simbólico es, por definición, ambiguo y difícil de evaluar objetivamente. Subestimada por los "realistas", para quienes no hay más que las fuerzas en juego, la representación simbólica es en cambio sobreestimada por los partidarios del posmodernismo o por ciertos marxistas que ven en las figuras de la representación, la publicidad y la propaganda medios formidables de manipulación de las conciencias: "En general, los estados se valen de estrategias simbólicas para resaltar su modelo de desarrollo sobre el de otro Estado [...] y conquistar ideológicamente a las mentes; por ejemplo, presentando un país, una ciudad o un grupo étnico como protagonistas de una *success story*."³⁴

En el caso de Miami, resulta difícil considerar las ambiciones políticas de la metrópoli como emanadas de una voluntad también política. Los instrumentos usuales de promoción del puerto, del aeropuerto, de la metrópoli, del condado de Dade o del estado de Florida —agencias, cámaras de comercio u oficinas de promoción, como Enterprise Florida o el Beacon Council du Grand Miami— ciertamente existen, pero aparecen del todo proporcionales a la importancia de los asuntos económicos en juego y no es sino hasta fecha reciente cuando un grupo de empresarios de Florida se ha acercado a los académicos de la Florida International University para constituir un grupo de presión a favor del ALCA.

Al parecer, la imagen particularmente fuerte de Miami no se explica entonces por la política sino más bien por mecanismos de representación diversos, como los que generan su función turística o su presencia en los medios masivos de comunicación. En efecto, tanto en

³⁴ Grosfoguel. *op. cit.*, p. 354.

el ámbito federal como en el del estado de Florida, el peso político de Miami durante mucho tiempo se consideró como marginal. Cabe recordar que, desde Washington o Nueva York, Miami se percibe como una ciudad periférica, exótica (debido a su clima subtropical y su composición étnica "hispanica"), pero no como una verdadera gran metrópoli estadounidense. En el mismo estado de Florida, Miami debe rivalizar con otras metrópolis muy dinámicas, como West Palm Beach, Jacksonville, Tampa y, sobre todo, Orlando. Por último, ¿es preciso mencionar que la capital administrativa y política del estado no es Miami sino Tallahassee, situada a 700 kilómetros al norte?

Pero, pese a todo ello, Miami posee algunos títulos y ciertas experiencias por las que puede aspirar a desempeñar el papel de "capital" (con toda la ambigüedad que ese término pueda tener; al parecer quienes lo utilizan no hacen necesariamente referencia a un papel verdaderamente político, sino más bien a una imagen de encrucijada económica o, quizá, a una función vaga como la de capital del futuro o de ciudad-laboratorio del porvenir). En la primera parte de este estudio presentamos ciertas funciones esenciales que privilegian a Miami, en particular la posición de la metrópoli como punto de transbordo y pivote de los transportes marítimos y, sobre todo, aéreos. Ese punto en nuestra época se considera estratégico.

La posibilidad de obtener en un punto central conexiones con muchos destinos, que los especialistas del transporte refieren como el principio de conectividad y definen por medio de un índice, determina la posición de eje (*hub*) en relación con los rayos o líneas de despacho. Desde ese punto de vista, la posición de Miami es excepcional respecto al área de la cuenca del Caribe e, incluso, en relación con el conjunto del sur del continente americano. Los viajeros latinoamericanos se han percatado claramente de que, para ir de un punto a otro de América Latina y, sobre todo, al interior de la región México-América Central-Antillas, a menudo es más rápido transitar por Miami que intentar vuelos directos, que son mucho menos frecuentes. En realidad, esta posición se ha fortalecido aún más en el curso de los últimos años, luego de la remodelación total de las líneas aéreas que hizo American Airlines, la cual tiene un monopolio virtual en Miami.

American Airlines (AA), empresa cuya casa matriz se encuentra en Dallas (Texas), decidió en efecto utilizar el aeropuerto internacional de Miami como pivote de las muchas y muy redituables rutas que ha establecido en la región del Caribe y en América Latina. En fecha muy reciente, AA redujo la importancia de la plataforma secundaria que mantiene en San Juan de Puerto Rico, lo que producirá una con-

centración aún más grande de las líneas en Miami. Esta notable conectividad que consiguió Miami, y en particular por la empresa AA, a expensas, por cierto, de otros transportistas estadounidenses, antillanos, latinoamericanos y europeos, favorece en gran medida su posición estratégica.³⁵ Es notable que el principal argumento presentado para lograr que la sede del secretariado del ALCA estuviera en Miami haya sido ése; un argumento muy fuerte, por no decir que determinante. La experiencia de la Conferencia Anual de Miami puede servirnos a la vez como argumento y como repaso general.

La Conferencia Anual de Miami

Desde 1979 cada año se celebra, en el mes de diciembre, una reunión de tipo particular, que no es precisamente una feria comercial, ni tampoco un encuentro político, pues la Conferencia Anual de Miami abarca los dos géneros. Fruto de una iniciativa privada, que organiza la Caribbean/Latin American Action, grupo de presión cuya sede está en Washington, esta conferencia se ha convertido, con el paso de los años, en un “acontecimiento” al que asisten los altos ejecutivos de las empresas que hacen negocios con los países de la cuenca del Caribe. En los quioscos de cada país, se encuentra información destinada a los posibles inversionistas (mapas, resúmenes de las disposiciones legales relativas a las inversiones, datos sobre los transportes y las telecomunicaciones, etc.). La animación que se vive alrededor de los quioscos dispuestos en un gran hotel, las conferencias y las recepciones que ofrecen los diversos países, harían pensar que la Conferencia es más un lugar para establecer primeros contactos que una verdadera feria en la que se cierran transacciones.

Pero el elemento original de la Conferencia es la presencia simultánea de representantes del sector privado, hombres de negocios esta-

³⁵ Una historia política de los transportes aéreos en la región del caribe sería sin duda muy rica en enseñanzas. El surgimiento de AA en la región y, más tarde, su triunfo en los años noventa, lograron evitar las catástrofes técnicas y financieras que habían significado el fracaso sucesivo de Air Florida, Eastern Airlines y Pan American Airlines. Además, las múltiples empresas de las Antillas, Venezuela o América Central se quejaron muchas veces de las medidas discriminatorias de la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos, que les impedía el acceso a los aeropuertos estadounidenses aduciendo muchos pretextos (intercepción de envíos de drogas, mantenimiento insuficiente a los aparatos, etcétera).

dunidenses, caribeños y latinoamericanos, así como políticos venidos de Washington y también de varios países de la región. Al parecer, fue a partir de que el presidente Reagan echara a andar la Iniciativa para la Cuenca del Caribe (ley del Caribbean Basin Recovery, de 1983, enmendada en 1990 bajo el presidente Bush) cuando la Conferencia, en principio un modesto encuentro de empresarios, adquirió un cariz más político y se volvió habitual que los jefes de Estado de los países de la región asistieran para tomar la palabra o participar de alguna otra manera, siendo Washington generalmente representado por el subsecretario de Estado para Asuntos Latinoamericanos.

Así, la Conferencia, que cuenta con una participación de entre mil y mil quinientas personas, en promedio, se ha convertido en un lugar de encuentro importante, en donde se habla, sin duda, de negocios, pero también de temas económicos y políticos del momento, al lado de jefes de Estado y ministros, invitados o que se invitan solos para aprovechar la difusión que puede darse a su presencia o a sus declaraciones. El folleto que anuncia la Conferencia señala que:

La Conferencia de Miami es el único lugar del continente donde los representantes de los sectores público y privado se encuentran para intercambiar de viva voz sus puntos de vista; en donde trabajan en forma conjunta sobre los asuntos relativos a la reglamentación, en talleres temáticos; donde se habla de manera informal en los salones o en el curso de las reuniones privadas, tanto de las acciones presentes como de los proyectos para el futuro.³⁶

Pero, si el espíritu de los encuentros está bien descrito en unas cuantas líneas, resulta exagerado pretender que la Conferencia tenga una dimensión realmente continental o que, como se dice en otro lugar, el “encuentro ciudadano” de la cuenca del Caribe se haya convertido en sitio en donde todo el continente hace negocios.³⁷

Una ojeada al registro de las inscripciones para la Conferencia de 1997 muestra que los participantes provienen principalmente de la cuenca del Caribe, con un predominio marcado de Florida y del Caribe insular (cuadro 1).

³⁶ C/LAA'S 21st Annual Miami Conference on the Caribbean and Latin America, diciembre de 1997.

³⁷ *Ibid.*

CUADRO 1
Origen de los participantes en la Conferencia de Miami (1997)

Estados Unidos (con un porcentaje considerable de Florida)	44%
Caribe insular (con un porcentaje considerable de los países anglófonos)	42%
América Central	8%
Resto del mundo (esencialmente de Canadá, América del Sur y Europa)	6%

Pero, pese a esta limitación, la ambición está ahí: convertirse en el foro de los encuentros empresariales del continente y preparar las próximas negociaciones relativas al ALCA. Además, parece que, para confirmar esta ambición, la influencia de la Conferencia se ha propagado sensiblemente en los últimos años, en particular hacia América Central y México. Varios jefes de Estado, como los presidentes de Panamá, Nicaragua y Guatemala, asistieron a la Conferencia y se añadieron a la lista de los primeros ministros de los países anglófonos y de los presidentes de la República de Haití y de República Dominicana, que son asistentes habituales.

La puesta en órbita de los países de la zona del Caribe y América Central

La expansión del área de influencia de la Conferencia de Miami refleja claramente la posición cada vez más fuerte de la metrópoli respecto del conjunto de la zona del Caribe-América Central y frontera norte de América del Sur, que se explica en buena medida por las transformaciones importantes que ha vivido esta región en el curso de los últimos 15 años. A grandes rasgos, los países de la región pasaron de ser monoexportadores, concentrados en unos cuantos productos (azúcar en Cuba; azúcar y café en República Dominicana; bauxita en Jamaica; café en Costa Rica; plátanos en Honduras), a desempeñar nuevas especializaciones ligadas a los sectores manufactureros y al turismo internacional.

Esta mutación radical acompañó a la crisis del modelo agroexportador y ocurrió en forma paralela a la urbanización y la concentración de las poblaciones en las capitales o en algunas grandes ciudades. Las "zonas francas", que trabajan como maquiladoras las materias primas textiles provenientes de América del Norte y destinadas a la reexportación, se han multiplicado en países como República Dominicana, El

Salvador, Honduras y Jamaica. En cuanto al turismo internacional, éste se ha convertido en el eje del desarrollo de casi todos los países de la región, que quieren aprovechar los ases naturales que tienen en los litorales de sus mares cálidos y atractivos para clientelas cada vez más numerosas, tanto europeas como norteamericanas. La construcción de hoteles, de lugares de recreo y condominios de tiempo compartido cunde en muchos países, incluidos los de América Central, que hasta hace poco apenas habían sido tocados por la afluencia masiva de turistas, y también Cuba, que durante mucho tiempo rechazó esta fuente de ingresos.

La ley para la "recuperación económica de la cuenca del Caribe", llamada comúnmente CBI, que promulgó el presidente Reagan en 1984, al parecer no ha contribuido a un verdadero resurgimiento de la región, que sigue estando muy deprimida económicamente, tras un decenio de guerras en América Central y las reestructuraciones que impuso el Fondo Monetario Internacional, muy dolorosas para países como República Dominicana o Jamaica. Sin embargo, las preferencias comerciales que otorgan Estados Unidos a los países que trabajan como maquiladores, en el marco de las industrias de ensamble o de montaje, y las ventajas que reciben los inversionistas estadounidenses en esos países han contribuido a confirmar la reorientación estructural de las economías de la región.

En la nueva división del trabajo entre el norte y el sur, entre Estados Unidos, que hacen los pedidos y distribuyen el trabajo y la clientela turística, y los países de la región, que en su mayoría son pequeños y con muchos factores de fragilidad, Miami sirve cada vez más como punto de paso cómodo y como estación de enlace. El tráfico inducido por la maquila o por el turismo alimentan en gran medida la actividad portuaria y aeroportuaria: movimientos de productos brutos para la exportación y de productos terminados que regresan, abasto alimentario en forma de productos estandarizados para los turistas y los viajantes en cruceros, bienes de equipo para los hoteles, etc. Así, esas pequeñas economías caribeñas y centroamericanas, que sumadas representan un gran mercado, han sido convertidas poco a poco en satélites de Miami, que es ahora el emporio de una región que la nueva orientación de los intercambios y la ley CBI contribuyeron en gran medida a estructurar.

La reorganización de las rutas aéreas y marítimas en beneficio del sur de Florida se refleja en las estadísticas del tráfico con los países de la cuenca del Caribe (cuadros 2 y 3).

CUADRO 2
 Clasificación de los tres primeros puertos de Estados Unidos
 para el tráfico con la cuenca del Caribe
 (en miles de dólares)

<i>Importaciones (1996)</i>		<i>Exportaciones (1996)</i>	
1) Houston, Texas	3 727 647	1) Miami, Florida	4 480 094
2) Port Everglades, Florida*	3 026 202	2) Houston	3 478 787
3) Corpus Christi, Texas	2 783 510	3) Port Everglades	3 360 045

* Port Everglades se encuentra en Fort Lauderdale, es decir, en la parte norte del conglomerado de Miami.

Fuente: CLAA, *Caribbean Bassin Profile*, 1998, p. 22.

CUADRO 3
 Clasificación de los tres primeros aeropuertos de Estados Unidos
 para el tráfico de fletes con los países del Caribe
 (en miles de dólares)

<i>Importaciones (1996)</i>		<i>Exportaciones (1996)</i>	
1) Miami	2 509 744	1) Miami	4 152 360
2) Los Ángeles	375 236	2) Los Ángeles	432 390
3) JFK, Nueva York	375 144	3) JFK, Nueva York	336 733

Fuente: CLAA, *Caribbean Bassin Profile*, 1998, p. 28.

Se observará que las cifras del tráfico son significativas pero relativamente modestas en relación con los destinos europeos, asiáticos o incluso sudamericanos (en 1996, los puertos de Florida exportaron cerca de cinco mil millones de dólares de mercancías a Brasil). Se constata el crecimiento de los intercambios de Miami con la región, muy notables en el caso de República Dominicana y de América Central (más de 95% entre 1991 y 1996), pero es imposible ocultar la disparidad en los niveles de desarrollo, el subequipamiento y la pobreza que caracterizan a una buena parte de los países de la zona y que limitan necesariamente el intercambio.

Sería conveniente, entonces, evaluar la forma en que Miami, que reorientó en su provecho los flujos de comercio e intercambio, e inhabilitó centros secundarios como San Juan de Puerto Rico, se comporta en el largo plazo respecto al estancamiento o las crisis que sufre una vasta región como es la del Caribe. Ciertas referencias históricas, como la de Marsella, que en el siglo XIX supo captar las corrientes comerciales del

Mediterráneo y sacar provecho de la desarticulación política que provocó la decadencia del Imperio otomano o incluso la más lejana de Venecia, desviando las corrientes marítimas a expensas de Bizancio, pueden ser ilustrativas a este respecto. En otras palabras y de manera más brusca, las preguntas serían las siguientes: ¿qué hace Miami para prosperar y beneficiarse de la crisis que sufren los países de la región?, o bien, al contrario, ¿en qué forma la activación de los enlaces marítimos y aéreos y el fortalecimiento de los lazos comerciales tejidos alrededor de esta metrópoli pueden contribuir a la reactivación económica de toda la región?

El desarrollo de las funciones lúdicas y de la distribución

Esta conquista comercial progresiva de un país de vanguardia muy vasto y que, en algún tiempo, podría extenderse al conjunto de América Latina, ha ido acompañada del reforzamiento de la función turística de Miami y ha generado el desarrollo de funciones secundarias o anexas, que no deben ser subestimadas. Vimos en la primera parte de este estudio que el turismo se hallaba en los orígenes mismos de la ciudad de Miami. Pero esta actividad ha vivido sus altas y sus bajas. El deterioro en el que había caído Miami Beach, con sus colonias de ancianos ya no todos acaudalados y sus inmuebles estilo *art déco* mal conservados, era el signo, en los años sesenta y setenta, de un retroceso que habría podido ser alarmante. Sin embargo, el turismo volvió a arrancar a fines de los años ochenta y ahora nada parece poder frenar una fuerte expansión, que no terminará..., sino hasta la próxima recesión.

Varios aspectos del formidable resurgimiento del turismo en Florida durante los últimos años deben ser examinados. El primero es el retorno de la clientela estadounidense y, sobre todo, la inauguración de una verdadera estación de veraneo, pues el turismo tradicional, al "viejo estilo", se orientaba básicamente a la temporada de invierno. Las costumbres han cambiado; la práctica de deportes al aire libre y la comodidad que proporcionan los equipos de aire acondicionado en los apartamentos, las oficinas, los comercios y los vehículos hacen soportable el calor húmedo. Son ésas las razones y es ése el precio que hicieron que Florida se convirtiera en fecha reciente en el primer estado de destino de los vacacionistas de verano, superando a California y Hawai.³⁸ Otra

³⁸ Federal Reserve Bank of Atlanta, "Florida Continues to Drive Southeast Economy", en *Regional Update*, vol. 10, núm. 4, 1997, p. 8.

razón fundamental de este embellecimiento extraordinario es la prosecución del crecimiento de los parques de diversión del centro de Florida: Disney World, cerca de Orlando, el cual, junto con las otras grandes atracciones vecinas (Universal Studios y Sea World), tiene una afluencia de visitantes que aumenta rápidamente, y el otro polo vecino, el centro espacial Kennedy, que prospera de la misma manera. Lejos de significar una competencia para Miami, esos centros de diversión están en perfecta complementariedad con la metrópoli del sur de Florida, más orientada al turismo balneario y a las compras, en los itinerarios que programan las agencias de viajes o en los planes de vacaciones de los padres de familia.

Otros elementos han reforzado el crecimiento notable del turismo, que cada año aporta decenas de miles de nuevos empleos al sector de servicios. El primero de ellos es la llegada masiva de turistas extranjeros, en particular de los europeos, que descubrieron el sur de Florida hace algunos años (españoles, italianos, franceses, etc.); los canadienses, que siempre se han mantenido fieles y, por supuesto, los latinoamericanos y caribeños, sobre quienes sería conveniente contar con estadísticas más precisas que las que hoy se disponen. También el tránsito al aeropuerto y dentro del puerto explica el hecho de que las estancias sean muy cortas o cortas (medio día, uno o dos días); cabe señalar que Miami se ha convertido en una escala muy apreciada para hacer una excursión a la playa o a los Cayos (archipiélago de islotes coralíferos, al sur del conglomerado), o también para hacer compras en los centros comerciales.

Un flujo de viajeros en tránsito merece ser mencionado; se trata de los pasajeros de los cruceros que parten de Miami, quienes abordan sus navios atracados en el puerto especializado y magníficamente situado en el centro de la bahía de Biscayne. Cabe recordar que Miami se convirtió, en el término de unos cuantos años, en la primera base mundial de la industria de cruceros, la cual adquirió una dimensión totalmente distinta de la de las épocas "históricas", en las que ese tipo de periplo se veía como un ocio aristocrático. Al aumentar el tamaño de los navios y hacer economías de escala, las grandes empresas de navegación de cruceros, como Carnival o la Royal Caribbean, pudieron reducir los costos y ofrecer "productos" por menos de mil dólares (para un crucero estándar de seis días por el Caribe). La fascinación por los cruceros caribeños, que comienza a atrapar a la clientela europea, es un fenómeno reciente pero de grandes dimensiones (cuatro millones de pasajeros al año). Las implicaciones económicas y sociales para el sector turístico, en su conjunto, y también para los desti-

nos caribeños que, en cierta forma, resultan neutralizados por esos palacios flotantes, tendrían que ser estudiadas con detenimiento, pero es innegable que, también aquí, Miami es la que obtiene los beneficios en términos de empleo, de derramas comerciales y de prestigio.

Así, bajo el término turismo caben muchas cosas diversas. Los flujos generados por esos movimientos entre el puerto, el aeropuerto, los balnearios, los centros comerciales, los lugares de placer y las grandes atracciones (parques de diversiones) son particularmente complejos. Al parecer, la motivación de viajar a Miami proviene en gran medida del atractivo de las compras, sobre todo para la clientela del Caribe y América Latina. Es verdad que en ocasiones resulta difícil distinguir entre el comprador profesional, que acude a centros mayoristas o semimayoristas para adquirir aparatos electrónicos (computadoras, cámaras de video, etc.), que él mismo embarcará en el avión para llevárselas, y la clientela privada que compra para ella, para su familia o para amigos equipos deportivos, vestidos y ropa interior o perfumes. Miami es, a la vez, un centro de distribución muy grande de materiales de equipo personal y profesional y un inmenso “centro comercial” que sirve al conjunto de la cuenca del Caribe y más allá.

Templo del consumo, metrópoli del placer

Los observadores agudos de la metrópoli, como Nijman o Grosfoguel, no se han equivocado.³⁹ Miami en efecto hace pensar en un inmenso supermercado, por la enorme densidad de sus centros comerciales. En las colonias residenciales, basta recorrer algunas cuadras en auto—el medio de transporte universal e indispensable— para encontrar un centro comercial. Según Grosfoguel, Miami se ha convertido en “el destino para hacer compras de las élites latinoamericanas y caribeñas”.⁴⁰ La infraestructura comercial, que cada año se enriquece con nuevos centros, no puede explicarse sino por la presencia de una clientela muy importante que corresponde, por una parte, a los turistas, pero sobre todo a la población flotante latinoamericana y en parte europea, que tiene condominios en Miami y vive ahí una parte del año o bien va a visitar a parientes o amigos. La metrópoli entra directamente en competencia con el comercio instalado en las capitales de

³⁹ Nijman, “Breaking the Rules...”, *op. cit.*, p. 18.

⁴⁰ Grosfoguel, *op. cit.*, p. 364.

la región por razón de sus precios más bajos y de una selección mucho más amplia, y por razones de prestigio y de esnobismo, que vienen a apoyar de manera directa la tesis de que Miami es símbolo de prosperidad y del bien vivir. Así, en el caso de Venezuela, que sin duda es el ejemplo más sorprendente de sumisión cultural hacia la imagen de Estados Unidos, la decena de vuelos redondos entre Caracas y Miami alimenta efectivamente un movimiento comercial impresionante, que debilita de manera visible el comercio de Caracas.

Aquí el efecto de demostración que los economistas intentan analizar en las relaciones entre el norte y el sur aparece plenamente. El producto comprado en Miami, ya sea una computadora estadounidense, una prenda de vestir fabricada muy probablemente en Asia o un perfume de origen europeo, tiene para el consumidor un "sello" superior y un precio más bajo (el impuesto en el estado de Florida sobre las ventas sólo es de 6%). Éste es sin duda uno de los componentes de la imagen mítica de Miami que se construye frente a nosotros. Otros elementos se añaden: el estilo, formado a la vez de la arquitectura *art déco* de Miami Beach, del estilo hispano-andaluz de las residencias de Coral Gables, de los rascacielos iridiscentes del centro de la ciudad, que de noche resaltan con las iluminaciones especiales, de la música latina y afrocaribeña (presencia de estudios de grabación, de un salón anual afamado y grandes artistas como Celia Cruz, Gloria Estefan o Enrique Iglesias), o incluso la moda, pues las playas de Miami, con su cielo despejado sobre el mar azul y las palmeras de rigor, constituyen el escenario obligado de los fotógrafos del mundo entero y sus modelos que lo embellecen en la temporada de invierno. En ese sentido, el paisaje de Miami se ha convertido en un icono, así como la Torre Eiffel es el símbolo de París. Cabe señalar que esta imagen también se utiliza para el cine (aunque mucho menos, es cierto, que las costas de California) y la televisión. Para esta última, la existencia en la metrópoli de estudios de las dos empresas más importantes que transmiten programas en español, Univisión y CBS, tiene una importancia particular para toda América Latina.

Otras asociaciones ligadas a la imagen de Miami son menos favorables; la reputación sulfurosa de la vida nocturna de Miami Beach; un cierto exhibicionismo en las playas, en las terrazas; la criminalidad, que no alcanza, sin embargo, los niveles de otras metrópolis tanto de América del Norte como del Sur; una vida cultural relativamente limitada, etc. No obstante, no parece que esos inconvenientes hayan afectado de manera profunda el mito en vías de construcción. Por el contrario, el aura de vida fácil, de relajamiento de la moral que rodea las

actividades ligadas al consumo, a la diversión, al turismo, no parece incompatible con los negocios y las funciones comerciales, sobre las cuales la metrópoli basa su expansión. ¿Acaso el ideal del hombre de negocios no es conciliar el cierre de compras, de ventas, de contratos, con la diversión e, incluso, el libertinaje? ¿Acaso París, durante la “Belle époque”, no era a la vez una gran capital de negocios y el centro de todos los placeres?

CONCLUSIÓN

Miami es hoy en día la capital de las economías dolarizadas de un mundo incierto.

Alain Rouquié

Se augura para Miami, joven metrópoli de apenas cien años, un brillante porvenir. Según algunos será “la ciudad estadounidense del mañana”.⁴¹ Las extrapolaciones basadas en el rápido crecimiento de esta metrópoli, en las cifras de flujo registradas en el puerto y el aeropuerto, en verdad impresionan. La fiebre de la construcción que cundió en el conglomerado, sobre todo en la franja litoral, se parece a un *boom*. Dado que el éxito llama al éxito, las empresas transnacionales consideran con atención el interés que ofrece esta “plaza”, cuyos atributos parecen evidentes. Su posición de “interfase” entre el norte y el sur del continente le brinda una ventaja extraordinaria a partir del momento en que la encrucijada es percibida, identificada y confirmada por el esmero de la promoción y la publicidad. En tanto sur de América del Norte y norte de América del Sur, el puente del sur de Florida combina idealmente las ventajas de plaza comercial y de exilio exótico para los clientes, visitantes y turistas que vienen del norte y del sur, de Europa y de Asia. Así, Miami se ha impuesto por mucho sobre sus rivales de la cuenca del Caribe que aspiran a tener ese puesto (como Panamá o San Juan de Puerto Rico) y soporta bastante bien la competencia, en Estados Unidos, de metrópolis muy respetables como Atlanta o Nueva York. Vuelta espectacular de la geografía; los estudios y las proyecciones deben tomar en consideración los datos de base de los lugares, las ciudades, las metrópolis: emplazamiento, ubicación, accesibilidad, terrenos disponibles, etc. En el mejor de los casos —y po-

⁴¹ Discurso del presidente Clinton durante la Cumbre de las Américas de 1994.

demos deseárselo—, en el siglo XXI Miami se convertirá en una nueva Venecia, ciudad con la que tiene en común la mediocridad de un lugar lagunero y un inmenso potencial de captación de flujos comerciales.

Pero, si Miami aparece también como una metrópoli de hoy y de mañana es por ser una gran ciudad multicultural; a la vez anglosajona y latina, afroamericana y caribeña y, sobre todo, muy cubana; a la vez católica, protestante y judía, en la que se habla inglés y español, pero también “conectada” con el francés, el criollo, el portugués, etc. Como tal, lo mismo que Nueva York o las grandes ciudades de América Latina, como Buenos Aires, Río de Janeiro o São Paulo, con las cuales pronto será necesario compararla, Miami hace renacer los mitos americanos por excelencia del crisol y el mestizaje. Hemos visto que, en la realidad, existen algunas zonas oscuras: la integración superficial de las cohortes de inmigrantes que llegan en oleadas masivas; dificultad de diálogo entre las comunidades y, sobre todo, exclusión de la minoría negra sobrepasada, empujada a los guetos del corazón del conglomerado.

Miami aparece, en fin, como el símbolo posible de un acercamiento de las Américas en torno a valores materiales, en un ambiente relajado, facilitado por la presencia de diversiones, de distracciones y de un sol generoso (*sun and fun*). A partir de que las Américas se encuentran en esta plaza comercial —materializada por el aeropuerto y sus tiendas francas en la aduana, sus muelles de embarque para los suntuosos cruceros repletos de tiendas, las explanadas (*malls*) lujosas de los centros comerciales—, se pudo pensar que el camino estaba marcado para que Miami se convirtiera en su “capital” simbólica (pues sabemos bien que las verdaderas capitales políticas están en otras partes). Ése es el propósito de la empresa de acercamiento del conjunto de los países del hemisferio, iniciada bajo el gobierno del presidente Bush —con el título, precisamente, de *Enterprise for the Americas*— y que continuara Clinton, con las Cumbres de Miami (1994) y de Santiago de Chile (1998). El objetivo último de esta negociación, la creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), parece aún lejano y, paradójicamente, es en Estados Unidos donde en este momento surgen más obstáculos.

Sin embargo, por ahora, Miami sigue estando bien colocada, pues la metrópoli fue elegida como sede de las negociaciones hasta febrero del 2001, después de lo cual se llevarán a cabo en la ciudad de Panamá y, más tarde, en México. En el actual periodo de euforia, todo parece funcionar como si América Latina y el Caribe fueran absorbidos por

la dinámica del mercado y el crecimiento exponencial de los intercambios de bienes y personas, de lo que, con o sin ALCA, Miami y Florida se beneficiarán naturalmente y casi sin esfuerzo. Tal vez sea una ilusión y las negociaciones entre los estados se encargarán de recordar la realidad de los intereses específicos de Estados Unidos, de Canadá, de las naciones latinoamericanas o de las agrupaciones ya bien constituidas, como el Mercosur.

Sin embargo, nos parece que el análisis de las relaciones internacionales debe tomar en cuenta esas percepciones del momento, visiones instrumentalizadas por la promoción, la publicidad y la construcción más o menos consciente de mitos. A este respecto, la observación de Miami, como símbolo y como realidad, nos permite comprender mejor a América o, más propiamente, a las Américas y también tratar de aprehender el futuro de las relaciones interamericanas.

Traducción de LORENA MURILLO S.

BIBLIOGRAFÍA

- Balu, P.A., "La Floride, moteur du 'Free Trade of the Americas'", en *Poste d'expansion économique de la France*, nota, Miami, 1997, 3 pp.
- Béthemont, J. y J.M. Breuil, *Les États-Unis: une géographie régionale*, París, Masson/Armand Colin, 2a ed., 1996.
- Boswell, T. (comp.), *South Florida: the Winds of Change*, Coral Gables, Department of Geography, University of Miami, 1991.
- Bruckner, P., "Miami, le paradis des excentriques", en *Géo*, núm. 229, marzo de 1998, pp. 12-28.
- Bryan, A., *Trading Places: the Caribbean Faces Europe and the Americas in the Twenty-First Century*, Miami, University of Miami, North-South Agenda Papers, núm. 27, 1997.
- Caribbean Publishing Co. y Caribbean/Latin American Action, *1998 Caribbean Basin Profile*, Washington, D.C., 1997.
- Castro, M., "Dominican Republic. The Long Transition: Dilemmas of Democracy and Development", *North-South Center Focus*, vol. 5, núm. 2, 1996, 8pp.
- Dabène, O., *L'Amérique Latine au XXème siècle*, París, Armand Colin, Collection Cursus, 2a ed., 1997.
- Dunn, M., *Black Miami in the Twentieth Century*, Gainesville, University Press of Florida, 1997.
- Faya, A., *Los cambios en el sistema interamericano de los años 90*, Santiago de Chile, Flacso, Paz y Seguridad de las Américas, núm. 11, 1997.
- Fields G. y M. Whitefield, "The Dade Jobs Puzzle. Where Are the Jobs?", serie escrita para *The Miami Herald*, 1997.

- Gunn Clissold, G., "Divergent International Perspectives on the Caribbean: the Interaction Between the Ongoing Caribbean, US and European Adaptations to the New Global Economy" (borrador), Washington, D.C., Georgetown University Caribbean Project, 1997.
- Hayes, M., "International Roundtable. One Community, One Goal. Job Report Seen as a Major Step", en *Miami Today*, 18 de diciembre de 1998.
- Levine, B. (comp.), *The Caribbean Exodus*, Nueva York, Praeger, 1987.
- Moniteur du Commerce International, *Dossier Floride*, núm. 1330, 26 de marzo a 1 de abril de 1998, pp. 62-79.
- Moss, A., "Hemisphere Trade without 'Fast Track'", de *The Miami Herald*, 23 de noviembre de 1997.
- Portes, A. y A. Stepick, *City on the Edge: the Transformation of Miami*, Berkeley, University of California Press, 1993.
- Roberts, B. y R. Tardanico, *Employment Transformations in the United States and Mexican Gulf Cities* (borrador), Miami, Florida International University, 1997.
- Rosenberg, C., "Piece by Piece, Immigration Laws Eased", en *Miami Herald*, 22 de diciembre de 1997.
- Rosenberg, M. y J. Hiskey, *Florida and the Caribbean Basin Countries in the 21st Century: Is Geography Destiny?*, Dialogue núm. 137, Miami, Latin American and Caribbean Center, Florida International University, 1992.
- Rouquié, A., *Amérique Latine. Introduction a l'extrême-occident*, París, Le Seuil, 1987.
- Santiso, J., *Wall Street face à la crise mexicaine. Une analyse temporelle des marchés émergents*, París, Les Études du CERI, núm. 34, 1997.
- SELA, "Tendencias y opciones en la integración de América y el Caribe", XXIII Reunión ordinaria del Consejo Latinoamericano (informe SP/CL/núm. 8), Caracas, Sistema Económico Latinoamericano, 1997.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- Annales d'Amérique Latine et des Caraïbes* (anual), Aix-en-Provence, Institut d'Études Politiques.
- Boletín de la Integración* (mensual), Caracas, Instituto de Altos Estudios de América Latina, Universidad Simón Bolívar.
- Boletín sobre Integración de América Latina y el Caribe* (mensual), Caracas, Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano.
- Business Latin America* (mensual), Nueva York, Economist Intelligence.
- Caribbean Insight (incorporating the Caribbean and West Indies Chronicle)* (mensual), Londres, The West India Committee.
- Caribbean Update Including Central America* (mensual), Maplewood, Nueva Jersey, Kal Wagenheim.
- Hispanic Business* (mensual), Santa Bárbara, California.
- Latin Finance* (mensual), Coral Gables, Florida.

Latin Trade (mensual), Miami.

Miami Herald (The) (diario), Miami.

Miami Today (semanal), Miami.

Notas Estratégicas (mensual), Caracas, Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano (SELA).

Nuevo Herald (El) (diario), Miami.

Regional Update (bimensual), Federal Reserve Bank of Atlanta.

SELECCIÓN DE FUENTES EN INTERNET

<http://americas.fiu.edu>

Página común del Centro de Estudios Latinoamericanos y del Caribe, la Universidad Internacional de Florida (FIU), la Universidad de Florida (Gainesville) y la Universidad de Miami. Contiene los documentos oficiales del gobierno de Estados Unidos sobre las negociaciones comerciales con América Latina (Americas Net).

<http://www.fiu.edu/-lacc>

Página del Centro de Estudios Latinoamericanos y del Caribe, de la Universidad Internacional de Florida (FIU). Este Centro cuenta con varios programas de enseñanza e investigación; constituye una de las fuentes de información más útiles sobre los países del sur. Principales programas: Summit of the Americas Center (SOAC), Florida Caribbean Institute (FCI).

<http://lanic.utexas.edu>

Página del Centro de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Texas en Austin. Bases de datos relativas a América Latina y el Caribe, muy bien organizadas, que contienen referencias a las publicaciones de Naciones Unidas, del Banco Interamericano de Desarrollo, etcétera.

<http://www.claa.org>

Página del Caribbean Latin American Action (CLAA), asociación de derecho privado (pero muy cercana al gobierno federal), instalada en Washington, D.C. y dirigida por un puertorriqueño. La CLAA es la principal organizadora de la Conferencia Anual de Miami.

<http://www.sice.oas.org>

Página de la Organización de Estados Americanos (OEA), que tiene su sede en Washington. Este sitio ofrece información sobre los tratados comerciales entre los países miembros; "sice" significa Sistema de Información al Comercio Exterior.

<http://www.flacso.cl>

La página de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (oficina en Chile) ofrece información sobre los resultados de la Segunda Cumbre de las Américas, que tuvo lugar en abril de 1998, en Santiago.