

El derecho a la bahía

DAVID MILLÁN OROZCO

“Un orden es necesario siempre, y quien lo olvide
enajenará tanto su libertad como su capacidad de obrar”
Antonio Escohotado

Es apenas obvio que quien sienta vulnerado uno de sus derechos reclame por el; es apenas obvio que si el derecho vulnerado afecta una comunidad, esta se organice y reivindique su posición ante quien presuntamente agrede su libertad y su desenvolvimiento como parte de una ciudad y una sociedad. Y es desde luego necesario, que una sociedad que se precie de ser democrática -y un gobierno que orienta el devenir de dicha sociedad- respondan a la reclamación individual o grupal ante el supuesto *derecho vulnerado*. La reivindicación y el consecuente reconocimiento de derechos, es signo fundamental del desarrollo territorial contemporáneo en un “mundo en proceso de urbanización”, dinámico e inatajable. Hoy más que nunca, los seres humanos buscamos en la ciudad el espacio que nos corresponde en la sociedad; buscamos que se nos reconozca el **Derecho a la ciudad**.

Pero (parafraseando a Arango – 2005), es posible que aquello que se cree un derecho, sea la posición subjetiva de un individuo o comunidad, que cree poder aportar razones lógicas y normativas suficientes y que considera que el no reconocimiento de su posición, le ocasiona un daño al sujeto o la comunidad. Puede entonces no constituir un derecho aquello que sitúa al sujeto en el plano de las aspiraciones no resueltas, incluso por su propia inacción y la inacción de otros actores sociales e institucionales. Una vía común para reclamar derechos, o de hacer que legítimas aspiraciones parezcan derechos, es la del consabido desarrollo, el cual, la más de las veces, está basado, “por lo general, en la manera en que una persona (o un conjunto de personas) se representa(n) las condiciones ideales de existencia social” (Rist -2002), dejando de lado las condiciones del conjunto de la sociedad.

Así las cosas, no constituyen derechos todo aquello que está en el ordenamiento jurídico o fáctico de una sociedad, por lo cual, siendo una legítima aspiración de quienes -verbigracias- nos movilizamos en vehículo particular, tener acceso a una bahía de estacionamiento en el espacio público, el hecho de no tener resuelta esa demanda no implica la vulneración de un derecho. Por tanto, aunque las bahías son parte constitutiva del espacio público y están acogidas como tal en diversas normas nacionales y locales, aspirar a tener acceso a ellas no se constituye en un derecho, el que supuestamente es vulnerado por que estas no se construyen en ciertas zonas urbanas del país. En ese orden de ideas, **el derecho a la bahía no existe**.

Existe sí, la necesidad de que resolvamos los conflictos que generan la coexistencia simultánea de derechos y legítimas aspiraciones -que no constituyendo derechos- debieran encontrar espacios para su desenvolvimiento y reconocimiento, en una sociedad cada vez más confusa y en una ciudad cada vez más desordenada como Santiago de Cali. Ello implica que las diferencias que sobre el asunto tengamos, no deben resolverse intentando forzar una solución que implique, ni la agresión a la comunidad, ni la ruptura de la institucionalidad, ni la politización indebida de las instancias públicas encargadas de examinar estos asuntos. Una actitud de este tipo únicamente logra la agudización del conflicto y el debilitamiento del

Estado, a la vez que cierra la puerta a salidas creativas, tan escasas como necesarias en nuestro medio.

De tal manera que debemos ubicar la discusión en otro escenario. El de la construcción de una ciudad y una sociedad con espacio para todos los derechos y para las razonables y legítimas aspiraciones de sus individuos y comunidades. Y como quiera que hoy no existen suficientes espacios disponibles para ello, debemos darnos a la tarea de crearlos, antes que enfrascarnos en conflictos que no se resuelven en el estrecho concepto de ciudad que hoy tenemos. No podemos hacer que esa ciudad de los nuevos espacios, quepa en el concepto de ciudad que nuestra sociedad tiene hoy. Para que esta sociedad pueda superar el desorden y pueda construir una más amplia ciudad, debe empezar por abrir espacios a la creatividad y la democracia y empezar a utilizar todos los medios disponibles para ordenar el espacio físico, muy importante reflejo de las construcciones y relaciones sociales. Solamente una ciudad más amplia, permitirá al Estado reconocer derechos ahí donde los pueda reconocer, y a los ciudadanos localizar sus razonables aspiraciones en los espacios que han ayudado a crear.

Las ciudades se parecen a las sociedades que las construyen y, hoy por hoy, son el ecosistema por excelencia del ser humano, de tal manera que solo una transformación social y política de la sociedad caleña podría permitirnos la construcción de una ciudad en la que cada individuo, comunidad y grupo de interés ocupe el espacio que le corresponde en el planeta urbano. El principio de esta manera de superar nuevos conflictos en la ciudad contemporánea (los de movilidad por ejemplo), se expresa en un casi galimatías: *“La ciudad transforma al individuo que transforma la ciudad, que ayuda a transformar al individuo.”* La pregunta que subyace es si estamos dispuestos a construir una mejor ciudad, empezando por nosotros mismos.

Si es así, se requiere de los individuos, las comunidades y los grupos de interés un giro en la percepción que sobre el Estado tienen y sobre su papel en el entramado del desarrollo urbano y territorial. También requiere de audacia por parte de los gestores y dirigentes de la nueva ciudad, para permitirnos pasar de la inacción o la respuesta simple y torpe, a la acción creativa. De ahí que si damos por supuesto que todo cambio exige renovación, entenderemos entonces que la renovación urbana no es solamente de las estructuras físicas, sino, previamente, de las estructuras mentales y administrativas.

A partir de aquí, podremos dar un nuevo enfoque a la discusión sobre la construcción de ciudad y, específicamente, sobre la manera como debemos resolver los retos que la movilidad urbana impone a nuestra urbe. La movilidad urbana es un concepto renovador de ciudad, que no ha sido suficientemente asumido como tal. Es probable entonces que -siendo más concretos- hallemos en el conflicto específico de las actividades comerciales impactadas por la construcción de los corredores del SITM, una oportunidad para renovar la ciudad, renovándonos como ciudadanos y como Estado.

Un intento de definición de la movilidad urbana a partir de sus elementos, puede entenderse como una relación entre: 1) las actividades y usos con presencia en el territorio, 2) la necesidad que tenemos los ciudadanos de desplazarnos entre los entornos en que se realizan dichas actividades y, 3) los modos de transporte y los cauces a través de los cuales satisfacemos estas necesidades. A partir de esta definición básica se puede evidenciar que en Cali se presentan algunas situaciones concretas que afectan la movilidad urbana en todo

el planeta: a) las actividades cada vez son más numerosas y están más dispersas en el territorio, con lo cual, b) las necesidades de desplazamiento son mayores, contrariando a quienes planteaban un supuesto sedentarismo de los habitantes urbanos a partir de la utilización intensiva de los sistemas de información y comunicación (Internet y demás), y c) por múltiples razones ambientales, de eficiencia, costos y evolución de las estructuras e infraestructuras urbanas, la movilidad urbana en el mundo urbano privilegia los modos de transporte masivos, estimula al peatón y al ciclista en detrimento del transporte particular. Esto, desde luego, no debe implicar la demonización del vehículo particular, dado que este satisface necesidades que no resuelven otros modos de transporte.

Una sociedad entonces debe procurar que exista espacio para todas sus razonables demandas y aspiraciones en torno a la movilidad, lo que hace que las decisiones sobre este asunto sean hoy la base de la transformación territorial de las urbes más pobladas. Aquí se debe tener en cuenta que esas importantes decisiones se toman sobre el sistema estructurante más importante de la ciudad, el espacio público, que existe justamente para resolver necesidades del colectivo, siendo, en Cali, altamente deficitario y de mediana calidad.

Si por razones que son de todos conocidas (enajenación fraudulenta, cesiones inexistentes, apropiación y uso indebido, entre otras), no contamos con suficiente espacio público, dónde vamos a resolver las demandas de movilidad de la nueva ciudad? Nos quedan 3 (tres) opciones: a) aumentar y cuidar con celo el espacio público en superficie, 2) utilizar el espacio privado para resolver necesidades del espacio privado, 3) utilizar razonablemente el espacio público aéreo. Este conjunto de actividades son complementarias a las acciones ya emprendidas por el SITM en entornos impactados (más favorable que desfavorablemente) por el Sistema, como también lo serán en entornos impactados por la 21 Megaobras. Los primeros son actualmente estudiados en el marco de un convenio entre el Ministerio de Ambiente, vivienda y desarrollo y la Universidad del Valle; convenio que es acompañado por la EMRU, Metrocali y Planeación Municipal.

Se espera de este proceso la identificación de un modo de operar en pequeña y mediana escala intervenciones urbanísticas que permitan transformar la ciudad actual, impactada por un proyecto de gran escala como el SITM, y así poder acoger en óptimas condiciones nuevos desarrollos que alberguen demandas de vivienda, comercio y servicios, presentes y por aparecer. Este es el tipo de actuaciones zonales que deben promoverse entre actores públicos y privados para permitirnos ampliar los espacios de nuestra ciudad. De esta manera sucederá tanto en entornos del SITM, como en entornos de las 21 Megaobras. La magnitud de estas intervenciones hará aparecer en Cali un conjunto de nuevas y dispersas centralidades que pueden contribuir al colapso de la ciudad si no transformamos y aumentamos simultáneamente el espacio público, el espacio privado ahí donde deba transformarse, y el espacio aéreo. La única manera de hacerlo es mediante intervenciones de recomposición integral de ciudad, a partir de proyectos de renovación urbana por redesarrollo o rehabilitación.

Con este nuevo enfoque, lo que se puede deducir del desesperado llamado que hacen los ciudadanos (comerciantes, empresarios, propietarios y demás), cuando sienten que una obra de gran escala e inversión cuantiosa -a todas luces benéfica para el conjunto de la sociedad- afecta sus actividades habituales, es una manifestación implícita por la urgente necesidad de transformar la ciudad para adecuarla al cumplimiento de los derechos colectivos y las

razonables aspiraciones de los diversos grupos de interés. Corresponde al Estado y los ciudadanos utilizar todos los instrumentos disponibles para este propósito. Reivindicar tozudamente una supuesta violación de derechos inexistentes, soportada en la politización de procesos técnicos y quebrantamiento de la institucionalidad, no es otra cosa que aumentar pasivos a la deuda que Planeación tiene con la ciudad de Cali.

De otro lado, no debemos olvidar que el correlato de los derechos son los deberes que tenemos como ciudadanos y ciudadanos y que, si bien es cierto que nuestra Constitución reconoce el derecho a la libre empresa y la propiedad privada, ha indicado para ellas los principios de la **función social y ecológica** y la **prevalencia del interés general sobre el particular**; principios fundantes de una nueva sociedad y una nueva ciudad. El reto entonces, es la transformación simultánea de los ciudadanos, el espacio público y privado y, por tanto, las condiciones de las actividades impactadas, con el acompañamiento del Estado. Es la única manera de hacer que nuestra sociedad conozca una ciudad que sospecha existe, pero no tiene aun la disposición de construir. De otro modo no alcanzarán las bahías para seguir estacionando los problemas no resueltos por la planeación.