

---

---

# La ciudad y el espacio público víctimas de las lógicas capitalistas: desestructuración del tejido urbano, lógicas de segregación

Etienne Sevet\*  
sevet@puj.edu.co

Recibido: 23/03/2007

Aprobado evaluador interno: 01/06/2007

---

---

## Resumen

Las ciudades colombianas se renuevan: la última en hacerlo es Cali. En el marco de este episodio de la historia urbana colombiana, el siguiente artículo presenta, a la vez, un estado del arte de las últimas y más interesantes investigaciones urbanísticas fuera del país y una mirada actualizada y reciclada, que toma en cuenta el contexto local. Todo ello, como mallas de lectura y pistas de reflexión, para pensar las distorsiones de las cuales el espacio público mundial y caleño es a la vez víctima y actor.

## Palabras clave

*Ciudad franquiciada*, procesos de sectorización, espacio público urbano, Cali.

## Abstract

Colombian cities are in the process of renewing themselves. The last one in doing so is Cali. In the context of this episode of the Colombian urbane history, the following article deal with both, the state of the art of the latest and more interesting urbanistic researches abroad and the most updated and reviewed perspective that takes into consideration the local environment. These two aspects are taken as reading clues to think about distortions of international and domestic public space which considered at the same time victims and protagonist.

## Key words

*Franchised city*, sectorization process, public urban space, Cali.

---

\* Etienne Sevet es profesor del Departamento de Ciencias Jurídica y Política de la Pontificia Universidad Javeriana Cali. Politólogo con Maestría en estrategias e intercambios culturales internacionales de la Universidad Lyon II de Francia.

## 1. Una metodología diferente

Desde obras militantes y provocadoras que afirman el valor añadido creativo que le da el espacio público a la obra de arte, y no el contrario<sup>1</sup>, hasta ensayos históricos que tratan de la dimensión íntima oculta del espacio público<sup>2</sup>, son muchos los trabajos que en los años pasados no han dejado de interesar al observador de estas temáticas e inspirar reflexiones originales. Pero ¿cómo abordar la contradicción que la ciudad moderna nos impone en permanencia, entre un espacio público integrador que tiende a desaparecer, y procesos de reinención de los modos de convivencia en la ciudad que, al fin de cuentas, resultan ser segregativos?

Pocas obras pueden pretender tener la seriedad científica y la visión prospectiva de *La ciudad franquiciada* de David Mangin. Este arquitecto acaba de ganar uno de los concursos internacionales más importantes de la década, el concurso para la refundación completa del centro *Les Halles* en París, una especie de laboratorio gigante de las temáticas del espacio público de hoy: negocios, sociabilidad, convivencia, seguridad, transporte. Ganó frente a las superestrellas de la arquitectura que son Jean Nouvel y Rem Koolhaas entre otras. ¿Cómo?

Es que la innovación en el trabajo de David Mangin, arquitecto, urbanis-

ta, profesor y escritor, es doble. Su análisis del espacio urbano, que veremos adelante, no carece de originalidad. Pero su metodología, en ruptura con el análisis anglosajón que se enfoca únicamente en los usuarios (inspirado del interaccionismo simbólico), cuando no toma el camino de la gestual estético ilustrativa<sup>3</sup>, nos lleva a contemplar por primera vez la forma urbanística en su totalidad: mezcla mapas de no lugares, estadísticas de usos minuciosas, dibujos explicativos, fotos, documentos administrativos, etc., Mangin describe a partir de una totalidad de realidades, y no un segmento de ella (cuando algunos se quedan con la visión del usuario como actor, y otros con la forma estética como elemento central).

Recuerdo haber asistido, en una librería en Burdeos, a una conferencia de Mangin con estudiantes de la escuela de Arquitectura de esta ciudad. Por primera vez escuchaba a un arquitecto que, en el marco de un programa que muy fácilmente le podría dar alas a su ego de esteta, tomó las cosas al revés (en este caso, como debe ser): nos hablaba de las inquietudes de los pequeños negociantes que trabajan en el centro comercial de *Les Halles*, nos hablaba de sus charlas con los bomberos, de sus charlas con los jóvenes de la *banlieue* que pasan la mayoría del día bajo la tierra, en sus citas y negocios informales,

<sup>1</sup> Buren, Daniel (1998). *A force de descendre dans la rue, l'art peut il enfin y monter*, París, Sens et Tonka.

<sup>2</sup> Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra, el cuerpo y la ciudad*, Madrid, Alianza editorial.

<sup>3</sup> Koolhaas, Rem (1997). *S M L XL* New York Monacelli Press.

dejando de lado las consideraciones teórico-estéticas que tanto les gusta a los “grandes” de la disciplina. En otras palabras, estaba fiel a la línea que había escogido: la de dibujar un panorama urbanístico completo, desde lo incómodo que es el sitio donde se encuentra la canilla que usa el que limpia el ala sur-este del cuarto sótano, hasta la gestión de los flujos diarios del metro que usan casi un millón de personas en la estación de metro y cercanías a *Les Halles*, la más grande en la Unión Europea.

## 2. David Mangin y la ciudad franquiciada

¿Qué nos dice David Mangin? *La ciudad franquiciada* es una lógica de (des)estructuración del tejido urbano que ha operado a lo largo de estos últimos 35 años de crecimiento urbano, en muchas ciudades desde Europa hasta China, y obviamente en América, cada vez que el liberalismo, en un sentido amplio, se expresa sin frenos.

La reflexión de Mangin nos interesa en el contexto caleño, pues habla de tres fenómenos que se pueden identificar fácilmente al observar la ciudad. Existen, según él, tres modelos de organización espacial explicativos de la morfología urbana contemporánea: la franquicia, el sector y el condominio, a cada uno de los cuales corresponde una patología: la *ciudad franquiciada*, la ciudad sectorizada y la ciudad “individuada”, esta última siendo objeto de una argumentación propia.

La franquicia es la ciudad que se inspira del modelo del hipermercado. La conocemos en los negocios: Carrefour, Jenó's Pizza, Homecenter, El Corral, etc. La lógica de la cual se nutren estas empresas bajo franquicia, mas allá de la económica, es doble: es la de la privatización al precio más bajo posible de espacios más o menos abandonados, a menudo del dominio público, que la comunidad bien podría (y debería) recuperar; y es la del mercadeo (cómo diferenciarse de los demás cuando se vende el mismo producto).

El ejemplo de la construcción del centro comercial del Valle del Lili, alrededor de Carrefour, basta para entender esta lógica de invasión de semejantes zonas (hasta hay declaraciones que necesitan verificación según las cuales esta zona había sido declarada inconstruible). La lógica se puede extender a otros casos: se considera una zona de espacios verdes no usada *a priori*. Gracias a la fobia colectiva alrededor del tema de la seguridad, que se expresa con toda su fuerza a propósito de los espacios sin dueños, y que los medios de comunicación revelan alegremente, les resulta muy fácil a los promotores, mas allá del potencial de corrupción de la clase política, recuperar estos espacios en el marco de una operación inmobiliaria con base en estos “problemas” de vacío/inseguridad que se proponen resolver.

Por lo tanto, nadie se ha preguntado lo que realmente pasa en estos espacios, más allá de las presuntas activida-

des ilegales, pero imaginemos: ¿de pronto el Valle del Lili se había convertido en una reserva ecológica urbana espontánea? ¿De pronto era un lugar de cita para los enamorados? ¿Un grupo de jóvenes lo usaba como terreno de deportes? Las suposiciones que uno podría hacer son infinitas... y válidas. Las experiencias, empezadas hace ya más de diez años, y repetidas en varias partes del mundo desde entonces, de dos colectivos pioneros en el urbanismo moderno, uno francés (*Le Bruit du Frigo*, Bordeaux)<sup>4</sup>, y el otro italiano (*Stalker*, Roma)<sup>5</sup>, fueron fundamentales para entender esto. Las preguntas que hicimos, se las harían también ellos en primera instancia al llegar a Cali.

Estos colectivos de arquitectos empezaron llevando estudiantes de arquitectura y urbanismo a zonas de la ciudad “sin atributos”, en el sentido de Robert Musil. Se trataba, por ejemplo, de recorrer una vía de tren abandonada en un suburbio de Burdeos, entre unas zonas comerciales, un puerto, unas plantas, bosques y riachuelos, buscando los restos de una mansión *Art Deco* de los años 20. Luego, comparar *in situ*

lo observado con los varios mapas que se hicieron a través de las décadas, para entender la estratificación y la evolución de los usos, para ponerlos en una perspectiva histórica. Luego, empezaron a llevar gente del común a estos paseos, y hoy llevan niños de las escuelas, con la esperanza que las generaciones futuras dejen de tener una percepción utilitarista y etnocentrista del espacio urbano.

Estos colectivos han demostrado no solamente la cantidad de usos alternativos a través de los cuales los no lugares abandonados encuentran una multitud de funciones, sino que, fundamentalmente, nos llevan a preguntarnos cómo y por qué percibimos un espacio urbano. Invierten nuestra percepción de lo que debe ser un espacio urbano como espacio funcional, de las fronteras del espacio público, de nuestras categorías de lo que es bonito frente a lo que es feo, del centro y la periferia, etc. A raíz de esto, considerando la particularidad de los contextos, podemos modelar unos espacios-tipo supuestamente abandonados, pero con su existencia propia. En estos espacios, comprados a la colec-

<sup>4</sup> Véase el artículo “Lo pensado nace del no pensado”, en *El transeúnte ordinario* [En línea], disponible en: <http://www.passant-ordinaire.com/revue/37-322.asp> y el sitio del colectivo <http://lovexperience.free.fr/bruitdufrigo.htm>. En este artículo, los arquitectos del colectivo señalan: “La arqueología de estos espacios abandonados es la de nuestros modos de vida y de consumo (...) Nos invitan a tener una relación utópica con la ciudad. Ellos nos permiten imaginar en la ciudad periférica un sistema productor de espacio colectivo coherente y federador, de un enriquecimiento del bien común, capaz de acoger actividades y sociabilidades nuevas”. A raíz de estas propuestas, se desarrollan en estos espacios abandonados iniciativas concertadas con los municipios, como los vergeles comunitarios, para mejorar el insumo de alimentos biológicos y crear lazo social entre individuos de orígenes y estratos distintos.

<sup>5</sup> Véase el catálogo de la exposición que realizó Stalker en el CAPC de Bordeaux (Francia) “Stalkers: exposition, CAPC-musée d’art contemporain, Bordeaux, du 5 février au 23 mai 2004”, Fage editions, Bordeaux 2005.

tividad sin que ésta haya sido consultada, se vienen a construir unidades comerciales, de trabajo y de vivienda. La iniciativa es la de grandes grupos. La función de espacio público la cumplirá la actividad comercial. En ésta, son las franquicias las únicas que presentan la estructura capitalista necesaria para liderar o desarrollar solas costosos proyectos, que además pueden requerir fuertes vínculos con el escalón más alto de la clase política nacional y local, dado el tamaño de los programas.

Los usos de estos espacios no son públicos, aunque la ilusión del acceso pueda hacer creer lo contrario. No son espacios regidos por la ley, son regidos por reglas internas sobre las cuales la colectividad tiene un poder muy limitado, al contrario del dueño de dicho espacio. Se supone que un indigente no puede entrar en un centro comercial, cuando sí puede caminar en la calle. Se supone que un ciudadano de estrato 1 no tiene nada que hacer en el Pomona de Ciudad Jardín, porque no hay nada que pueda comprar ahí, y serán muchos los elementos concretos (precios, mercancías inadaptadas a sus realidades y necesidades) y comportamentales (estigmas, interacciones) generadores de

ostracismo para él, si finalmente se atrevió a entrar después de que el vigilante le haya amablemente preguntado qué vino a hacer.

Lenta, pero seguramente, el territorio que antes era un espacio de uso público (potencial o no), que hubiera podido ser recalificado, se encuentra bajo el dominio privado, con funciones, propiedades y organización distintas a las de la colectividad. Cuando caemos en cuenta que Cali y las ciudades colombianas, en general, quedan muy por debajo de los 15 m<sup>2</sup> de espacios verdes por habitante que exige la ley<sup>6</sup>, no podemos sino considerar *la ciudad franquiciada* como un atentado contra la colectividad. Cuando caemos en cuenta que una ciudad con más parques se valora en el mercado inmobiliario, cabe pensar que los promotores se dispararon una bala en su propio pie sin darse cuenta.

Nuestro análisis, más allá de lo que describe David Mangin, se enfoca también en la dimensión de mercadeo de la metáfora de la franquicia, que es más sutil pero igualmente importante y representa un punto de partida interesante que el autor propone para nuestra reflexión. De la misma manera que para

<sup>6</sup> La Ley 388 de 1997 otorga a las autoridades locales el poder de definir la cantidad de espacios públicos y verdes por habitante en el marco del POT que eligen. En el sitio Internet del Ministerio del Medio Ambiente, no aparece que Cali haya definido una cantidad mínima, al contrario de Medellín y Bogotá, cuyas políticas son claramente visibles, enunciando el valor de 15 m<sup>2</sup>/habitante. En: <http://web.minambiente.gov.co/oau/nivel3.php?indicador=SZVPC&observ=5#entorno>). Según las últimas cifras oficiales del Municipio de Cali, incluyendo la superficie del Cerro Tres Cruces, esta ciudad cuenta entre 2.88 m<sup>2</sup>/habitante. Recordemos que la norma internacional es de 10 m<sup>2</sup>/habitante, mínimo establecido por la agenda HÁBITAT de Naciones Unidas, para países en vías de desarrollo. En: <http://www.cali.gov.co/publico2/pot/documentos/documentosoporte.pdf>), pero solamente 2.6 m<sup>2</sup>/habitante, según el Ministerio del Medio Ambiente.

diferenciarse, Mac Donalds y KFC, Domino's Pizza y Jeno's Pizza, etc., necesitan de una fuerte inversión en estrategias de mercadeo para diferenciarse y atraer clientes, las ciudades genéricas de la post modernidad urbana (que parecen ser reproducidas según un mismo modelo genérico de estandarización, funcionalización, sectorización) recurren a estrategias de mercadeo (a través de estrategias mediáticas y también de obras concretas) para llamar la atención de los inversionistas. Con consecuencias que pueden ser graves, sin hablar de la inanidad de las políticas urbanas que demuestra la escogencia de tamaño modelo de desarrollo.

En Europa, un museo es, por lo general, lo que permite la puesta exitosa en el mercado de una ciudad de segunda categoría en el ámbito competitivo de la UE. El museo Guggenheim de Bilbao es un ejemplo de éxito. El Opera de Lyon también. Un festival prestigioso también. La multiplicación a través del mundo del fenómeno de las Bienales lo demuestra. Así, el Festival Iberoamericano, más que su interés artístico (en último análisis, relativo a nivel mundial), representa la constitución de una marca, "Bogotá", dentro de un contexto de competencia entre las grandes capitales del continente, para desarrollar una imagen de excelencia, de apertura, de integración en las redes internacionales y demostrar capacidad organizativa.

Pero existen muchos ejemplos menos exitosos. En la misma ciudad de

Lyon, la construcción muy costosa de una estación del TGV (tren bala), al lado del aeropuerto, si bien fue una operación de mercadeo al principio exitosa (su arquitecto es el famoso Santiago Calatrava, y la obra sale en varias publicaciones), frente a la realidad, es un fracaso que no deja de darle vergüenza tanto a los políticos como a los habitantes de la región: construida para facilitar el acceso de las multitudes a los Juegos Olímpicos de invierno de Albertville (1991), la muy costosa estructura no fue terminada sino varios años después de los Juegos, y hoy en día sigue siendo una linda estructura abandonada por los usuarios. De una misma manera, se escuchan voces en Bogotá que dicen que el Transmilenio fue una solución apresurada —que ya está mostrando sus límites, pues la ciudad necesitaría un metro o trenes urbanos— a fin de dar lo más pronto posible una imagen menos desastrosa de la ciudad y de sus dirigentes.

El sector y el proceso de sectorización tienen que ver con el poder de estructuración de las vías de circulación, un poder en este caso más bien de fragmentación y de desarrollo lineal del tejido urbano. En los Estados Unidos y en muchas capitales latinoamericanas, la "clusterisation" (división del espacio en racimos) de los sectores de vivienda y de actividad, acompañada y, al mismo tiempo, provocada por el uso exclusivo de los automóviles, es la forma urbana que deriva de la sectorización y la provoca al mismo tiempo.

Es el problema de las políticas urbanas de planeación que, en general, se aceptan como las más validas, siempre y cuando la visión sea la buena, pero que pueden ser un arma de doble filo. En este caso preciso, en los últimos 30 años, dicha planeación se ha desempeñado alrededor de la trampa del automóvil. David Mangin deduce una topología de la ciudad sectorizada como los modelos radio-concéntricos o radiales (Santiago de Chile) o los modelos de desarrollo lineal (Cali), que al fin de cuentas demuestran un divorcio entre el tejido urbano y su infraestructura, pensada según modelos racionalistas de corto plazo.

En Cali, los ejemplos son múltiples. El más fiel a la idea de Mangin es la autopista Simón Bolívar: un espacio dedicado a los amantes de las 500 millas de Indianápolis, que definitivamente aísla todo lo que queda al oriente de ella y la sectoriza, a la manera del *périphérique* parisino. Dificulta de forma duradera los esquemas de circulación Este/Oeste, aumentando la percepción negativa que la ciudad ya tiene de Aguablanca, el Vergel, etc., transformándolos en un más allá fantasmagórico y, sobre todo, creando un inmenso no *man's land* a lo largo de sus kilómetros.

Sin embargo, el ejemplo más violento es, sin duda, el caso de la Calle Quinta, en particular, el tramo Río Cali-Carrera 10. Construir la Calle Quinta no fue solamente aislar el barrio San Antonio de lo que en el pasado eran sus

apéndices del Centro. No consistió solamente en crear un espacio de alta contaminación visual, auditiva y atmosférica, y aumentar los riesgos para el peatón –lo cual en sí ya constituye un verdadero atentado contra el espacio público–. La Quinta es la causa principal de lo que es el Centro de Cali a partir de las siete de la noche: otro no *man's land* donde los indigentes lo disputan a los adictos y a las cortinas de hierro.

En San Antonio está la vida, una población de gran variedad, un enorme potencial de valorización del espacio público, pero aprisionada (casi encerrada entre la Circunvalar, la muralla del Intercontinental por la Avenida Colombia, y la Calle Quinta) en una superficie muy pequeña. El espacio del barrio San Antonio queda más estrecho aún, cuando llegan de otras zonas los que quieren disfrutar de su ambiente familiar y del único parque recreativo de la zona. Esta población fácilmente podría colonizar las calles de la zona que se extiende de la Quinta hasta la Plaza Cayzedo, si no existiera esta barrera entre los dos, una barrera física (la de esta autopista urbana que desanima a quien la quiere cruzar) y una barrera psicosocial (la del “otro lado” cuando viene la noche, un no-lugar percibido como peligroso, pero cuyos peligros se explican por la desertización de la cual la Quinta es responsable ante todo).

En vez de esto, cuando las únicas y tímidas actividades nocturnas de esta zona terminan, el público del Teatro Jorge Isaacs, del Centro Cultural Comfandi

o del Teatro Municipal, rápidamente vuelve a sus carros o a sus casas. Toca organizar un evento para mantener la población en la calle, cuando el potencial es de ocupación permanente.

### **3. Lógicas de segregación: individualización y comunitarización**

El tercer concepto que maneja Man- gin, y que podemos aumentar con las reflexiones de otros autores, funciona finalmente a la manera de una super-estructura de los dos anteriores. Es la idea de un individuo prisionero (involuntario y voluntario a la vez) de lógicas económicas e individuales y, por ende, privado de un elemento esencial para su buen desarrollo: el espacio público, la presencia del otro.

Como escape colectivo del espacio público, la suburbanización en conjuntos cerrados (fenómeno que analizaremos luego), ocasiona no solamente el vaciamiento de la ciudad-centro, sino que, como consecuencia, ocurre un desfinanciamiento de los lugares abandonados, acelerando su deterioro y luego de un largo proceso, cambiando su naturaleza para siempre.

El barrio de Williamsburg en Brooklyn se hizo famoso en este sentido en los años 1970-1990, según un escenario que se repite en Berlín (barrio Kreuzberg), Burdeos (barrio Les Chartrons), París (comuna de Montreuil) y quizás Cali dentro de unos años. Un lugar, otra dedicado a la actividad industrial intra-urbana de pequeña importancia y de

vivienda obrera, entra en crisis, en el caso de Brooklyn, en el marco de la depresión de los años 70. Rápidamente, fábricas como obreros se desplazan a lugares periféricos más económicos, mejor conectados con las redes de transportes, si es que sencillamente no desaparecen. La zona, víctima del desempleo y de la anomia, entra en un déficit de presencia pública: escuelas y servicios públicos cerrados por economía o violencia, calles no vigiladas y peligrosas, comercios cerrados, alumbrado público deficiente, suciedad, superficies públicas abandonadas.

La zona se desertiza poco a poco hasta que los precios de las superficies alcanzan un nivel tan bajo –en comparación con otras zonas de la ciudad– que, siguiendo los pasos de los artistas y de los marginales que vinieron a vivir ahí bajo la presión del alto costo de la vida en otros sectores de la ciudad y que han logrado construir un lugar de vida en común, las inmobiliarias deciden no solamente robarle a estas comunidades un concepto de vivienda que inventaron, para mercaderarlo en una versión individualizada y elitista (el famoso *loft* de los estratos 5 y 6), sino también “robarle” el espacio, comprando lotes enteros que transformarán y venderán a un precio tan alto –el mercado sólo fija los precios– que la nueva composición social del barrio cambia con el contexto. Los artistas y los *punks* tienen que dejar el sitio a las madres de familia con el *french poodle* y el coche de bebé, las actividades –artísticas



o no— de los *squats* pasan a ser parasitarias, etc.

Se fue eliminando la droga y la violencia, pero también toda posibilidad para estos condados de New York de volver a su identidad popular anterior. Incluso, en muchas ciudades, se conoce como práctica no oficial de parte de los promotores, lo que consiste en participar indirectamente (usando redes de influencia a nivel político local) o directamente, en la decadencia de algunos barrios para poder, al cabo de ciclos más o menos largos, recuperar terreno a precio económico: invasión repentina de parásitas (ratas, cucarachas) y pandillas con sus ollas, ausencia de la fuerza pública, campañas de prensa que hacen daño a la imagen del barrio, incendios “accidentales”, etc. Este proceso se ha visto en varios reportajes y aparece como tela de fondo de varias películas<sup>7</sup>.

En Cali, la situación del centro de la ciudad podría ser similar. Rastros arquitectónicos nos recuerdan que éste fue probablemente, en otra época, un lugar donde se apostó mucho en cuanto a vida y actividad se refiere. Un lugar de vida no solamente para los indigentes en la noche, de trabajo no solamente para los vendedores ambulantes y los talleres mecánicos, de paso no solamente para los autobuses. Hoy en día, sectores enteros están abandonados entre San Nicolás y la Quinta ¿hasta

cuándo? En unos años la presencia del MIO en el centro de Cali habrá probablemente cambiado las características, las funciones y el perfil social de la zona de la Calle 15 y sus alrededores. ¿Qué se hará con ellos a la hora de recuperarlos, si a quien los recupera sólo le interesa generar beneficio lo más pronto posible? ¿Será posible usar estas zonas recuperadas con fines de vivienda socialmente heterogénea? ¿A qué suburbio alejado se habrán ido los que ya vivían en la zona? Se necesitará una legislación fuerte y el implemento de procesos exigentes para evitar el cambio demasiado radical del perfil social y el éxodo forzado.

Lo notaba la fecunda sociología francesa, transponiendo lógicas capitalistas del reino marxiano material al reino weberiano simbólico y cultural<sup>8</sup>, y lo podemos extender a las problemáticas de urbanismo: el “vivir”, tanto el hábitat, como la urbe y el espacio público, se han vuelto prisioneros de lógicas liberales de diferenciación y de distinción a partir de lo íntimo y lo individual, cuando no son lógicas de preservación del *standing* social. La consecuencia práctica es la concentración voluntaria de poblaciones que presentan perfiles (*Habitus*, diría Bourdieu) socio-económico-culturales idénticamente altos.

En Francia y en otros países industrializados, siempre se ha considerado en la *doxa* que la aparición y la conso-

<sup>7</sup> Ver: Audiard Jacques (dir) (2005). *De latir mi corazón ha dejado* [película], Francia, distrib. UGC.

<sup>8</sup> Bourdieu, Pierre (2000). *La distinción*, España, Taurus ediciones.

lidación de *ghettos* (la llamada *ghettoización*), estigmas de la segregación urbana, era la culpa, o del Estado o de los mismos habitantes del barrio *ghettoizado*, y muchas veces de los dos: el Estado no hace su trabajo (programas de urbanización inadaptados, infraestructuras abandonadas, sistema educativo, transporte y demás servicios públicos deficientes, ausencia de una política de seguridad fuerte) y los habitantes de ese barrio son salvajes.

Sin embargo, después de tantos años gastando dinero para mejorar la infraestructura y la oferta de servicio público, y a pesar de entender que obviamente los millones que viven en estos barrios no son “salvajes”, únicos responsables de su propia desdicha, resulta todavía difícil invertir la tendencia de la segregación urbana. Es que este problema no se limita a unas centenas de barrios abandonados, porque no tiene nada que ver con ellos. Éstos no son más que la consecuencia de tensiones separatistas que atraviesan la sociedad entera, empezando con sus élites. En este juego de Tom y Jerry, no solamente el obrero huye del inmigrado desempleado, sino que el ejecutivo adinerado huye del empleado de clase media, el empleado de clase media huye del obrero, etc.<sup>9</sup>

Y esto se da, no con base en la falta de infraestructura, o a la supuesta tara

de los habitantes de un barrio, sino a la muy moderna respuesta individualizada que se le da al malestar social en el ámbito urbano, y a la no menos moderna división organizada de la sociedad en grupos delimitados, por sus orientaciones y/o capacidades de consumo.

La desconexión individualizada o autosegregación, como única respuesta a las disfunciones urbanas, produce el fenómeno más visible y probablemente más peligroso para la ciudad: la *ghettoización* de algunos sectores que ya no pueden contar con la más mínima heterogeneidad social, como lo hemos visto; y, conjuntamente, la periurbanización de las clases medias, medias-altas y altas, con el encerramiento de estas franjas cada día más importantes de la población en las *gated communities*, las unidades residenciales encerradas. Ahí el individuo se encierra fuera de la ciudad, en enclaves cuya imitación esterilizada del auténtico espacio público ya abandonado aumenta el aislamiento, y participa en el empobrecimiento de otras partes de la ciudad, ya que las franjas más dinámicas de la sociedad viven, intercambian, a veces producen y consumen, entre sí<sup>10</sup>. De nuevo, la evolución de los modos de producción, otrora modos de socialización, está en el centro de la problemática, como lo apuntan los dos autores brasileños:

<sup>9</sup> Maurin, Eric (2004). *Le ghetto français, enquête sur la ségrégation urbaine* Paris, ed. Senil.

<sup>10</sup> Klaus, Frey y Duarte, Fabio (2004). “La autosegregación: cuando la gente dice no a la ciudad”, *Cosmopolitiques* No 7, París, ed de l’Aube.

“En el marco de las tendencias de auto-segregación y de reclusión por parte de las élites tradicionales, el espacio público habitual de intermediación social y política ha perdido terreno frente al mercado como fuerza dominante de transformación urbana. Los miembros del gobierno descubren los pobres para sus necesidades electorales, en un momento en que los ricos ya no necesitan de los pobres para sus intereses. La participación de los ricos en las nuevas formas de negociación social ha sido limitada a procesos donde se pueden obtener ciertas ventajas económicas. La ciudad ha sido reducida por los ricos a su explotación como un objeto de consumo privado y selectivo”.<sup>11</sup>

Así que, peor aún, la individuación se vuelve su propio alimento, ya que estos nuevos modos de vivir implican también el aumento de la experiencia solitaria en la vida diaria (en un auto, en la casa, frente a la televisión o a la computadora) y le quitan siempre más atractivo al retorno al espacio público urbano común. Poco a poco, la casa se vuelve una casa mundo, donde todo está al alcance del control remoto, y el barrio, un barrio mundo, que recrea artificialmente el ámbito urbano (calles, parques, negocios, etc.) y sus modos de socialización<sup>12</sup>. El jardín reemplaza a la plaza, la piscina reemplaza la playa, el *cruising* en auto reemplaza el paseo. Bra-

silia es el ejemplo más extremo de estos conceptos, aunque en otras ciudades (Sao Paulo, Los Ángeles) existe el fenómeno, uno se puede preguntar si, en casos aislados pero no menos reveladores, Cali está reproduciendo estos esquemas.

El problema es urbanístico, pues se desarrollan zonas de vivienda cada vez más importantes y alejadas de las zonas de actividad comercial, administrativa, cultural, sanitaria, educativa y profesional, solicitando la infraestructura vial al límite de sus capacidades, ocasionando trastornos ambientales. ¿Cómo llegamos a esta situación? Las unidades residenciales que estas lógicas de distinción y de autosegregación requieren, junto con la búsqueda de la tranquilidad y de la seguridad en el aislamiento y el escape, son de poca densidad (en general se trata de viviendas unifamiliares bajas, con jardín y garaje, vías internas de tránsito, etc.), así que poca gente quiere ocupar mucho espacio. Este factor de exigencia del consumidor se suma a la búsqueda de la rentabilidad por parte de los promotores, que buscan un terreno a precio económico, el cual se encuentra en zonas de poca densidad y actividad (en Cali, Pance).

Pero el problema denota también una forma de ética de la irresponsabilidad a nivel de la sociedad entera y no solamente a nivel de una ciudad o una cla-

<sup>11</sup> *Ibid.*, p.66.

<sup>12</sup> Remedi, Gustavo, “La ciudad latinoamericana” [En línea], disponible en: [www.arquitectuba.com.ar/monografias-de-arquitectura/la-ciudad-latinoamericana-sa/](http://www.arquitectuba.com.ar/monografias-de-arquitectura/la-ciudad-latinoamericana-sa/)

se de la población. Más grave aún que los hechos, es la idea de que todos estos fenómenos, si bien se dan por razones supuestamente externas a la voluntad de los ciudadanos (inseguridad, aumento de las desigualdades, aumento del nivel de vida y de las aspiraciones, aumento de la oferta de bienes y servicios), demuestran que la noción de responsabilidad ciudadana es más y más borrosa a medida que aumenta esta tendencia al encerramiento. Respecto a esto, la reflexión de Frey y Duarte es interesante:

“Desde el punto de vista de la historia de las ciudades, de la germinación, de la constitución y de la consolidación de la sociedad urbana, la decisión del abandono voluntario de la ciudad va en contravía del movimiento histórico y sólo tiene un equivalente en las propuestas de los utopistas. Si estas propuestas no han producido ninguna experiencia concreta alternativa, podemos también considerar que, más allá del abandono de la ciudad, nos llevan a un abandono de una forma de vida urbana. A diferencia de estos abandonos utopistas, la auto-segregación en las unidades encerradas opera una huida de la ciudad. Todos los habitantes usan las ventajas urbanas (el trabajo, las infraestructuras privadas de salud y educación, o los centros de comercio y servicio). Pero se trata de un uso selectivo. Una ciudad atomizada y pulverizada aparece, cuyos fragmentos

están vinculados, exclusivamente, por intereses individuales, puntuales y de consumo, lejos de constituir un conjunto plural de conformaciones sociales, económicas, culturales e ambientales”.<sup>13</sup>

¿Será que la pesadilla urbana imaginada en la película *Alphaville* (Jean Luc Godard, 1965), una urbe en la cual la función le ha ganado a la relación, se está poco a poco volviendo realidad? ¿Cómo las lógicas comunitarias pueden responder a estos fenómenos de abandono del espacio público?

La tentación es grande al pensar que la figura del barrio como unidad urbana, unidad de vida y de normas, representa una solución a este problema de caída del espacio público. Después de todo, dicen algunos, el espacio público “se inventa donde le damos un lugar para aparecer, dado que lo público es un invento colectivo”. El espacio público “es un punto de referencia a partir del cual siempre es posible, a pesar del abandono de sus obligaciones por parte del Estado, de hablar de un espacio colectivo que va más allá de los intereses personales o económicos”<sup>14</sup> (Armando Silva, 1992). Si nos hacemos la pregunta, es porque hoy en día, en Colombia en general y en Cali en particular, la ausencia de un verdadero espacio público ha dejado que lo colectivo se defina a partir de lo comunitario. Es que el Estado-instrumento no

<sup>13</sup> Klaus y Duarte, Op.cit., p. 64 (traducción libre).

<sup>14</sup> Silva Telez, Armando (1992). *Imaginarios urbanos*, Bogotá, Tercer Mundo Editores.

“predica” el espacio público trascendente, como lo haría un Estado que tiene una visión clara de su misión social histórica, no más lo trata de aplicar sectorialmente, circunstancialmente, lidiando con problemáticas técnicas, dejando que se impongan otras matrices simbólicas de lo colectivo.

Así que los lugares de producción simbólica y concreta de normas, las interfaces individuo-colectivas que permiten, en cierta medida, la subjetivización de lo objetivo, se encuentran en lo comunitario. El barrio es el único espacio que permite esta práctica de lo colectivo. Es un espacio compartido que se beneficia, por parte de sus integrantes, de un tratamiento de “favor” en comparación con el vasto espacio anónimo de la ciudad, un tratamiento individualizado y familiar. En el barrio, la gente se presta dinero, se hace crédito a los desconocidos. En el barrio, la gente se cuida, vigila la calle, la mantiene (la limpia), no tira basura, etc. En Cali, en el barrio San Antonio, la colectividad es capaz de movilizarse contra la instalación, para la Feria de diciembre, de las tradicionales tascas en el Parque del Acueducto; es capaz de reunirse, debatir, y finalmente escribir cartas al Dagma y a la Alcaldía, obteniendo satisfacción. Pero la efectividad del modelo barrial, en cuanto a la coherencia y la viabilidad del espacio compartido urbano en Colombia, no puede tapar ciertas realidades.

La primera es que la identidad barrial, si bien es la de una colectividad, no es una identidad que permite, dentro de los esquemas de percepción individuales, el desarrollo del espacio público, única garantía de una sociedad de derecho universal, justa y perenne. Para ilustrar esta idea, podríamos usar el ejemplo de la fiesta popular de barrio, especie de *ersatz* del espacio público, donde los ritos comunitarios, en oposición a las instancias públicas, son igualmente productores de exclusión en contra de los que no son del barrio, que de inclusión a favor de los que son<sup>15</sup>. Sus normas no son leyes, sino reglas. Las relaciones interindividuales, biográficas, hasta de (seudo)filiación dominan en este ámbito. El orden se da, ante todo, a partir de virtudes y opciones individuales, el *leadership* carismático de algunos y la aceptación de este poder de parte de los habitantes.

Pero, sobre todo, al referirse al barrio como el ideal del espacio público en la urbe latinoamericana privada del mismo, sin plantear más prerequisites que el de bien compartir un espacio común (el argumento de la armonía y de la recreación de una forma de intimidad existencialmente cómoda que se experimenta en el barrio no compensa esta diferencia fundamental), es entregarse a la peligrosa ilusión de haber construido un lazo social a partir de la experiencia urbana sin ver más allá del

---

<sup>15</sup> Delgado Ruiz, Manuel (2002). *Disoluciones urbanas, procesos identitarios y espacio público*, Medellín, ed. Universidad de Antioquia.

hecho de compartir un lugar, aunque sea con la mejor voluntad, creyendo que lo que es común es lo que compartimos, cuando en realidad es lo que nos involucra los unos frente a los otros.

El segundo problema es que el barrio no es una entidad cuya existencia institucional sea viable: ¿cómo hacer existir barrios pequeños en ciudades gigantes, en el marco de deliberaciones, o frente a problemáticas de suministro de servicios en el marco de las cuales toca enfrentar multinacionales con el espectro de la corrupción siempre detrás? ¿Cómo hacer funcionar una ciudad de varios millones de habitantes organizada en unidades que varían de 5.000 a 800.000 habitantes, que concentran la riqueza o la miseria, fuera de todo concepto de planeación? La atomización del espacio urbano en barrios, aunque ordenados y coherentes, no es precisamente la respuesta a los procesos de segregación social y espacial que buscamos.

¿Será que ciudades como Cali están prisioneras de esta oposición entre, por una parte, el espacio urbano cuya naturaleza pública se derrite como nieve al sol frente a la agresión de lo privado, volviéndose un caos que las obras espectaculares no pueden esconder del todo; y por otra parte, las lógicas estructuradoras, pero segregativas, de la periurbanización y de la comunitarización? Hay que evitar, entonces, la “sobrestimación sistemática de lo real”, como dice Rem Koolhaas, y tener con-

fianza en la capacidad de adaptación del ciudadano? o ¿esta adaptación no será suficiente, y la ciudad de mañana requiere de una fuerte voluntad política para evitar el caos? Esta pregunta no tiene una respuesta ya dada, pero tenemos que “practicarla” a diario y no delegarla a otros, sean especialistas, expertos, políticos, o miembros de la sociedad civil.

### Bibliografía

- Audiard Jacques (dir) (2005). *De latir mi corazón ha dejado* [película]. Francia, distrib. UGC.
- Bourdieu, Pierre (2000). *La distinción*, España, Taurus ediciones.
- Buren, Daniel (1998). *A force de descendre dans la rue, l'art peut il enfin y monter*, París, Sens et Tonka.
- Delgado Ruiz, Manuel (2002). *Disoluciones urbanas, procesos identitarios y espacio público*, Medellín, ed. Universidad de Antioquia.
- Klaus, Frey y Duarte, Fabio (2004). “La autosegregación: cuando la gente dice no a la ciudad”, *Cosmopolitiques* No 7, París, ed. de l'Aube.
- Koolhaas, Rem (1997). *S M L XL* New York Monacelli Press.
- Mangin, David (2004). *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, París, editorial de la Villette.
- Maurin, Eric (2004). *Le ghetto français, enquête sur la ségrégation urbaine*. Paris, ed. Senil.

- Remedi, Gustavo, “*La ciudad latinoamericana*” [En línea], disponible en: [www.arquitectuba.com.ar/monografias-de-arquitectura/la-ciudad-latinoamericana-sa/](http://www.arquitectuba.com.ar/monografias-de-arquitectura/la-ciudad-latinoamericana-sa/)
- Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra, el cuerpo y la ciudad*, Madrid, Alianza editorial.
- Silva Telez, Armando (1992). *Imaginos urbanos*, Bogotá, Tercer Mundo Editores.