

Del caos a la tragedia. Una reflexión sobre la situación del transporte en Bogotá bajo un análisis de los derechos de propiedad

Luisa Fernanda Garzón Idárraga*

Los contratiempos, el caos y las quejas han aumentado en los últimos años a causa del creciente número de automóviles que circulan en las calles de Bogotá, que hacen cada vez más engorrosa la movilidad de los ciudadanos e implican pérdidas injustificadas de tiempo en una actividad que debería ocupar una mínima parte del tiempo disponible para realizar otras actividades productivas. Esto significa que la situación crítica de la movilidad, principalmente en la ciudad, además de generar inconformidades con el transporte, está afectando de forma directa los procesos productivos, constituyéndose una externalidad negativa de absorción de tiempo y generadora de estrés, ansiedad, agotamiento, entre otros efectos nocivos,

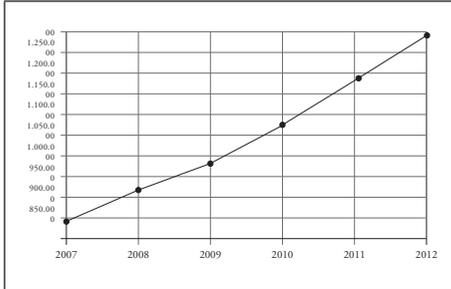
que afectan a todos los ciudadanos sin excepción, reduciendo de esta forma la productividad de la ciudad, además de generar otros efectos negativos en diferentes ámbitos, que más adelante se mencionan.

El gráfico 1 muestra solamente el comportamiento del parque automotor de uso privado inscrito en el SIM de 2007 a 2012, y es evidente su comportamiento creciente en estos años –variación porcentual anual aproximada del 10% (ver tabla 1)–, lo que ayuda a revelar en alguna medida la raíz de los problemas de transporte en la ciudad, pues no se tienen en cuenta vehículos de servicio público, oficial y de carga. Este comportamiento, motivado en gran parte por las facilidades que las entidades financieras y los concesionarios ofrecen a los ciudadanos para tener carro “fácil”, ha hecho necesaria la imposición de restricciones en los horarios

* Estudiante de séptimo semestre de la Facultad de Economía de la Universidad Externado de Colombia. nanagarzoni@hotmail.com

de circulación, aumento de impuestos y la sobretasa a la gasolina; restricciones que se han extendido progresivamente a la par con el aumento de los automóviles en circulación.

GRÁFICO 1



Fuente: Observatorio Ambiental de Bogotá.

Estas medidas se han convertido en un detonante de la inconformidad de los ciudadanos con la gestión del gobierno en la ciudad, generando innumerables protestas y discusiones lideradas por las personas que reclaman la garantía y respeto a su derecho a la movilidad, y por algunos estudiosos del derecho que consideran dichas medidas como una violación de los derechos de propiedad de los ciudadanos.

Si bien las afirmaciones y reclamos son razonables, ya que se entorpece el cumplimiento de los derechos de propiedad y la libre circulación, es necesario entender el objetivo que ha motivado esta política pública, que más allá de las libertades individuales, pretende alcanzar el mejor

resultado socialmente posible bajo la agregación de esas libertades, teniendo en cuenta la inherente interacción de individuos; que por sí sola implica la existencia de restricciones que permitan garantizar la mayor igualdad posible en el cumplimiento de los derechos de cada ciudadano.

TABLA 1

Año	Número de vehículos particulares NVP	Variación porcentual anual
2007	839.251	
2008	915.647	9,10%
2009	978.613	6,88%
2010	1.070.572	9,40%
2011	1.184.387	10,63%
2012	1.289.485	8,87%

Fuente: Observatorio Ambiental de Bogotá y cálculos propios.

Es necesario entender que la propiedad no otorga completa libertad sobre los recursos en una sociedad en la que conviven muchos individuos que buscan obtener el mayor beneficio, que ejercen sus derechos de forma simultánea y que están además condicionados por la escasez de esos recursos. En nuestra Constitución Política, la propiedad es una función social y ecológica y no meramente un derecho. La interacción implica reducir beneficios individuales en aras de alcanzar el mejor aprovechamiento posible de los recursos, que en este caso es el espacio público urbano.

Bien lo expresó Gluckman: “El derecho de propiedad no define tanto los derechos de las personas sobre las cosas, como las obligaciones entre personas con relación a las cosas” (en Cooter y Ullen, 2002, p. 113).

Este enunciado, visto desde la perspectiva de la movilidad en Bogotá, permite entender que la posesión de un automóvil es más que solo la tenencia de un bien, es un reconocimiento legal que impone una responsabilidad al propietario, que es parte de una sociedad en la que el objetivo óptimo es lograr que cada individuo utilice el espacio público urbano.

Garantizar este uso equitativo de las vías públicas, teniendo en cuenta el creciente número de automóviles, implica la imposición de restricciones, la coordinación de diferentes horarios y lugares de circulación, además de restricciones impositivas que permitan una mejor movilización, aunque eso restrinja la libre circulación pues, de lo contrario, se generarían congestiones desmesuradas –peores a las que se presentan hoy en día– que llevarían a la imposibilidad de cumplimiento de los derechos a la circulación, de propiedad e incluso de otros derechos conexos.

Son varios los que comparan el problema de transporte en Bogotá con la situación descrita en el artículo de Garrett Hardin en 1968, “La trage-

dia de los comunes”, en el que analiza cómo el ejercicio de la libertad en una situación de crecimiento demográfico lleva a una *tragedia*: una ineficiente asignación de recursos, generada por la búsqueda individual de maximizar ganancias (cada pastor busca tener el mayor número posible de cabezas de ganado), en un espacio limitado, lo que dicho en palabras de Hardin es:

Cada hombre está encerrado en un sistema que lo impulsa a aumentar su ganado en forma ilimitada en un mundo limitado. La ruina es el destino hacia el cual corren todos los hombres, cada uno buscando su mejor provecho en un mundo que cree en la libertad de los recursos comunes. La libertad de los recursos comunes resulta en la ruina para todos (1968, pp. 1243-1248).

No sería descabellado pensar que bajo el ejercicio ilimitado de la libertad, reforzado por el deseo individual de maximizar los beneficios del uso del automóvil, dados unos recursos comunes escasos (las vías públicas), se pueda llegar a una situación de “*ruina*” en Bogotá pues, aunque las restricciones impuestas por el gobierno mitigan los efectos perversos que la búsqueda individual del mayor provecho genera sobre el bienestar de la sociedad, no es completamente evitable llegar a una situación en la que se haga imposible ejercer los derechos propios. El crecimiento económico y la pro-

ductividad de la ciudad se ven seriamente obstaculizados, la salud de los ciudadanos se afecta debido al deterioro del medio ambiente y las congestiones en las vías públicas se hacen incontrolables, entre otras externalidades negativas que el uso individual y egoísta del automóvil podría generar sobre la sociedad y la economía del país.

Consideraciones finales

Una forma de evitar esta “tragedia” es comprendiendo que en un mundo de recursos escasos es necesario renunciar a ciertas libertades individuales, aceptar en consenso la responsabilidad que implica la propiedad cuando se convive en una sociedad en la que todos sus integrantes tienen derecho a usufructuar de igual forma los bienes públicos.

Esto implica comprender que nuestra libertad está condicionada a la de los demás, que, dadas las condiciones inminentes de interacción y escasez, el bienestar de uno debe llevar al bienestar de todos, y que alcanzarlo implica sacrificios individuales. Solo de esta forma las restricciones y normas impuestas surtirán los efectos deseados, pues entender lo anterior motivaría o *debería* motivar el respeto y obediencia por parte de los ciudadanos.

La solución no está en el número de leyes que se creen, ni en el grado de exigencia o castigo por incumplirlas, está en lograr revertir la “cultura” de omisión de la ley e indiferencia ya arraigada entre los colombianos. Es posible un cambio si se instauraran leyes que en realidad sean coherentes con la cultura colombiana, que logren crear incentivos propicios para que sean efectivas y se refuerce su supervisión, motivando la confianza y el respeto por las autoridades, pues como bien lo afirmó Ostrom (2009, p. 15) “las reglas formales que alguien no supervisa y hace cumplir –los participantes, los funcionarios o ambos– son ineficaces y no modifican el comportamiento que afecta adversamente a los sistemas...”

Referencias bibliográficas

Cooter, Robert y Ullen, Thomas. (2002). *Derecho y Economía*. México: FCE.

Hardin, Garrett. (1968). La tragedia de los comunes, publicado originalmente bajo el título *The Tragedy of Commons*, *Science*, 162, 1243-1248.

Observatorio Ambiental de Bogotá. Recuperado de <http://oab.ambientebogota.gov.co>

Ostrom, Elinor. (2009). Las reglas que no se hacen cumplir son mera palabrería. *Revista de Economía Institucional*, 11 (21). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.