



El Manejo del Espacio Urbano y la Generación de Ingreso Efectivo

Max Enrique Nieto*

•Economista, Profesor del Departamento de Economía e
Investigador del CIDSE

Las transformaciones que se operan en el espacio urbano son el resultado de la acción de diferentes fuerzas, entre las cuales la gestión del sector público tiene un peso determinante. Ahora bien, la manera como las diferentes actividades se organizan y dan forma al espacio urbano afecta el acceso a muchos servicios por parte de la población influyendo sobre sus niveles de consumo y determinando así su Ingreso Efectivo. De esta manera muchas decisiones del sector público tendrán efectos definitivos sobre tal ingreso. Y no sólo porque la intervención del Estado sobre la conformación urbana crea condiciones que favorecen la generación del producto, sino porque sus decisiones resultan, ipso facto, en el establecimiento de mecanismos de distribución del valor social producido o, por lo menos, en la alteración de formas de distribución ya existentes. De ahí que sea necesario comprender, por un lado, los mecanismos a través de los cuales la forma urbana afecta la capacidad de la población de realizar consumos y, por otro, cómo la participación del Estado en los procesos de transformación y expansión de la ciudad se traduce en alteraciones en los procesos de consumo social. La comprensión de tales mecanismos debería conducir a mejorar nuestra capacidad de orientar las acciones de planificación y de provisión de servicios y, de nuevo, de controlar los cambios en la forma urbana, de manera que, por lo menos, su efecto no sea el de disminuir las oportunidades de la mayoría de la población de participar en la distribución de los beneficios que tal expansión genera.

En este orden de ideas, el propósito de estas líneas es sólo el de dar un paso hacia la identificación de los factores que, en el contexto del espacio urbano, están detrás de la conformación del **Ingreso Efectivo** de la población y que pueden ser afectados por decisiones de autoridad, a veces a partir de procesos de planificación, a veces en ausencia de estos. Empezaremos introduciendo el concepto de Ingreso Efectivo.

Ingresos y Consumos. La Conformación del Ingreso Efectivo.

El Consumo de bienes y servicios viene a ser la finalidad última de la actividad laboral cuyo resultado inmediato es el ingreso monetario. Los consumos de la población son, pues, sólo la otra cara de sus ingresos; y, en lo que toca al cúmulo de bienes y servicios a que accede la población, el monto de los ingresos que se recibe tendrá una importancia sólo igual a la **capacidad que se tenga para transformarlos en bienes y servicios**. Así, el monto del ingreso es sólo condición parcial de acceso a la satisfacción de necesidades y deseos; otros factores objetivos -como la organización del espacio urbano, que es lo que nos interesa aquí- condicionan la forma y la oportunidad de la **transformación del ingreso monetario en consumos específicos**. Como se podría esperar, la capacidad de superar las limitaciones del espacio resulta ser, en últimas, el factor que hace la diferencia entre personas y entre grupos sociales.

Ahora bien, la relación Ingreso-Consumo no es unidireccional; esto es, no todos los consumos presuponen la existencia de un ingreso monetario -ó explícito- individual; así,

es necesario comprender los mecanismos a través de los cuales la forma urbana afecta la capacidad de la población de realizar consumos y cómo la participación del Estado en los procesos de transformación y expansión de la ciudad se traduce en alteraciones en los procesos de consumo social

consumos no obtenidos a partir de ingresos explícitos se traducen en incrementos netos de lo que aquí llamamos Ingreso Efectivo;¹ visto así, este será, en parte, resultado - y nó condición - de la realización de consumos. De esta manera, por ejemplo, el disfrute de bienes públicos, en general, acrecienta los consumos no ligados a ingresos explícitos, aumentando el ingreso efectivo.

El Ingreso Explícito y el Espacio

Las oportunidades de acceder a ingresos monetarios se dan, también, en un marco espacial; la ubicación relativa de las fuentes de empleo y vivienda introduce una condición básica de acceso al mercado laboral al reducir el espectro de las actividades posibles; esta limitación se impone de manera independiente, al restringir el conjunto de actividades por las que se podría optar dados una capacidad física y un nivel adecuado de entrenamiento.

Y esto fundamentalmente porque la estructura de la ciudad puede favorecer lo que podríamos llamar una segmentación espacial del mercado laboral que se manifiesta en el hecho de que la especialización de las diferentes áreas de la ciudad significa la concentración de tipos de empleo en tales áreas. No se trata aquí, entonces, solamente de la existencia, o nó, de empleo disponible, sino de su calidad; y a esta van aparejados diferenciales salariales.

La existencia de un sistema de transporte puede cambiar el carácter de la restricción, pero nó suprimirla: con él, el acceso a ciertos empleos puede convertirse en posible aunque, al mismo tiempo, en no aceptable: el tiempo necesario de transporte, e incluso su costo, pueden imponer sacrificios que hagan desaparecer las ventajas que el empleo lejano pueda significar².

Las formas urbanas "nuevas", que en las ciudades grandes de Colombia se han impuesto, antes que acercar la ciudad a todos sus habitantes, pueden estar ampliando la brecha

***Las oportunidades
de acceder a ingresos
monetarios se dan, también,
en un marco espacial;
la ubicación relativa
de las fuentes de empleo y
vivienda introduce una
condición básica
de acceso al
mercado laboral***

entre la ciudad existente -con sus oportunidades- y el ámbito³ manejable por el ciudadano de la periferia. La aparición de núcleos comerciales y de servicios alejados del Centro tradicional han descentralizado parcialmente la ciudad y pluralizado las oportunidades de abastecimiento, entretenimiento y empleo. Esto es notable en Bogotá y empieza a tener peso en ciudades menores como Cali. Su orientación, sin embargo, ha estado determinada por la tendencia de los sectores de ingresos altos y medios a "suburbanizar" estas ciudades en una dirección precisamente contraria a la que los desarrollos de vivienda popular, legales o nó, han tomado. Las oportunidades así generadas por esa descentralización no se incorporan fácilmente a la lista de la mayoría de los habitantes.

Es interesante notar cómo este fenómeno

1. David Harvey emplea el término "ingreso real" en un sentido cercano al que aquí se dá a ingreso efectivo y lo define como "command over resources", esto es, "capacidad de disponer de recursos". (D. Harvey, 1971, p. 309). Por el sentido específico que se dá aquí al concepto resulta más adecuado el uso del término escogido.
2. Sin duda el aumento del ingreso explícito también implica el crecimiento del ingreso efectivo aunque su resultado sea sólo el aumento en el consumo de un bien particular: el ahorro.
3. Adelante se precisa el concepto de "ámbito espacial" de las personas.

del crecimiento de los suburbios, con la consiguiente generación de oportunidades de empleo, tiene connotaciones diferentes, aunque, a veces, efectos similares, en las ciudades de los Estados Unidos; en éstas la tendencia a la suburbanización ha relegado a las familias de bajos ingresos a las áreas deprimidas internas de las ciudades mientras el transporte público hacia los suburbios y sus crecientes oportunidades de empleo, es prácticamente inexistente. Así lo reseña David Harvey:

"El proceso de reubicación dentro del sistema urbano ha servido así para mejorar las oportunidades para el residente suburbano pudiente y ha disminuido las posibilidades para las familias de bajos ingresos del interior de la ciudad...la política (de transporte), antes que contrarrestarla, ha facilitado esa tendencia." (D. Harvey, 1971)

En nuestras ciudades, por contraste, la "otra" suburbanización ha operado a través de mecanismos como "invasiones" y, en mucho mayor grado, como desarrollos suburbanos clandestinos; unas y otros se han traducido en procesos de "alejamiento" de la ciudad. Lo anterior sin olvidar las fronteras internas alrededor de áreas deprimidas que son vistas como un cáncer de las ciudades a pesar de su gran vitalidad como escenario social y económico; a esto nos referiremos adelante.

Los consumos como parte del Ingreso

Ahora bien, como se sugería arriba, considerando dado el valor monetario del ingreso, el Ingreso efectivo de las personas será el resultado de: a) la capacidad de transformar ingresos explícitos en Consumos y, b) la posibilidad individual de incorporar Consumos no

originados en ingresos explícitos; ambos están vinculados al ámbito espacial al que tiene acceso el individuo y/o los individuos componentes del núcleo familiar.

El ámbito espacial (el espacio efectivamente utilizado) de las personas está limitado por el costo de superar la distancia; pero además corresponde a lo que se ha dado en llamar el mapa mental de los individuos: estos pueden limitarse a intentar la satisfacción de algunas de sus necesidades dentro del área de la ciudad que mejor conocen ("manejan"), esto es, que corresponde a su "espacio de vida".⁴ Sin duda la asistencia a cine está, en muchos casos, también limitada por la distancia a un teatro, no sólo por el costo de la entrada; lo mismo podríamos decir de la asistencia a un espectáculo gratuito para niños y del aprovechamiento de facilidades de guardería infantil libres o nó de costo. Por otra parte, la ubicación de centros de actividad en zonas "exclusivas", excluye (sí!) efectivamente a un sector de la población que por razones culturales o psicológicas no las ha incorporado en su "mapa mental".



4. Un "mapa mental" es una construcción de percepciones personales sobre la distancia y el espacio; es la representación del mundo real en el que se desarrolla la vida diaria. En cierto sentido es la representación de los propios "espacios de vida" y de lo externo, a ellas como los entiende I. Courgeau (II. Domenach y M. Picouel, 1987)

Las barreras que la poca familiaridad con ciertas áreas de la ciudad supone, limitan, entonces, el acceso a algunos servicios y disminuyen las oportunidades de apropiarse de economías externas - o de emplear bienes públicos 'imperfectos'⁵ - a quienes no frecuentan los sectores mejor dotados. Así, la localización no equilibrada de las fuentes de servicios y economías externas en el mapa de la ciudad significa, de manera general, que la estructura espacial de la ciudad favorece las diferencias al dotar, también diferencialmente, a sus habitantes de la capacidad de acceder a dichos beneficios. Nótese que no se emplea aquí el término "servicios" en el sentido restringido de los provistos sólo por agencias del estado: centros comerciales, escenarios de cualquier índole, oficinas públicas, proveen, todos ellos, servicios. Y es que las fuentes de bienes públicos no tienen que ser resultado directo de la acción del estado: basta con que para su generación se hayan aprovechado economías externas surgidas de la aplicación de recursos o de bienes públicos para que se deba esperar de ellos un acceso universal.

Y es que la dotación diferencial de las áreas de la ciudad corresponde a dos mecanismos paralelos y diferentes que actúan en la generación de centros de actividad: mientras en las zonas de clase alta hay un proceso de inducción o sobredeterminación por parte de los urbanizadores privados (developers) en los que se provoca conscientemente un hecho: la generación de un polo de atracción que induce urbanización y actividades complementarias, en las zonas de bajos ingresos opera una lógica más "pura" de mercado en la que un proceso

más espontáneo de competencia "reconoce" y explota las potencialidades de un punto y termina consagrándolo como un nuevo centro de actividad. En estos sería posible reconocer la oportunidad de generación y apropiación de "excedentes del consumidor"⁶ por parte de los residentes locales que se sirven de ellos; sin embargo estos desarrollos espontáneos, por su mismo origen, contribuyen a fomentar efectos de congestión y desorden urbano sin añadir nada en términos de aprovechamiento estético del espacio y sin entregar al usuario -como sí sucede en los centros comerciales planificados- el beneficio del uso de espacios colectivos que aunque no resultan gratis para el usuario, que indirectamente los paga, sí los tiene efectivamente a su disposición. Es notorio, por ejemplo, el grado al que algunos centros comerciales se han convertido en sitios de entretenimiento familiar aprovechando la calidad misma de sus instalaciones y los eventos que en ellos se desarrollan como factores de inducción a los consumidores.

Mucho se ha adelantado en algunas ciudades en términos de acercar "la ciudad" a sus habitantes -Cali puede ser un buen ejemplo de eso- al crear instituciones del tipo de los Centros de Atención Local Integrada, que permiten adelantar trámites ante las entidades del

***en las zonas de clase alta
hay un proceso de inducción
o sobredeterminación
por parte de los
urbanizadores privados en
los que se provoca
conscientemente un hecho:
la generación de un polo
de atracción que induce
urbanización y actividades
complementarias***

5. Entendemos aquí por "bienes públicos imperfectos" aquellos cuyo acceso, siendo libre, no resulta igualmente posible para todos debido, por ejemplo, a su localización; esta supone, naturalmente, una restricción insalvable para algunos. En rigor esta condición determina que algunos potenciales demandantes no lleguen a serlo de manera efectiva.
6. Esto en el sentido de que la aglomeración generada permite al consumidor beneficiarse de precios de competencia y reducir costos de acceso al no tener que incurrir en costos de transporte para abastecerse.

Es notorio, por ejemplo, el grado al que algunos centros comerciales se han convertido en sitios de entretenimiento familiar aprovechando la calidad misma de sus instalaciones y los eventos que en ellos se desarrollan como factores de inducción a los consumidores

estado local sin los costosos viajes al Centro tradicional. Sin embargo, en esta ciudad, el prurito centralizador se expresa cada vez que se discute el destino de espacios públicos, como la eterna "Manzana T" que un día albergará algún escenario cultural que bien podría, de construirse en otra parte, servir de inductor de desarrollos y generar oportunidades, posiblemente a un público mayor y seguramente a uno distinto.

El ámbito espacial de los sectores de ingresos altos es también, sin duda, limitado. Deben ser contados los residentes de los barrios del sur o del oeste de Cali, para dar sólo un par de ejemplos, que han estado siquiera cerca de Periquillo, para no mencionar Aguablanca. Es claro, sin embargo, que la "ampliación de su ámbito", en el sentido de incluir tales zonas, no mejoraría sus posibilidades de acceso a servicios porque son aquellas, precisamente, zonas que no los ofrecen. Lo que convierte al mapa mental en un factor de segregación es la diferente dotación de las diversas zonas de la ciudad. Y esto con el agravante de que la disponibilidad favorece sistemáticamente a los sectores de ingresos altos y medios hacia arriba.

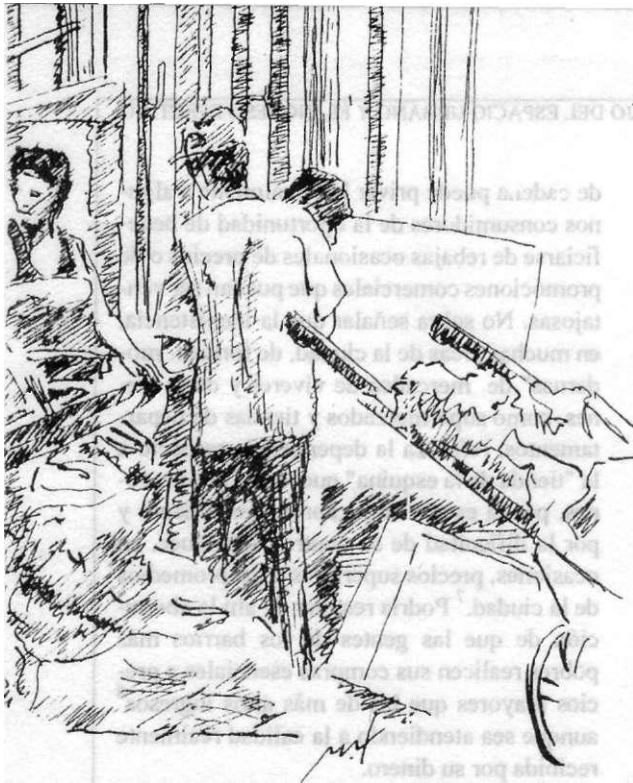
Podría incluso argumentarse que el vivir en un barrio que carezca de un supermercado

de cadena puede privar habitualmente a algunos consumidores de la oportunidad de beneficiarse de rebajas ocasionales de precios o de promociones comerciales que puedan ser ventajosas. No sobra señalar que la inexistencia, en muchas áreas de la ciudad, de formas "modernas" de mercadeo de víveres y otros bienes, como supermercados y tiendas de departamentos, refuerza la dependencia respecto a la "tienda de la esquina" que, entre otras razones, por la escala de su aprovisionamiento y por la dificultad de su control, introduce, en ocasiones, precios superiores a los promedios de la ciudad.⁷ Podría resultar de ahí la aberración de que las gentes de los barrios más pobres realicen sus compras esenciales a precios mayores que las de más altos ingresos aunque sea atendiendo a la calidad realmente recibida por su dinero.

El acceso a la información y el espacio

Un importante determinante de la capacidad de transformar (eficientemente?) ingresos explícitos en consumos es la capacidad de informarse. El uso de la información que puede hacer el individuo introduce dificultades particulares y resulta ser un buen ejemplo de

7. Sin embargo, no es de subestimar el papel que tales tiendas cumplen como generadoras de crédito para consumos básicos; para muchas familias de bajos ingresos constituyen la única posibilidad de acceder oportunamente a esos bienes.
8. Esta constituye una proposición controvertida; véase, por ejemplo, el artículo de Alberto Corchuelo, "La tienda en la actividad económica de la ciudad de Cali", Boletín Socioeconómico No. 20. Abril de 1990, que sostiene que "...los precios que enfrentan los estratos de bajos ingresos son más reducidos en la mayoría de los productos." Aunque reconoce, a renglón seguido, que "...estas comparaciones...están afectadas por el hecho de que los productos no son homogéneos en cuanto a calidad." Argumenta, además, que "es probable que la acción de los mercados móviles haya producido efectos sobre los precios al consumidor." Sin embargo estos mercados son, también, el eslabón final de una cadena que permite que algunos supermercados tengan salida para productos perecederos, básicamente vegetales, que ya han llegado al límite de su tiempo de permanencia en exhibición. Así algunos de los productos que llegan a esos mercados son, necesariamente, de calidad inferior a la habitual en los supermercados, de ahí, su precio inferior.



ya sea —y es ésto lo que interesa en este punto— por la ubicación en el espacio del potencial usuario. En Colombia, por ejemplo, en ciertas zonas de algunas ciudades se tiene acceso en realidad pobre a alguna de las cadenas de la televisión oficial; en regiones enteras no se tiene acceso a la Cadena 3.

Eficiencia en el Ingreso Vs. Eficiencia en el Consumo ?

Las consideraciones anteriores son también argumentos en apoyo de la idea de que la organización del espacio urbano actúa como determinante de la capacidad individual, tanto de procurarse ingresos explícitos, como de incorporar, al ingreso efectivo, los servicios cuyas fuentes están localizadas.

En un enfoque espacial simple, el ámbito de las personas puede visualizarse como un triángulo en cuyos vértices se encuentran:

la vivienda, el sitio de trabajo y el punto de realización de consumos no obtenibles en los dos anteriores. La introducción de puntos adicionales para diferentes fuentes de consumos cambiaría la figura geométrica; otro tanto puede decirse de los casos en que dos de los puntos coinciden; ésto último puede ser frecuente cuando se trata de pequeña industria o artesanía domiciliaria. En una aproximación general, sin embargo, el triángulo parece suficientemente ilustrativo.

El transporte actúa como el aglutinante que permite unir los vértices del triángulo, o a éstos con otros puntos en el espacio urbano. En el esquema adjunto los puntos potenciales de empleo (E) y de consumo (C) a los que no se tiene acceso porque trascienden el ámbito espacial individual, sea por restricciones de transporte o por cualquiera de los factores mencionados arriba, se unen (separan?) con líneas discontinuas. Se muestra, también, bajo

cómo tal capacidad depende también de la posibilidad de realizar consumos no derivados de ingresos explícitos. La información es la primera forma necesaria de contacto con los bienes y servicios consumibles y, con mayor razón, con las fuentes de economías externas, cuando se trata de servicios localizados fuera del ámbito personal. La información es obtenible ya sea á cargo de un costo individual explícito (la lectura habitual de periódicos), ya sea como resultado de la provisión de otros bienes y servicios en forma libre, sea ésta efectuada por el sector privado en la forma de "externalidades", sea proporcionada por el Estado (información a través de la Radio ó la Televisión⁹). Los ejemplos, ya utilizados, de la no asistencia al espectáculo gratuito ó a la guardería, pueden bien servir para ilustrar el caso de un deficiente acceso a la información que impide su aprovechamiento.

La información es, en sí misma, un bien al cual se tiene acceso diferencial; en una medida constituye un bien libre; pero aún siéndolo, el acceso a ella puede estar condicionado, ya sea por la posesión de otro bien, ese sí no-libre (es el caso de un receptor de radio ó de televisión, ó un ejemplar de un periódico),

9. Cabe anotar que la información lograda a través de estos medios no es necesariamente gratuita, ó, por lo menos, no lo es a nivel colectivo: la pauta publicitaria de los Medios, que hace posible su emisión, es finalmente pagada por el consumidor pues su costo entra en el precio de venta del producto anunciado.

ciertas áreas de actividad laboral. Los cambios de empleo y la incorporación al mercado laboral de otros miembros de la familia que se enganchan donde consiguen empleo y no forzosamente en la vecindad, terminan definiendo un patrón de ubicación vivienda-empleo igual al que se quiso evitar.

En cuanto a la conveniencia, baste aquí con recordar que las actividades sociales -particularmente las productivas- y, con mayor fuerza, los puntos de concentración de ellas, son todos generadores de externalidades negativas que hacen inconveniente su asociación a menos que resulte de un proceso cuidadoso de planificación. Es normal tratar de sustraer el punto de vivienda de las influencias negativas de los otros.

***Los cambios de empleo
y la incorporación
al mercado laboral de otros
miembros de la familia
que se enganchan donde
consiguen empleo
y no forzosamente en la
vecindad, terminan
definiendo un patrón de
ubicación vivienda-empleo
igual al que se quiso evitar.***

Parece, así, que se llega a una disyuntiva forzosa que reduce las oportunidades ya sea de obtener mayor salario explícito, ya sea de apropiarse de economías externas al mejorar la ubicación respecto a los puntos de consumo.

Una organización ideal del espacio - y de los medios de vencer la distancia - resultaría en una combinación que incrementase tanto la capacidad de generar producto, vale decir, ingreso, como la de incorporar consumos. Se tendría, en otras palabras, **eficiencia en el in-**

greso al lado de eficiencia en el consumo¹⁰

Tal escenario ideal, sin embargo, no parece reflejado en la situación real: a pesar de que el desarrollo espontáneo de las ciudades ha definido "vocaciones" para los diferentes puntos, los esfuerzos individuales por aprovechar eventuales externalidades terminan definiendo patrones mixtos de uso que logran mejorar una de las "eficiencias" sólo a costa de sacrificar la otra, generalmente la del consumo.

Pero la dinámica de la ciudad redefine estas vocaciones -en buena medida, de manera inducida- y en este proceso genera alteraciones en el precio del suelo que profundizan las diferencias entre individuos y entre grupos sociales: no todos los productores estarán igualmente capacitados para decidir su localización de manera que les permita acogerse, por ejemplo, a las ventajas de la aglomeración ni podrán todos escoger un punto de vivienda que permita balancear las ventajas relativas de la cercanía a las fuentes de consumo y de empleo.

La áreas deprimidas y la generación de ingresos

Un caso particular de divorcio entre la "eficiencia en el ingreso" y la "eficiencia en el consumo" es el de las áreas deprimidas que se encuentran en nuestras ciudades.

El proceso de "deterioro" de algunas áreas internas de las ciudades es, en principio, la expresión de un proceso que se puede caracterizar como de redistribución espacial de funciones sociales con su concomitante desplazamiento de actividades y, sobre todo, de valorización de áreas periféricas y de generación de nuevos "centros" de actividad urbana.

10. Se entiende, aquí, por eficiencia en el ingreso (ó, respecto al ingreso) la mayor o menor capacidad que tenga la colectividad y sus individuos componentes de producir, a partir de una base dada de recursos, el cúmulo de bienes que estará a disposición de tal colectividad. Por eficiencia en el consumo entendemos la capacidad de transformar el ingreso explícito en consumos y de realizar consumos a partir del aprovechamiento de externalidades.

El proceso de valorización periférico se da de manera simultánea con la pérdida de valor de la propiedad raíz en las áreas que no logran conservar algún polo de atracción, como podría ser un punto de atención al público de la administración pública o similares. El mecanismo resulta especialmente perverso si se piensa que su pérdida de valor lo hace rentable pero sólo a condición de que no se realice en él ninguna inversión. De esta manera, una vez iniciado, el proceso de declive resulta imparable.

De manera general las áreas deterioradas internas (ADI) siguen siendo vecinas de zonas de intensa actividad comercial (ZAC) y de servicios, relacionadas con suministro de refacciones y reparaciones de todo tipo. Y esta, más que vecindad, asociación, resulta funcional a ambas y genera los flujos que hacen viable la supervivencia del área en deterioro: reciclaje de piezas y artefactos que tendrán una "segunda oportunidad", de desperdicios y de artículos robados; reparaciones de cualquier orden y readaptaciones de efectos reciclados.

El área deprimida es casi sistemáticamente de doble uso: residencial y comercial-productiva. Así es posible encontrar un patrón de uso intensivo tanto en el interior de la edificaciones en habitación sea permanente, sea temporal, como en su exterior en funciones de comercio y talleres que muchas veces comparten precariamente espacios "a la calle" y, naturalmente, parte de la misma. La congestión resultante de tal complejo de actividades y usos la convierte en un "vividero" inadecuado pero que se complementa forzosamente con su propio espacio de actividad económica.

De ahí que el carácter de "área deprimida" lo dé más su manera particular de operar que la referencia a un pasado mejor.

La "asociación" con las otras "zonas de actividad" lo mismo que - la posibilidad de establecer residencia en ella constituyen las condiciones básicas de supervivencia de muchas de las actividades que se dan en estas áreas. Claro está que su dotación en términos



Muchos procesos de renovación urbana están inspirados en una idea que no pareciera necesario debatir: la ciudad limpia, la ciudad "bella" es un propósito colectivo que bien justifica el sacrificio de unos cuantos para el beneficio de muchos

de servicios complementarios es más que precaria: su capacidad de favorecer la generación de ingresos explícitos es sólo tan grande como su incapacidad para ofrecer la realización de consumos; se constituyen, así, en un ejemplo claro tanto de alta "eficiencia en el ingreso" como de baja "eficiencia en el Consumo".

Muchos procesos de renovación urbana están inspirados en una idea que no pareciera

necesario debatir: la ciudad limpia, la ciudad "bella" es un propósito colectivo que bienjustifica el sacrificio de unos cuantos para el beneficio de muchos. Sacrificio, sí, porque en principio no se trata de embellecer el área deprimida para el goce de quienes ya la habitan. No; porque son precisamente su presencia y su manera de actuar las causantes del deterioro; mejorar el área exige el cambio de uso con la necesaria exclusión de las personas que la habitan y de sus actividades.

Pero el término "renovación" generalmente esconde la idea de "recuperación" en el sentido de recuperar algo perdido para la actividad económica. En esta idea está implícita una calificación de lo que "allí" se hace como poco eficiente. Sería difícil, sin embargo, encontrar un uso más racional e intensivo del espacio y unas mejores complementariedades técnicas., a costa, claro, de la calidad de vida de sus habitantes.

La futilidad de eventuales intentos individuales, además de los condicionantes de su rentabilidad que enunciábamos arriba, muestran las grandes dificultades que se enfrentan para una "recuperación" de las ADI por la vía de la inversión por parte de sus propietarios; sólo iniciativas estatales de cobertura global resultarían viables en ese contexto -aunque, en la mayor parte de los casos, no costeables; son estas, sin embargo, las que podrían, al lograr el propósito de "recuperación", generar una expulsión masiva de los originales pobladores, con soluciones de "reubicación" del tipo de Gualavita. Reubicación, por cierto, que significa la desaparición de las oportunidades de trabajo de muchos de los afectados.

Sistema de Transporte e Ingresos

El transporte surge, entonces, como única alternativa a la imposible ubicuidad. Y para operarlo son necesarios la construcción de vías e intersecciones de creciente complejidad y su dotación de sistemas de control. Todo esto supone, naturalmente, la generación de decisiones que producirán efectos diferenciales a

*Sería difícil,
sin embargo, encontrar
un uso más racional
e intensivo del espacio
y unas mejores
complementariedades
técnicas., a costa, claro,
de la calidad de vida
de sus habitantes*

los habitantes de la ciudad al alterar su ubicación relativa a los centros de actividad y de servicios y al modificar, aunque sea nominalmente, el valor de las propiedades que, también en forma diferencial, resulten afectadas; y es que este cambio de valor altera a su vez en forma inversa el rendimiento implícito en la posesión y uso de la propiedad.

El cambio de valor podría entenderse como favorable a la generación de mayores ingresos explícitos; sin embargo esta capacidad no será efectiva sino a costa de enajenar la propiedad con la consecuente necesidad de reubicación, no necesariamente en condiciones más ventajosas respecto al logro de las "eficiencias" que nos ocupan. En muchos casos esos procesos de "valorización" expulsan pobladores cuya actividad productiva está ligada, como condición sine qua non, al lugar afectado.

La frialdad de la "racionalidad económica" que se pregona, impone al afectado la carga de "decidir de manera libre" si permanece o nó sobre la base de sus propios cálculos de rentabilidad.

Es ya un lugar común hablar de los costos tanto sociales como privados que introducen las congestiones que detienen el flujo del tránsito. El tiempo dedicado a superar la distancia se puede entender, para la gran mayoría de los habitantes urbanos, como un costo neto que

disminuye en forma absoluta su ingreso efectivo y reduce sus oportunidades de beneficiarse de las externalidades disponibles. Se podría argumentar que quien usa los medios de transporte ya se está beneficiando de externalidades; esto sería válido si se entendiese el transportarse como un fin en sí mismo, como sería el caso de quien saliese de paseo; pero si se mira la distancia como el obstáculo que es necesario vencer, los mejores medios para supurarla sólo disminuyen el costo de hacerlo, no añaden nada a la satisfacción total.

Nuestras ciudades actuales son en cierta medida el resultado de opciones de planificación que, de manera activa al imponer un esquema básico de segregación social y de manera pasiva al no generar decisiones oportunas, favorecieron el desarrollo espontáneo de las áreas de vivienda popular en forma de invasiones y desarrollos "piratas" que alejaron la ciudad a los habitantes de ellas. Sin embargo, al momento de decidir sobre sistemas de transporte, todo parece inclinarse por las opciones que cargan todo su costo de operación al "usuario final.

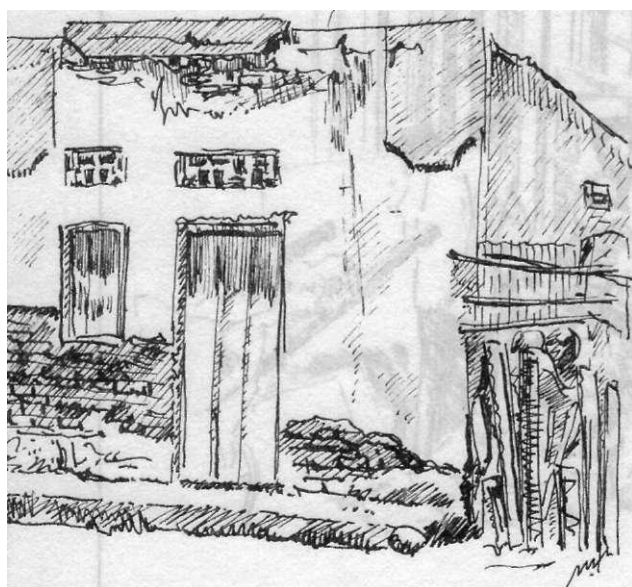
Ese esquema de segregación se expresa en la reticencia a aceptar la implantación de

Ese esquema de segregación se expresa en la reticencia a aceptar la implantación de vivienda de estratos de ingresos bajos en ciertas áreas de la ciudad que ya se "ganaron" el derecho a ser "áreas residenciales" (las otras son sólo viviendas), como es el caso del sur de Cali

vivienda de estratos de ingresos bajos en ciertas áreas de la ciudad que ya se "ganaron" el derecho a ser "áreas residenciales" (las otras son sólo viviendas), como es el caso del sur de Cali; o a permitir su desarrollo en zonas cercanas a la gran industria como es el caso del área cercana a Arroyohondo, entre Cali y Yumbo, y condena a "la ciudad" a rebuscar espacios casi imposibles para tal vivienda lo que conlleva la extensión de los recorridos y del tiempo dedicado a ellos.

Finalmente..

La medición del Ingreso individual expresará siempre la proporción del valor total producido socialmente, que en términos monetarios, corresponde a cada individuo. Lo que no puede expresar el ingreso, así medido, es la proporción de bienes y servicios reales (valores de uso) que cada individuo obtiene al transformar tales ingresos en consumos. Dicho de manera más radical: un peso en manos de un individuo no vale lo que un peso en manos de otro. Tal diferencia en la capacidad individual de transformar ingresos en consumos está ligada a la ubicación espacial de uno y otro individuo y esta ubicación no expresa sólo una diferencia geográfica banal sino el



carácter social del uso del espacio.

La ingerencia del Estado, particularmente del Local, se hace indispensable para orientar las decisiones de localización en el espacio

urbano de manera que se mejoren las oportunidades de la mayoría de los habitantes de acceder a los servicios de cualquier índole que la ciudad puede ofrecer.

BIBLIOGRAFÍA

- BROOKFIELD, Harold, 1975, *Interdependent Development*, Methuen & Co., London.
- DOMENACH. H. y PICOUET, M. 1987, *El Carácter de Reversibilidad en el Estudio de la Migración*, traducido de Population, N° 3, 1987
- GORE, Charles, 1984, *Regions in Question*, Methuen & Co., London.
- HARVEY, David, 1971, *Social Processes, Spatial Form and the Redistribution of Real Income in an Urban System*, en Murray Stewart, (ed), *The City; Problems of Planning*, Penguin Books, Middlesex.
- HOLLAND, Stuart, 1976, *Capital versus the Regions*, The Macmillan Press, London.
- MARGOLIS, J., 1968, *The Demand for Urban Public Services*, en Murray Stewart, (ed), *The City; Problems of Planning*, Penguin Books, Middlesex.
- SMITH, David M., *Patterns in Human Geography*, Penguin Books, Middlesex.

