

La geografía y el proceso de urbanización¹

por

Sergio Sepúlveda G.

INTRODUCCIÓN

Una nota definitoria esencial de la Geografía contemporánea es una actitud activa frente a una realidad espacial múltiplemente diferenciada por factores naturales, sociales y económicos. Se trata, en el fondo, de una nueva toma de conciencia, que dejando atrás la tradicional narración descriptiva o la simplificada geografía de los géneros de vida, compromete cada vez más a la disciplina con las tareas de administración racional del espacio, con la movilización de los recursos y con la dilucidación de la base geográfica de los grandes problemas del mundo contemporáneo. A nadie puede extrañar entonces que los geógrafos de la segunda mitad de este siglo se encuentren empeñados en fundamentar la original geografía del "Tercer Mundo", en aclarar la dramática cuestión del hambre, en lo que tiene que ver con la tierra y con sociedades desigualmente provistas de tecnología y de medios de producción, en precisar el sentido y la extensión de las distorsiones demográficas propias de nuestro tiempo, en desentrañar la función de freno que frente al medio geográfico juegan los propios grupos humanos bajo

¹Trabajo presentado en el Seminario sobre "El proceso de urbanización como Campo de Investigación de las Ciencias Sociales", organizado por el Comité Interdisciplinario de Desarrollo Urbano de la Universidad Católica y efectuado entre el 17 y el 19 de abril de 1967.

determinadas coyunturas o en promover el desenvolvimiento planificado de los campos y de las ciudades.

No es casual por esto nuestra presencia en este Seminario; la verdad, es que hemos llegado hasta aquí no sólo para esbozar la sistemática de nuestra ciencia ante el proceso de urbanización, sino más bien para dar testimonio del espíritu positivo y amplio con que los geógrafos queremos incorporarnos al diálogo y al trabajo interdisciplinario.

I. EL HECHO URBANO COMO OBJETO DE INVESTIGACIÓN GEOGRÁFICA

Dentro de la serie de hechos artificiales con que el hombre transforma el medio físico, la ciudad representa, sin duda, el hecho hegemónico más decisivo en el proceso que conduce a la definición de los paisajes culturales de la tierra. Hecho durable de civilización, conjunto complejo, síntesis viva y concreta que resume la vida de pueblos y países, la ciudad es un apasionante objeto de análisis y de interpretación para la ciencia geográfica. Desde los lejanos días de los fundadores de la antropogeografía o geografía humana, desde Federico Ratzel, Pierre Vidal de la Blache y Jean Bruhnes el estudio del "habitat" y dentro de él, el estudio de los establecimientos urbanos constituye uno de los rubros esenciales de la Geografía Humana. En la actualidad, la extraordinaria eclosión del fenómeno urbano que se observa en todas partes y los problemas de toda índole que desencadena hace de la Geografía Urbana un capítulo ineludible en la moderna investigación geográfica, y muy particularmente de aquella que se cumple en los países subdesarrollados.

Traduciéndose el hecho urbano en una notable diversidad su enfrentamiento geográfico escapa a todo plan preconcebido, no obstante, ciertas consideraciones son bastante privativas de nuestro punto de vista. Desde luego la función de las condiciones naturales, los aspectos formales y morfológicos y su representación cartográfica, la incidencia del sitio y la situación, las modalidades geográ-

ficas del crecimiento urbano, las funciones urbanas: su evolución y zonificación; los procesos de segregación social y profesional; la movilidad y evasión de la población urbana; el uso de la tierra al interior de la ciudad; la interdependencia entre la ciudad y el campo y entre la ciudad y la región; la determinación de la zona de influencia; y en fin, la tipología regional de las ciudades a la escala planetaria, etc., son asuntos que necesariamente deben ser tocados en alguna medida por el estudio geográfico del objeto urbano. Estas diferentes líneas de trabajo, pueden confluir finalmente en algunas grandes rúbricas a saber: la forma de las ciudades, las funciones urbanas, la extensión de las ciudades, la organización espacial, etc.

Cada uno de estos tópicos es muy rico en posibilidades de análisis por lo que vale la pena referirse a ellos con un mínimo de detalle.

1. *La morfología urbana*

El estudio del plano de las ciudades constituye un primer paso en el trabajo del geógrafo urbano. El plano en cualquiera de sus tres formas fundamentales y en la medida que responde a las necesidades de la vida colectiva entrega los datos básicos relativos a la estructura urbana: continuidad o discontinuidad en el aprovechamiento del espacio urbano, disposición de las masas edificadas, de áreas verdes y de los demás espacios destinados a servicios que requieren amplitud (playas de estacionamiento, campos deportivos), edad de las diferentes fracciones urbanas, contenido funcional de los barrios, áreas o ejes de expansión de la ciudad, etc. Resultado de una evolución más o menos larga y condicionado estrechamente por el marco físico, el plano es rico en elementos de interpretación histórica respecto del núcleo urbano, de sus fracciones externas y del papel de los factores naturales en la extensión más reciente de la ciudad.

Con todo, el enfoque geográfico no podría limitarse a los solos aspectos formales; cualquier planteamiento en tal sentido difícil-

mente podría justificarse entre nosotros, puesto que casi sin excepción nuestras ciudades responden al esquema del plano de damero importado por el colonizador hispánico. La originalidad de las ciudades chilenas no deriva de un plano geométrico y monótono aplicado casi siempre en tierras llanas, sino de la influencia del emplazamiento topográfico y de la situación que son rubros específicamente geográficos.

Para ilustrar con algunos ejemplos nuestro pensamiento basta pensar en la llamativa adaptación al sitio que se observa en las ciudades de valle del Norte Chico, en los ponderados cerros de Valparaíso, en Santiago con relación a la antigua difluencia del Mapocho, en el sitio fluvial de Valdivia, etc., o en los fenómenos dinámicos de crecimiento provocados por las carreteras modernas en la mayoría de nuestras ciudades.

2. *Las funciones urbanas*

Siendo necesariamente insuficiente el análisis morfológico del hecho urbano, los geógrafos se interesan cada vez más en la investigación y explicación de las funciones ciudadanas. El concepto de función, tomado de la fisiología, es un aporte de la geografía en su aplicación a la dinámica urbana. En efecto, fue Federico Ratzel, insigne fundador de la Geografía Humana científica, quien en 1891 asimiló por primera vez una ciudad a un órgano, imagen feliz que en nuestros días forma parte del patrimonio conceptual común de geógrafos, sociólogos y urbanistas.

La idea de función urbana, ha devenido en una importancia tan fundamental para nuestra metodología que geógrafos urbanos de tanto prestigio como Georges Chabot no vacilan en afirmar que por encima de cualquier criterio fisonómico o cuantitativo la ciudad se define "por sus funciones y por un cierto género de vida característico".

Desde este punto de vista la función expresa aquellas activida-

des de la ciudad que justifican su existencia y su desarrollo, en el fondo es, entonces, una especie de profesión ejercida por la ciudad para obtener los recursos necesarios a su vida y satisfacer necesidades exteriores a ella (contexto regional). Por esta vía algunos tratadistas han llegado a distinguir las funciones generales ligadas a la centralidad (actividad irradiante en la región) y las funciones particulares de cada ciudad.

Volviendo a los requerimientos concretos de la investigación urbana entre nosotros, estamos ciertos que ella encuentra una cantera llena de posibilidades en el campo de las funciones ciudadanas. Nada o muy poco se ha logrado dentro de esta perspectiva, aparte de algunas ideas bastante generales sobre ciertas funciones mayores en algunas ciudades primadas como Santiago, Valparaíso o Concepción. Nada o muy poco hasta ahora hemos aportado los geógrafos, por ejemplo, para clasificar y cartografiar funcionalmente nuestras ciudades de acuerdo a nomenclaturas internacionales o de acuerdo a aquella que más convenga a nuestros intereses; nada o muy poco hasta ahora han aportado los demógrafos o los sociólogos para determinar las funciones urbanas, y confeccionar el catálogo de las profesiones ejercidas por las ciudades, sobre el cual necesariamente debiera basarse la primera tarea. Este esquema de trabajo nos parece muy importante porque es previo a toda posibilidad de zonificación y planificación urbana científicamente conducida. En efecto, mal podría encararse el reordenamiento funcional en nuestras ciudades sin haber determinado con cierto rigor el número de habitantes activos aplicados a cada función. Porque como muy bien lo dice Pierre George, "la ciudad se justifica y se caracteriza sólo por el lugar que ocupan sus habitantes activos dentro de un sistema de relaciones económicas y sociales".

La pesquisa es asunto de especialistas en población y en estudios sociales, la interpretación espacial y la representación funcional-urbana de las profesiones o de las empresas de producción es materia de nuestra especialidad. Entre nosotros la base de una investi-

gación de esta índole está en el censo de población o en encuestas o muestreos parciales, y sus complicaciones operativas varían proporcionalmente desde las pequeñas a las grandes aglomeraciones. Los problemas de representación son igualmente mayores para aquellas ciudades donde se entremezclan diversas funciones. Es claro, sin embargo, que gráficamente una ciudad puede ser definida según su función esencial por el lugar que ocupa al interior de un triángulo equilátero cuyos lados representan tres variables correspondientes cada una de ellas a una función.

3. *La extensión de las ciudades*

El proceso del crecimiento de las ciudades en su aspecto material, funcional y demográfico y los problemas de acondicionamiento que desencadena interesa de un modo preferencial a la investigación de geografía urbana. En este aspecto los geógrafos tenemos muy claro que el "habitat" urbano es hoy en día más que en ninguna otra época y especialmente en los países subdesarrollados una combinación dinámica. Toda ciudad tiende a crecer siguiendo una tendencia centrífuga, pero el hecho nuevo es que el proceso se cumple ahora a un ritmo acelerado bajo la presión de tasas de crecimiento de la población urbana constantemente infladas por el éxodo rural. La consecuencia es que en todas partes los suburbios periféricos tienen el comportamiento de lo que en geografía llamamos "franjas pioneras urbanas", caracterizadas por la inestabilidad, el contraste fisonómico y la segregación social y económica.

En virtud del crecimiento desusado, día a día en nuestras ciudades, se exagera el divorcio entre la función productora y la función residencial; día a día loteos especulativos o remodelaciones más o menos dirigidas cambian el aspecto, la función y el uso de la tierra urbana en vasta fracciones de la ciudad, afectando la plusvalía y motivando, sin habérselo propuesto, otras tantas segregaciones sociales y profesionales; día a día, se acentúa la diferencia

entre la velocidad con que crece la población y la velocidad con que aumentan los servicios, el equipamiento y las obras de la infraestructura urbana. Este constante y complejo cambio con toda su dificultad de aprehensión y sistematización, no es ajeno a nuestro punto de vista siempre propenso a caracterizar y a explicar la evolución de un conjunto urbano en conformidad con el método geográfico.

Desde luego entendemos como una responsabilidad nuestra el análisis de las diversas modalidades geográficas que afecta la extensión de las ciudades en forma espontánea (liberal), o como resultado de un cierto dirigismo urbanizador. En el primer rubro el geógrafo urbano distingue, por una parte, la extensión o aglutinación que genéricamente comprende tanto la extensión gradual, sin orientación preferente y aproximadamente concéntrica del plano primitivo hacia la periferia, como el diseño estrellado, donde las direcciones principales del crecimiento derivan de la influencia de rutas, vías férreas y accidentes topográficos y donde la dinámica del proceso tiene un ritmo muy diferente. Por otra parte, y en sentido opuesto distingue la extensión polinuclear para referirse a determinados puntos localizados de condensación urbana, que en el caso de nuestras ciudades plantea claros ejemplos de yuxtaposición geográfica y social con respecto al marco urbano regular.

En la práctica ambas modalidades pueden confluir en el crecimiento de una ciudad y pensamos que es responsabilidad de los geógrafos caracterizar, discernir y explicar cada caso concreto sin perder de vista procesos dinámicos más amplios y complejos como la absorción de pueblos satélites, la definición de fenómenos de conurbación y de interurbación, categorías que a su vez han sido forjadas en buena parte por la geografía moderna.

La investigación de estos fenómenos espontáneos tiene entre nosotros amplias perspectivas, puesto que la determinación concreta de las pautas de crecimiento se encuentran sólo en una etapa inicial, a pesar de su importancia para la planificación urbana. El

aporte geográfico a esta tarea podría ser, por ejemplo, el estudio sistemático del perceptible efecto atractivo que ejerce la moderna carretera longitudinal sobre las ciudades de la depresión intermedia del centro de Chile; de la influencia negativa que en cuanto al crecimiento plantean en otras tantas ciudades, las vías férreas o determinados elementos de la geografía física, de los cambios en el tipo de establecimiento periférico; la cartografía del uso del suelo, de las construcciones y de los materiales empleados, de los rasgos de la tenencia, de los hechos de segregación social y económica, etc.

En cuanto al último punto, pensamos, que es un aspecto cuyo abordamiento científico es típicamente interdisciplinario. Frente al hecho objetivo de la marginalidad como corolario dramático y lamentable del crecimiento anárquico, individualista y especulativo y de la crónica insuficiencia de recursos que se percibe en la mayoría de las ciudades chilenas y latinoamericanas, los geógrafos tenemos plena conciencia de nuestra responsabilidad como investigadores de un medio subdesarrollado y de las limitaciones propias de nuestro método. La marginalidad en todas partes tiene un sentido geográfico innegable (localización periférica, ubicación en cerros, o a lo largo de ríos, de canales, de caminos o líneas férreas; inestabilidad, turbulencias de población, etc.); pero tiene también un sentido funcional, económico y sociológico derivado de la privación de servicios y de la imposibilidad de satisfacción de necesidades superiores; de ahí, la conveniencia del aporte interdisciplinario, única vía adecuada para caracterizar el nuevo género de vida del poblador marginal.

Obviamente al lado de la extensión urbana, espontánea, preocupa también a la geografía, el análisis de la extensión dirigida de las ciudades, aspecto que en nuestra época cada vez alcanza mayor importancia. En efecto, el dirigismo urbano se advierte en múltiples rasgos de la ciudad moderna, limitando por medio de la reglamentación la soberanía del acto individual "tan pleno de consecuencias para la colectividad" cuando se trata del acondicionamien-

to urbano como lo señalara William Oualid en 1936. Gracias a la creciente y directa o indirecta intervención de los municipios y de los poderes públicos, se aceptan hoy en día como prácticas sanas e indiscutidas, la autorización para construir o la precedencia de las obras de infraestructura, se orienta la dirección del desarrollo urbano mediante la construcción de rutas, o el establecimiento de líneas de movilización colectiva, se zonifican adecuadamente las funciones, se habilitan barrios residenciales baratos o se construyen ciudades satélites descongestionadoras.

Geográficamente el resultado de tanto dirigismo impresionista; bajo esta impresión Pierre Lavedan pudo afirmar con cierta temeridad en 1959 que "la geografía urbana devendría pronto en un capítulo de administración".

4. *La organización del espacio urbano*

Sírvanos el pensamiento de Lavedan, recién citado, para delimitar lo que creemos, son las principales atribuciones de una geografía activa frente a los problemas espaciales que plantea el proceso de urbanización y para destacar la utilidad que su método puede ofrecer al trabajo interdisciplinario.

Desde luego, el fundamento de una geografía de la acción urbana está representado por el axioma simple de que todo hecho de urbanización se resuelve finalmente en una "cuestión de terrenos", en el sentido positivo de una continua necesidad de tierras suplementarias y del consiguiente ajuste de los límites administrativos a la amplitud de la expansión demográfica y espacial. Un ejemplo reciente e ilustrador de esta dinámica, entre nosotros, fue la creación de la comuna de la Reina en cuya delimitación probablemente los geógrafos no tuvimos intervención alguna, en consecuencia, que nuestro punto de vista puede resultar muy útil para estos casos de progeneritura administrativa.

"La cuestión de terrenos" lleva implícitos también los aspectos

de calidad y naturaleza de ellos y de plusvalía de las tierras. Es obvio que los problemas de construcción de infraestructura, de orientación, de abastecimiento de agua son bien diferentes según se trate de terrenos planos o abruptos, de roca fundamental o de materiales de acumulación, de terrenos permeables, impermeables o pantanosos, en cada situación particular, pensamos, que el geógrafo físico podría contribuir a aclararlos convenientemente. De igual modo el precio de los terrenos, no es el mismo en el centro antiguo, que en la zona de transición, en la periferia acomodada que en la periferia marginal, las diferencias son de connotación principalmente humana y el antropogeógrafo deberá delimitarlas y explicarlas sin perder de vista las desigualdades de los tipos físicos de la tierra.

La elaboración de una cartografía de las áreas urbanas de Santiago, considerando el m² de superficie y su incidencia en el valor de la misma unidad construida, a no dudarlo, sería un esfuerzo interesante que debiera emprenderse. Un trabajo de este tipo, entre otras cosas, permitiría precisar los efectos sobre la plusvalía de la tierra ocasionados por las nuevas rutas de acceso a la capital y por los embriones de urbanización o determinar el grado de distorsión que frecuentemente se plantea entre los terrenos rurales periféricos y aquellos en que puede preverse la urbanización futura. Estos elementos de conocimiento son significativos en tanto que pueden orientar una evolución urbana planificada; condicionar una implantación industrial, que tiene en cuenta tanto el precio como la localización del terreno; zonificar la edificación de altura sensible no sólo a la falta de espacio, sino que muy particularmente al precio especulativo de la tierra y justificar una reforma urbana basada en la limitación del abuso de la propiedad y en el control de la especulación.

Los aspectos de zonificación urbana constituyen otro horizonte de trabajo en el cual la geografía puede dar fe de una actitud activa de colaboración. El punto de partida es la falta de homogeneidad

del espacio urbano, proveniente de la diferenciación entre actividades terciarias, de producción y de residencia. Al geógrafo le corresponde, de nuevo, establecer y aclarar las razones de una localización espontáneamente diversa y que suele realizarse en conformidad a una disposición concéntrica, por sectores o por núcleos múltiples. El estudio concreto deberá definir la organización del espacio urbano actual en función de la estructura social y económica de sus habitantes; en cada caso tendrá entonces que caracterizar, delimitar y cartografiar el centro (C. B. D.)¹ y el fenómeno de city, la distribución de las actividades terciarias de las zonas industriales y de las áreas residenciales que en su conjunto forman un verdadero "tejido conjuntivo urbano" como se le ha llamado recientemente, considerando su papel esencial en el espacio urbano.

El análisis a fondo de cada una de estas realidades urbanas debe preceder y servir de base de apoyo a cualquier "zoning" planificado y a cualquier esfuerzo regulador que aspire a no ser tildado de abstraccionista. Este conocimiento parece ser la condición fundamental de eficacia de toda medida dirigida a adecuar la morfología urbana a una estructura social que cambia con mayor rapidez, a proscribir y extraer las funciones de producción del C. B. D., a eliminar las deterioradas o degradadas residencias de la zona de transición, a habilitar barrios de compensación obrera, etc.

Otros hechos esenciales, para nuestro punto de vista, son los complejos fenómenos ligados a la movilidad de la población urbana y a la circulación. Las turbulencias diarias o movimientos pendulares cotidianos de la población, determinados por la separación geográfica entre el lugar de trabajo o de compras y el lugar de residencia, constituyen una dinámica característica que debe ser examinada a la luz de hechos como la concentración y la congestión propias del núcleo central de las ciudades y de la constante extensión del área urbana. Se sabe, al respecto, que en las grandes aglo-

¹"Central Business District", en la nomenclatura de geógrafos y urbanistas norteamericanos.

meraciones no hay relación alguna entre las exageradas densidades diurnas y las mínimas densidades nocturnas del corazón urbano, ello motiva lógicamente una gran acumulación de medios de transporte durante el día, problemas de estacionamiento y complicaciones inextricables en la circulación urbana. A pesar de las estrictas reglamentaciones, el tránsito, a través de las ciudades importantes, es cada vez una empresa más difícil, sino peligrosa. Por otra parte, la función de centralidad hace que esas mismas ciudades sean encrucijadas de comunicaciones con problemas de acceso más o menos complejos que entran la vida económica y el abastecimiento e incluso limitan las posibilidades de la evasión urbana.

Para resolver estos problemas al nivel de la aglomeración, de la conurbación o de la región, se requiere de un conocimiento científico suficiente sobre la magnitud e intensidad del débito, la densidad y composición de los transportes, el tiempo empleado en los trayectos, la dirección y las horas de punta de los principales flujos de hombres y mercaderías que caracterizan el intercambio humano diario entre las diversas fracciones de una ciudad o entre los núcleos urbanos de un mismo contexto regional. En la elaboración de ese conocimiento, en la graficación de los flujos y en la aplicación de técnicas descongestionantes, creemos, que los geógrafos también son los llamados a hacer un aporte útil e interesante.

Agreguemos, finalmente, que la investigación relacionada con el acondicionamiento urbano espacial no sería exhaustiva de no contemplar la situación de la ciudad en su medio regional y de no analizar sus lazos externos con el objeto de establecer el tipo de tutela económica, demográfica, cultural y social que ejerce y que se traduce en una cierta organización del espacio y en una cierta polarización del desarrollo regional. Estas relaciones en gran medida son una función también de los medios de transporte, en razón de lo cual los geógrafos suelen expresarlas en curvas que unen los puntos que se pueden alcanzar en un mismo tiempo determinado a partir de la ciudad y que designan con el nombre de "isocronos". Para otros

requerimientos no es el tiempo del trayecto el principal dato, sino los precios del transporte, elaborándose entonces las curvas de "isoprecios". Estas curvas son especialmente útiles en la investigación de los suburbios dormitorio o de los pueblos dormitorio, donde geográficamente es muy ilustrativa la relación inversa entre el valor decreciente de los terrenos y el mayor precio del transporte determinado por la distancia. Buenos ejemplos, al respecto, nos parecen, los sobrepagos en transporte que soporta el poblador marginal de Peñalolén o de Macul a partir de la plaza Egaña o de Irarrázaval, respectivamente, o en un radio mayor el del habitante de Puente Alto que trabaja en Santiago, o el de Quilpué o Villa Alemana que trabaja en Valparaíso o Viña del Mar.

La exploración científica en este orden de ideas puede precisar y hacer comprender el ámbito de influencia de una ciudad, pero naturalmente las implicancias del papel regional son muchísimo más amplias de modo que no pueden dejarse de lado en ningún momento las relaciones planteadas por la población, la economía y la sociedad, vale decir, por la vida urbana propiamente tal. Los alcances de tal tema desbordan, desde luego, las pretensiones del presente trabajo.

II. ESPÍRITU Y PROPÓSITO DE LA INVESTIGACIÓN DE NUESTRAS CIUDADES

A manera de sumario final quisiéramos, brevemente, exponer una especie de petición de principios que, a nuestro juicio, debiera informar el trabajo de investigación y cualquier programa de acción encaminado a cambiar la actual estructura urbana de las ciudades chilenas.

1. El profundo valor humano del proceso de urbanización contemporáneo debe estar siempre presente en el espíritu de los investigadores urbanos de cualquiera especialidad, a pesar de las desar-

monías y contrasentidos que continuamente tendrían que verificar en conformidad a su propio rigor científico. Se ha dicho, con razón, que en la ciudad se configura una nueva naturaleza humana, en la medida que es el marco por excelencia de la promoción individual y social. Hoy por hoy, la ciudad es un medio de evolución y de transformación que hace marcado contraste con el cerrado medio rural, donde las oportunidades de elevación social son mínimas. En ello está la causa básica del éxodo rural masivo y generalizado.

2. La trascendencia y responsabilidad social de nuestro trabajo, que se cumple en un país que recién empieza a encaminarse por la vía del desarrollo, es evidentemente mayor a la de aquellos que encaran realidades urbanas más homogéneas y estructuras sociales definidas por altos niveles de vida. Por esta razón no podemos aceptar pasivamente legados del trabajo que se muestran incapaces de garantizar la plena comprensión de nuestra situación crucial. Conviene acordarse, al respecto, que los tratadistas europeos, descartando la tradición urbana de Iberoamérica se han referido erróneamente a la marginalidad de nuestras ciudades, definiéndola como el proceso de "africanización" de las ciudades latinoamericanas.

La óptica y la metodología de nuestro trabajo difícilmente, entonces, podrá coincidir por entero con patrones foráneos, y es incompatible con un planteamiento puramente formal, estético o futurista, tan grato para un gran número de autores urbanos.

3. La investigación urbana debe nutrirse de hechos y situaciones concretas susceptibles de ser cartografiadas y correlacionadas con fines de planificación y reacondicionamiento. Ante la consistencia del presente proceso urbano, aparece como algo ineludible la necesidad de derivar proposiciones con miras, por una parte, a la reorganización de las redes urbanas en lo que se refiere al control del crecimiento anárquico de las aglomeraciones masivas y al ataque de la saturación urbana por la vía de la descentralización; y con miras,

en seguida, a lograr un mayor grado de humanización y dignificación en cuanto a las condiciones de la vida urbana, ya lo hemos afirmado, a los geógrafos nos corresponde un papel activo en la organización del espacio urbano, pero estimamos imprescindible el empleo de los criterios socioeconómicos, facilitados por los demás especialistas, para enfrentar la organización humana de la ciudad o lo que se ha dado en llamar el "abanico socioprofesional urbano". Las proyecciones de una planificación interdisciplinaria de esta naturaleza, debieran aspirar en última instancia, a definir en el plano regional o aun nacional diversos polos de desarrollo aprovechando las virtualidades dinámicas de algunos de nuestros centros urbanos. Lo fundamental por ahora es dar testimonio de una actitud sistemática en tal sentido, porque la planificación y la remodelación de nuestras ciudades no pueden seguir dependiendo de las contingencias de nuestros terremotos o de la organización de algún gran campeonato deportivo bajo el supuesto que podría desencadenar algún débito turístico.

4. El programa de trabajo que tenemos por delante los investigadores del tema urbano es vasto, pleno de sugerencias y está por emprenderse en muchos aspectos: los geógrafos específicamente, como se ha dicho, debemos ocuparnos a la vez de la forma de nuestras ciudades y sus condicionantes naturales, de la clasificación funcional de las ciudades, de la clasificación de las residencias urbanas, de las funciones particulares, de los cambios en el uso de la tierra urbana, de los tipos de zonificación de actividades, de los problemas de circulación, saturación y segregación urbanas, etc. En materia de "zoning", pienso, lo útil que sería el estudio de la localización de los establecimientos industriales en algunas comunas de Santiago, donde un gran número de industrias más o menos "camoufladas" no se atienen a ningún principio zonificador. Igual valor aclaratorio sobre los problemas de tránsito de la capital tendría un estudio acerca de la intensidad y variación de los flujos pendulares,

de la composición de los transportes empleados para llegar al centro, de la distribución y utilización de las playas de estacionamiento, etc.

En una palabra, se tiene la impresión de que todo está por hacer, sin embargo, la geografía nacional reconoce un pionero en esta orientación de trabajo, es el geógrafo francés Jean Borde, que ya en 1954 publicara en el extranjero sendos trabajos sobre la morfología urbana y el desarrollo de Santiago; después de él, jóvenes geógrafos han seguido en la brecha, laborando en Chiloé o en las ciudades del Norte Chico. Falta pues, indudablemente, la gran síntesis válida para todo nuestro proceso de urbanización y nada impide lograrla en un plazo relativamente próximo. Nuestra historia urbana no viene de muy lejos; el adobe y la casona colonial se deterioran y se reemplazan aquí con más facilidad que en otras civilizaciones urbanas pétreas; ante nuestra vista se alza cada vez más nítida la desdoblada imagen de la aglomeración contemporánea que juxtapone la ciudad sólida y geométrica de los que disfrutan de bienestar y la ciudad frágil y apresurada del poblador sin recursos. Nuestro trabajo científico, seguramente, puede contribuir a la edificación de una nueva ciudad donde tan injustificado contraste humano no tenga lugar posible.

