



Carlos de Mattos y Rodrigo Hidalgo (Editores). Santiago de Chile: Movilidad Espacial y Reconfiguración Metropolitana

**Santiago: Colección EURE LIBROS. Serie GEOLibros
Nº 8, 2007. 284 p.**

Sebastián Carvajal Díaz¹

Durante la segunda mitad del siglo pasado, los procesos de crecimiento de las Áreas Metropolitanas se vieron acelerados en la mayoría de las ciudades latinoamericanas como consecuencia de un determinante proceso de globalización y de la implantación de un modelo neoliberal de mercado, que produjo (y produce) una fuerte reestructuración en la morfología de las urbes modernas. La ciudad de Santiago de Chile no se encuentra ajena a este proceso: las comunas del borde de su Área Metropolitana (AMS) tuvieron, desde las dos últimas décadas, un importante incremento demográfico y de superficie construida, lo que ha estado fuertemente influenciado por actores privados que han visto en estas áreas periféricas un importante nicho de negocios.

En este contexto, durante el mes de marzo del año 2006, se llevó a cabo el "Seminario sobre Movilidad Espacial y Reconfiguración Metropolitana", cuyos principales ejes de acción están referidos al papel desempeñado por la movilidad espacial en la reconfiguración del AMS; a las magnitudes de estas movilidades; a las tendencias actuales a la periurbanización²; a las características de las cambiantes actividades económicas y al papel desempeñado por actores públicos y privados en este nuevo proceso. Así, la obra que se presenta en esta oportunidad corresponde a una recopilación de los trabajos presentados en dicho Seminario. Son cuatro grandes capítulos que contienen

los resultados de los trabajos expuestos: el primero, hace referencia a los cambios sociales que ha llevado aparejado esta nueva movilidad y configuración de la ciudad; un segundo capítulo, referido a los cambios socio-residenciales de esta nueva configuración; un tercer capítulo, centrado en un análisis de la actuación pública sobre estos cambios y un cuarto y último capítulo centrado básicamente en los efectos ambientales derivados del proceso de periurbanización.

Los diferentes trabajos presentados desarrollan su análisis a partir de información generada durante los años 1992 y 2002. En este sentido, el primer capítulo del libro realiza un análisis actual y una lectura futura sobre la localización de la población en las diferentes comunas del AMS. Se analizan, además, diferentes teorías sobre el camino que seguirá en el futuro la ciudad de Santiago, como una manera de ayudar a la planificación de la ciudad de una forma adecuada a la realidad que vive. Además, pone de manifiesto las paradojas que se suceden con las actuales políticas de repoblamiento de las áreas centrales del AMS que evidencian una importante pérdida de población durante el último período intercensal. La explicación a dicho fenómeno se encuentra en el cambio de estructura familiar en las comunas centrales de la ciudad. Si bien la inversión inmobiliaria se ha visto incrementada, gracias a la bonanza económica de los últimos años en el país, predominan los hogares unipersonales.

Estas migraciones intrametropolitanas, sin duda, han tenido un impacto sociogeográfico que es tema de discusión entre las

¹ Geógrafo. Pontificia Universidad Católica de Chile (Chile). E-mail: scarvajal@geo.puc.cl

² Proceso por el cual se produce un crecimiento de la ciudad en su periferia.

más variadas ramas del conocimiento. Los datos demográficos presentados en este capítulo, sin duda, respaldan este impacto; las comunas han sufrido una verdadera "mutación" poblacional. Sin embargo, la movilidad está dada principalmente dentro de la misma ciudad, hacia diferentes comunas, hecho demostrado por el trabajo realizado por María Soledad Herrera.

En este sentido, no es posible dejar de lado un análisis de equipamiento e infraestructura, tanto de los hogares como de los bienes comunes. Se llega a conclusiones muy bien fundadas sobre la utilización del espacio público: mucho de este equipamiento e infraestructura es utilizado mayoritariamente por las clases acomodadas como una forma de "encapsularse" en su mundo, alejado de la realidad exterior que los rodea.

Así, el capítulo precedente finaliza entregando elementos de análisis que permiten cuestionar la disminución de la segregación en el AMS, a pesar de los esfuerzos realizados desde el gobierno central para lograr una mayor integración. Si bien clases acomodadas se han movilizado a sectores populares de la ciudad, es claro que, a pesar de su mayor proximidad, no existe una interacción entre los diferentes grupos socioeconómicos, lo que se traduce en una primera aproximación sobre el capítulo siguiente, basado en las transformaciones socioresidenciales desarrolladas a partir de esta creciente movilidad espacial de la población.

Coincidentemente con el capítulo anterior, se hace especial énfasis en el actual modelo de libre mercado como uno de los factores detonantes de esta transformación metropolitana. Es de especial importancia el debate que se abre sobre una "dualización" de las ciudades (o polarización social) ya que, si bien existen ciudades globales donde esto ocurre, también se ha demostrado empíricamente que la clase media aumenta con mayor fuerza que como lo hacen las clases ricas y/o pobres, lo que se contradice con la polarización social que proponen algunos científicos. Lo que se plantea en este acápite es una desigualdad dada por una mayor diferenciación entre los sectores altos y bajos, más

que por un aumento de la proporción en cada extremo de la pirámide social.

A lo anterior se suma un análisis sobre los cambios económicos producidos a escala nacional y referidos principalmente a las actividades económicas según sectores, el que entrega líneas sobre cómo se han ido articulando ambas variables (sociales y económicas) en forma simultánea. Tal como lo demuestran diversos estudios, ha disminuido el sector manufacturero para dar paso a un pujante sector terciario, lo que ha provocado un aumento general del ingreso per cápita y, consecuentemente, una reducción sostenida en los niveles de pobreza. Sin embargo, esto no ha mejorado la distribución del ingreso, lo que no se condice con lo planteado en el inicio del capítulo, sobre una mayor diferenciación entre los distintos sectores sociales. Relacionado directamente, en varios apartados de los trabajos se realizan interesantes análisis sobre estos sectores y su distribución en el mapa del AMS y como la reconfiguración social se ha manifestado a través de la distribución espacial de los distintos grupos socioocupacionales.

Otro de los aspectos destacados corresponde al estudio de una nueva tipología en esta reconfiguración metropolitana: el llamado "amurallamiento" en condominios que se reparten en forma diferenciada por toda el AMS. Esto se une a la aparición de otros elementos que transforman la ciudad, como son los centros comerciales e infraestructura vial y la nueva localización periférica de grandes áreas industriales. Esta suerte de "ciudades satélites", cuentan con un nivel de equipamiento tal que, muchas veces, sus habitantes no necesitan una relación diaria con el resto de la ciudad, aumentando de esta forma la segregación entre los grupos. No obstante, esta situación no se da solo entre diferentes áreas de la ciudad; muchas veces, dentro de una misma comuna, es posible ver que estos avances en infraestructura y equipamiento son aprovechados mayoritariamente por los nuevos habitantes, al ser ellos quienes tienen la capacidad económica para su utilización, ratificando esta segregación planteada anteriormente.

Se plantea que uno de los pilares que sustenta este tipo de urbanización está dado

por la seguridad que implica vivir en áreas con cierres perimetrales, cámaras de vigilancia y equipamiento de seguridad. Sin embargo, en este capítulo también se realiza un análisis de la situación de temor de los habitantes del AMS. Si hasta ahora queda demostrado que la interacción “efectiva” entre los diferentes grupos sociales es muy baja, el miedo a los delitos acentúa esta situación, ya que mientras más insertos en su propio mundo, más se ve al resto de una manera lejana y ajena.

No todos estos “amurallamientos” se dan en la periferia de la ciudad. Como se mencionó en el análisis al primer capítulo, en el área central del AMS de Santiago se lleva a cabo un proceso que busca la revitalización de las áreas demográfica y socialmente deprimidas de la ciudad. “La Política de Renovación Urbana” comienza a aplicarse durante el año 1987, aprovechando el alto nivel de equipamiento e infraestructura existente en el centro del AMS. Gracias a franquicias tributarias, se potencian sus ventajas comparativas y se produce un aumento de la construcción en esta área de la ciudad. En este sentido, se realiza un interesante estudio sobre la demanda y las características de los consumidores que se benefician de rebajas tributarias asociadas a esta política, considerando variables como edad, educación y la conformación de los hogares, conclusiones coincidentes a lo planteado en el capítulo primero, referido a que en el centro del AMS los hogares son unipersonales y constituidos por personas jóvenes, generalmente profesionales, lo que además los hace más exigentes en sus hábitos de compra.

Los actores públicos no pueden estar ajenos a un exhaustivo análisis dentro de los principales agentes modificadores de esta nueva estructura urbana. Es así que el tercer capítulo de este libro presenta las características de la gobernabilidad en el AMS. Como un interesante punto de discusión, se hace hincapié en la poca adecuación que existe en la institucionalidad, de acuerdo a los cambios experimentados por las grandes urbes chilenas. Mucho de esto se reafirma en la poca regulación del crecimiento del periurbano si consideramos el caso de diferentes comunas como, por ejemplo, Quilicura, en que el aumento de su superficie

construida no se encuentra correctamente regulado, por lo que su crecimiento no ha seguido un patrón claro desde el punto de vista del ordenamiento del territorio. Por otra parte, se ha favorecido el crecimiento de una “ciudad difusa”, que, gracias a una expansión complementada por obras públicas de gran envergadura (por ejemplo, las autopistas concesionadas o las extensiones en la red del metro), ha favorecido una valorización de la periferia, al generar el sentimiento de vivir en una ciudad “más corta”.

Así se plantea, de una manera muy cierta, que la “geografía institucional” se ha mantenido prácticamente estática, no recogiendo la realidad de los diferentes territorios coexistentes en la AMS. En este sentido y como uno de los grandes problemas, se plantea que este nivel de articulación de la ciudad (AMS) no cuenta con un grado de administración propio, a diferencia de lo que ocurre a nivel regional, provincial y comunal, lo que provoca, muchas veces, que las responsabilidades se mezclen y las decisiones no tengan la fuerza necesaria para finalizar con éxito. Según esto, no se han ocupado las facultades, por ejemplo, de la LOCGAR 19.175³, la que podría constituirse en un medio concreto para la administración de las Áreas Metropolitanas. Se limitan la comprensión de las variables que intervienen en el AMS al no tomarlas en cuenta como su conjunto. Hay que subrayar como avance en esta materia, la definición de Metrópolis dada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) el año 2002.

Es así que, en virtud de lo planteado, es posible decir que son muchas veces los actores privados quienes configuran la ciudad, obviamente de acuerdo a intereses económicos que, en general, provocan un aumento en las diferencias sociales. Es por esto que existe, sin duda, la necesidad de que sea el Estado el que juegue el rol más importante en la gobernanza, que a su vez provoque un desarrollo equilibrado de los diferentes territorios del AMS. Actualmente y a modo de ejemplo, el desequilibrio en el desarrollo de las diferentes comunas del AMS es propor-

³ Ley Orgánica Constitucional de Gobierno y Administración Regional.

cional a la desigual cantidad per cápita del presupuesto municipal.

Hasta ahora los capítulos de la edición comentada han estudiado las causas y consecuencias del crecimiento del AMS desde un punto de vista práctico-teórico, sin tener en consideración variables ambientales que han sido vulneradas como consecuencia de este crecimiento descontrolado de la ciudad. En un cuarto y último capítulo, se analizan los efectos ambientales negativos como consecuencia, principalmente, de un aumento en el proceso de periurbanización desarrollado desde los años 80 del siglo pasado. Tal como lo plantea uno de los autores, los procesos de metropolización⁴ han generado nuevas transformaciones a diferentes escalas geográficas. Además, se hace hincapié en uno de los principales problemas de las áreas periurbanas: la pérdida de su potencial como áreas agrícolas. Si bien siempre han existido y seguirán existiendo estrechos vínculos entre zonas rurales y urbanas, es, por decir lo menos, preocupante, el hecho que actualmente vastas áreas con excelentes suelos agrícolas estén siendo urbanizadas, apareciendo con ello un gran número de problemas asociados como una disminución en la infiltración, aumento de la escorrentía superficial o, sin decir más, un éxodo de la población rural hacia lugares más alejados de la ciudad, en busca de nuevas tierras que sustenten su actividad agrícola. Esto unido a que, actualmente y en virtud del crecimiento de las áreas metropolitanas y a su necesidad de contar con tierras para este fin, se produce un proceso de especulación por el cual el precio de los terrenos rurales periurbanos se eleva a tal punto, que se hace inmanejable por parte de la gente del agro.

Es así que lo anterior provoca una creciente terciarización de la población del periurbano durante el decenio 1992-2002, lo que queda demostrado según los datos de los dos últimos censos, en que se manifiesta que la población del periurbano está asociada cada vez más a actividades de servicios.

Nuevamente, los autores que exponen sus trabajos en este capítulo dan una importancia primordial a lo que ocurre con los actores públicos. En particular, se realiza un completo análisis del crecimiento producido en la provincia de Chacabuco (comunas de Tiltil, Colina y Lampa) tomando en consideración tres elementos que marcaron el camino de las actuales comunas periurbanas del AMS: la eliminación del límite urbano en el año 1979, la Ley 3.516 de 1980 sobre subdivisión de predios rústicos y la incorporación, tardía, de las comunas periurbanas, al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS).

Gracias a la explicación de estos tres elementos, el lector logra entender cabalmente el porqué prácticamente no existió regulación durante los últimos 20 años del siglo pasado, sobre zonas tan sensibles como las agrícolas periurbanas. La eliminación del límite urbano provocó que el suelo se transara libremente según las leyes del mercado, sin considerar aptitudes o limitaciones naturales, permitiendo la expansión ilimitada de la superficie urbana; por su parte, la ley 3.516 de 1980 permite la subdivisión de predios localizados en áreas rurales en hasta 0,5 hectárea. La finalidad de esta ley fue que los terrenos agrícolas continuaran con un tamaño adecuado para asegurar, al menos, la subsistencia de la gente del agro. Sin embargo, este pequeño tamaño predial no lo aseguraba, por lo que esto terminó en un proceso de compra por parte de las inmobiliarias, comenzando el fenómeno de las "parcelas de agrado". Este proceso de subdivisión por parte de actores privados se vio acelerado cuando, en el año 1994, ve la luz el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), el que prohíbe las subdivisiones prediales, por lo que comienza a especularse sobre estos terrenos, produciéndose una rápida subdivisión antes que las comunas periurbanas se acojan al PRMS. Nuevamente, es posible observar un gran vacío en las leyes que rigen el ordenamiento territorial del AMS, con consecuencias hasta el día de hoy.

Para finalizar este capítulo, se realiza un completo análisis sobre las implicancias de la expansión urbana en los usos y coberturas de los suelos en las áreas periurbanas. Qui-

⁴ El término "metropolización" hace referencia a los procesos de concentración de la población y actividades en áreas metropolitanas extendidas.

zú el aspecto más relevante es la validación del crecimiento urbano mediante imágenes satelitales y fotografías aéreas, elementos de una alta fiabilidad en estudios geográficos. Por otra parte, se determina mediante métodos estadísticos las variables que inciden mayoritariamente en el crecimiento urbano de Santiago. De esta manera, se valida estadísticamente el proceso en estudio.

Consideraciones finales

Según lo expuesto en esta obra, el AMS se encuentra en un franco proceso de expansión, tanto demográfica como inmobiliaria, desde sus áreas centrales hasta las periurbanas. Sin embargo, aún queda mucho para lograr que este crecimiento se desarrolle de una manera equilibrada tanto territorial como socialmente. En este sentido, destaca la labor pendiente del Estado como agente regulador, de modo de construir una ciudad más amable y equilibrada

para los diferentes actores relevantes de estos procesos.

A modo general, el libro comentado es de una gran relevancia para la ciencia geográfica. Asimismo, presenta temas de interés actuales, relacionados a la expansión de la ciudad y abre un debate sobre este crecimiento muchas veces “desmedido” de las urbes. Aplica métodos integrados, donde el trabajo en gabinete se combina con un intenso trabajo en terreno. Además, los Sistemas de Información Geográfica (SIG) son una herramienta esencial para la explicación de los diferentes fenómenos ocurridos en los territorios en estudio, considerando la importancia actual de estas herramientas utilizadas en conjunto con datos duros. De simple lectura, es un complemento indispensable para quienes deseen estudiar y saber más sobre la expansión del AMS y sus consecuencias sobre el mapa metropolitano.

