

EL CRECIMIENTO DE LA SUPERFICIE Y LOS CAMBIOS DE DENSIDAD EN LA CIUDAD DE SANTIAGO A TRAVES DE LOS TRES ULTIMOS CENSOS: 1940, 1952, 1960

por LIGIA HERRERA JURADO*

INTRODUCCION Y METODO

El rápido crecimiento de la ciudad de Santiago durante los últimos años es un hecho conocido que merece ser cuantificado, ya que reviste importancia para la planificación física, tendiente a lograr la solución de los problemas de servicios públicos que la ciudad presenta. Util será también como herramienta en la investigación y análisis de numerosos problemas sociales y económicos de su conglomerado humano.

Esta cuantificación no sólo ha de referirse al crecimiento total de la ciudad en lo que se refiere a superficie y número de habitantes, sino también a la forma cómo éstos se reparten dentro de ella, cómo se desplazan en su interior y hacia dónde se dirigen en ese desplazamiento.

Para lograr este propósito hemos confeccionado tres mapas de Santiago que corresponden a la situación que presentaba en los años en que se levantaron los tres últimos censos: 1940, 1952 y 1960. En estos mapas la ciudad aparece dividida en la menor entidad político-administrativa chilena, esto es, el distrito; en ellos se han delimitado los distritos netamente urbanos, así como también los que, contiguos a éstos, presentan una población mixta (urbana y rural). Los límites de los distritos mixtos se dibujaron totalmente en el sector poniente de la ciudad, mientras que en el oriente, sólo se hizo esto hasta el borde cordillerano en la cota de los 1.000 metros. Los mapas, pues, comprenden los distritos con población urbana correspondientes a la ciudad de Santiago de las comunas de Santiago, Providencia, San Miguel y Quinta Normal, y también algunos distritos de las comunas de Las Condes, Ñuñoa, La Florida, La Cisterna, San Bernardo, Maipú, Barrancas, Renca, Quilicura y Conchalí.

*Panameña. Doctor en Geografía de la Universidad de Chile. Profesora de Geografía del Caribe. Universidad de Chile, 1968-69. Actualmente Asesora del Ministerio de Salud, Panamá.

Para los efectos de consideración de área urbana hemos usado dos criterios, a saber:

1. Densidades de 2.000 y más habitantes por kilómetro cuadrado;
2. Edificación continua. En las áreas periféricas del sector oriente de la ciudad este criterio ha sido aplicado con más elasticidad, ya que las condiciones económicas de dicho sector son tales que presentan características propias de ciudad en lo referente a la existencia de servicios públicos y condiciones físicas, sin que necesariamente la edificación sea estrictamente continua.

Hemos tratado de delimitar, con la mayor exactitud posible a la escala en que se han dibujado los mapas, la periferia de la ciudad, así como también las áreas vacías que presenta en su interior. Esto se ha logrado bien para el año 1960 por contarse con elementos más adecuados al efecto; sin embargo, esa exactitud pierde un tanto su rigor a medida que la fecha del censo es más distante. En los distritos con población mixta se delimitó el área propiamente urbana y se midió la densidad de la misma, sin considerarse ni el número de habitantes ni la superficie de la parte rural (1).

Presentamos por último un cuarto mapa que muestra las densidades totales en 1940 de todos los distritos, urbanos o no en esa fecha, pero que en 1960 poseían población urbana. En ellos se ha indicado en porcentaje cuánto se han modificado esas densidades entre las dos fechas mencionadas; la manera cómo ha ocurrido esa modificación queda indicada en las distintas formas en que se diseñaron los límites distritales. Consideramos este mapa un resumen útil, capaz de mostrarnos las tendencias del desplazamiento interno de la población en la ciudad.

EL AMBIENTE FISICO

La ciudad de Santiago se encuentra ubicada en la parte norte de la región central de Chile, y dentro de ella, al norte de la cuenca de Santiago, la más septentrional de las varias que forman la depresión central que en dirección norte-sur, recorre el país en gran parte de su extensión.

La topografía de la cuenca en que se asienta la ciudad es la de un plano inclinado que se extiende desde la Cordillera de los Andes hasta la de la Costa, teniendo su parte más elevada en el borde andino y estando cerrada al norte por los cerros de Chacabuco.

El curso de agua de mayor importancia del área en que se asienta la ciudad, el Mapocho, nace en la Cordillera de los Andes y atraviesa la cuenca en dirección oeste para luego correr perezosamente bordeando los cerros de la

(1) Las mediciones planimétricas de la superficie total de la ciudad, correspondiente a cada uno de los años en que se levantaron los censos, así como también la de las áreas urbanas de los distritos mixtos, fueron realizadas por la señorita Inés Trujillo, del Departamento de Geografía de la Dirección de Estadística y Censos.

Cordillera de la Costa. En el poniente se le une el estero de Lampa, formado principalmente por los de Polpaico y Chacabuco, nacidos en la parte oeste del cordón de cerros de este último nombre. Conformado de esta manera el estero de Lampa corre siempre en el sector oeste de la cuenca de Santiago por terrenos de escaso declive, cubiertos a trechos por pantanos, hasta confluir con el Mapocho al noreste de los cerros de Lo Aguirre, muy cerca de donde arranca, desde la carretera que va a Valparaíso, la que lleva al aeropuerto de Pudahuel; unidos los dos cursos, desaguan más al sur en el río Maipo.

El clima de la cuenca de Santiago es mediterráneo con estación seca prolongada. Los vientos dominantes son los del sur y soplan preferentemente en la estación seca, mientras que en otoño e invierno (que coincide este último con la época de lluvias), se dejan sentir los vientos del norte y del noroeste.

Con estos antecedentes topográficos, hidrológicos y climáticos generales, fácil es concluir que el área de la cuenca en que se asienta la ciudad presenta variadas características físicas, a saber: un ambiente luminoso y aireado y de suelos filtrantes, en el sector oriente; un ambiente de suelos húmedos, de neblinas frecuentes y en ocasiones muy densas en el lado poniente; este último hecho se ve agravado por la presencia de numerosas fábricas en ese sector. Por el norte el cerro San Cristóbal se introduce profundamente en la cuenca, configurando una línea divisoria ambiental que otorga las condiciones climáticas descritas para los sectores este y oeste en que, en iguales direcciones, divide la cuenca. Hacia el sur el paisaje abierto, libre de relieves mayores hasta llegar al río Maipo, no presenta en forma acentuada estas dos divisiones, a no ser al oeste de los cerros de Chena, región que para el caso no tiene importancia, ya que queda fuera del área en que ocurre el crecimiento de la ciudad. En el sector sureste el gran cono del río Maipo confiere a los suelos, salvo situaciones específicas muy locales, la misma condición ya descrita para los ubicados al este de la ciudad.

Todo parece indicar que las características ambientales descritas han incidido con bastante vigor en la manera cómo se ha desarrollado la ciudad de Santiago; tal conclusión se desprende del análisis de los mapas.

LAS VIAS DE TRANSPORTE

Como capital político-administrativa del país, y al mismo tiempo centro importante de industria y comercio, Santiago está ligado por numerosas vías de transporte al resto del territorio nacional.

Dada la característica conformación del país y la particular ubicación de la ciudad, esas vías parten en su mayoría hacia el sur y hacia el norte. Hacia el este sólo existen caminos cortos que mueren en la base de los cerros de la cordillera, o el un tanto más largo que va a Farellones. Hacia el oeste, la carretera que se dirige a Valparaíso por la cuesta de Lo Prado, que reciente-

mente ha sufrido transformaciones, con la construcción del camino al aeropuerto de Pudahuel, y el camino a Maipú, el que saliendo de la ciudad con rumbo SWW, va luego desviándose en sentido SW.

Hacia el norte las vías son un poco más numerosas: la carretera que con rumbo NWW sale de la ciudad, sirviendo de límite a los distritos de Monterrey y La Palma en la comuna de Conchalí, y el ferrocarril, que luego de salir con dirección NW toma también rumbo NWW. Posteriormente a 1960 se construyó una nueva salida para la carretera hacia el norte, la que corre entre las dos vías antes mencionadas y en el mismo sentido de ellas.

Hacia el sur las vías se multiplican: el ferrocarril, que corre por el sector poniente de la ciudad, sale de ella por SSW; la carretera a Valparaíso, vía Padre Hurtado, que pasa por el aeropuerto de Los Cerrillos, sigue un rumbo muy similar; el camino de Ochagavía y el Longitudinal que saliendo por el S de la ciudad luego toman el mismo rumbo del ferrocarril; el camino de Santa Rosa, prolongación de la calle de igual nombre, que mantiene la dirección sur con que sale de Santiago; el camino a Puente Alto, continuación de la calle Vicuña Mackenna, que sale de la ciudad por el sector sureste de la misma y que después de recorrer algo más de 3 kilómetros en esa dirección, tuerce hacia el SSE; el camino de Macul al Cajón del Maipo, que corre por el sector este de la capital y que poco después de salir de ella toma sentido SE.

Todos estos caminos han contribuido a darle a la ciudad la configuración que hoy tiene.

EL CRECIMIENTO HORIZONTAL DE LA CIUDAD

Santiago es una ciudad en la que tradicionalmente las construcciones de un solo piso han superado con mucho las de todo otro tipo; este hecho ha contribuido notablemente a su gran extensión superficial.

Para facilitar el desarrollo del estudio de este tema hemos ubicado, de manera empírica, el centro de la ciudad en la esquina formada por la confluencia de las calles Dieciocho y Eleuterio Ramírez, la cual constituye el extremo noroeste del distrito N° 24, Almagro, de la comuna de Santiago, que a través de los tres últimos censos ha mantenido muy altas densidades demográficas. Este punto será el de partida para las mediciones comparativas que haremos. Esta determinación se tomó considerando las condiciones que presenta el mapa de la ciudad en el año 1940, fecha inicial de nuestras comparaciones, y, por lo tanto, base para todas las que habrían de hacerse. En ese año, en un radio de 2,7 kilómetros desde el punto indicado como centro, quedaban ubicadas todas las más altas densidades de Santiago (20.000 y más habitantes por kilómetro cuadrado).

En 1940 la ciudad constituía un núcleo bastante compacto con una superficie aproximada de 93 kilómetros cuadrados y con 952.075 habitantes, lo que implicaba una densidad general de 10.226 personas por kilómetro cuadrado. Se

había producido una prolongación en sentido sur, la que tenía como eje el camino longitudinal y que estaba delimitada *grosso modo* por los de Santa Rosa al oriente y Ochagavía al poniente. Si bien la ciudad desde hace muchos años había sobrepasado por el norte el Mapocho, hacia el NW, éste seguía siendo su límite natural; más allá, en la comuna de Renca se había comenzado a formar un núcleo urbano, separado todavía de la ciudad por un área rural, el que tenía como base una estación del ferrocarril que va hacia el norte del país; esto ocurría en los distritos 1 y 2, Estación y Paraíso, respectivamente, de dicha comuna. Con una dirección más septentrional que la del ferrocarril, se iniciaba una aguda prolongación de la ciudad a lo largo de la carretera hacia el norte. La única otra evidencia clara del crecimiento de la población atraída por una vía de transporte, se notaba hacia el SW, a la salida del ferrocarril a San Antonio. El camino a Valparaíso por el W parecía no haber hecho mayor impacto como atracción del poblamiento. Sin embargo, pese a la ausencia de caminos importantes en esa dirección, la ciudad se extendía marcadamente en dirección este.

Trazando dos líneas imaginarias que atravesaran el punto escogido como centro de la ciudad en sentido norte-sur y este-oeste, podríamos describir Santiago como un área edificada con las siguientes dimensiones: 12,5 kilómetros en dirección norte-sur, siendo dos kilómetros más prolongada en este último sentido; 12,5 kilómetros en sentido este-oeste, de los cuales sólo una tercera parte correspondía al sector oeste. Si además midiéramos las distancias de los puntos extremos entre el NEE y NWW y del mismo modo entre el SEE y SWW tendríamos 12,5 kilómetros entre los dos primeros y sólo 8,5 entre los segundos; habría que añadir que el desarrollo de la ciudad en ambos extremos también era mayor hacia el este.

La ciudad se había extendido, pues, en proporciones totales muy similares en sentido norte-sur y este-oeste; era más amplia en el sentido de los paralelos en el sector norte y con un mayor desarrollo hacia el oriente a partir de un eje imaginario norte-sur. Este hecho, notable en la parte central, perdía importancia a medida que se avanzaba hacia el sur. De igual modo, considerando un eje imaginario este-oeste, la ciudad tendía a extenderse hacia el sur.

En el período comprendido entre 1940 y 1952 la ciudad aumentó un 40% en superficie (130,35 Km².) y un 41,8% en población (1.350.000 habitantes). Su densidad se hizo, por lo tanto, ligeramente mayor (10.360 hab/Km².)

En 1952 la ciudad iba perdiendo su aspecto de núcleo compacto. Habían surgido prolongaciones urbanas que en forma envolvente iban encerrando antiguas áreas rurales. Este hecho era muy evidente en los distritos de Ochagavía en la comuna de San Miguel y Lo Ovalle, en la de Cisterna, mientras que en el NW, el antiguo pequeño núcleo aislado de la comuna de Renca quedaba unido a la ciudad por Carrascal, "encerrando" de este modo una amplia área rural. En otros distritos, los espacios vacíos que la ciudad presentaba anterior-

mente en su interior, habían desaparecido; los distritos de Quinta Bella en la comuna de Conchalí en el extremo N de la ciudad y el de Lo Mena en la comuna de San Miguel, en el extremo S son buenos ejemplos de este hecho.

El crecimiento de la ciudad hacia el W fue muy limitado, siendo mínima la aparente atracción de los caminos de ese sector en tal sentido. Los cambios notorios ocurren al NNW y al sur. En el primero, la aguda prolongación señalada en 1940 a lo largo de la carretera al norte, si bien no aumenta en longitud lo hace en amplitud, convirtiéndose en una ancha faja. Hacia el sur es notable el crecimiento de la ciudad entre los caminos de Ochagavía y Longitudinal y un tanto menos espectacular, pero también notable, entre este último y los de Santa Rosa, Vicuña Mackenna y Macul. La prolongación a lo largo del camino Ochagavía es bastante irregular y van quedando encerradas dentro de las áreas urbanizadas, otras amplias que no lo están, al tiempo que surge además un sector urbano al poniente de este camino, entre el mismo y el ferrocarril al sur, en el distrito de Ochagavía, el que más parece un apéndice del distrito Subercaseaux, en la comuna de San Miguel, que una prolongación de la ciudad de 1940.

Al este, Santiago sigue su incursión hacia el piedmont cordillerano y son los caminos que van hacia lugares de agrado del NE y del NEE los que van señalando el rumbo general de su crecimiento.

De esta manera, en 1952 Santiago era ya una ciudad francamente alargada en el sentido de los meridianos, con una longitud NS de 18 kilómetros de los cuales sólo un tercio correspondía al sector norte. El crecimiento en sentido EW era muy pequeño con respecto a 1940 (1 Km.), manteniéndose la misma proporción anterior de desarrollo hacia el oriente y el poniente. Escaso aumento había mostrado también el desarrollo de la ciudad entre los extremos NEE y NWW y entre el SEE y SWW, conservando una acentuación en el crecimiento hacia el E.

En los ocho años del período intercensal 1952-1960 la superficie de Santiago aumentó en un 51% y su población en un 41%, bajando por lo tanto su densidad general; ocurrió pues un proceso contrario a lo sucedido en el período intercensal precedente 1940-1952.

En 1960 la ciudad aparecía configurada en una forma tentacular, si bien más compacta aún en el sector norte en donde comenzaban a marcarse más las prolongaciones de las partes N NW y se desarrollaban fuertemente aquellas del NE. Las modificaciones más drásticas habían ocurrido en el sector sur, cambiando la configuración de la ciudad que se prolongaba por los principales caminos, quedando unida a San Bernardo, muy próxima a Maipú y con prolongaciones importantes por los caminos de Santa Rosa, Vicuña Mackenna y Macul; su planta recordaba las aspas de un molino.

El crecimiento de la ciudad al sur había sido impresionante en este período; su longitud norte-sur alcanzó en 1960 a 27 kilómetros, de los cuales 18,5 correspondían a la parte que hemos definido como sur. Notorio era también el crecimiento hacia el NEE y hacia el SSE, y en general, de la mayor parte del sector

oriente, lo que configuró la ciudad decididamente en ese sentido. También fue importante el desarrollo de la ciudad hacia el SSW, a lo largo de la vía del ferrocarril, poblándose la parte inmediata al E del Aeropuerto de Cerrillos.

En este nuevo período de crecimiento fueron pocas las áreas rurales que quedaron envueltas entre las nuevas urbanas, ya que el mismo ocurre principalmente en forma radial teniendo como ejes a las rutas. Sólo en el distrito de La Legua, comuna de San Miguel, encontramos un área apreciable con aquellas características, la que queda incluida en el sector urbanizado, por razón de las contrucciones que surgen a lo largo del camino a Puente Alto. De igual modo, en Aeropuerto de Los Cerrillos queda envuelto en sus límites este y oeste por sectores urbanos.

En resumen, entre los años 1940 y 1960, la ciudad tuvo un pronunciado crecimiento en sentido longitudinal, el cual fue mucho más acentuado hacia el sur que hacia el norte. Aumentó considerablemente también hacia el este, si bien el crecimiento inicial en ese sentido había ocurrido antes de 1940; en los años subsiguientes el desarrollo en ese sector ocurre en las partes inmediatas hacia el norte y hacia el sur de ese punto. El crecimiento es prácticamente nulo en sentido oeste, no así hacia el NW y SW.

Resulta interesante tratar de explicarse las razones que imprimieron a la ciudad el patrón de crecimiento que ostenta; para ello deberemos retornar a aquellas características de ambiente físico y de vías de comunicación que le son propias.

En 1940 ya los santiaguinos, buscando condiciones ambientales más gratas, se acercaban a los cerros andinos. El límite oriental de la ciudad estaba constituido por el canal San Carlos y su punto externo en este sentido se encontraba ubicado en la confluencia del canal con la actual Avenida Larraín. De allí hacia el este la topografía comenzaba empinarse, formando el piedmont santiaguino. Sólo al llegar el canal a la actual avenida Apoquindo la ciudad se aventuraba un poco más hacia el oriente, formando un cuadrilátero cuyos límites eran las actuales avenidas Apoquindo, Colón y Málaga.

La planta de 1952 nos muestra la preferencia marcada de la ciudad a seguir desarrollándose en ese sector noreste, buscando el suave plano inclinado formado por el cono del Mapocho. El desarrollo se inicia teniendo como ejes a los dos caminos que buscan los lugares de agrado de la cordillera. A la mayor suavidad de la pendiente se unían, además, un panorama amplio y grato; por otra parte, los suelos en que se asentaban las nuevas urbanizaciones, por razón de su origen y topografía, no debían ser los mejores para la producción agrícola. Una pendiente pronunciada como para que el riego fuera capaz de producir erosión marcada, estaría unida a condiciones de alta pedregosidad y excesiva permeabilidad. Más lucrativo que dedicarlos a labores agrícolas, debería haber sido, entonces, parcelarlos para venderlos en lotes a una clase de altos ingresos, ansiosa que adquirirlos para edificar sus residencias, o simplemente para hacer una inversión

segura y prometedor. De esta manera se afianzaba hacia el oriente de la ciudad el establecimiento de una clase pudiente cuyas condiciones económicas mejores en el sector noreste quedaban reflejadas en las bajas densidades de las áreas que ocupaban.

La situación tiene matices diferentes en el poniente de Santiago. En el sector directamente al oeste del centro imaginario que hemos indicado para la ciudad, están ubicadas ricas tierras de cultivo. En estos suelos, dada la topografía general de la cuenca, la napa freática es poco profunda y el declive pequeño; estos hechos los hacen especialmente aptos para ser explotados con hortalizas para el suministro de la ciudad. Hacia el noroeste y el suroeste, en cambio, los suelos se encuentran cubiertos por espesa capa de cenizas volcánicas, que los hacen poco productivos. No es de extrañar, pues, que mientras los primeros suelos se mantuvieron exclusivamente como de uso agrícola, los otros comenzaron a subdividirse. La importancia de estos hechos resalta al considerarse que pese a la antigüedad del camino de los Pajaritos, que une a Santiago con el vecino pueblo de Maipú, la unión entre estos dos núcleos no ocurrió a través de él sino por el camino a Melipilla, que corre precisamente por las áreas de cenizas volcánicas.

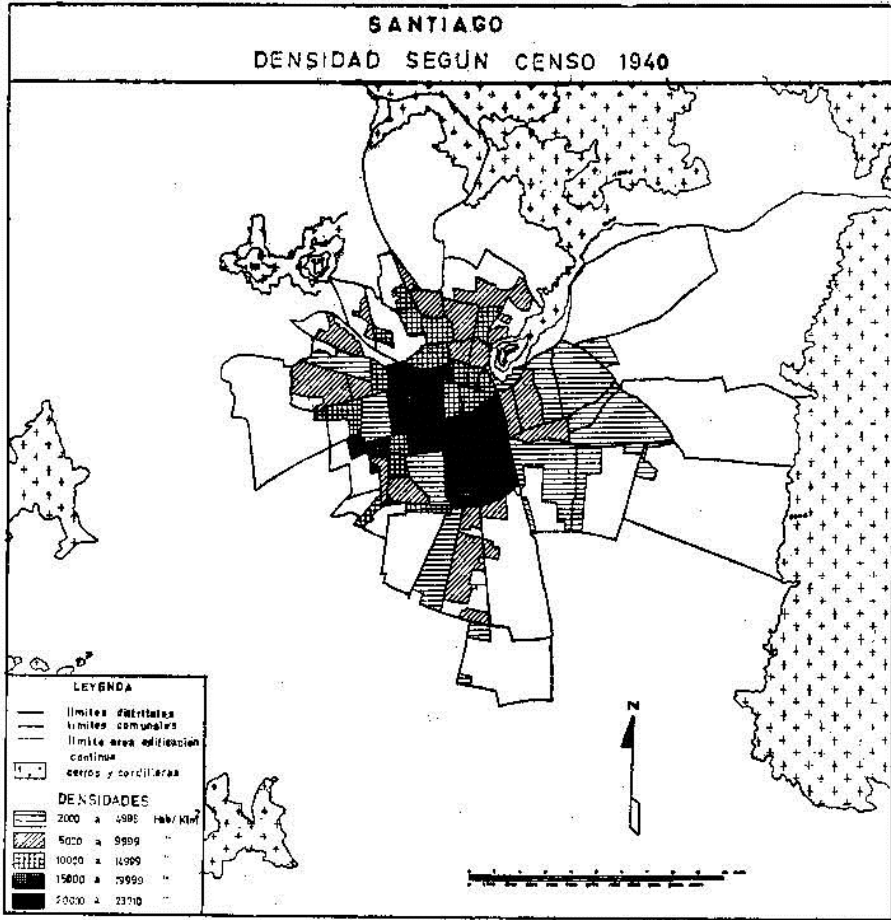
Condiciones de clima y de ambiente físico hacían poco atractivas estas áreas del noroeste y del suroeste para el establecimiento de la población. Los terrenos dedicados a tal fin no podrían alcanzar los altos precios de los del oriente de la ciudad; por lo tanto, fueron ocupados por personas de recursos limitados.

Las condiciones del crecimiento del norte de la ciudad pueden asimilarse a las de noroeste. Sin embargo, allí actuaron dos factores que las diferenciaron un tanto: la humedad de los suelos del sector oriental del mismo que mantuvieron la hegemonía del uso agrícola sobre cualquiera otro, y la presencia de la carretera del norte en el sector occidental, que estimuló el crecimiento, si bien el mismo ocurrió en forma limitada por las razones que antes analizamos.

Aparte de la decidida atracción de los caminos a que nos hemos referido, otros factores tuvieron importancia decisiva en el marcado crecimiento de la ciudad hacia el sur. Se hace necesario remontarse a los primeros años de la República, cuando la construcción del canal San Carlos habilita agrícolamente los terrenos del Llano del Maipo, que luego son divididos en parcelas de limitada extensión, y se crea el pueblo de San Bernardo como centro agrícola. Indudablemente estas condiciones fueron favorables al establecimiento humano y al posterior fraccionamiento de la propiedad a lo largo del camino que unía a aquella localidad con la capital del país.

LOS CAMBIOS EN LAS DENSIDADES INTERNAS DE LA CIUDAD

Las densidades totales de una ciudad muy poco expresan acerca del patrón de asentamiento de la población dentro de la misma. Se hace necesario llegar a las menores divisiones areales posibles para lograr un idea más acabada del



fenómeno en cuestión. Particular interés cobran los datos para estas divisiones menores cuando se sigue su evolución a través del tiempo; la ciudad en su conjunto cobra entonces vida y movimiento. La evolución de sus densidades prácticamente pasa a ser la de su historia económica y social. Desafortunadamente, en un trabajo de la magnitud y de la finalidad del presente, no es posible profundizar mucho en este tema. Daremos, pues, una visión panorámica general que ojalá sea de utilidad para aquellos que posteriormente quieran ocuparse del mismo con más detalle.

El crecimiento de la población de una ciudad y su redistribución dentro del ámbito de la misma a lo largo de un cierto período se determina fijados por la acción de factores demográficos, ecológicos, socioeconómicos y políticos. En los veinte años transcurridos entre 1940 y 1960, Santiago ha visto crecer y

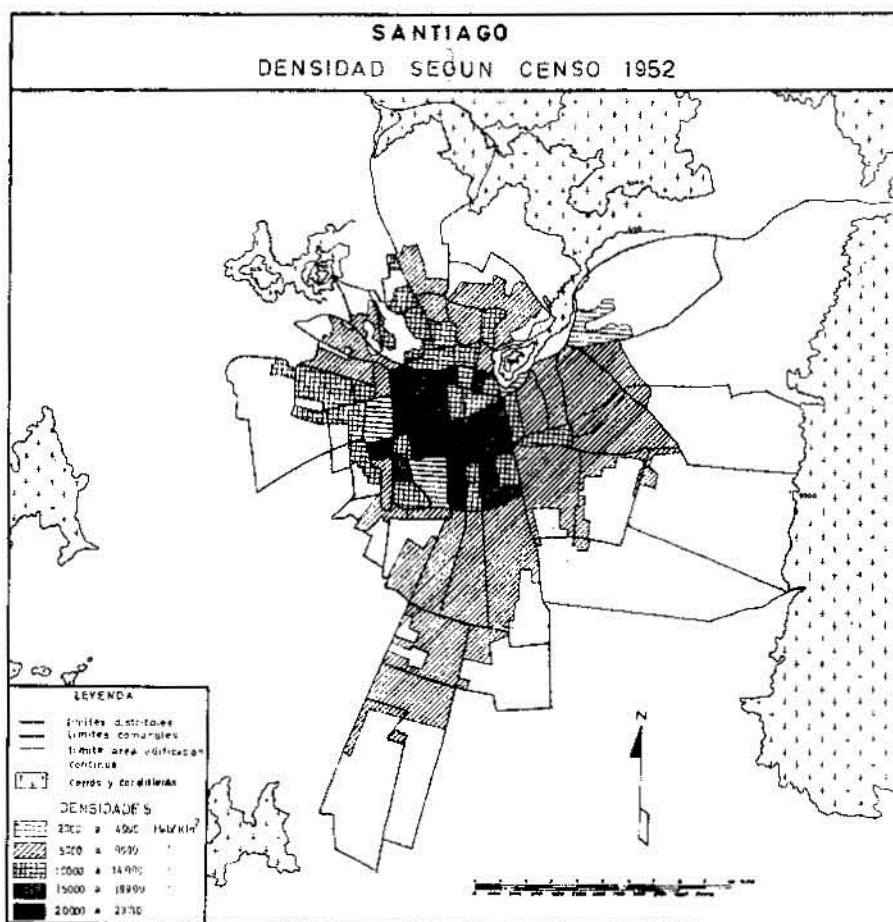
modificar la distribución interna de su población, entre otros factores, por el influjo de un crecimiento demográfico vegetativo que, comparado con el de otras áreas del país, puede considerarse moderado; por la contribución de una masiva inmigración procedente de otras regiones de Chile que la han convertido en una ciudad típica; por los efectos de un proceso inflacionario que estimuló la inversión en bienes raíces por parte del sector privado; como consecuencia de la política de construcción de viviendas adoptada por el sector público, y como resultado de las variaciones producidas en las funciones (industrial, comercial, de servicios, residencial, etc.) hacia cuya especialización han tendido los distintos barrios de la ciudad.

Ya en otra sección de este trabajo hemos analizado el proceso de expansión de la ciudad, que ha estado caracterizado por un crecimiento horizontal de la misma. La concentración de la población que hasta 1940 pareció responder a fuerzas centrípetas aparece substancialmente modificada hacia 1960 cuando la periferia de la ciudad, dos décadas antes prácticamente despoblada, presenta, como resultado de un movimiento claramente centrífugo, distritos con densidades que en varios casos exceden los 15 mil habitantes por kilómetros cuadrado, y en uno los 20 mil.

Según el Censo de 1940, nueve distritos de Santiago presentaban densidades que excedían de 20.000 habitantes por kilómetro cuadrado. Sólo uno de ellos (Arenal) estaba localizado en la ribera norte del Mapocho en un área que tiene por límite al este la avenida Independencia, que comprende varias cuadras de la avenida Vivaceta y que está separada de la Estación Mapocho al sur, sólo por el río. Ya en 1952 este distrito presentaba una densidad en disminución, ubicándose en el grupo inferior siguiente (entre 15 y 19 mil habitantes por kilómetro cuadrado). El proceso de descongestión seguía en 1960, cuando ya la densidad de ese distrito era inferior a 14 mil. Parece haberse dado aquí en proceso que Dickinson denomina de "invasión y sucesión" (1). Edificios que antes sirvieron como lugar de alojamiento de personas, son ahora utilizados en actividades comerciales y de servicios.

Evolución similar, aunque más lenta, parecen haber experimentado los seis distritos, ubicados al este y sureste del punto empíricamente adoptado en este trabajo como centro de la ciudad, que presentaban en 1940 densidades que excedían de los 20 mil habitantes por Km². Para 1952 cuatro de estos seis distritos, si bien continuaban incluidos dentro de la misma categoría de densidad, ya apuntaban en sus valores individuales una leve tendencia al descenso. Dos se habían movido al grupo inmediatamente inferior (densidades de 15 mil a 19.999). No puede, sin embargo, afirmarse que para esa fecha se hubiese iniciado ya en ese sector de la ciudad el movimiento centrífugo que luego habría de cobrar

(1) Dickinson, Robert E. Ciudad, Región y Regionalismo. Ediciones Omega, S. A. Barcelona, 1961, p. 126.

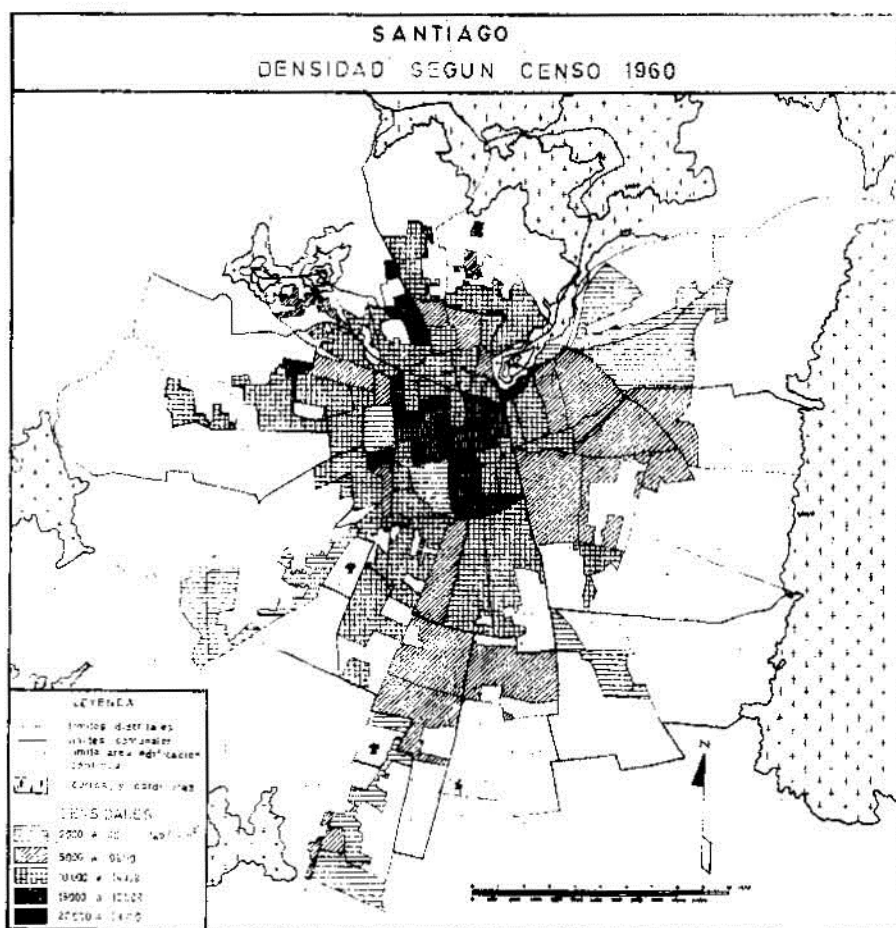


vigor. Lo que se da más bien en el período 1940-1952 es una redistribución de población entre distritos contiguos. Los descensos experimentados por los distritos de oriente, Buen Pastor, Victoria y Matadero quedan compensados por el alza de la densidad del distrito de Franklin, y la disminución experimentada por el distrito de Freire parece haberse producido a expensas del aumento del distrito contiguo de San Isidro. En cambio ya para 1960 sólo una (Aconcagua) de los seis distritos que venimos analizando conservaba una densidad que excedía de los 20.000 habitantes, aunque el ritmo de disminución de la misma, ya iniciado entre 1940-1952 se habían acelerado. Los demás distritos en un radio de 3 kilómetros habían experimentado un paulatino descongestionamiento; sólo un caso —el distrito que comprende el Parque Cousiño— había mantenido a través de

los tres censos densidades con órdenes de magnitud similares (bajo los 4 mil habitantes por Km²). Hacia el noroeste otro caso llama la atención por la persistencia de una densidad alta que se ha modificado sólo levemente a lo largo de los veinte años bajo análisis. Nos referimos al distrito de Santa Ana, enmarcado al norte por la avenida San Pablo, al sur por Catedral y Cummig y Amunátegui al oeste y al este, respectivamente. No parecen haberse producido en este distrito cambios substanciales ni en la función a que se destinan los edificios ni en el tipo de los que se utilizan para vivienda.

Si se examinan los mapas que presentan la densidad distrital de 1940 y las variaciones que la misma ha sufrido hasta 1960, podrá notarse que sólo 7 de los 52 distritos de la comuna de Santiago mostraron ascensos en sus densidades, tanto en 1952 como en 1960. Esta evolución es el resultado de la operación de dos fenómenos. Por un lado, se ocupan con nuevas construcciones residenciales sitios que hasta poco antes habían permanecido sin utilización; por otro, se produce una transformación en el tipo de vivienda. Ejemplos del primer fenómeno lo encontramos en los distritos de Chuchunco y Quintas. Típico del segundo es el reemplazo en el uso de la vivienda que se produce en los distritos de Huelén, Brasil y Maestranza. En el primero de éstos, que se extiende desde la Plaza Italia hasta la calle Estado, teniendo por límites norte y sur al río Mapocho y a la avenida B. O'Higgins, respectivamente los aumentos en las densidades se explican por el cambio sufrido en el tipo de construcción: las casas de uno o dos pisos fueron reemplazados por edificios de múltiples pisos, dedicados en su mayoría a departamentos residenciales. En el distrito de Brasil, la opulenta casa residencial del pasado se convierte en pensión familiar o simplemente es subdividida en cuartos que se arriendan por unidad. Finalmente, en el distrito de Maestranza, al sureste de la comuna, se da una proliferación de conventillos en un área de población con bajos recursos económicos.

Salvo las escasas excepciones discutidas anteriormente, el Censo de 1960 viene a confirmar que, al igual que en otras ciudades, tanto latinoamericanas como de otras partes del mundo, se había dado en Santiago el descongestionamiento del casco en el que originalmente se desarrolló la urbe, hacia nuevos barrios periféricos. Estos últimos comienzan así a perder su carácter rural y semiurbano, invadidos principalmente por dos tipos de habitantes: los que por poseer recursos económicos están en condiciones de ocupar con construcciones residenciales algunas de las tierras vecinas más agradables y los "marginados", que ansiosos de poseer vivienda propia o incapaces de pagar los alquileres que se les cobran, abandonan los conventillos, los tugurios y las "cités" de los barrios antiguos y construyen, en los límites de la ciudad en crecimiento, alojamientos precarios. Este último grupo se ve notablemente reforzado por los nuevos migrantes rurales que comparten con los desplazamientos de la ciudad su marginación geográfica en la periferia, marginación que es también económico-social y de servicios (acueducto, alcantarillado, transporte, atención médica, etc.).



Fácil es observar, al comparar los mapas de densidades de 1940 y 1960, que áreas que en el primero de estos censos estaban prácticamente deshabitadas, en el último ya constituían un cinturón alrededor de la ciudad con densidades de más de 5 mil habitantes por Km²., dándose numerosas áreas en las que la concentración había alcanzado la categoría de 10 mil a 14.999 habitantes por Km².; unos pocos casos habían pasado el grupo de 15 mil a 19.999 y uno solo (el distrito de Miraflores en Conchalí) registró más de 20.000 habitantes por Km².

El desbordamiento hacia la periferia ha significado, para el centro, una notable transformación de uso: invasión de comercios, oficinas, industrias, hoteles, espectáculos públicos, etc., han desplazado en los edificios a la vivienda. Conviene destacar, por otro lado, que la ocupación de la periferia presenta claras caracte-

terísticas diferenciales que guardan relación con las dos tipos de ocupantes a que se hizo referencia anteriormente. Así, mientras que en el sector occidental la mayoría de los distritos y áreas menores urbanas tienen densidades que sobrepasan los 10 mil habitantes por Km²., llegando un distrito, como se señaló anteriormente, a sobrepasar los 20.000 habitantes de densidad media, los del oriente excepcionalmente llegan a las cifras más altas, primando aquellas entre 5.000 y 10.000 habitantes, siendo numerosos los casos que apenas oscilan entre 2.000 y 5.000. Un amplio semicírculo de altas densidades que tiene como punto de partida el lado poniente del cerro San Cristóbal rodea la ciudad en esa dirección hasta llegar por el sur a la avenida Vicuña Mackenna. Aparecen ocasionalmente entre ellas unas pocas densidades más bajas, que no sobrepasan los 10.000 habitantes por Km. De este tipo son los distritos del extremo norte de la comuna de Santiago: San Cristóbal, Unión y Hornilla, en donde, en una urbanización más reciente que la de los barrios circunvecinos se asentó una población de clase media, en urbanizaciones agradables que recuerdan las del lado oriente de la ciudad; este es el mismo caso del distrito Subercaseaux en la comuna de San Miguel, al sur de la ciudad. En la comuna de Quinta Normal dos distritos con densidades de este tipo muestran situaciones diferentes: Villa Sana, en donde se encuentra ubicada la estación Yungay y la mayor parte del espacio está ocupado por patios del ferrocarril, y Buenos Aires, que aún conserva un aire rural con muchas de sus calles sin pavimentar, sus casas distantes entre sí y con sitios lo suficientemente amplios como para tener una pequeña huerta de árboles frutales. En esta comuna sobresale por su baja densidad, tal como en la de Santiago el Parque Cousiño, el distrito de Ecuador, donde se encuentra ubicado el parque de la Quinta Normal. Un distrito más de este tipo aparece en el semicírculo al que hacemos alusión; se trata del Gasómetro en el extremo sur-poniente de la comuna de Santiago, ocupado en amplia porción de su superficie por depósitos de gas y líneas férreas.

Sobrepasando este semicírculo de altas densidades, al sur de la ciudad aparece una franja de densidades menores; ellas representan las más recientes instalaciones surgidas a lo largo de los principales caminos que unen la ciudad con los sectores del país que ya antes indicamos. Esta circunstancia ocurre en el sector poniente en donde la periferia de la ciudad era en el momento del Censo de 1960, una de altas densidades, derivadas principalmente de una población de muy escasos recursos.

Una situación de altas densidades periféricas comienza a aparecer en el sector suroriental de la ciudad con la creación de "poblaciones" para personas de bajos recursos; difieren de las de occidente en la mejor calidad de las construcciones, si bien lo limitado del espacio dedicado a cada vivienda se traduce en las altas densidades aludidas. Tal es el caso de las "poblaciones" cercanas al camino de Macul.

CONCLUSIONES

Con base en los datos de los censos de población de 1940, 1952 y 1960 se ha hecho en este trabajo un breve examen y análisis de la evolución del poblamiento de la ciudad de Santiago y de la redistribución de sus habitantes a lo largo de las dos décadas comprendidas entre el primero y el último de los censos mencionados. Algunos hechos merecen destacarse como conclusiones del análisis hecho, a saber:

1) Es evidente que las características físicas de la cuenca en la que se asienta la ciudad han tenido influencia en la forma de ocupación del suelo y en el tipo de ocupante del mismo;

2) Los caminos que comunican a la ciudad con el resto del país han contribuido a la configuración que ésta ha ido tomando con el transcurso del tiempo;

3) En 1940 la ciudad reunía dentro de un radio de menos de 3 kilómetros desde un punto tomado como centro, las más altas densidades. Esta apariencia de núcleo compacto ya había comenzado a modificarse cuando se levanta el censo de 1952, habiéndose desbordado la ciudad hacia la periferia cuando se hace el empadronamiento de 1960;

4) La ocupación de la periferia es diferencial en cuanto al grado de concentración y en cuanto al tipo de ocupante;

5) El área superficial ocupada por la ciudad se expande en mayor proporción que el número de sus habitantes, lo que conduce a una densidad media inferior en 1960 que en 1940, y

6) En la evolución del poblamiento y en la redistribución interna de la población aparte de factores geográficos han ejercido también indudable influencia fenómenos de orden demográfico (moderado crecimiento vegetativo y masiva inmigración); de orden económico (inflación y modificación en las funciones cumplidas por distintos sectores de la ciudad), y políticos (programas de construcción de viviendas).