

ASPECTOS DE GEOGRAFIA URBANA¹

Por: TEMISTOCLES ORDOÑEZ, M. S.

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 109, Volumen 30
1976*

INTRODUCCION

La Geografía es el análisis de las relaciones existentes entre los elementos del paisaje. Las interacciones entre ellos producen características específicas que marcan y diferencian un ambiente. Actualmente, el predominio de los factores físicos conforma regiones de rasgos homogéneos, aparentemente permanentes, mientras que el predominio del elemento humano resulta en una faz cambiante, a ojos vista, de la superficie habitada. Diferencia relativa, pues en geografía no hay regiones inmutables. Uno de los distintivos de la ocupación humana es la ciudad, cuya extensión y proliferación constituye uno de los fenómenos de la época contemporánea. Mientras hubo espacio disponible las ciudades fueron creciendo en sentido horizontal y el "ciudadano" no tenía aún motivos para sentirse oprimido dentro de ellas. Pero al incrementarse la urbanización y aumentar la demanda de espacio, las ciudades se tornaron hacia el crecimiento vertical, se constituyeron en un ente impersonal caracterizado por múltiples problemas provenientes de la incapacidad de satisfacer eficientemente las necesidades crecientes y el ciudadano dejó de ser una persona tranquila. Se hizo entonces necesario revisar los principios que regían la implantación y desarrollo de las ciudades con el objeto de hacerlas más funcionales, de permitir una mejor movilidad dentro de ellas, de darles un cariz más humanista y de permitirles adaptarse con más facilidad a la variabilidad e incremento de las actividades humanas en la época actual.

Estos principios vienen a manifestarse en las políticas de planeación regional u ordenamientos del territorio. En estas políticas la situación de los centros urbanos es de suma importancia pues dentro de la evolución actual de la población ellos vienen a concentrar la mayor parte, deben proveer la vivienda y permitir la implantación de nuevas actividades, especialmente las relacionadas con el sector terciario, el de mayor avance en la actualidad. En los países desarrollados el sector primario muestra una fuerte regresión, el sector secundario una lenta progresión mientras que el terciario un fuerte avance, al punto que hoy tratan de identificar un sector cuaternario, conformado por áreas de investigaciones y desarrollo

¹ La reproducción de esta conferencia ha sido posible gracias a la gentil colaboración del Departamento de Geografía de la Universidad Nacional.

La presión ejercida sobre el urbanismo ha obligado a los países europeos a establecer políticas de planeación regional con el objeto de lograr una evolución armónica de los centros urbanos, una mejor utilización del espacio y una distribución espacial más lógica de las actividades económicas. La creación de nuevas ciudades, la remodelación del centro, el equipamiento de la ciudad son algunos de los aspectos de esas políticas y a ellos vamos a referirnos brevemente en este trabajo. Enfocamos el caso europeo debido a la oportunidad que tuvimos de apreciarlo personalmente.

LA NECESIDAD DE UNA PLANIFICACION URBANA

El incremento de la población urbana y su aumento proporcional sobre la rural es un fenómeno mundial, que puede estimarse como respuesta al desarrollo de las actividades económicas del sector terciario, evolución posterior a las correspondientes al sector secundario. La localización de las actividades de estos dos sectores es esencialmente urbana y su evolución hace que la ciudad se convierta en un elemento básico de la distribución del hombre y sus actividades sobre la superficie terrestre.

Todas las actividades humanas están en una forma u otra relacionadas con el espacio (en términos geográficos). Por lo tanto, la ocupación del espacio, el movimiento del hombre en él, su orientación hacia el espacio son aspectos vitales de la sociedad de la cual hace parte.

La concentración creciente de población pone de presente el problema de las ciudades, de su equipamiento y de su estructura.

Las actividades humanas se manifiestan en el espacio urbano a través de las funciones de la ciudad. Estas son: residencial, comercial industrial, administrativa, socio-cultural, recreativa. La distribución espacial de estas funciones configura la estructura urbana.

La organización de estas actividades en el espacio y la previsión de su evolución futura son funciones de la planificación urbana. Esta "consiste en lograr un equilibrio racional o sistemático del medio físico frente a la constante evolución urbana... Se ejerce mediante la planificación del uso de la tierra, que comprende básicamente la localización, la intensidad del uso y la extensión de la tierra destinada a las diferentes actividades espaciales de la vida urbana: vivienda; comercio, industria, educación, recreación y actividades culturales y religiosas".².

La planificación urbana tiende a una distribución racional previendo la evolución de las actividades y tratando de asignar el espacio necesario "Al planeamiento urbano hay que considerarlo como un método de anticipación sistemática y un mejor ajuste al medio físico ambiente, de una ciudad con sus tendencias económicas y con los principios básicos de diseño urbano".³.

La planificación urbana procura contener el crecimiento de las conurbaciones mediante cinturones verdes y dispersar la población y la industria, hacia nuevos centros, controlar el volumen del empleo en el área central. Debido al mayor número de automotores la construcción de vías ha creado un impacto en el uso del suelo urbano y rural; ha sido necesario remodelar los centros urbanos y crear

² Boyce, Charles. 'Elementos de Planificación urbana'. Fondo Editorial Común. Caracas. 1969.

³ Jackson, J. N. "La información y la planificación territorial y urbana". Biblioteca Universitaria Labor. Ed. Labor. Barcelona. 1973.

centros comerciales y vías peatonales, prever y localizar las necesidades de estacionamiento; planear las unidades residenciales y las localizaciones industriales". Un aspecto importante en el planeamiento es el que se refiere al impacto visual del desarrollo y la necesidad de integrar armónicamente los edificios y las estructuras nuevas en el paisaje. Las consideraciones de tipo estético y de agradabilidad, el innato deseo de realzar la belleza y el aspecto de las ciudades y el intento consciente de conseguir calidad en el ambiente del hombre, están avanzando con fuerza. La reorganización de la posesión de la tierra y la unificación de la propiedad para permitir el desarrollo a escala grande; la consecución de un único mando administrativo en las conurbaciones, o en las regiones, para conseguir una visión global para los problemas comunes; un renacido celo por eliminar las zonas suburbanas, o un excesivamente largo camino hasta el trabajo; la presión para remodelar el suelo con un uso mejor y más eficiente; la provisión de alojamiento de calidades adecuadas para todos los grupos de población, o la eliminación de la sobrepoblación; todo ello aboga por la contribución de un creciente número de especialistas en el campo del planeamiento". (Jackson).

Es obvio que no es lo mismo Geografía urbana que Planificación urbana. No obstante, la preparación del Geógrafo profesional lo coloca como uno de los profesionales mejor capacitados para comprender la distribución espacial de las actividades urbanas y sus relaciones con el medio físico. Por ello hay un campo de acción muy amplio en estas disciplinas y el Geógrafo tiene un papel muy importante para llevar a cabo en estas acciones. Esto ha sido muy bien comprendido en países europeos, en Rusia y Estados Unidos donde los geógrafos asesoran y participan activamente en los organismos de Planeación territorial. Además de las contribuciones académicas a través de investigaciones y monografías de grado en las diferentes facultades de Geografía. Por lo que respecta a Colombia, el campo está virgen y a la espera de la acción de los geógrafos colombianos, tanto desde el punto de vista académico como el de la Geografía aplicada. Esta apatía, o descuido, parte de la misma preparación del geógrafo pues, a excepción de una facultad, en nuestros programas no figuran ni la Geografía urbana, ni la Planificación urbana y salvo algunos estudios realizados a través de los recursos prácticos de seminarios, en las monografías de grado casi no existe el tema, por lo cual el aporte académico es nulo y en consecuencia el geógrafo profesional está desprovisto de la preparación necesaria para dirigirse hacia las oficinas de la Planeación Urbana.

Presentados estos conceptos, que podemos considerar como el marco teórico de nuestra exposición, veamos cómo se ha modificado la geografía urbana europea tratando de ajustarse a la evolución de las ciudades.

La creación de nuevas ciudades:

Europa ha respondido al desarrollo urbano, especialmente en la postguerra, con la creación de nuevas ciudades, organismos urbanos completos que tratan de proveer empleo y habitación a la mayoría de sus habitantes en la misma área.

Hay ciertas características generales en todas estas nuevas ciudades que parecen responder a una idea central: su utilización por el hombre. Se ha procurado humanizar el espacio urbano, planificar la ciudad en función de las necesidades de sus habitantes, devolver les la tranquilidad perdida en la evolución, especialmente, del tráfico. Por lo general son edificadas en la periferia de aglomeraciones existentes, en armonía con el medio ambiente natural y con sistemas de circulación. El centro de la ciudad congrega las actividades colectivas (administración, correos, telégrafos, hospitales, enseñanza secundaria, cines, teatros, piscinas...), así como el centro comercial principal (almacenes especializados, almacenes por departamento, supermercados...). Este centro es un área pectoral continua. El acceso de los utilizadores se hace por vías periféricas que desembocan en parqueaderos

alrededor del centro donde también se encuentran las estaciones de transporte en común (buses, metro, tren). Las áreas residenciales, con grandes espacios verdes, envuelven el centro hasta distancias máximas que siempre hagan posible alcanzar el centro a pie. Las zonas residenciales contienen también sus vías peatonales continuas nunca atravesadas por tráfico de vehículos. Las actividades industriales, las de comercio pesado (vehículos, maquinaria), los depósitos, los mercados al por mayor han sido desplazados hacia más residenciales. Están ubicados en áreas especiales comunicadas con las vías nacionales, autopistas, ferrocarril o canales; (es de hacer notar que en Europa la vía fluvial es un elemento importante y muy utilizado en el transporte de carga).

Separadas las áreas correspondientes a las distintas funciones urbanas, pero al mismo tiempo coordinado para un sistema eficiente de transporte vienen así a quedar disociadas las clases de tráfico: vías de circunvalación y de penetración para los transportes en común y los automóviles, sin contacto ni cruce con la red destinada a los peatones. Los automotores no tienen acceso directo al centro. Las rutas de servicio llegan a los almacenes por el respaldo de estos o por plataformas subterráneas.

Esta concepción de la ciudad, pensando más en el hombre como peatón que como habitante motorizado ha dado a la ciudad un ambiente de tranquilidad y seguridad que se manifiesta en la posibilidad de trasladarse de la residencia a cualquier lugar de la ciudad a pie, sin tener el riesgo de travesar calles de tráfico automotor y en las vías peatonales y plazuelas del centro comercial.

Elemento trascendental de estas nuevas ciudades es la provisión de empleo dentro de ella misma, de manera tal que más del 60% de la población económicamente activa puede trabajar en la ciudad, mientras que la parte restante sigue vinculada al centro metropolitano, unido a las ciudades por vías rápidas de metro o autopistas. Evidentemente hay varias consecuencias favorables de esta situación: reducción del flujo de transporte y del volumen de pasajeros, tanto por la gente que, va a trabajar como por aquella que va a realizar diligencias; la cercanía del sitio de trabajo a la residencia conlleva consecuencias sicosociales favorables a la persona ocupada.

La adaptación del centro de las ciudades:

Una ciudad se ha construido como respuesta a las necesidades de una época determinada. Por lo tanto si aquella desea mantener su situación de influencia debe adaptarse, modificarse, o perecer. En el caso europeo los viejos centros urbanos no son capaces en la actualidad, de responder a las necesidades en superficie, a la accesibilidad y a la intensidad de relaciones características de las actividades centrales de la ciudad contemporánea. Surgió así la necesidad general de remodelar el centro urbano y en muchas ocasiones se aprovechó la devastación producida por la segunda guerra.

El centro urbano es el sector de mayor actividad de una aglomeración. Esta se manifiesta en las altas frecuencias de utilización de sus equipos y de sus inmuebles administrativos y comerciales. El centro congrega actividades tales como: servicios públicos y privados, financieros, comerciales, negocios, diversión. Para el europeo especialmente, una vocación de prestigio, una "vertu affective" ligada a su ambiente, (París, Amsterdam, Londres, Colonia). Hay una mayor densidad de medios de información y comunicación. Es sobre todo un lugar de intercambio que congrega personas venidas de la ciudad, de los centros periféricos, aun de un gran espacio continental. Estas funciones se traducen en edificaciones: oficinas, sedes sociales, salas de exposiciones, galerías de arte, museos, teatros, comercios especializados, agencias de prensa, salas de congresos, hoteles, instituciones políticas, económicas y culturales. Aún como se trata en la actualidad para evitar la soledad del centro en períodos de descanso, apartamentos residenciales en los pisos altos de los edificios destinados a oficinas.

Para mantener la importancia y sentido del centro como sitio de congregación se trata de constituirlo en un lugar de exposición, de intercambio de paseo, armonizándolo con la utilización del automóvil o los medios masivos de transporte. Por lo general estos centros tratan de destinarse al peatón de manera que los vehículos se quedan en parqueaderos alrededor del centro o subterráneos. Además a todos llegan por vía subterránea los ferrocarriles o el metro en forma tal que se desemboca de la estación a una de las calles peatonales, o por ascensor a los diferentes edificios. El piso que da a estas vías peatonales está dedicado al comercio, restaurantes, cafeterías. Casi todas tienen jardines y pasarelas y banquetas, para el descanso momentáneo del peatón. La circulación suele efectuarse a varios niveles. Ejemplos tenemos en Estocolmo, donde hay un aspecto que vale la pena relatar, los terrenos son propiedad de la Corona alquilados por arrendamiento a largo plazo, de 50 a 99 años. Lógicamente siendo el terreno propio de la comunidad la remodelación urbana puede llevarse a cabo sin las implicaciones del elevado valor venal propio de la especulación en tierras. Si Colombia tuviera esta política muy distinta sería nuestra evolución urbana. Londres con la remodelación de la "City". Coventry y Birmingham reconstruidos luego de la guerra. Las ciudades alemanas muestran un núcleo central comercial muy atractivo para su visitante como se aprecia en Colonia, Dusseldorf, Essen.

Algunas ciudades tratan de "alejarse" actividades centrales y destruyendo vetustas edificaciones renovar totalmente ciertas áreas centrales. Tal es el caso de París con la construcción del barrio La Defense y el traslado del mercado central "Les Halles", cerca al museo Le Louvre que deja para renovación un área de 15 hectáreas donde se proyecta, bajo superficie: una estación de Metro expreso, un parqueadero para 4.000 vehículos y almacenes. Sobre superficie: edificios residenciales, centro comercial, centro de arte contemporáneo que incluye la biblioteca pública, escuela, oficinas, un grupo médico-social y residencias. Proyectan un área de 4 hectáreas, para zonas verdes y reservadas a peatones, así como un área dedicada a establecimientos deportivos. En el mismo sentido de desplazamiento trata Milán en un nuevo "Centro Direccional".

La renovación del centro se manifiesta también en la proliferación de altos edificios destinados a oficinas.

El Comercio Minoritario:

Hay en este proceso de cambio una modificación para el comercio minoritario. La evolución y organización de técnicas de venta exigen unidades cada vez mejor equipadas que dispongan de posibilidades crecientes en la presentación de los productos. Esto se traduce en exigencias de superficie cada vez mayor, o sea, que la mayor parte de centros comerciales actuales deben ser ampliados. Para mantener la ubicación se ha optado por el crecimiento vertical, por lo común en almacenes de departamento múltiples. Se aumenta así la superficie real de venta, la animación del centro, el número de clientes que puede ser atendido y en general permite una especialización de áreas (por edad de clientes, artículos de lujo, etc). Esta situación permite la extensión del centro comercial de tipo regional y la evolución hacia formas más especializadas o más amplias de los almacenes en particular. Paralelamente se ha visto la creación de supermercados implantados a la periferia de las grandes aglomeraciones. Estos ocupan vastas áreas, son generalmente conformados por un solo piso, ofrecen tantos artículos de consumo como bienes duraderos. El progreso de los planes regionales ha permitido la reestructuración de las áreas sub-urbanas con la selección de centros secundarios destinados a polarizar un nivel intermedio entre el barrio y el conjunto de la aglomeración. Estos centros constituyen puntos claves para el establecimiento de supermercados o de hipermercados. Esta tendencia obliga al centro a una reorientación generalmente hacia productos raros. De hecho, los almacenes especializados sobre todo en el centro de las grandes ciudades, constituyen el comercio más significativo de la vida urbana. La potencia de radiación sobre las regiones vecinas es proporcionalmente más fuerte del lado de estos que de los grandes almacenes.

Son ellos los que contribuyen en mayor grado a dar a un centro la elegancia que lo hace famoso, como es el caso de los campos Elíseos y el sector de la Opera de París, Graben en Viena, la Vía Véneta en Roma, el Octógono en Milán, la avenida Luisa y la Toison d' Or en Bruselas.

Los Barrios Residenciales:

La urbanización es un corolario de la industrialización. La urbanización europea actual es herencia de la industrialización iniciada en el siglo XIX cuando los obreros se instalaban cerca a las fábricas. El desarrollo del transporte, ferroviarios y de líneas de tranvías y de buses permitió la construcción de nuevos barrios residenciales. Pero esta extensión urbana se efectuó frecuentemente en completo desorden según el azar de los loteos y de los terrenos suburbanos libres. Gran parte de este hábitat llegó a ser incompatible con las necesidades actuales de tal manera que la renovación de barrios residenciales significa una transformación profunda del paisaje urbano. Aparecen los edificios multifamiliares en medio de viviendas monofamiliares junto con los equipos colectivos: jardines infantiles, escuelas, comercio de necesidades diarias, correos, dispensario, sala de reuniones. Actualmente se presenta la construcción de viviendas multifamiliares en medio de prados o de arboledas, evitando la circulación automotriz alrededor de las habitaciones mediante vías de acceso al sector y vías vecinales que conducen a conjuntos de residencias. Los servicios esenciales existen para cada unidad vecinal. Sin embargo, la habitación unifamiliar no ha sido desplazada y aun se aprecia la construcción de estas residencias sobre todo en áreas suburbanas. No obstante los empleos continúan localizados en las antiguas aglomeraciones urbanas con el consiguiente desplazamiento masivo de personas y el embotellamiento de las vías de acceso en las horas pico.

El equipamiento urbano:

Los equipos urbanos se traducen físicamente en el suelo por construcciones y por espacios ordenados. El equipamiento urbano debe estar en medida de adaptarse a las transformaciones, cada vez más rápidas, de las funciones de las ciudades. Este aspecto puede apreciarse en las instalaciones de los nuevos aeropuertos en París y Londres, destinados a los aviones supersónicos y que deben ubicarse lejos de los centros urbanos. Igualmente en la ubicación de terminales de transporte de carga por ruta que se instalan en las afueras de la aglomeración en los enlaces de las autopistas de acceso. Los tanques de almacenamiento y de tratamiento de aguas son cada vez más parte del decorado suburbano; igual destino se está dando a las unidades de producción o de tratamiento de gas, de electricidad, de calefacción, de basuras. La misma tendencia se ve en la educación superior: grandes complejos universitarios se implantan hoy día más o menos retirado del núcleo histórico de origen; el "Campus" comprende aulas, bibliotecas, restaurantes, laboratorios, residencias estudiantiles, instalaciones deportivas. Aún más, asociados a esta implantación universitaria se encuentran laboratorios e industrias. Acciones coordinadas enseñanza, - investigación-, industria, se desarrollan a nivel de varias ciudades universitarias. El equipamiento de formación y de investigación está hoy en primer plano de toda acción de promoción regional, como se aprecia en Tolosa, París, Zurich, Bruselas.

La información económica implica instalaciones bastante diversificadas. Las ciudades mejor equipadas en este aspecto logran agrupar los centros de decisión de grandes firmas así como de organismos regionales, como es el caso de Dusseldorf, Munich, Milán, Ginebra, Londres, París, Bruselas, Estrasburgo, Luxemburgo.

Los edificios destinados a recibir un público numeroso, por su vocación y su forma particular, caracterizan profundamente el marco urbano. Aquí la renovación arquitectónica tiende a crear un ambiente acogedor: vestíbulos de recepción de los edificios de administración pública, salas de deportes, piscinas, gimnasios, salas de patinaje, salas de congresos, salas de cine, teatros, museos,

bibliotecas, centros juveniles, hospitales, mercados cubiertos, hoteles, parques y esparcimiento. En todos estos equipos se desea dar una grata impresión de bienvenida, de calor humano.

En el aspecto cultural y con el objeto de irradiar a un área más amplia que la aglomeración, se han creado centros culturales, verdaderos complejos: salas de concierto, biblioteca, teatro. Ejemplo de estas implantaciones tenemos en Londres, Dusseldorf, Rotterdam, Lieja, Le Havre, Stuttgart, Grenoble. Una idea de esta modificación del paisaje urbano nos la da la presencia del Planetario en Bogotá y la futura construcción del Palacio de Congresos en Medellín.

El avance del esparcimiento conlleva el desarrollo de equipos de recepción: hoteles, moteles, clubes, edificios de apartamentos, camping. Los sitios privilegiados son las costas e islas y entre ellas las del Mediterráneo y el Adriático. Tan atractivas como estas áreas para el verano, son las zonas montañosas abiertas todo el año al turismo: en invierno para ski, alpinismo, en verano para reposo y cura. El desplazamiento de turistas, en su mayoría ciudadanos, constituye un grupo de enorme consumo: víveres, mantenimiento, esparcimiento, alojamiento, restaurantes, almacenes, salones de belleza, salones de juego, souvenirs. Las migraciones de recreación consumen mucho espacio. La contrapartida de la urbanización y de esta nueva forma de consumo de espacio está en la instauración de reservas naturales y de parques nacionales.

Vale la pena mencionar dos aspectos ligados a este desarrollo turístico: el camping y el equipamiento de las autopistas. El terreno de camping brinda todas las comodidades al turista, tanto de tienda como de tráiler. Tienen sus instalaciones sanitarias, duchas, sitios para el lavado de ropa y loza, mercado, en ocasiones supermercado, restaurante, juegos para niños. Las autopistas, sobre todo en países de gran afluencia turística, como Italia, presentan cada 40 kilómetros una estación de gasolina a cuyo alrededor hay: un almacén de repuestos y accesorios para vehículos, en el edificio siguiente, restaurante y hotel. Por sobre la autopista, de doble vía con dos o tres calzadas cada una, se encuentra un almacén para turistas donde se consiguen souvenirs, artículos de artesanías y un supermercado. A un lado se halla un área de reposo donde el conductor puede parquearse y dormir en su auto o en el tráiler.

Y algo sobre nuestras ciudades:

Para no quedarnos únicamente en el caso extranjero consideremos a continuación algunas características de nuestras ciudades.

Indudablemente, una apreciación inmediata es la desorganización. Desorganización estructural y funcional. La distribución espacial de nuestras actividades urbanas no es coherente, ni integrada, seguramente consecuencia de un crecimiento espontáneo anárquico. Nuestras ciudades, muy al contrario de las europeas, que como anotamos tuvieron un crecimiento paso a paso con el desarrollo industrial han tenido una evolución muy acelerada, más como concentración de población que como respuesta a las exigencias de una evolución económica y de un área circundante en procura de un centro de servicios.

De esta manera la ubicación de las funciones es desordenada y en un sector coexisten funciones que no le corresponden. Así vemos fábricas en sectores residenciales, proliferación de talleres de reparación, (mecánica, electrodomésticos, forjas) en detrimento del paisaje urbano, sectores que se envilecen, etc. Concomitante con este desorden estructural es la desorganización funcional, pues las relaciones espaciales entre los sectores se dificultan. Así por ejemplo, en Bogotá gran cantidad de sus habitantes deben atravesar la ciudad norte-sur, oriente occidente o viceversa para llegar a sus sitios de trabajo. La intromisión de funciones no propias al sector contribuye igualmente al desorden funcional. La deterioración de sectores con el desplazamiento de sus moradores, el crecimiento

incontrolado, afecta la relación funcional a través del problema del tráfico y conllevan el desplazamiento o el resquebrajamiento de la homogeneidad del centro de la ciudad. Caso palpable Bogotá, donde el antiguo centro (calle 10 a 20) ha perdido el comercio de lujo como veíamos en Europa es función central; ha visto fraccionar las sedes de empresas y oficinas -desplazamiento al centro internacional-; se ha desplazado la función gubernamental, mientras que se ha quedado la función bancaria.

La **deshumanización** de la ciudad, entendiéndola acá el impacto sico-sociológico desfavorable de nuestra vida urbana. Nos encontramos cada día con aspectos que afectan el estado nervioso: la circulación automotriz, el ruido, la cantidad de gente, las calles y andenes ocupados, la dificultad de traslado, etc. El centro -lugar de concentración humana- es cada vez menos atractivo, menos agradable a la vida social, o sea, hay menos deseo personal de dirigirse a él y menos aún de pasear por él. El desplazamiento y la realización de diligencias son un trauma para el habitante de nuestras ciudades.

La **anarquía del transporte**. Este aspecto de enorme peso negativo en la habitabilidad urbana es consecuencia del desorden del crecimiento y de la ineficacia administrativa. El crecimiento lineal de nuestras ciudades obliga al paralelismo de líneas de buses y a la convergencia al centro de la ciudad. El transporte masivo efectuado en pequeñas unidades independientes (buses y busetas) es inadecuado, ineficiente y contribuye en alto grado a la congestión. Por la misma razón, no ha sido capaz de desplazar al vehículo particular. La planeación vial urbana no es efectiva en el centro, Las distancias tiempo son demasiado largas. No hay ningún respeto al cruce de peatones y estos tampoco respetan las bocacalles para atravesar la calle.

De los puntos vistos sobre Europa podríamos considerar aplicables algunos, como la remodelación del centro y el desplazamiento del tráfico automotriz dejando calles peatonales y estableciendo áreas de parques o periféricas al centro, Es indispensable solucionar el transporte masivo con medios rápidos y voluminoso, Referente al desplazamiento de personas, nos parece que el plan de ciudades dentro de la ciudad del cual se está hablando no es solución pues no ofrecen empleo en el área sino que sus habitantes deben dirigirse al centro o a través del centro incrementando la congestión. Caso típico el de Ciudad Kennedy donde en las primeras horas de la mañana es muy difícil conseguir vehículos.

El consumo de espacio. Las ciudades nuestras además de su crecimiento acelerado se extienden con más intensidad en sentido horizontal y poco, hasta ahora, en vertical. Esta extensión significa un consumo continuo de espacio adyacente generalmente con la absorción de áreas agrícolas proveedoras de productos alimenticios a esta ciudad, como lo podemos apreciar en el altiplano de Bogotá donde se estima que toda la altiplanicie estará ocupada por el uso urbano para finales de siglo. Esta extensión se complica cuando interviene el criterio especulativo que acompaña nuestro sentido de posesión de tierra y que encarece exageradamente el precio del suelo urbano. Al mismo confortamiento se asocia la presencia de terrenos vacíos lotes de engorde tan comunes en nuestras ciudades, lotes que se dejan esperando que el desarrollo físico incremente considerablemente su valor.

La carencia de recreación. La recreación vendría a constituir una válvula de escape a la angustia que acompaña al habitante de la ciudad, pero esta es una función muy deficiente en nuestra geografía urbana. La comunidad ofrece muy poca o ninguna recreación al ciudadano de tal manera que a la vida urbana en tensión añade el tedio o la inadecuada distracción en su tiempo libre. Tal vez ahí tendríamos una razón del alto índice de embriaguez del pueblo colombiano, sobre todo en los sectores populares.

Habitabilidad. Este concepto se refiere al ambiente agradable que debe rodear al habitante de la ciudad. Comprende lógicamente todo aquello que rodea y que contribuye al bienestar del ciudadano. Este "ambiente urbano" cobija desde las calles, el tránsito, las escuelas, los centros residenciales y comerciales, la situación de fábricas, tiendas, parques y campos deportivos hasta la situación de seguridad y tranquilidad de la ciudad. Si tomamos en cuenta el comentario hecho sobre algunos elementos de nuestras ciudades, debemos concluir que la habitabilidad en ellas es muy deficiente. La seguridad tanto por el concepto criminal como por el movimiento en las calles, es inexistente en nuestras ciudades. Es innecesario recalcar sobre atracos, robos y accidentes de tránsito. La tranquilidad es así mismo característica desconocida de nuestras ciudades: existe demasiado ruido, las calles atestadas de gente, el centro es inabordable, el desplazamiento se convierte en un dolor de cabeza, la inseguridad molesta diariamente al morador; el ciudadano es en consecuencia, un individuo en medio de un ambiente intranquilo. Ya hemos mencionado como existe incoherencia funcional y estructural entre las funciones que lógicamente, se reflejan en la habitabilidad de la ciudad. En síntesis nuestras ciudades, en este amplio sentido, son inhabitables.

CONCLUSIONES

A través de estas páginas hemos querido dar una imagen sobre la situación de la geografía urbana en Europa. No pretendemos que se calquen los modelos expuestos y solucionemos así los problemas del desarrollo de nuestras ciudades, pero sí nos interesa tratar de deducir los principios que guían esta planificación y utilizar aquellos que podemos aplicar a nuestro medio. Dentro de estos principios podemos señalar:

1. La humanización de la ciudad. Indudablemente ella se encuentra en la base de la planeación urbana. Se ha pretendido devolver la ciudad al hombre haciéndola más acogedora y permitiendo que su habitante se desplace más a gusto a través de ella, ya sea en zona comercial, ya sea en la residencial o en la zona de recreación.
2. La zonificación, La concentración de actividades homogéneas en zonas que les sean propicias permite una utilización más racional del espacio y facilita a los clientes la realización de sus actividades.
3. La creación de centros-satélites. Estos centros-satélites con un carácter de auto-suficiencia, es decir que proveen empleo en el mismo lugar a sus habitantes, tienden a descongestionar la gran ciudad disminuyendo el número de personas que se desplaza diariamente, disminuyendo las congestiones, facilitando la distribución de servicios. En cuanto al hombre, disminuye la distancia hogar-sitio de trabajo. Le permite más tiempo libre y menos desasosiegos a causa de los problemas de transporte, de congestión y de prisa.
4. El consumo de espacio. Necesariamente. uno de los problemas inherentes al fenómeno urbanístico. Las ciudades consumen cada vez más espacio, el cual es, lógicamente, sustraído a las zonas rurales circunvecinas, generalmente en detrimento de la producción agropecuaria destinada a la ciudad. Además las nuevas ciudades exigen áreas libres y verdes en mayor proporción de lo acostumbrado. Esta demanda de espacio repercute sobre los costos sociales y directamente sobre el presupuesto del ciudadano.
5. La organización. A partir de una zonificación adecuada se puede llegar a una distribución del espacio que facilite la prestación de servicios, que permita la previsión de necesidades futuras, la distribución de las personas en relación con el trabajo de manera que se

armonice la relación hábitat - área de trabajo, la organización de la circulación que cumpla su objetivo funcional y al mismo tiempo permita el desplazamiento fácil de los peatones.

Los principios que guían la planeación física tienen su máxima expresión en una ordenación del territorio que conjugue armoniosamente los elementos físicos y humanos del paisaje geográfico, que permitan una utilización racional del espacio y el desarrollo humano de sus habitantes.

