

Los cambios en el uso del suelo en comunas litorales*

HERNAN SANTIS ARENAS

*Instituto de Geografía
Pontificia Universidad Católica de Chile*

RESUMEN

De forma rápida el autor explora en el tema que concita su doble interés en el área de estudio. De un lado recoge las nociones ya establecidas respecto de los cambios en el uso del suelo en las comunas de Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio y Santo Domingo, y, de otra parte, avizora los cambios que podrían ocurrir en el área litoral de las comunas de Navidad y Litueche.

Párrafos descriptivos aluden a detalladas investigaciones respecto de la suficiencia e insuficiencia de la ordenación espacial, la génesis de la sobresaturación del espacio de ocio y de las características sociales y económicas. Dichas descripciones literarias facilitan la comprensión del futuro espacial de las jurisdicciones de Navidad y Litueche.

ABSTRACT

Roughly exploration of the author on his actual research area. From one side he take some concepts about land use changes occurred at Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio and Santo Domingo communes, and from other side he are looking for new changes on land use at other coastal areas in the Navidad and Litueche communes.

Different descriptive paragraphs talk about research details on sufficiency or insufficiency of regional planning and territorial arranging, supersaturation of idleness space at coastal areas, and social and economics characteristics from each territorial unity. That descriptions make easy to understanding new changes on land use at Navidad and Litueche communes.

INTRODUCCION

Próximos a concluir el siglo, los geógrafos tienden a coincidir que el objeto de estudio disciplinario queda delimitado en la organización espacial que surge de las relaciones e interacciones hombre-naturaleza en la superficie terrestre. En esta perspectiva se ha de considerar el accionar humano como unos procesos sociales, económicos, culturales y políticos. Dichos procesos relacionan al hombre con objetos y seres de la superficie del planeta. Las relaciones e interacciones hombre-naturaleza generan variados atributos espaciales (localización, extensión, forma geométrica; punto, línea, área; estructura y proceso), los cuales se traducen visible e invisiblemente en organización u ordenación espacial.

Es claro que, tal como hoy se presenta la teoría geográfica, el espacio del que hablamos alude a las asociaciones de fenómenos diversos en secciones o áreas del espacio terrestre. Sin embargo, la intervención humana en cortos, medianos o largos plazos ha llevado tal espacio terrestre a la condición de espacio geográfico o de espacio humanamente organizado.

La noción de organización espacial -visible como una ordenación territorial-, traducible en la

disposición de infraestructuras físicas generadas por el grupo social y en asignaciones o usos de la superficie terrestre acorde con las ofertas de recursos desde la naturaleza y demandas desde el colectivo humano, necesariamente incluye la noción de cambio.

En el área de las comunas de Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio y Santo Domingo la construcción del ferrocarril Santiago-San Antonio -originalmente destinado al transporte de carbón entre el puerto y las industrias capitalinas- facilitó convertir las áreas litorales en espacios de ocio estival (Santis, 1990)**. El espacio, primigeniamente con asignaciones de uso que delimitaron áreas rurales, ahora se organizó en áreas urbanas capaces de atender población flotante en el período estival. Sin embargo, a medida que transcurría el siglo, el mundo rural también fue afectado por el cambio. Procesos sociales, económicos y políticos incidieron en la economía rural costera; ello explica la transformación hacia usos forestales y el posterior proceso de subdivisión de la propiedad rural. En la última década se observa la tendencia de convertir muchas de estas propiedades de tamaños medios y pequeños en suelo destinado a sostener actividades avícolas.

* El artículo deriva del Proyecto FONDECYT N° 0620/92 "Los cambios en el uso del suelo y su incidencia en la ordenación territorial de las comunas litorales de Algarrobo a Litueche", y del Proyecto DIUC N° 91/024 "Desarrollo y administración territorial de una región costera: las comunas de Algarrobo a Santo Domingo".

** Santis, H., 1990: "Patrones, procesos y progresos en el área litoral. El caso de la provincia de San Antonio", *Resumen de Ponencias*, XII Congreso de Geografía y III Jornada de Cartografía Temática, La Serena (pp. 94-96).

Así como la introducción de nuevas tecnologías viales acelera el cambio en el uso del suelo en las áreas litorales de las comunas desde Algarrobo a Santo Domingo, pensamos que el mejoramiento físico de la red vial en la sección meridional de la provincia (carretera Melipilla-Rapel; carretera Rengo-San Pedro-Santo Domingo) anuncia nuevas transformaciones en las comunas de Navidad y Litueche (Provincia Cardenal Caro, VI Región del Libertador General Bernardo O'Higgins) en las primeras décadas del próximo siglo.

EL PROBLEMA: SUFICIENCIA E INSUFICIENCIA DE LA ORDENACION ESPACIAL

En sentido general, en una perspectiva histórica, el área en estudio, en tanto los usos principales de la tierra (suelo en sentido amplio), anota no menos de tres fases cronológicas. A fines del siglo XIX el territorio mostraba una ordenación y estructura espacial dominadas por explotaciones agrícolas y ganaderas de secano costero, cuyas producciones se movilizaban en dirección del consumo de la urbe santiaguina o la probabilidad de exportación interregional e internacional por las escasas facilidades de San Antonio. En los inicios del siglo XX -las dos primeras décadas- el gobierno central acordó habilitar físicamente los muelles del puerto de San Antonio y extender la línea del ferrocarril Sanúago-Melipilla hasta las nuevas facilidades portuarias. El impacto de estas nuevas obras públicas no se hizo esperar: los incipientes espacios de ocio de tipo litoral (balnearios de mar) iniciaron un rápido desarrollo.

El desarrollo de la conexión por carretera (Santiago-San Antonio-Cartagena; Santiago-Casablanca-Algarrobo; Algarrobo-El Quisco-Isla Negra-El Tabo-Las Cruces-San Sebastián-Cartagena-San Antonio-Barrancas-Llo-Lleo-Tejas Verdes-Santo Domingo) facilitó la generación de un eje de balnearios de mar y el balneario fluvial de Tejas Verdes. La línea férrea y la carretera 78, desde la década de los años treinta en adelante, se convirtieron en el eje a través del cual miles de personas, diariamente durante la estación estival, empezaron a desplazarse en búsqueda de esos espacios de ocio.

A fines de los años ochenta, varios de los balnearios del eje litoral registraban dificultades a lo largo de la estación de verano. La demanda por espacio de ocio ha superado la oferta. El uso de la red vial local para el área litoral aparece sobresaturado en los meses de enero y febrero. Los recursos y servicios que proporcionan empresas privadas, municipales, regionales y/o estatales (energía, agua potable, sanitarios, retiro de basuras, transporte de personas, salud humana, correos, teléfonos y otros) son suficien-

tes de marzo a diciembre e insuficientes en enero y febrero.

El ferrocarril y la carretera indujeron cambios básicos en el uso del suelo en el área litoral de espacios inicialmente rurales. El desarrollo de las carreteras -pavimentación y nuevas conexiones- y la introducción de tecnologías automotrices en gran escala abrió nuevas posibilidades e independencia para los turistas por el día, semana y meses. Al inicio de la década de los noventa, parte de las personas que demandan espacio de ocio y sus recursos y servicios asociados están derivando hacia las riberas del represamiento de aguas de la Central Rapel y hacia el litoral meridional a ese mismo río. La pregunta básica es: ¿en el futuro dicho litoral, si logra desarrollarse, también estará afecto a sobresaturación estival?

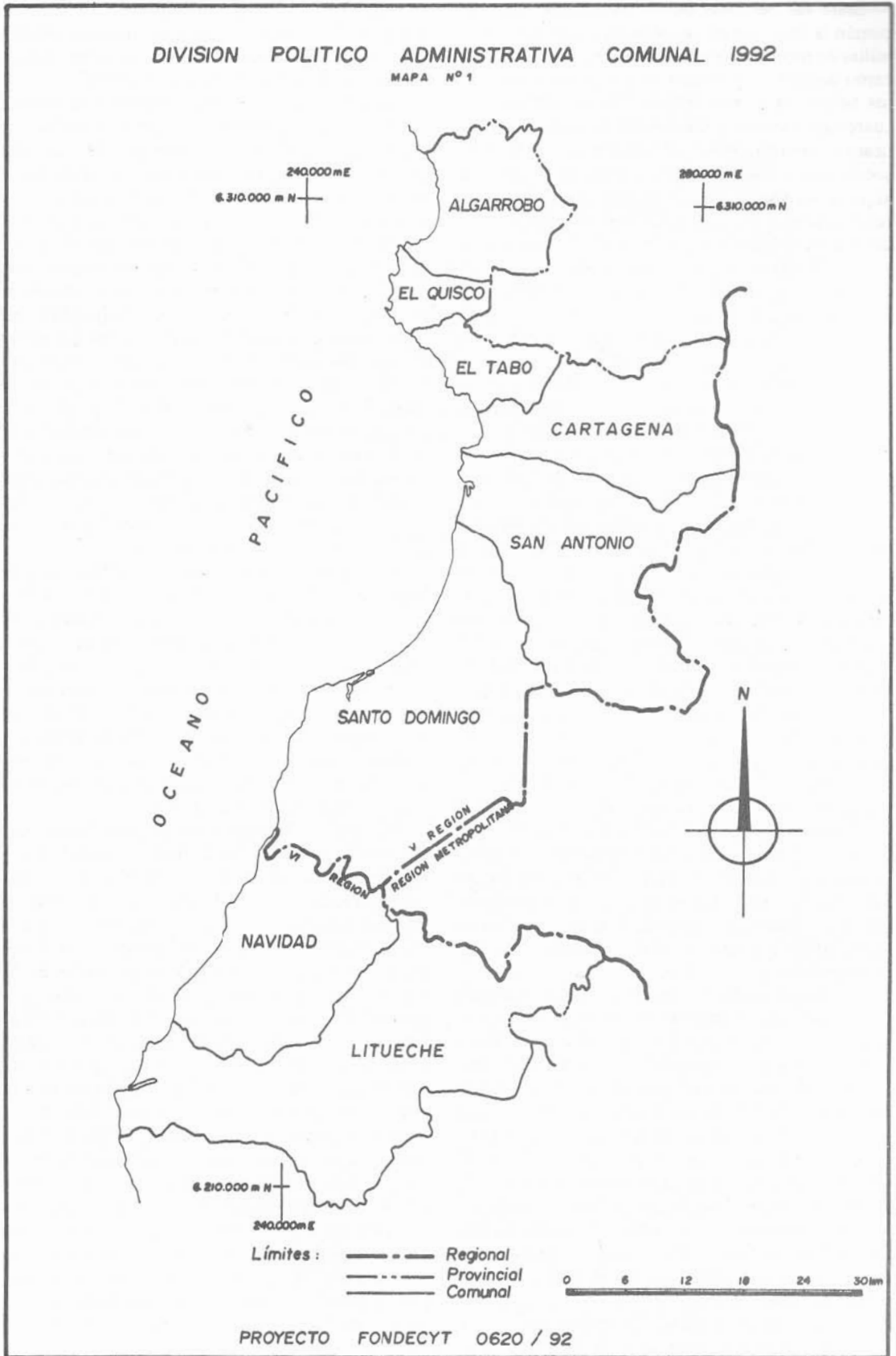
Sin embargo, más importante que la respuesta que se pueda obtener a la anterior interrogante, aparecen en el horizonte reflexivo otras interrogantes: ¿los cambios en el uso del suelo, hoy materializados en el litoral de la provincia de San Antonio, se difundirán por las comunas de Navidad y Litueche? ¿La sobresaturación en los usos del espacio en su área litoral, entre Algarrobo y Litueche, afectará la economía provincial y comunal, y, finalmente, a la población permanente?

En pocas palabras se podría significar la jurisdicción territorial de las ocho comunas como una ordenación espacial o territorial suficiente para las casi ciento veinte mil personas (122.531 habs.) que habitan los más de dos mil kilómetros cuadrados de superficie (2.422 km²) (Mapa N° 1).

Sin embargo, si se considera la población flotante entre mediados de diciembre y hasta mediados de marzo -temporada estival- los habitantes alcanzan fácilmente a un millón de personas (1.000.000) en las localidades pobladas entre Algarrobo y Santo Domingo. Para este volumen, ciertamente, la ordenación espacial resulta insuficiente en términos de red vial y de recursos y servicios necesarios para el funcionamiento del espacio de ocio y espacios comitantes (económicos, sociales y otros).

LA GENESIS DE LA SOBRESATURACION DEL ESPACIO DE OCIO

Establecer cuáles son las fuerzas o factores que ponen en movimiento miles de personas y las orientan a ocupar espacios reducidos en una zona paralela a la línea de costa entre Mirasol -un poco al norte de Algarrobo- y Santo Domingo durante un lapso de 90 días no es el propósito de la investigación en curso. Pero conviene considerar globalmente algunas expresiones recogidas entre "veraneantes" de diferentes edades y entre "pobladores permanentes" del área objeto de la indagación.



Entre las personas de mayor edad es bastante común la idea que en las décadas anteriores las familias de recursos económicos altos y medianos buscaron desarrollar y utilizar en las jornadas estivales los balnearios de mar (playas). En los años treinta, cuarenta, cincuenta y sesenta solían pensar tales balnearios como "lugares" para instalar una "residencia secundaria", alquilar una residencia de verano y/o alquilar por varias semanas habitaciones en hoteles, residenciales y pensiones. En esas décadas y en las anteriores, el hecho de acceder a residencias propias y/o alquilarlas era signo de estatus socioeconómico. Los servicios de ferrocarriles fueron considerados esenciales para desarrollar el verano a una distancia un poco mayor a cien kilómetros del centro de la capital del país.

Desde finales de la década de los años cincuenta, cuando la carretera 78 (Santiago-San Antonio) queda completamente pavimentada y se inician las ampliaciones a cuatro duetos o pistas de circulación (sección Los Cerrillos/Maipú; sección Maipú/Mallico; sección Mallico/El Paico; sección El Paico/Melipilla; sección Melipilla/Estación Puangue) e incrementan los servicios de locomoción colectiva que sirven la red vial litoral, el número de personas y familias que buscan utilizar el espacio de ocio litoral se incrementa año en año. En los años sesenta y setenta se afianzan nociones sociológicas de balnearios "populares" (Cartagena, por ejemplo) y de balnearios "selectos" (Algarrobo y Santo Domingo).

En la sumaria descripción interesa subrayar el desarrollo del ferrocarril de pasajeros con estaciones importantes en Llo-Lleo, Barrancas, San Antonio y Cartagena, con itinerarios ampliados de diciembre a marzo (tren ordinario 2 veces por día; tren expreso, 4 veces por día; trenes excursionistas en días de semana; trenes excursionistas en días sábados y domingos; trenes especiales en días sábados y domingos) superando el simple esquema de dos trenes ordinarios por día en ambas direcciones. Este esquema caracteriza los años treinta, cuarenta, cincuenta y los tempranos sesenta.

Pero también se ha de subrayar el papel de la carretera 78 y el desarrollo de empresas de microbuses de pasajeros con diferentes destinos en la zona costera. Hasta los tempranos años sesenta la empresa "Pullman Bus" mantuvo de una u otra forma el monopolio de las conexiones de locomoción colectiva entre Santiago y las entidades pobladas entre Mirasol y Santo Domingo. En los tempranos años sesenta, "La Porteña", una antigua empresa de la conexión San Antonio-Casablanca-Valparaíso, se extendió hacia Santiago y desde allí generó tantas conexiones como la competencia. Por los mismos años, otras empresas iniciaban las conexiones Santiago-Casablanca-Algarrobo y Santiago-Llo-Lleo-Navidad/Rapel.

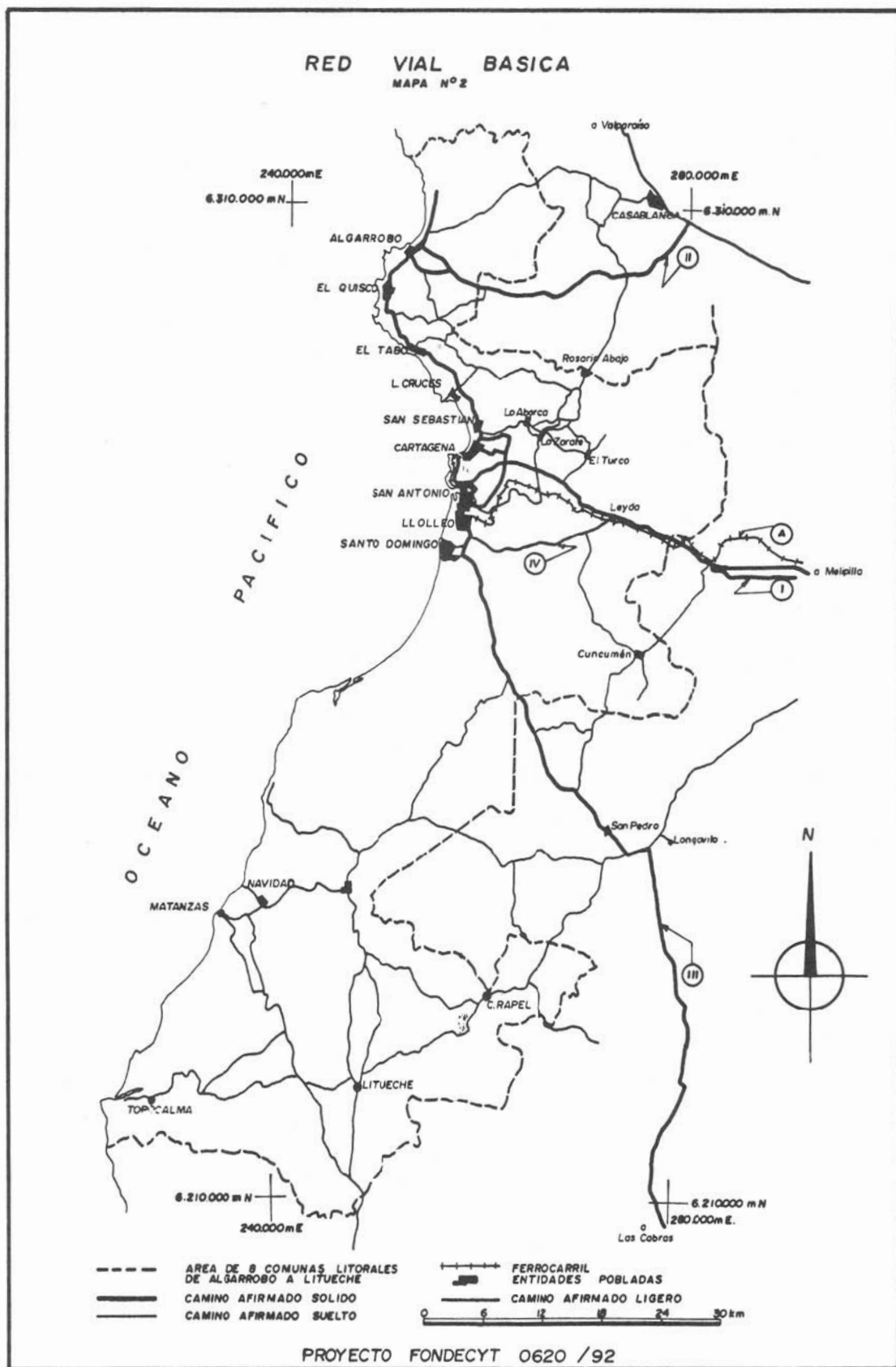
A ello se ha de adicionar el incremento y modernización del parque automotriz familiar (automóvil

propio) y que, sin lugar a dudas, facilitó el desplazamiento de cientos de miles de personas desde el área del Gran Santiago hacia los diferentes balnearios del así denominado "Litoral Central".

Las tecnologías viales (ferrocarril y carretera) y las tecnologías automotrices, más una humana inquietud por "salud y solaz" veraniego o vacacionismo, generaron en cada temporada estival una fuerte migración de santiaguinos hacia los balnearios de baños de mar. Obviamente, junto a santiaguinos aparecen registros de habitantes de otras entidades pobladas del interior del país. La concatenación de tecnologías viales, automotrices, afanes vacacionistas impulsó o generó la aspiración local (individuos, empresas e instituciones) por convertir tales objetivos en empresas económicas y rentabilizar los recursos escénicos junto a las playas de arenas, de rípios y de rocas. Pero algunos aspectos no fueron considerados por las autoridades comunales, los empresarios e individuos de las áreas costeras; nos referimos al simple hecho del rápido y veloz crecimiento poblacional del Gran Santiago en estas décadas del siglo XX y a las nuevas complicaciones del habitante de la capital en relación al vacacionismo.

A medida que el transporte ferroviario de pasajeros entra en obsolescencia -años setenta en adelante- y mejora y amplía la locomoción automotora por carreteras, el número de pasajeros-turistas, por el día, incrementa. Al final de los años ochenta, verdaderas flotas de autobuses urbanos de Santiago se encargan de llenar las playas del litoral diariamente. En algunos casos, durante los fines de semana, en particular, algunos alcaldes de comunas instruyen a Carabineros de Chile de impedir el ingreso de este tipo de transporte y sus pasajeros.

De otro lado, la ampliación y modernización de la red vial (conexiones Santiago-Casablanca-Algarrobo; Santiago-Leyda-San Juan-Tejas Verdes; Santiago-Alto San Antonio-San Sebastián; Santiago-Alto San Antonio-Llo-Lleo; Rengo-San Pedro-Santo Domingo) (véase Mapa Nº 2) facilita los accesos hacia el espacio de ocio y a las instalaciones portuarias de San Antonio. La red de conexiones del área litoral con el interior (Región Metropolitana de Santiago y VI Región del Libertador General Bernardo O'Higgins), diseñada en función de las facilidades portuarias de San Antonio y las áreas de producción para exportación (cobre, frutas) o áreas de consumo de importaciones (industrias del Área Metropolitana y División Rancagua de CODELCO), es utilizada también por los turistas con movilización propia. La dualidad de funciones de la red vial para acceder se satura; más compleja es la competencia por el uso de las secciones internas de la red, entre los usuarios que entran o salen del área litoral y los "veraneantes" con vehículo propio que se movilizan en sentido norte-sur, viceversa y en los cortos destinos hacia las áreas rurales de atractivo turístico.



CARACTERISTICAS DEL ESPACIO INTERCOMUNAL

Desde la perspectiva teórica, el espacio de las ocho comunas en su actual ordenación territorial parece ser la respuesta a las demandas económicas y de ocio planteadas por la población de la Región Metropolitana de Santiago. Especialmente fuerte es el flujo de pasajeros entre el Área Metropolitana y los diversos destinos en el litoral. El eje de circulación desde la entidad capitalina hacia la costa, consolidado para disponer preferentemente de las facilidades portuarias, se convirtió en eje de acceso al litoral para el ocio. En pocas décadas, el desarrollo del eje de localidades pobladas como balnearios, demandó nuevos accesos; así surgieron el eje de acceso norte y se acaba de modernizar el acceso por el sureste.

Sin embargo, el área litoral de entidades pobladas desde Algarrobo a Litueche sólo dispone de dos ejes de estructuración espacial, aproximándose a la noción de región anisotrópica. Tal noción anisotrópica conlleva que el espacio intercomunal no cuenta con una línea central de ordenamiento de las funciones sociales y económicas preferentes en el área. Las conexiones y los flujos que por ellas se desplazan muestran una figura geométrica muy simple: un eje litoral norte-sur, con nodo en San Antonio, y un eje desde este nodo hacia la Región Metropolitana de Santiago. Los accesos del norte y del sureste no muestran flujos que definan unos ejes estructurados del espacio.

La observación y discriminación de la estructura espacial a partir de la figura del eje litoral y el de conexión con el interior, más los usos preferentes de la tierra en el sentido económico, facilitan identificar dos mesoáreas. En el eje litoral, al menos, hasta la entidad urbana de Santo Domingo se localiza un área desarrollada, con todas las facilidades propias de espacios urbanos y de ocio. Al interior y en sentido norte-sur, desde Algarrobo a Litueche, se desarrolla un área rural, dominada por actividades de agricultura de secano costero, ganadería ovina, explotaciones forestales y algunas localizaciones específicas de actividades avícolas y hortícolas en donde es posible acceder a los recursos de agua y a suelos de origen fluvial.

HIPOTESIS RESPECTO DEL FUTURO

Las observaciones históricas y las actuales observaciones autópticas acerca del uso global de la tierra en las ocho comunas litorales que preocupan, sugieren varias hipótesis respecto de las siguientes décadas. Si continúa el crecimiento poblacional de la capital y la mantención de aspiraciones por "veranear" o vacacionar en espacios de ocio costero, pensamos

que el desarrollo de nuevas infraestructuras viales, tales como la pavimentación de la ruta Pelequén-Rapel-Santo Domingo abrirá el área meridional, las comunas de Navidad y Litueche, a la estructuración de balnearios litorales.

Si el desarrollo turístico en las riberas del represamiento hidroeléctrico del río Rapel es rápido, no menos rápido es el desenvolvimiento de actividades de hospedaje y residencia en algunas localidades pobladas de tipo rural en el curso inferior del mismo río y en el litoral inmediatamente al sur hasta Punta Topocalma.

Pensamos que el área litoral de las comunas de Navidad y Litueche no se desarrollará tan rápidamente ni generará entidades pobladas con residencias secundarias con igual velocidad al fenómeno ocurrido entre Algarrobo y Santo Domingo. Ello encuentra fundamentación en el hecho de que en esta nueva área dominan los pequeños propietarios rurales, dedicados fuertemente a los cultivos propios del secano costero chileno (frejoles, garbanzos, lentejas y otros), los cuales aún no están imbuidos de preocupaciones vacacionistas de origen europeo, tal como ocurrió con los propietarios de grandes haciendas y fundos desde Algarrobo a Santo Domingo. Salvo que las autoridades estatales y de las regiones de Valparaíso (V) y del General Libertador Bernardo O'Higgins (VI) se interesen en desarrollar el camino costero Valparaíso-Pichilemu, el desarrollo y evolución de los cambios en el uso de la tierra en las áreas meridionales al río Maipo y al río Rapel serán de lento caminar. La introducción del ferrocarril Santiago Melipilla-San Antonio aceleró los cambios; ello permite pensar que nuevas modificaciones y a gran velocidad requieren implantación de infraestructuras de comunicación y transporte con significado para la población del Área Metropolitana de Santiago.

Otros lineamientos hipotéticos se pueden elaborar en torno a las ideas de introducir en las cubiertas de las terrazas litorales meridionales, en los cursos inferiores de los ríos Maipo y Rapel, infraestructuras para agricultura regada. Al respecto, existen muchos preproyectos, pero no hemos aún detectado estudios de factibilidad realista sobre ello. Obviamente, como suele ocurrir en cualquier lugar del planeta, la implantación de agricultura regada origina nuevas formas de ordenación de la tierra. Tal ordenación, si no existe un plan maestro para la gestión territorial, muestra demandas concomitantes por el uso del suelo y requiere priorizar y jerarquizar las destinaciones de suelos a usos agrícolas y de ocio.

Como se ve, la reflexión especulativa permite visualizar distintos escenarios en el área de estudio. Tales escenarios, simples o complejos, deberían facilitar los necesarios ajustes de las poblaciones permanentes a sus posibilidades y, por cierto, al mejor uso del potencial de recursos.