

PLANEAMIENTO FISICO Y MODERNIDAD

Por

MARIO COREA

Vamos a hablar del planeamiento en relación a la sociedad de hoy y al proceso de modernización. Su existencia y sus fundamentos están basados en las necesidades que plantean los tiempos actuales; son la complejidad y características particulares de este proceso de cambio por que pasa el mundo entero, las que han llevado a jerarquizar al planeamiento como actividad directora e integradora de este proceso de desarrollo. Para sintetizar el estado de cosas, en que se encuentra hoy nuestra sociedad, quisiera referirme a la declaración de Delos, documento producido por un grupo de 34 personalidades del mundo entero de profesiones distintas, que reunidos en julio de 1963 consideraron la situación actual de nuestra sociedad y produjeron este documento que llevaba como intención despertar inquietudes en el mundo entero para advertir de los peligros y promover las potencialidades de los tiempos actuales. Esta declaración dice:

“La ciudad a través de la historia ha sido cuna de la civilización y del progreso humano. Hoy como toda otra institución humana está profundamente envuelta en la más honda y vasta revolución que haya alcanzado a la humanidad. Esta revolución marcha bajo el signo de cambio dinámico, en los próximos cuarenta años la población del mundo será de 7.000 millones.

La ciencia y la tecnología determinan más y más la marcha de la vida humana, a medida que éstas avanzan la conducta social del hombre se ve profundamente modificada...”

Continúa más adelante:

...“el hombre puede usar la energía atómica para reducir todos los asentamientos humanos a la imagen de Hiroshima. Pero a su vez

puede darle suficiente energía para satisfacer todas las necesidades humanas...

...La producción de alimentos deberá triplicarse para el año 2.000.

Sin embargo por primera vez en la historia del hombre tenemos los medios para asegurar suficientes alimentos para todos...

...Estas paradojas son ampliamente conocidas. Lo que la sociedad no se ha dado cuenta es que el no adaptar los núcleos urbanos a estos procesos de cambios dinámicos puede ser más peligroso que las epidemias, el hambre y la guerra para la especie humana.

La característica universal de esta revolución mundial es la migración de las personas hacia los centros urbanos a una velocidad cada vez mayor.

La población del mundo crece en un 2 % anual, la población urbana crece arriba de un 4 %. En los próximos 40 años, se construirá más en los centros urbanizados que hasta ahora en toda la historia del hombre...

La carencia de predicciones nos lleva al caos en las ciudades, socaban el orden cívico y destruyen las preciosas y diversas tradiciones históricas.

Es por esta razón que vemos la necesidad de una planificación racional y dinámica de los asentamientos humanos, tanto ahora como dentro del futuro previsible..."

Creo que con este panorama de la situación actual, como la misma declaración lo manifiesta, la necesidad de planificar se hace evidente.

El planeamiento tiene como *fin último el bienestar y la realización del hombre y su sociedad*. Es en esto donde vemos la primera relación entre planeamiento y el proceso de modernización; ambos tienden al alcance de una misma meta ideal.

Pero, ¿qué es el planeamiento? ¿Cuál es su función en la sociedad? ¿Cuáles son sus características particulares?

Para dar respuesta a estas preguntas usaremos la definición de planeamiento de la Comisión de Recursos de los Estados Unidos que dice:

"El planeamiento consiste en la sistemática continua y premeditada aplicación de los mejores conocimientos disponibles por una sociedad a programas de interés común en el campo público..."

... El planeamiento es un proceso continuo y necesita la constante revisión de tendencias y programas, para adoptar y ajustar la política gubernamental con las mínimas fricciones y pérdidas...

... El planeamiento no es un fin sino un medio, un medio para el mejor uso de lo que tenemos, un medio para la emancipación de millones de personalidades actualmente frustradas, para el enriquecimiento de la vida humana"....

En esta definición encontramos las características más importantes que hacen y definen el concepto moderno de planeamiento y su función en la sociedad de hoy.

Es un *procedimiento sistemático*, es decir cuenta con una *metodología basada en una tarea interdisciplinaria* donde convergen todos los aspectos y disciplinas que forman la complejidad de nuestra sociedad.

No podemos pensar en el planeamiento como la actividad de un individuo o grupo de individuos de una sola disciplina. Es la tarea de un "equipo" de especialistas en todas las disciplinas; por ejemplo, sociólogos, economistas, políticos, ingenieros, urbanistas, etc., trabajando en forma sistemática dentro de una metodología determinada, aunando conocimientos e ideas en función de una solución integral.

La segunda de estas características fundamentales es que el planeamiento *es un proceso continuo*.

Si al hablar de desarrollo económico, social, tecnológico, hablamos de un proceso de cambio, del dinamismo implícito en la modernización, el planeamiento como actividad directora y guía de la totalidad de este proceso no puede ser estático, necesita el dinamismo que le da esta continuidad. Es en esta continuidad donde se manifiesta la capacidad del planteamiento como instrumento guía de toda modernización.

Por último la definición expresa que el planeamiento es un *medio y no un fin*. Es el instrumento, el medio integrador de disciplinas que posee la sociedad para elaborar, orientar y dirigir su proceso de desarrollo y modernización.

Al mencionar su característica de proceso sistemático dijimos que era la tarea de un equipo interdisciplinario trabajando dentro de una metodología determinada.

Cabe ahora preguntar: ¿Cuál es la metodología que usa el planeamiento?

La metodología del planeamiento involucra *La copilación* de todos los datos pertinentes al logro de los resultados o metas deseados, *el análisis* de estos datos, la *consideración* de medios y métodos prácticos y la *selección* y desarrollo de un plan y la *revisión* continua del mismo.

El primer paso es la copilación de datos necesarios. Con esta tarea se pretende aportar todos los datos posibles al problema. Es el cúmulo de estadísticas y estimaciones que definen con precisión y claridad las características fundamentales de la sociedad a planificar. Esta tarea es la base de sustentación de todo acto de planificación.

A esta copilación de datos le sigue el análisis de los mismos. Es por medio de este análisis que se definen todas las potencialidades y problemas existentes. Es en el que se plantearán todas las interrelaciones que hacen a la complejidad de nuestra sociedad. Es esta la tarea de evaluación del proceso de planificación. Es aquí donde se establecen las metas, de corto medio y largo alcance, al logro de las cuales el plan está dirigido.

A partir de este análisis pasamos a la consideración de medios y métodos prácticos y a la selección y desarrollo de un plan.

Es este el momento en que el equipo toma partido sobre la situación particular definida y evaluada y propone las directivas y lineamientos rectores para el logro de las metas establecidas. Es esta la parte creativa del proceso de planificación.

Por último está la tarea de revisión. Por ser el planeamiento una actividad continua es de fundamental importancia la revisión del plan en todas sus etapas, para ir verificando los aciertos y posibles errores de los procesos evaluativos y creativos, para ir corrigiendo las directivas y lineamientos cada vez que éstos prueben no ser tan eficaces como se previno en un momento.

Para aclarar más la importancia de la tarea de revisión, debemos tratar de comprender cómo funciona un plan en acción.

Cuando las primeras medidas del plan se ponen en vigencia éstas producen reacciones en el medio donde se las aplica y por consecuencia cambia las condiciones originales de ese medio.

Este es un ciclo evolutivo que se va produciendo en todas las etapas de desarrollo.

Estas reacciones son estimadas en la elaboración del plan y son precisamente a estas estimaciones a que va dirigida esta revisión.

Si las estimaciones del efecto que tendrían las medidas adoptadas prueban ser equivocadas, debemos corregir las etapas sucesivas del plan para ajustarse a las nuevas y reales condiciones del medio.

De allí la importancia fundamental de la continuidad en el proceso de planificación y su necesidad de revisión continua.

En síntesis podríamos definir la metodología del planeamiento en los cuatro pasos siguientes: compilación de datos, análisis de los mismos, selección y desarrollo de un plan y su revisión continua.

Hasta el momento hemos hablado del planeamiento en su totalidad. Hemos tratado de definirlo y de precisar su metodología.

A través de los distintos enfoques de este curso hemos visto los problemas, necesidades y potenciales en el campo sociológico, económico, tecnológico, etc. en relación con el proceso de modernización.

Entraremos ahora a considerar los problemas y potencialidades dentro del *planeamiento físico o sea el diseño urbano*.

Al hablar de planeamiento físico, de diseño urbano en la sociedad moderna estamos hablando del planeamiento de la ciudad y su región. Por lo tanto debemos hablar de la idea de ciudad, de su origen, del papel que la ciudad tuvo en la historia, así como también el papel que juega en la sociedad de hoy y en todo proceso de modernización.

Para entender este desarrollo histórico se me ocurren dos preguntas claves: ¿Qué factores fueron los que dieron origen a las ciudades? ¿Cuál fue el proceso evolutivo porque pasaron las ciudades?

Para dar respuestas a estas preguntas me quiero referir a las palabras de Munford en su libro "*La ciudad en la historia*":

...Anteriormente a cualquier forma de núcleo urbano, antes que la villa, antes que el campamento, antes que la cueva, antes que todo esto, existía una natural disposición hacia la vida en sociedad que el hombre comparte con muchas especies animales..."

Según estas palabras vemos cómo la idea de ciudad es una disposición natural del hombre que existe "a priori" de su manifestación física.

El primer tipo de asentamiento humano que podemos citar es la ciudad de los muertos. Para el hombre paleolítico el respeto por la muerte, con sus poderosas imágenes de fantasía y misterio quizás haya jugado un papel más importante que cualquier necesidad práctica.

Vemos así como a través de la historia la ciudad de los muertos, la necrópolis, los centros ceremoniales anteceden a la ciudad de los vivos.

Es en los santuarios paleolíticos donde encontramos los primeros indicios de vida cívica.

Es esta capacidad promotora de vida cívica que tienen los núcleos urbanos, una de sus contribuciones más importantes a la realización del hombre y su sociedad.

La ciudad de los vivos no aparece hasta tanto no se produce un profundo cambio en la economía del hombre paleolítico. La ciudad es el producto de la revolución agrícola.

Hasta tanto el hombre no cambia su economía de cazador por la de recolector y aprende a preservar sus alimentos, ésta no se puede cristalizar.

El proceso de asentamiento aparece con el cultivo, con la dieta regular y con el incremento de reserva de alimentos que resulta de la domesticación de plantas y animales.

La villa es una nueva forma de asentamiento humano donde la permanente asociación de familias toma lugar y donde se producen grandes cambios en las estructuras socio-económicas. Con la villa aparece una nueva tecnología; las armas del cazador son completadas con toda la nueva gama de implementos agrícolas y por sobre todo por una tecnología de recipientes que son productos puramente del neolítico y de una cultura urbana.

El día de la villa está centrado alrededor de dos actividades elementales: la alimentación y el sexo, la subsistencia y reproducción de la vida.

Con esta nueva forma de vida, la composición humana de la ciudad se va haciendo más compleja, aparecen otros tipos sociales, el minero, el carpintero, etc., es decir los primeros indicios de especialización, cada uno de los cuales trae y transmite sus habilidades, costumbres y herramientas, lo que contribuye a un enriquecimiento del bagaje cultural.

Vemos cómo en esta transformación general de lo transitorio a lo fijo, de estructuras frágiles y temporarias a edificios durables a prueba del viento y mal tiempo, el hombre primitivo se va emancipando de las fluctuaciones de la naturaleza.

Cada uno de los accesorios que caracterizaron a la nueva formación urbana: la muralla, el albergue, etc., disminuyeron el impacto de la naturaleza, aumentaron la dominación del hombre y fueron marcando los primeros pasos de su realización.

Con esta corta revisión queremos sintetizar el comienzo de los asentamientos urbanos. Todos los desarrollos posteriores siguen un ciclo evolutivo de orden parecido. Cada vez que se produce un nuevo cambio económico, tecnológico, social, una nueva y más compleja forma urbana le sigue y recíprocamente cada forma urbana, cada ciudad actúa como promotora de cambios y revoluciones tendiendo a una mayor complejidad y a un mayor desarrollo.

La aparición de la ciudad aceleró los cambios culturales y sociales y produjo lo que Gordon Childe llamara la Revolución Urbana. En ella aparecen por primera vez un gran número de especialistas que se concentran en un área física determinada y que por su constante interacción animaron la aparición de innovaciones no sólo tecnológicas sino también en el orden religioso, en el campo del pensamiento filosófico y de los descubrimientos científicos.

La ciudad nace por un cambio económico, pero produce una nueva tecnología y una nueva estructura social; es generada por un cambio, pero es al mismo tiempo generadora de cambios, es decir se desarrolla dentro de un ciclo evolutivo de carácter recíproco. Es en este ciclo evolutivo-recíproco donde está el rol más importante de la ciudad en la sociedad de hoy y en especial en todo proceso de desarrollo y modernización.

Este ciclo evolutivo se fue sucediendo en la historia, pero no es hasta que se produce la revolución Industrial que aparece el desequilibrio entre la sociedad, su desarrollo y su medio ambiente físico.

Es a partir de la revolución industrial que se producen los cambios drásticos y es a través de su estudio que podemos hallar las fuentes de los problemas que hoy sufren nuestras ciudades.

Un autor dice:

“...La industrialización es la principal fuerza del siglo XIX que produjo el más degradado medio ambiente urbano que el mundo haya visto.

Grandes estructuras fueron construidas, la velocidad del proceso no le dio tiempo al hombre para corregir errores. Fue un período de improvisación urbanística. En la era del progreso la ciudad como unidad social y política fue dejada de lado en el campo de las inversiones.”

Durante este período la fábrica y el ferrocarril invadieron la ciudad.

Ellos se transformaron en el núcleo de los centros urbanos. Todo otro detalle de la vida humana estaba supeditada a ella. Las fábricas y los ferrocarriles y luego el automóvil ocuparon las mejores tierras, destrozaron el viejo orden y todas las otras actividades humanas quedaron relegadas a un segundo término.

El planeamiento de esta etapa de la historia tuvo errores fundamentales, fue unilateral y tuvo una mentalidad cuantitativa.

Fue unilateral porque los encargados de la planificación de la ciudad en esta época fueron los ingenieros del ferrocarril, los ingenieros industriales y luego los ingenieros viales. Ellos estaban solamente preocupados por los ferrocarriles, las fábricas y los autos y olvidaron todas las otras necesidades humanas.

El error de la mentalidad cuantitativa se ve expresada en el hecho de que todas las medidas tomadas para mejorar nuestras ciudades eran tendientes a aumentar las cantidades y tamaños de fábricas, líneas ferroviarias, estaciones, calles, supercarreteras, etc., sin nunca preguntarse las implicaciones futuras de estas medidas.

Poca importancia fue dada al hombre durante este período, que en último término debió ser el destinatario de estas mejoras. No se dieron cuenta que estas medidas tomadas sin concepto de planificación total, sin ver la tarea de equipo interdisciplinario, restringían más y más los espacios usables para cualquier otra actividad que no fueran las fábricas y el transporte.

Lo peor es que no se dieron cuenta que con esta mentalidad cuantitativa ni siquiera resolvían los problemas específicos de la expansión industrial. Que con ellas creaban un círculo vicioso imposible de romper ya que a mayores facilidades para las fábricas, para el ferrocarril, para el automóvil, mayor la cantidad de fábricas que trataron de radicarse, mayor las líneas ferroviarias que destrozaban y cortaban la ciudad y mayor la cantidad de autos que se producían y ocupaban esas rutas en un ciclo sin interrupción.

Otro de los fenómenos característicos que produjo la Revolución Industrial fue el *crecimiento de la población urbana*.

El desarrollo vertiginoso que se produjo, con la multiplicación de fuentes de trabajo, el florecimiento económico, etc., creó un fuerte proceso *migratorio del campo a la ciudad*, haciendo crecer las poblaciones urbanas en forma desmedida.

Podemos decir que la Revolución Industrial invirtió la distribución de población entre el campo y la ciudad.

Justus Moser previó al principio de la revolución lo que pasaría; él observó:

“...con la especializada división del trabajo, los obreros tendrán que vivir en grandes ciudades”...

La creciente *especialización de la mano de obra*, trajo como consecuencia la necesidad de *cooperación entre las distintas especialidades* y si bien podemos decir que la división y especialización del trabajo y el aumento de la producción, hicieron posible la concentración en las ciudades, debemos aceptar que la necesidad de cooperación entre las distintas especialidades, hicieron necesaria esa concentración.

Los nuevos sistemas de trabajo necesitaban conglomerar trabajadores de distintos oficios y diversas fábricas necesitaron intercambiar productos y servicios.

Las viviendas, las fábricas, los negocios y las oficinas se conglomeraron alrededor del centro. La transformación se puso en movimiento con la invención del teléfono, el tranvía eléctrico, el subterráneo y el ascensor y tomó gran velocidad con el impacto del auto y el camión.

Mientras por un lado continúa la migración del campo a la ciudad, por un proceso de saturación del centro se produce una ola *migratoria del centro a los suburbios*.

A pesar que en la escala nacional la población es cada vez más urbana dentro de ellas existe una creciente descentralización.

La interacción de estas dos corrientes migratorias, campo-ciudad, centro-suburbio ha producido lo que hoy llamamos *Metrópolis*.

La característica más saliente y positiva de la metrópolis es la gran posibilidad de *elección* que ella ofrece a sus habitantes. Como nunca en la historia, la metrópolis ofrece una variedad de tipos y oportunidades de trabajo, artículos manufacturados y servicio de todo orden, como por ejemplo facilidades de transporte, casas educacionales y ayuda financiera, legal y técnica, etc.

Es esta *variedad de servicios* la que constituye la mayor fuente económica de la metrópolis y es su verdadera *base económica*.

Es en esta posibilidad de elección, en esta potencialidad económica, en su capacidad de centro dinámico de todos los cambios de nuestro tiempo que vemos en la metrópolis una de las piezas fundamentales para producir la máquina de cambios, en que se base todo proceso de modernización.

Sin embargo su crecimiento desmedido sin planificación casi automático y no regulado ha traído a la metrópolis serios problemas dentro de los cuales la congestión es el más serio. Esta congestión llega a paralizar y esterilizar las potencialidades de la metrópoli.

Esta *congestión* se expresa agudamente en dos áreas fundamentales: la *congestión edilicia* y la *congestión del tránsito*.

Estos dos problemas se interrelacionan continuamente. El crecimiento de la población produce una multiplicación de todas las estructuras físicas que alojan y sirven las necesidades de esta población. Se multiplican viviendas, edificios de oficinas, negocios, escuelas, teatros, etc. Esta multiplicación de las estructuras físicas producen dos

efectos correlativos, la masificación del centro, que se produce a través de un incremento de altura de los edificios y la de una pérdida de espacios verdes. Si pensamos que la estructura de la ciudad no se modifica y al hablar de estructura estoy hablando del ancho básico de calles y veredas y sus sistemas de propiedad de lotes continuos, etc., vemos que esto se traduce en una pérdida del aire, de la luz, del sol, es decir condiciones insalubres de vida que pueden tener su ejemplificación más clara en ciudades como Nueva York, Tokio y en nuestro país, Buenos Aires.

A pesar de esta masificación y como resultado de que no existe un cambio de estructura de la ciudad, este centro llega a un proceso de saturación. En este momento se produce la extensión en horizontal de la ciudad; es decir el crecimiento de los suburbios.

Esta masificación edilicia y extensión de los suburbios es la causa fundamental de todos los problemas de tránsito.

El problema más característico del tránsito es la congestión de los transportes públicos:

El abarrotamiento, en las horas pico, de las arterias de acceso y salida de la ciudad, el dramático problema del estacionamiento y por último el tiempo de duración que toma el trayecto de la casa al trabajo, de la casa al centro.

No creo que sea necesario ahondar más en la explicación de estos problemas ya que en mayor o menor medida forman parte de nuestra experiencia diaria.

Lo que quisiera explicar un poco más son las *razones de estos problemas...*

La congestión es producto de una carencia de previsión, de una falta de planificación como se expresó en los comienzos de la declaración de Delos.

Estos problemas de congestión edilicia y de tránsito son más el producto de un estatismo en la estructura de las ciudades que puramente el efecto de su tamaño y complejidad.

El problema del transporte urbano es definido tanto por la localización de los puntos terminales como por los canales de movimiento. El problema es tanto de trazado de la ciudad como de tecnología

del transporte. Es ante estos problemas inherentes a los núcleos urbanos de hoy que nace la necesidad de un planeamiento físico, un diseño urbano, que si bien existió a través de la historia, debe hoy actualizarse cambiando su mentalidad y enfoque.

Si tratamos de *definir el diseño urbano* diremos que es el arte-ciencia que se encarga de ordenar el entorno físico de la sociedad. Es el encargado de dar forma, ordenar y ubicar las actividades humanas, los espacios verdes y las estructuras físicas en el espacio tridimensional.

Es por intermedio de esta parte del planeamiento, que comparte con el planeamiento total su postura filosófica y metodológica, que podremos devolverle a la ciudad moderna su capacidad de funcionar y desarrollar sus potencialidades.

Pero para esto necesitamos un cambio de enfoque al problema. El diseño urbano concebido en los términos de la sociedad de hoy necesita un cambio de mentalidad.

¿En qué consisten estos cambios? Primero debemos olvidar la posición y *actitud individualista* que hemos tenido hasta ahora. El problema de los núcleos urbanos no se puede resolver por medio de la actividad aislada de arquitectos e ingenieros tratando de solucionar cada problema como un hecho único y finito en sí mismo.

Paul Rudolph plantea esta necesidad de cambio en los siguientes términos:

...“La complejidad de nuestro tiempo significa que los edificios no deben ser pensados como unidades finitas en sí mismas. Deben ser estructuras continuas y flexibles que posibiliten el crecimiento y los cambios a través del tiempo. Sin embargo nosotros (los arquitectos) tendemos a construir cajas y llamarlas edificios. Yo estoy firmemente convencido que no podemos yuxtaponer estas cajas y llamar luego al producto ciudad...”

En esta actitud individualista de arquitectos e ingenieros vemos un pensamiento *puramente bidimensional* de la ciudad. Tanto las ciudades del Imperio Romano como las ciudades renacentistas y coloniales fueron trazadas en forma bidimensional.

En el plano del terreno se determinaban las calles, la plaza central y la muralla y luego se llenaban los intersticios con la yuxtaposi-

ción de edificios que sólo guardaban entre sí una relación de proximidad. Ese pensamiento bidimensional del planeamiento de ciudades, salvo ciertas excepciones se sigue manteniendo hoy.

La estructura de la ciudad debe pasar a una *concepción tridimensional* donde la interacción de funciones y actividades humanas, con las estructuras físicas se den en la nueva escala que las complejas necesidades y relaciones de nuestro tiempo reclaman y que la revolución tecnológica posibilita.

Pero para lograr este cambio necesitamos la integración de las disciplinas, el trabajo de equipo, dentro de los lineamientos de un plan, tendiente a la determinación de una nueva infraestructura de la ciudad.

Entrar en el análisis más específico de esta nueva infraestructura escapa a los lineamientos de este curso, pero quisiera dejar claro que el primer paso de este cambio de mentalidad del Diseño Urbano requiere un abandono de la actitud de individuo aislado por la de trabajo en equipo *dentro de una metodología sistemática y de integración*.

El segundo paso es un cambio de mentalidad cuantitativa a cualitativa. Sobre este punto ya hablamos al considerar el planeamiento de la 1ª etapa de la R. I., pero se hace necesario repetirlo por ser básico en el cambio de mentalidad urbanística.

No podemos seguir resolviendo los problemas de nuestras ciudades con un aumento de las cantidades en las soluciones.

Debemos retornar a las preguntas simples antes de proponer un nuevo número de carreteras o el ensanchamiento de las mismas (estoy hablando dentro del contexto urbano, dentro de la ciudad). Para responder a las crecientes demandas de movilidad, debemos preguntarnos el porqué de esa demanda, tratar de ver cuáles son las razones porque el hombre necesita moverse (a menudo un problema de la localización de las funciones) y tratar de encontrar la solución evitando esta necesidad de movimiento y no aumentando o ensanchando las carreteras.

Este ejemplo de retorno a las preguntas simples ejemplificado con el problema del tránsito tiene validez en todos los órdenes del diseño urbano y significa una nueva actitud ante los problemas.

Cuando este cambio de mentalidad ocurra y el diseño urbano tome partido en el desarrollo de la ciudad, ésta podrá volver a ser promotora de la modernización, real habitad centro y foco de una sociedad moderna.

Esta es la función del Urbanismo dentro del planeamiento total, ya que al ordenar el entorno físico de la ciudad, corregir sus fallas, erradicar sus problemas, estará revitalizado y promovido el centro donde todos los otros aspectos de una modernización pueden tener lugar.

En síntesis el planeamiento es el instrumento que posee una sociedad en desarrollo, cuya complejidad va en constante aumento, para integrar todas sus actividades. Es el instrumento que hará que todos los esfuerzos de esa sociedad, todos los cambios de orden sociológicos, económicos, tecnológicos, jurídicos, científicos, políticos, etc., tiendan a un solo fin común: El bienestar y realización del hombre, fundamento filosófico de todo proceso de modernización.