

reseñas
bibliográficas

Nota del editor:

Esta nueva sección de *Coyuntura Económica* incluye, comentarios libres sobre temas económicos de actualidad y reseñas bibliográficas. Las opiniones expresadas son de exclusiva responsabilidad de quienes firmen las notas y no comprometen en modo alguno la posición de FEDESARROLLO.

Reseñas Bibliográficas

Anatomy of a Metropolis:
Edgar M. Hoover and Raymond Vernon.
(Garden City, Doubleday Co., 1962)

TECNOLOGIA DE TRANSPORTE Y DESARROLLO URBANO

En 1963, después de terminar mi primera investigación sobre fuerza de trabajo, desempleo, y migración en Bogotá, compré este libro para comparar las características de la fuerza de trabajo de New York con las de las personas ocupadas en Bogotá. Solo 18 años después, y a raíz de mi interés en el tema del efecto del sistema de transporte sobre la estructura urbana de Bogotá, he venido a leer tan interesante estudio. El trabajo, tal vez por lo bien escrito y completo, se ha vuelto un clásico en el campo del desarrollo urbano.

La investigación dirigida por Vernon enfoca tres problemas:

1. Los determinantes de la distribución del empleo en las diferentes zonas, y el área metropolitana de New York.
2. Los cambios en la localización y las características de la vivienda.
3. La interacción entre las fuerzas que llevan a descentralizar el empleo y las fuerzas que descentralizan la vivienda.

El estudio, hecho al final de los años cincuenta mostraba cómo el transporte por camión y automóvil estaba produciendo cambios tanto en la localización industrial como en la densidad y localización de la vivienda.

En el caso de empleo, era claro que existía una tendencia hacia el desplazamiento de empresas manufactureras del antiguo centro hacia la periferia de la ciudad. El desarrollo del transporte por camión ya no hacía necesaria la localización de la industria cerca al puerto, a los terminales del ferrocarril, o al consumidor final. Al contrario, la congestión en el centro y el alto costo de la tierra incentivaron a las empresas a buscar áreas menos congestionadas y terrenos periféricos de bajo costo, en donde se pudieran construir plantas de un piso, con diseños funcionales, que facilitaran el manejo de materiales.

La construcción de vivienda nueva también se efectuó fuera del centro de la ciudad, debido a que el automóvil facilitó el acceso a las fuentes de empleo a extensas áreas en donde anteriormente no se construía por quedar lejos del sistema de transporte público. Adicionalmente, el crecimiento en el ingreso per cápita de las familias las llevó a demandar vivienda de mayor tamaño y de tipo unifamiliar. La combinación del automóvil y del crecimiento en el ingreso familiar llevó a la creación de los suburbios. La dispersión de la vivienda a la vez fomentó el empleo en servicios y comercio en áreas diferentes al centro, reforzando la tendencia a la descentralización del empleo que ocurrió en el sector industrial.

Todos estos fenómenos determinaron disminuciones en población y cierta pérdida de importancia del antiguo centro de New York, al igual que el aumento en la población y el empleo de los suburbios.

Estudios recientes sobre Bogotá demuestran que los mismos fenómenos identificados en New York están llevando a la descentralización del empleo¹. La industria nueva no se localiza en el centro sino en la periferia de la ciudad, y algunas empresas grandes localizadas en el centro también están trasladando sus fábricas. Parece entonces que existen similitudes interesantes en Bogotá y New York en materia de los determinantes de la localización industrial.

En cuanto a localización y densidades de vivienda, las tendencias en Bogotá pueden tener características que no se observaron en el desarrollo de las ciudades en países desarrollados. Sin embargo, aún con los mayores costos de utilización del automóvil ocasionados por la crisis energética, es probable que el proceso de construcción de suburbios también continúe en Bogotá en los próximos años.

En resumen, es claro que tanto la actividad económica como la vivienda continuarán dispersándose en Bogotá. El centro histórico perderá población y aún empleo. En ese caso, no parece justificarse la construcción de un sistema costoso de transporte masivo que tenga como destino los viajes al centro. Dicho sistema sólo sería rentable si los viajes hacia el centro aumentan. Adicionalmente, una ciudad cambiante, en donde el empleo y la vivienda continuarán migrando hacia la periferia, requiere un sistema de transporte urbano flexible.

La construcción de suburbios, al contrario, sugiere la posibilidad de desarrollar un sistema de transporte público en trenes suburbanos. Las actuales líneas de tren Zipaquirá-Bogotá; Facatativá-Bogotá; y Muña-Bogotá se podrían adaptar para evitar que todo el proceso de desarrollo de suburbios se haga con base en el automóvil privado, sistema que no es eficiente desde el punto de vista económico o energético.

Finalmente, es interesante notar que a diferencia de lo que se cree generalmente, el tiempo de viaje al trabajo en Bogotá es bastante bajo, lo cual sugiere

¹ Kyu Sik Lee, *Intra-Urban Location of Manufacturing y Employment in Colombia*, (Washington, D. C., IBRD, August, 1979).

que el actual sistema de transporte público no es tan deficiente como se lo califica. En Bogotá el viaje al trabajo actualmente dura en promedio 30 minutos. Para las personas que vivían en Manhattan en 1956, y que en general utilizaban el metro, el 50% de los viajes al trabajo duraba más de 59 minutos. Sorprendentemente, la gente que vivía en los suburbios solo gastaba de 20 a 26 minutos en el viaje al trabajo, a pesar de que a estas áreas no llegaba el metro. En el área metropolitana, en general, el viaje más frecuente al trabajo duraba 24 minutos en 1956, pero 25% de las personas gastaban entre 63 y 130 minutos.

En resumen, es sorprendente cómo ciertos factores económicos afectan de manera similar el desarrollo urbano del área metropolitana de New York y de Bogotá. Es posible entonces aplicar algunas de las teorías de desarrollo urbano derivadas de la experiencia en los países desarrollados al análisis y predicción de las tendencias de desarrollo de ciudades como Bogotá. *Anatomy of a Metropolis* es entonces no solo interesante por el tema que trata, sino como modelo de análisis para un estudio de gran utilidad sobre Bogotá.

Miguel Urrutia Montoya