

**comentarios y  
reseñas bibliográficas**



PONTIFICIA  
UNIVERSIDAD  
CATOLICA  
DE CHILE

Curso Interamericano en preparación y  
evaluación de proyectos CIAPEP

**POST-TITULO  
EN PREPARACION  
Y EVALUACION SOCIAL  
DE PROYECTOS**

El Curso interamericano, auspiciado por la Oficina de Planificación Nacional y la Pontificia Universidad Católica de Chile, se inicia el 1° de Marzo de 1982 y el plazo de recepción de solicitudes se cierra el 31 de Octubre próximo.

El curso con una duración de 10 meses está orientado a la capacitación de profesionales del sector Público y Universidades, quienes durante los seis últimos meses desarrollarán proyectos de inversión reales de interés nacional.

Para los extranjeros, el CIAPEP dispone de 15 becas, así como de pasajes de ida y regreso.

Para mayores antecedentes, dirigirse a la Embajada de Chile, o escribir a Ernesto R. Fontaine, Instituto de Economía, casilla 114-D Santiago Chile.

**Nota del editor:**

Esta 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.

## Comentario

*Roberto Rodríguez*

### UNA LECCION PARA BOGOTA

En días pasados asistí al Primer Congreso Internacional de Planeación de Grandes Ciudades que se celebró en Ciudad de México. Allí debatieron representantes de más de treinta grandes zonas metropolitanas de todo el mundo, los problemas que enfrenta la ciudad dentro del contexto nacional y regional, los usos del suelo y la accesibilidad, la vivienda e infraestructura, la calidad del medio ambiente, y los aspectos institucionales, políticos y sociales.

La Ciudad de México es marco apropiado, por el desarrollo vertiginoso que ha tenido durante las tres últimas décadas, para meditar y dialogar sobre estos temas. No visitaba yo esa gran urbe desde el año de 1956, cuando la ciudad, aparentemente apacible y eficiente por ese entonces, contaba con una población que a lo sumo llegaba a los tres millones de habitantes. Hoy día, se dice que su área metropolitana contiene una población de 15 millones de personas, que hace de ella —junto con la de Tokio y Yokohama— la más grande del mundo.

La verdad es que esta cifra parece ser un poco exagerada, como es también insólito que una ciudad quintuple en 25 años su población. Pero, paradójicamente, cuando los organismos internacionales, casi todos los gobiernos del mundo, la prensa y las asociaciones gremiales que canalizan la opinión pública claman contra el gigantismo urbano y lo tratan de controlar desestimulando el crecimiento demográfico, el ciudadano común se ufana de la gran población de su ciudad contestando con orgullo que es de 15 millones en México y de 5 en Bogotá.

Sin embargo, México, a juzgar por la concentración de sus actividades especialmente en su zona central y consecuentemente por el caos del tráfico, sí aparenta haber llegado a tener una población de por lo menos 12 millones de habitantes.

Pese a contar la ciudad con un sistema de avenidas de grandes proporciones aparte de poseer un avanzado y rápido sistema de transporte masivo subterráneo, la accesibilidad de un sitio a otro, especialmente sobre la superficie, se ha hecho intolerable. En una visita que efectuamos algunos asistentes al Congreso desde nuestro hotel situado no a muchas cuadras del centro de la ciudad, a la zona histórica que queda en su corazón, el tiempo de viaje en autobús expreso, escoltado por motociclistas del Departamento del Distrito Federal, fue de una hora y media!

Con la amabilidad y sencillez que caracteriza al mejicano, se nos preguntó en rueda de prensa a la finalización del Congreso, nuestra opinión sobre el funcionamiento de la ciudad y posibles recomendaciones que tuviéramos para su óptimo desarrollo.

Llegado mi turno, tuve que confesar que no habiendo participado en ninguno de los planes para dar solución a sus problemas —y ellos han sido muchos—, y viniendo de otra capital con problemas aunque de menor proporción, aún no resueltos, sería presumido de mi parte opinar sobre alternativas de desarrollo para el futuro. Pero definitivamente, me vi obligado a hacer una pregunta:

—¿Hubiera la Ciudad de México crecido con una rata tan vertiginosa hasta llegar a su área metropolitana a tener esos 15 millones de habitantes, si no se hubiera construido el Metro?

La respuesta rápida y obvia fue: ¡NO! “Sería imposible, dada la saturación del tráfico sobre la superficie de la ciudad, poder mover la población restante sin tener un sistema como el del Metro. La ciudad, sin él, nunca hubiera llegado a tener ni su extensión ni sus habitantes actuales. Ahora, ya no sabemos qué hacer”.

“En ese caso —respondí— mi recomendación no sería para México, en donde ya hay tanto hecho, sino para otras ciudades más pequeñas que todavía pueden beneficiarse con la experiencia de ustedes. Si quieren ellas crecer como creció esta ciudad, CONSTRUYAN UN METRO”.

El razonamiento parece ser lógico y confirma lo que ya tantos expertos en planeación del transporte han dicho: El transporte debe ser utilizado más como una herramienta para perseguir objetivos racionales de planeación a nivel regional y urbano, (la descentralización, el equilibrio regional, la correcta distribución de la población y de las fuentes de empleo, etc.), que como una aparente solución a problemas de tráfico existentes.

Si el objetivo es el último, las soluciones serán más costosas, puesto que los peores problemas de tráfico se ubican en las zonas céntricas de la ciudad que

son **las que** tienen una infraestructura vial y de servicios con mayores dificultades **de demoler** o reconstruir. Y, lo que es peor, serán poco útiles y aún perjudiciales, **ya que sólo contribuirán** a dar a un centro ya saturado de empleo y carente de vivienda, es decir, a un corazón congestionado, una accesibilidad que producirá el **inevitable y mortal** infarto.

**¡Cuidado Bogotá! ¡La lección de Ciudad de México no se puede ignorar!**