comentarios

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.

Comentarios

LA ADJUDICACION DEL ESTUDIO DEL METRO BOGOTANO

El último número de **Coyuntura Económica**, publicado a fines del año pasado, incluyó un artículo titulado *Metro para Bogotá.* En él se comentaba y criticaba el proceso que actualmente adelanta la Administración Distrital para estudiar el metro de Bogotá.

El principal tema de crítica se refería a que, de acuerdo con los pliegos de condiciones establecidos por la Administración al convocar a un concurso público de méritos, el estudio deberá analizar una única alternativa, que es el ferrocarril metropolitano o metro. El artículo dedicó varias páginas a presentar argumentos que, a juicio del autor, son suficientes para indicar no solamente que los buses en derechos exclusivos de vía son una alternativa real y efectiva al metro, sino que probablemente, dados los muy altos costos de este sistema y su inflexibilidad, sean preferibles desde un punto de vista técnico y económico. Dados estos indicios, parecía apresurada y posiblemente equivocada la decisión de eliminar, como alternativa, el estudio del sistema de buses.

Aparte de esta crítica, el artículo señalaba varias otras fallas y debilidades de los pliegos de condiciones del concurso. Entre ellas pueden destacarse las siguientes:

— La Administración denomina el estudio como de factibilidad del metro. Sin embargo, la lectura detallada de las condiciones muestra que lo que se desea es un estudio que justifique el metro, apelando a conceptos ambiguos (beneficios intangibles) y a una confusión de temas que hacen temer que el estudio pueda no ser objetivo ni riguroso. Como corolario, el producto que se espera del estudio no es un estimativo de la rentabilidad o factibilidad del metro, sino pliegos de cargo para licitar su construcción (lo anterior, unido a declaraciones públicas del Alcalde y del Secretario de Obras Públicas, muestra que la decisión de construir el metro aparentemente ya ha sido tomada, y que tan sólo resta entrar a decidir sobre aspectos tales como rutas, alineamientos, etc.).

— El estudio que desea la Administración ignora por completo las complejas e importantísimas relaciones entre el desarrollo urbano futuro de la ciudad, y la provisión de un sistema de transporte masivo.

— Los pliegos de condiciones no mencionan un aspecto de crucial importancia: cómo recuperar siquiera parte de la inversión mediante gravámenes de valorización o medidas similares.

Con posterioridad a la publicación del artículo aludido en **Coyuntura**, el concurso de méritos se cerró oficialmente el 11 de enero, con la presentación de cinco propuestas. Todas ellas incluyen firmas colombianas muy respetables.

El pasado 3 de marzo la Administración del Distrito adjudicó el estudio a un grupo de firmas francesas, españolas y colombianas. De acuerdo con la información periodística, la duración del estudio será de 10 meses. Este dato escueto viene a reforzar en forma dramática la argumentación presentada. En efecto, no es razonable suponer que en el breve plazo de 10 meses un grupo de profesionales, muchos de ellos extranjeros, se va a enterar a fondo de los problemas bogotanos; va a analizar los patrones de crecimiento y desarrollo de la ciudad; va a realizar análisis de demanda de transporte; va a seleccionar rutas alternativas; va a realizar trabajos de ingeniería civil conducentes a una estimación de costos relativamente detallada; va a realizar análisis socioeconómicos de la población bogotana, con miras a cuantificar beneficios del proyecto; va a establecer las interrelaciones entre el nuevo sistema y los buses actuales; va a establecer la estructura administrativa del nuevo sistema; va a realizar análisis financieros completos, flujos de fondos, análisis tarifarios, y estimación de rentabilidades; va a determinar los requerimientos de financiación, evaluar posibles alternativas, y recomendar las preferibles; va a prediseñar líneas, estaciones, talleres, patios, etc. y preparar los planos y especificaciones correspondientes; y va a preparar los pliegos de cargo para la construcción del sistema y la adquisición del equipo.

Por el alcance e importancia del estudio, su duración no debería ser inferior a dos años. Reducirla a 10 meses implica aún más claramente que la supuesta "factibilidad económica" es apenas un aspecto marginal del estudio. La única manera de cumplir el plazo es "trasplantando" diseños técnicos de otras ciudades directamente al caso bogotano, sin mayor profundización en las características específicas de la ciudad, y con enormes incertidumbres en los costos.

Y quizás debamos terminar recordando al lector que el proyecto del metro bogotano constituiría la más grande decisión de inversión pública en la historia económica reciente del país.

Jorge Acevedo

UN DISEÑO ORIGINAL

Uno de los placeres de visitar a Japón es encontrar que las cajas de fósforos tienen un diseño elegante y funcional. Lo mismo se puede decir de los radios, de las bandejas, o las cajas de laca. En Italia el visitante frecuentemente se encuentra agradablemente sorprendido por el diseño de una silla o de una lámpara. En Munich las vitrinas de los almacenes son pequeñas obras de arte.

En Colombia se le pone poca atención al diseño gráfico o el diseño industrial. Por eso la tarjeta de navidad de PROPAL nos sorprendió. El diseño es elegante, adecuado al medio utilizado y al mensaje. Para estimular los esfuerzos nacionales en este campo consideré útil mostrarle a los lectores de **Coyuntura** este ejemplo de lo que puede hacerse en materia de diseño gráfico.

La creación de la tarjeta que aparece en la siguiente página, se hizo en el departamento de arte de la agencia de publicidad Arva Meza y Asociados de Bogotá.

Miguel Urrutia