comentarios

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

Adriana LaRotta Rozo

El Metro de Caracas: ¿un lujo o una Alternativa?

Daniel Sperling, de la Universidad de California (Instituto de Estudios sobre el Transporte) elaboró en este año un documento que acaba de publicar la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, referente a la planeación del tránsito. En el mencionado trabajo se analiza —en términos de estructura urbana, costos y beneficios— la validez del proyecto Metropolitano de transporte adoptado en Caracas.

No sería práctico reproducir aquí el proceso que dio lugar a varias e interesantes conclusiones por parte del investigador; más bien, con base en el esquema que él mismo propone, cabría hacer un análisis de tales conclusiones, así como de su posible aplicación en otros países.

Es obvio que las condiciones urbanas determinan el que en una ciudad se aprueben o no, soluciones específicas a problemas comunes. Sin embargo, las decisiones están casi siempre en manos de la minoría, la cual por falta de imaginación en algunos casos, y de conciencia política en otros, obliga a la ciudadanía a aceptar sistemas inadecuados y estáticos que por lo general no corresponden en nada a medios urbanos esencialmente dinámicos. Es este el caso de Caracas.

Analizando su estructura, vemos que no difiere demasiado de la de cualquier ciudad de América Latina, Asia o Africa. Creciente densidad poblacional, alta concentración en el área central, rápido aumento del parque automotor, y desorganización del tráfico, son características comunes a nuestros países. La unión de estas circunstancias eleva notoriamente los niveles de congestión de los principales corredores, los cuales se convierten en zonas imposibles de transitar en horas pico.

Así las cosas, no es raro que un país decida poner en práctica complejas soluciones, aunque ellas conlleven la adopción de costosas y sofisticadas tecnologías. No obstante, cuando se trata de un asunto de tanta trascendencia como lo es la opción por el Metro, es preciso sopesar y juzgar los costos y beneficios, cuidadosamente.

Llaman la atención los argumentos que presenta Sperling y con los cuales demuestra la ineficacia del sistema. Considero importante que veamos algunos.

Cuando por la década del cincuenta, el problema del tránsito pasó a ser de primer orden, se recurrió a la demolición continuada para proveer a Caracas de vías principales y secundarias; este hecho, intolerable para la población, dio lugar al diseño del Metro, que fue desde un comienzo limitado y de corto alcance.

El Metro está concebido como la columna vertebral de un esquema integrado y coordinado de transporte.

Las rutas de los buses han sido rediseñadas de modo que sirvan como vías alternas de acceso.

Cuatro líneas interconectadas que en total cubran 50 kms. de recorrido, con 50 estaciones, han sido proyectadas para 1983. Sin embargo, solo la línea más larga está consolidada actualmente. Esta primera línea abarca un trayecto de 20 kms. de longitud, y tiene 22 estaciones, 19 de las cuales están en la superficie.

El costo del tramo hasta ahora construido asciende a 2 billones de dólares, cifra 10 veces superior a la estimada inicialmente de US$250 millones.

La cifra habla por sí sola; veamos otras razones: es un hecho que las actividades fundamentales se están relocalizando lejos del centro, y que la primera línea del Metro está siendo construida para cubrir exclusivamente el corredor central. Esto indica, que el proyecto se contrapone a los objetivos espaciales fijados a largo plazo en los planes urbanísticos.

En otro orden de ideas, este sistema no se adecúa a las personas de bajos ingresos, pues son ellas quienes generalmente utilizan los buses como medio de transporte.

Las rutas de buses están distribuidas en un radio de 3 kms. alrededor del centro, lugar donde habita la mayoría de estas personas. Como la línea construida del Metro, está diseñada para abarcar principalmente esta zona, y teniendo en cuenta que las clases de ingresos medios y altos se ubican en los sitios de mejor localización, o sea, en los extremos este—oeste de la ciudad, los individuos pertenecientes a estratos bajos, y que ahora efectúan sus viajes en bus, estarían pagando la misma tarifa que otros individuos de estratos superiores, pero por trayectos más cortos.

Todo esto, sin tener en cuenta el precio del pasaje, que inevitablemente tendrá que ser más alto.

El proyecto del Metro, significa por otra parte, una mayor dependencia externa ya que ningún país en vía de desarrollo —ni aún con "bonanza petrolera"— tiene la capacidad de autofinanciar una obra de tal magnitud.

Aun cuando los anteriores son razonamientos suficientemente válidos, no sería justo pasar por alto los posibles beneficios del proyecto. El primero y el más lógico, es que el Metro representará grandes economías en tiempo a usuarios y no usuarios. Además se espera que traiga como consecuencia un beneficio social, al brindar a más individuos la posibilidad de gozar de movilidad, así como de accesibilidad a los servicios y empleos ubicados a lo largo del corredor central de Caracas.

Estas serían a grandes rasgos las conclusiones generales del estudio en mención, conclusiones que en cierto modo dejan de tener fundamento cuando el autor no analiza otras alternativas de solución que permitan agilizar la enorme congestión que se presenta en Caracas.

No basta pues con afirmar que la elección es aparte de errónea, producto de la ignorancia común a nuestros atrasados países del Tercer Mundo.

Se necesitan críticas sí, pero también respuestas concretas que más que destruir, tiendan a edificar, lo que es, ciertamente, mucho más complicado.

DESARROLLO - BIBLIOTECA