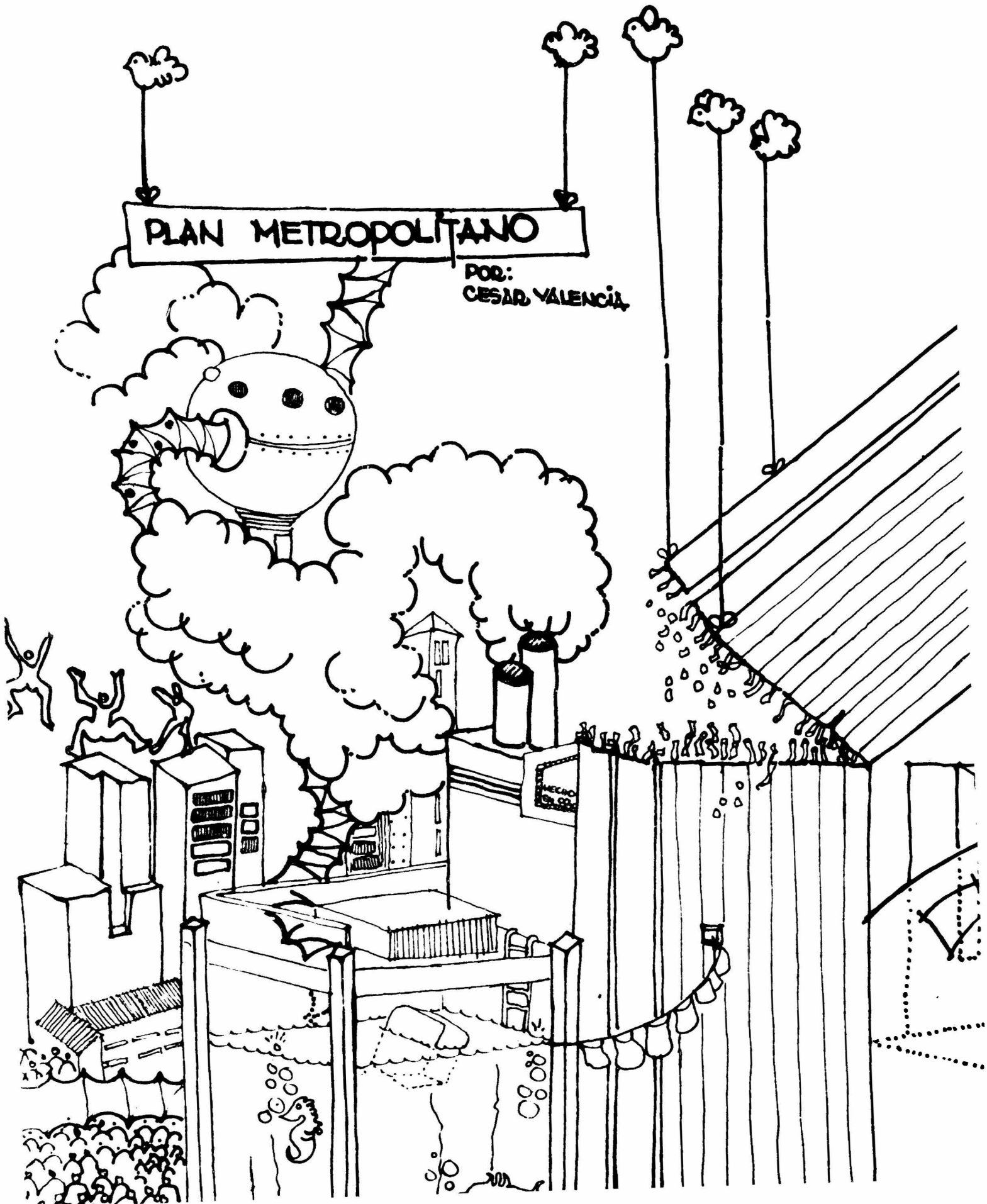
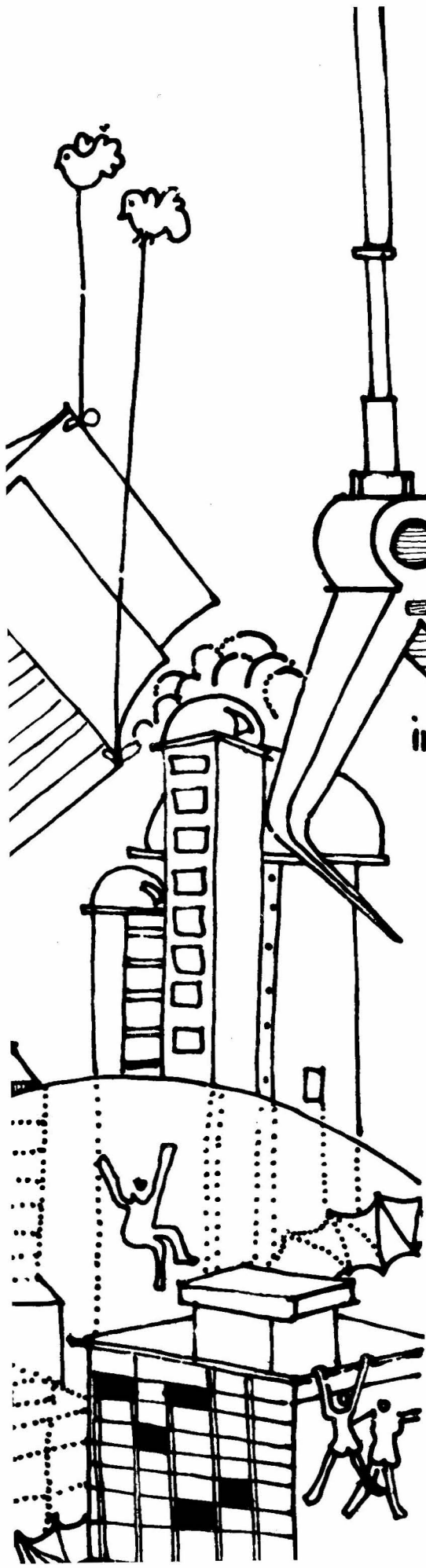


# PLAN METROPOLITANO

POD:  
CESAR VALENCIA





## INTRODUCCIÓN

La planeación del desarrollo urbano de las ciudades de Colombia es una actividad apenas en ciernes. En muchas partes se hacen esfuerzos de distinta índole con poco o ningún éxito, siendo particularmente desalentador el caso de Medellín y el de su Area Metropolitana. Las diversas experiencias vividas, a veces padecidas, en la capital de Antioquia dan un panorama más bien lúgubre.

Pero, la importancia de estos temas hace que ellos, por sí mismos, continúen teniendo plena vigencia. Por lo tanto, merecen renovada atención con la búsqueda de fórmulas correctas que lleven a un resultado acorde con una compleja serie de problemas que plantean el desarrollo urbano, el crecimiento de la población y el entorno físico exigido por este crecimiento de la población y que no puede seguirse dando con respuestas precipitadas o, como sucede en algunos casos, claramente irresponsables.

CESAR VALENCIA JARAMILLO:

Arquitecto de la U.P.B.

Actualmente coordinador del Depto. de Humanidades de la Facultad de Arquitectura de la misma Universidad.

Fue Director del Plan Metropolitano de Medellín.

Es entonces necesario escudriñar cuidadosamente las malas y buenas experiencias del pasado con el fin de no repetir errores, sino mejor desempolvar los aciertos para aprovecharlos con nuevo empuje. En tal sentido se pretende estudiar el caso de Medellín en el presente trabajo.

Pero, como se verá más adelante, Medellín no puede mirarse como caso aislado, sino que debe necesariamente considerarse como integrante inseparable de un fenómeno conjunto con su Area Metropolitana.

Se quiere presentar aquí este caso no sólo como lección para la propia localidad, sino como experiencia útil para cualquier ciudad preocupada por su desarrollo urbano, por sus problemas presentes, por sus soluciones. Soluciones que en último caso están en manos de los políticos quienes no parecen tener campo en sus ocupadas mentes para pensar en que el desa-

rollo urbano requiere una planeación, que esta planeación da resultados sólo a largo plazo, siendo por ende contraria a una mentalidad inmedatista y electorera.

## I. MEDELLIN Y SU METROPOLI

### A. PROBLEMAS FISICOS.

El examen de la distribución espacial de la población en el municipio de Medellín y en los demás municipios vecinos, presenta **per se** una serie de problemas que es necesario considerar.

1. Poca o ninguna atención se presta, por ejemplo, al impacto ecológico que representa el crecimiento de las áreas urbanizadas, por una parte, y las modificaciones que se efectúan en el medio ambiente natural para proveer de servicios públicos a dichas áreas.

Poco o nada se ha hecho para responder el interrogante que plantea el creciente asentamiento de industrias en el valle del Rionegro y la posible repercusión de la resultante contaminación sobre este río, sus afluentes y la represa del Peñol. Contaminación que puede destruir fácilmente la posibilidad de explotación pesquera en este enorme lago artificial, contaminación que puede arrasarse de paso cualquier posibilidad de desarrollo turístico, contaminación que puede también afectar los equipos de la central hidroeléctrica. Cuáles serían las repercusiones económicas y sociales de semejante futuro? Hasta ahora no hay respuestas.

Pero sin necesidad de ir tan lejos, vale la pena mirar el deprimente espectáculo que presenta el río Medellín que corre por todo el medio de la metrópoli con su carga de alta contaminación, hecho que se da por irreversible, así el avance de la destrucción sea cada día mayor y desaparezca sin remedio la vida acuática de regiones situadas cada vez más abajo.

2. En el momento de redactar este trabajo (abril de 1977), sale

Medellín de un racionamiento de energía eléctrica y agua que por su drasticidad será recordado por mucho tiempo. Este tipo de problemas requiere soluciones a corto y largo plazo, cosa que no parece tener tampoco respuesta alguna. Y qué decir de la disposición final de basuras? Nadie vislumbra tampoco soluciones a semejante problema y ya el municipio de Medellín anunció recientemente la ampliación de un lote (cerca al centro de la ciudad!) para hacer allí un relleno sanitario. Trabajo que por supuesto no es relleno ni sanitario porque no se emplea la técnica de la que se ha tomado el nombre, sino que se trata solamente de arrumar los desperdicios de la población sin mayores precauciones adicionales.

3. Se calcula que para el año de 1990 unas cuatrocientas mil personas tendrán que trasladarse, en las horas pico, hacia el centro de la ciudad. Si para tal fecha todavía se recurre al transporte por bus, se necesitarían 6.600 buses. Hoy hay un poco más de 2.000. En dónde están planteadas las soluciones? En dónde existe tan siquiera la conciencia de semejante problema? Vale la pena meditar sobre lo que dice un número reciente de la revista de la Universidad de Medellín: "La construcción de un metro en ciudades de menos de un millón de habitantes parece, al menos a primera vista, de dudosa rentabilidad. En una primera aproximación, el sistema semi-metro sería adecuado para ciudades entre 100.000 y 700.000 habitantes y el primero para ciudades que esperen poblaciones mayores antes de 1990. En todo caso, parece haber poca duda sobre la necesidad de que los planes de desarrollo urbano de ciudades de estos tamaños incorporen desde ya reservas de espacio para la implementación de sistemas independientes o semi-independientes" (1). Para que

Medellín y su Area Metropolitana puedan incorporar reservas de espacio con esta finalidad, deberían contar primero con planes de desarrollo urbano. Pero, he ahí la sorpresa: no hay estos planes, ni se está trabajando en ellos. Y eso que para el año 2000 el Valle de Aburrá (diez municipios) tendrá una población que rebasará los cuatro millones de habitantes.

4. En ninguna área urbana del país se da tan claro el fenómeno que los urbanistas llaman de conurbación. Medellín y sus municipios vecinos de Bello, Itagüí y Envigado forman ya un conjunto urbano con características de una sola ciudad. Es muy ilustrativo el caso de Envigado, en donde hace algún tiempo (con participación del autor) se realizó el cambio total de la nomenclatura del municipio, con el fin de unificarla con la de Medellín, pues siendo sus calles simple prolongación de las de este último municipio, era de simple lógica que la corres-



pondiente nomenclatura fuera consecuente. Pero esta encomiable solución es apenas un caso aislado, pues algo similar no se ha hecho todavía en los demás municipios ni se pueden reducir los problemas planteados por la conurbación a simple nomenclatura. La unificación en el espacio de tres municipios que conservan sus alcaldes y sus concejos y su autonomía municipal, clama por toda clase de esfuerzos de coordinación.

## B. PROBLEMAS ECONOMICOS

Los hechos espaciales planteados por el crecimiento de una ciudad no se dan aislados de una economía. Pero tampoco puede hablarse de soluciones económicas a los problemas urbanos, ignorando la realidad física: la topografía, por ejemplo. Desde la capital del país se plantean soluciones para el desarrollo urbano de las ciudades colombianas sin tener para nada en cuenta las características del Valle de Aburrá (Medellín y sus municipios vecinos) en donde la escarpada topografía impide aplicar aquí soluciones que pueden ser apropiadas para Bogotá, por ejemplo, ciudad que cuenta con grandes extensiones de terreno plano. Medellín fue considerada en el pasado como la capital industrial del país. Es conocido por todos que, a pesar de su empuje y carácter pionero en este campo, Medellín ha tenido que ceder el puesto a la capital del país y el desarrollo industrial de los grandes puertos colombianos (Cartagena y Barranquilla) plantea interrogantes futuros que tampoco parecen estar suficientemente resueltos. Lo anterior agravado por la poca disponibilidad de tierras apropiadas para nuevas industrias en Medellín lo que lleva inherente una decisión en la búsqueda de nuevas tierras. Dónde?

El desempleo, los ya tristemente típicos cinturones de miseria, son manifestaciones de un deterioro económico del país solamente? O tiene algo que ver en esto la política, o mejor, la ausencia de política sobre el desarrollo urbano de un complejo como el que nos ocupa? Al respecto dice un número reciente de la revista Comercio Exterior de México? "Es cada vez más notoria y urgente la necesidad de planear y controlar el crecimiento urbano. La ausencia de una efectiva política de desarrollo urbano, además de dificultar y obstruir las políticas de desarrollo económico, propicia la irregularidad en la expansión de las ciudades, tanto en lo que se refiere al equipamiento urbano y la prestación de los servi-

cios públicos, como en lo que concierne a la distribución y definición de la propiedad del suelo urbano"<sup>(2)</sup>.

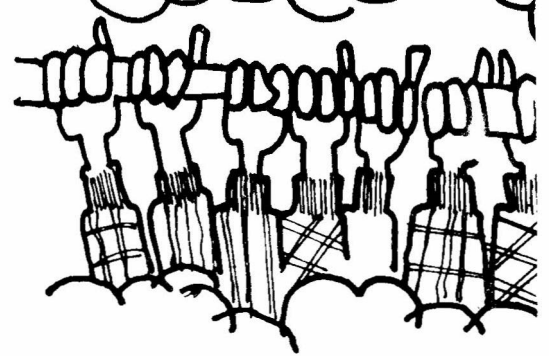
## C. LA POBLACION.

El deterioro económico y por ende el deterioro social producen la descomposición física de las ciudades. O sea que aquellos son causa de lo último. Pero el decaimiento físico pasa también de ser efecto a causante de males sociales al estimular el hacinamiento, el malestar, etc. De ahí que la ciudad no se puede considerar como ente aislado de sus connotaciones económicas y sociales, sino como concepto global y totalizante.



La sola meditación sobre el problema de las densidades es ya de por sí preocupante. Veamos un ejemplo:

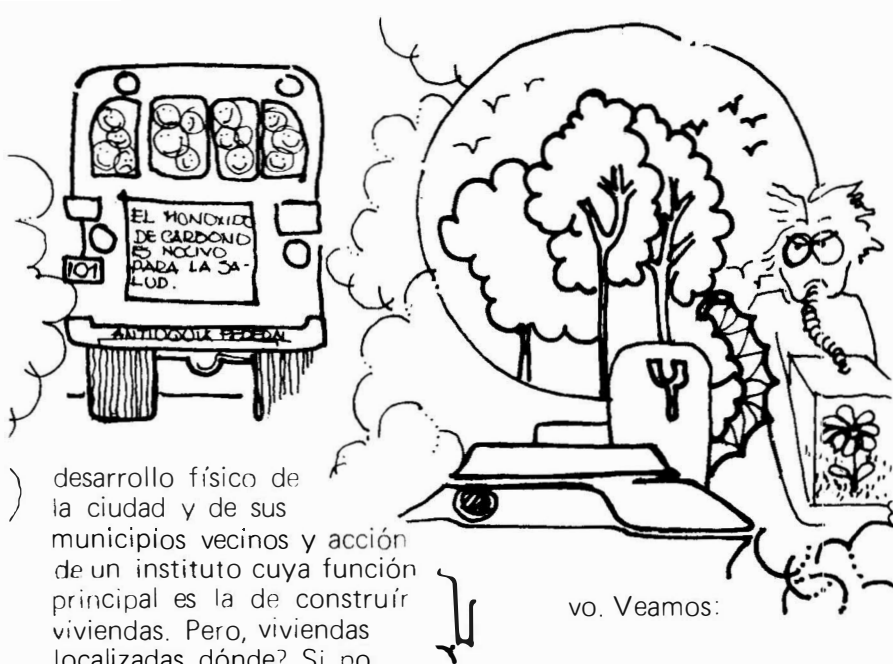
Al oriente de Medellín se levantan, todavía un poco bucólicamente, los municipios de Rionegro, La Ceja y otros de características similares. Gracias al esfuerzo bien intencionado de algunos propietarios de tierras se ha venido desarrollando, cada vez con mayor auge, un tipo de urbanización semi-campestre de muy baja densidad con apacibles paisajes y atractivas construcciones. Estas urbanizaciones aparecen aquí y allá sin un criterio conjunto de ninguna entidad gubernamental. La sola movilización de los 330.000 habitantes que se esperan para el año 2000 generarán problemas de difícil solución, si se continúa la tendencia de construir a baja densidad, pues esta población se encontrará localizada en lugares cada vez más distantes entre sí y de los respectivos sitios de trabajo. El estudio realizado por las empresas Toups de



los Estados Unidos y AEI de Medellín dice al respecto: "El desparame urbano, en lugar de la densificación y reagrupación de los centros actuales, aumentará cada vez más la dependencia del automóvil privado, la necesidad de tránsito masivo con períodos más largos de viajes, distancias mayores y congestión general"<sup>(3)</sup>. Poco halagüeño entonces, un futuro en estas condiciones que aparece como ideal a primera vista, pero que puede traer un mañana poco bueno con un pequeño Los Angeles americano localizado al oriente de Medellín.

## D. DESCOORDINACION ADMINISTRATIVA

Es muy conocido el caso del Instituto de Crédito Territorial en Medellín que tiene a su haber el ser un gran urbanizador pirata en la ciudad. Triste caso de absoluta descoordinación entre las políticas de



desarrollo físico de la ciudad y de sus municipios vecinos y acción de un instituto cuya función principal es la de construir viviendas. Pero, ¿viviendas localizadas dónde? Si no hay una política coherente de desarrollo físico del Área Metropolitana, los organismos ejecutores tienen que improvisar, con el peligro de cometer grandes errores.

Algunas personas, aunque no las suficientes, han sido conscientes de este problema y han llevado ante el Congreso diversos proyectos de Ley sobre Áreas Metropolitanas, proyectos que, por lo visto, han despertado poco interés porque ninguno ha sido aprobado. Y la urgencia de algún paso en este sentido es grande. Ya se habló arriba de la conurbación y de la necesidad de respuestas institucionales a este problema, respuestas que no se ven por ninguna parte.

Lo mismo podría decirse de los proyectos de Reforma Urbana que tampoco han tenido la suficiente acogida para convertirse en Ley.

## II. UN PLAN APROPIADO

Todo lo dicho habla suficientemente claro de la necesidad de acometer en esta región un estudio general del desarrollo urbano que despeje interrogantes sobre los graves problemas de la futura expansión de los valles de Aburrá y Rionegro, con el fin de elaborar un Plan Metropolitano que sea una guía de fácil interpretación, coherente en sus aspectos físico, económico, social y político-administrati-

vo. Veamos:

### A. ASPECTO FISICO.

#### 1. Los Recursos Naturales.

Todavía puede sorprender a algunos que en un estudio de desarrollo urbano se hable de recursos naturales. Ya se habló arriba sobre la trascendencia de este tema, que debe analizar el estado y la potencialidad de cada una de las cuencas hidrográficas de la región tomadas en su conjunto ecológico y haciendo énfasis en el impacto causado por la deforestación y sus consecuencias sobre los caudales de las aguas.

Se deben emprender estudios geomorfológicos y de suelos para poder determinar la mejor vocación de éstos, ya sea para usos agrícolas, de reforestación, protección o desarrollo urbano. De estos estudios se podría determinar así mismo la susceptibilidad de algunos suelos a sufrir deslizamientos (nada menos!) y la localización de materiales para la construcción.

Especial importancia debe dársele a los estudios de contaminación del aire, el agua y los suelos. Campo que se ha descuidado irresponsablemente en nuestras áreas urbanas con las conocidas consecuencias para la salud y para el equilibrio ecológico.

Se deben estudiar en este campo

los consumos futuros de agua y energía eléctrica para establecer las necesidades y determinar la disponibilidad.

### 2. La Estructura Urbana.

La sustentación de la malla urbana reside en la estructura vial que la condiciona. Son pues básicos los estudios en este sentido, máxime si se habla de posibles inversiones tan cuantiosas como un túnel de comunicación entre los valles de Aburrá y Rionegro que costaría más de dos mil millones de pesos.

Con base en la potencialidad de los suelos de la región, deben estudiarse las alternativas de ubicación de los usos futuros y sus correspondientes densidades.

Es lamentable que una ciudad como Medellín no tenga unas terminales de transporte decentes. Un plan general debe determinar la ubicación óptima de éstas con la consideración de todos los factores que allí inciden.

Ya se habló de la gravedad de los problemas esperados con respecto al transporte masivo. Cuanto antes deberían emprenderse los estudios al respecto.

Capítulo especial merecería el problema de la vivienda, el cual obedece a políticas del orden nacional, pero lo angustioso de ese mal requiere de esfuerzos a todo nivel.

### B. ASPECTO ECONOMICO.

El plan general debe responder a los interrogantes planteados por el desarrollo industrial futuro de la localidad. Debe determinar la vocación hacia determinado tipo de industrias tanto en el valle de Aburrá como en el de Rionegro.

El estudio de los sistemas de distribución detectaría posibles cuellos de botella que a lo mejor son del campo físico y que requieren por lo tanto un estudio global relacionado. No se puede olvidar el sector pri-

mario con la disculpa que se está estudiando la ciudad y no el campo. Un rápido vistazo a un mapa de la región muestra de inmediato que las áreas urbanas están rodeadas, obviamente, por áreas rurales con relaciones múltiples y directas con la malla urbana que rodean. Esto para enfatizar puntos ya mencionados antes y para agregar los estudios sobre producción y mercado de productos agropecuarios.

En todo caso, la consideración aparte de un capítulo sobre el aspecto económico no deja de ser un poco arbitraria, ya que todos los demás campos deben fundamentarse con estudios económicos: vivienda, servicios, transporte, plan vial, etc.

### C. ASPECTO SOCIAL.

Si se quieren considerar con su debida propiedad los distintos problemas urbanos, estos deben tratarse no como detenidos estáticamente en el tiempo, sino como procesos dinámicos que tienen un pasado y que se proyectan hacia el futuro con la acción de los planificadores o sin ella. De ahí que el marco histórico tenga tanta importancia para comprender en su debida dimensión aquellos problemas.

Particular atención requiere el análisis demográfico de la región. El comportamiento histórico y esperado de la población tomada cuantitativamente determinará a su vez las distintas demandas en servicios, vivienda, transporte, etc.

Ya se hablaba arriba de los problemas inherentes a una ausencia de políticas con respecto a las densidades, siendo por lo tanto este punto otro más que debe alimentar la ya compleja composición de un estudio de tipo general.

Del análisis demográfico se debe desprender también una debida consideración a las cifras sobre empleo, desempleo, ingresos. Pero un plan así sea predominantemente físico, ha de tener en cuenta también

las implicaciones de la salud, la educación, la asistencia social, la recreación, la seguridad.

### D. ASPECTO POLITICO-ADMINISTRATIVO.

Alguna solución debe encontrarse para la descoordinación institucional en el ámbito metropolitano y para que las políticas de planeación tengan posibilidad de convertirse en adecuada acción. Con base en las experiencias de la división político-administrativa existente, debe recomendarse la forma más adecuada para el manejo del nuevo ente metropolitano que, aunque sin vida legal, es una realidad innegable. Es entonces necesario dotar a esta región de los instrumentos jurídicos para que el desarrollo urbano se pueda controlar adecuadamente. Corresponde al Parlamento expedir la Ley que supla esta deficiencia.

Pero al arribo de la solución deben existir también respuestas para clarificar con propiedad el oscuro futuro de la fiscalidad municipal.

### III. FRUSTRACIONES ANTERIORES.

El concepto de Area Metropolitana no es nuevo en su aplicación a Medellín, así el fenómeno se haya acrecentado en los últimos años. Desde el año de 1950 los urbanistas Wiener y Sert que realizaron el Plan Piloto para la ciudad expresaban:

“La región más inmediata de la ciudad llamada aquí Area Metropolitana, se limita a la parte del río Medellín. Este valle presenta condiciones especiales debido a su confinamiento dentro de límites estrechos, obligando a las líneas naturales de comunicación a seguir los bordes del río. La parte del Valle en estudio, sigue una dirección Norte-Sur. Hemos limitado el Area Metropolitana al sector del valle donde se estrechan las montañas, hacia el norte en la población de Copacabana y hacia el Sur cerca de La Estrella y Caldas. Esto parece una limita-

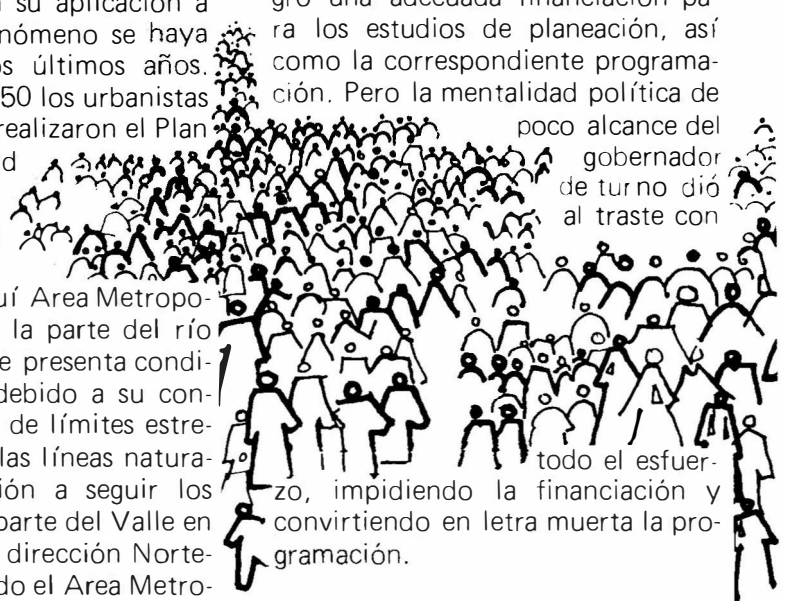
ción lógica y natural, y comprende todas las comunidades satélites presentes y futuras. Los límites al Este y al Oeste han sido establecidos siguiendo las líneas de nivel a una altura aproximada de 1.600 metros, donde las estribaciones se vuelven muy fuertes para cualquier clase de desarrollo suburbano. Esto da un área de 14.000 hectáreas que, si se zonifica cuidadosamente, serían capaces de proveer para cualquier expansión futura urbana y suburbana”<sup>(4)</sup>.

Las inquietudes de los urbanistas Wiener y Sert se quedaron olvidadas durante años, pues no apareció nadie que impulsara lo referente a políticas de desarrollo urbano en el Area Metropolitana. Solo Medellín hizo el esfuerzo de aprobar posteriormente por Acuerdo lo correspondiente a su propio territorio.

Apenas en marzo de 1966, dieciséis años después, aparece un nuevo y encomiable intento por realizar una planeación de conjunto en el valle de Aburrá. Se trata en este caso de la constitución de la institución denominada “Municipios Asociados del Valle de Aburrá” gracias al espíritu cívico del doctor Jorge Restrepo Uribe. Los avances fueron evidentes. La institución logró una adecuada financiación para los estudios de planeación, así como la correspondiente programación. Pero la mentalidad política de poco alcance del gobernador de turno dió al traste con

todo el esfuerzo, impidiendo la financiación y convirtiendo en letra muerta la programación.

Posteriormente el Departamento Nacional de Planeación preparó términos de referencia para emprender el estudio por medio de empresas consultoras. En efecto y a co-



mienzos de 1970 se presentaron dos consorcios compuestos por empresas nacionales y extranjeras. Estas propuestas pasaron rápidamente a los archivos muertos de las entidades oficiales.

#### **IV. INSTRUMENTACION DE UN PLAN.**

En vista de los anteriores fracasos y ya que los problemas del desarrollo urbano continuaban existiendo y en avance, se quiso insistir una vez más en la realización de un estudio de carácter general que respondiera adecuadamente a tan graves interrogantes de una manera coordinada.

##### **A. CONVENIO.**

Con gran esfuerzo se logró poner de acuerdo (cosa rara!) a cuatro entidades de gobierno (el Departamento Nacional de Planeación, el Departamento de Antioquia, el Municipio de Medellín y las Empresas Públicas de Medellín) para que firmaran un convenio en el que se comprometieran a poner en marcha y ejecutar el estudio del desarrollo urbano que todos esperaban: el Plan Metropolitano.

##### **B. GRUPO INTERINSTITUCIONAL.**

Una de las bases dadas por el Convenio fue la de crear un grupo de estudio formado por personal vinculado a las instituciones firmantes con el fin de que estas personas aportaran su experiencia, asimilaran los conocimientos de asesores de alto nivel, y una vez terminado el estudio pudieran continuar con la aplicación de las políticas determinadas por el Plan, aprovechando su posición privilegiada de funcionarios que desde adentro garantizarían dicha aplicación. Esto se concibió para contrarrestar experiencias de otras ciudades en las que se contrataban estudios con empresas consultoras que al ser entregados no encontraban quién asimilara el trabajo realizado.

##### **C. DIRECCION.**

Pero el grupo debería tener una dirección muy calificada. Es así como se convino en que se tendría un equipo de asesores de alta categoría, uno para cada área de estudio, a saber: recursos naturales, estructura urbana, base económica, aspectos sociales, aspectos institucionales. Grupo de tal categoría debería tener la coordinación técnica de una persona con experiencia en estudios similares en el país o el exterior. Pero el grupo debería contar con una adecuada infraestructura administrativa para su adecuado funcionamiento, para lo cual era necesario el correspondiente director.

##### **D. RESPALDO POLITICO.**

Las bases dadas por el convenio tuvieron gran acogida en el medio político, acogida que se expresó en la aprobación de respectivos Acuerdos, y ordenanza por parte del Concejo de Medellín y Asamblea Departamental, en los que se plasmó la misma filosofía del convenio y se dieron autorizaciones a Alcalde y Gobernador para suscribir contratos de endeudamiento y de carácter técnico.

##### **E. FINANCIACION.**

Estaba pues ya en marcha incipiente el Plan Metropolitano, y lo que al principio era sólo hipotético, comensaba a ser realidad. Es así como se logró poco a poco asegurar varias fuentes de financiación, empréstitos con el FONADE y el IDEA, partidas presupuestales en el municipio de Medellín, el departamento de Antioquia y no menos importante la vinculación de COLCIENCIAS y la Universidad Nacional en el patrocinio de un estudio específico.

##### **F. PASOS FIRMES.**

Se constituyó también el núcleo básico del grupo interinstitucional formado al comienzo por funcionarios del Departamento. Se logró la

vinculación de los asesores de alto nivel y el coordinador técnico. Se firmaron contratos para la ejecución de planos aerofotogramétricos de la región, en fin se logró la dotación administrativa básica necesaria y el estudio comenzó lo que parecía ser su marcha definitiva. Se realizaron los primeros inventarios, se delimitó el área de estudio, se produjo la cartografía, se comenzó a asesorar a los municipios del área en problemas específicos con el fin de ir creando de manera paralela al estudio un proceso de planeación que sirviera de respaldo y posterior continuidad. Se avanzaba entonces en todos los frentes.

#### **V. LA HISTORIA SE REPITE.**

Este avance no era tan seguro como podría pensarse. El Plan se vio atacado por muchos lados, principalmente por dos.

##### **A. PLANES A CONTROL REMOTO.**

El autor de este trabajo decía al renunciar a la dirección del Plan Metropolitano: "No ha sido el Plan ajeno a los ataques de alto nivel pues siempre contó con la animadversión del profesor Lauchlin Currie. De esto vale la pena citar el siguiente ejemplo: Las empresas consultoras TOUPS y AEI realizaron por contrato con el Departamento Nacional de Planeación un estudio preliminar del desarrollo de los valles de Aburrá y Rionegro. En el primer borrador del informe final, estas firmas presentaron una serie de recomendaciones muy claras sobre la participación del Plan Metropolitano en este proceso. El citado profesor hizo borrar del informe cualquier alusión al Plan. No parece interesar el esfuerzo que han realizado las entidades locales para estudiar sus propios problemas y encontrar sus propias soluciones, el profesor Currie desea imponerlas desde su escritorio en Bogotá".

##### **B. MIOPIA POLITICA.**

Pero a lo anterior hay que sumar la falta de visión de algunos políti-

cos quienes, al caer en cuenta que para el logro de las tareas técnicas se había montado una estructura administrativa con funcionarios, oficinas, dotación, no vacilaron en dejarse llevar por una especie de fiebre burocrática, cambiando de unos pocos plumazos el personal clave para cambiarlo por fichas políticas, olvidando por completo que la tarea era técnica, no política y que para un resultado con un mínimo de confiabilidad se necesitaba la estabilidad del grupo de investigación. No es concebible una tarea investigativa manejada con criterio burocrático.



Así se vino abajo todo el proceso con todos sus esfuerzos y con todas sus cuantiosas inversiones. En detrimento de quién? No de las personas



originalmente vinculadas, ni de las instituciones que siguen su vida cotidiana en otros quehaceres. Este tipo de sucesos pasan en detrimento de la ciudad, de sus habitantes, de la posibilidad de solución que puedan tener sus problemas.

## VI. CONCLUSIONES.

Bastante aleccionadora es la experiencia del Plan Metropolitano de Medellín. Haciendo un esfuerzo de síntesis se podría decir que:

A. El acelerado crecimiento de nuestras ciudades origina una serie de problemas del desarrollo urbano, problemas que se caracterizan por su gravedad, complejidad y confusa interacción.

B. Los estudios de carácter general que concluyan en un plan coherente y realista son una herramienta indispensable para poder determinar las acciones presentes y futuras que deban tomarse para llegar a la solución de los problemas mencionados.

C. Para lograr lo anterior es necesario contar con grupos de investigación de gran autoridad y que puedan actuar con estabilidad e independencia.

D. Es indispensable la participación local en la búsqueda de soluciones para garantizar la concordancia con la realidad del municipio y su propia idiosincracia.

E. Dada la inestabilidad de nuestras administraciones es necesario contar con la vinculación de consultores que garanticen una adecuada continuidad e independencia.

F. Si no se dan los pasos necesarios para la realización de los estudios de planeación, llegará el futuro sin que se tengan herramientas adecuadas para tomar las decisiones con fundamento, y habrá que recurrir entonces de nuevo a la improvisación que nada solucionará y los municipios y sus problemas seguirán allí como si nada.

(1) FERNANDEZ, J. E. et al, Perspectivas para el Transporte Urbano, Revista Universidad de Medellín, num. 23, Medellín, 1977, p. 82.

(2) OVALLE FAVELA, José, La Nueva Legislación sobre el Desarrollo Urbano, Revista Comercio Exterior, vol. 26, num. 10, México, 1976, p. 1157.

(3) TOUPS/AEI, Un Diseño para el Desarrollo Valles de Aburrá y del Rionegro, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 1975, p. 90.

(4) WIENER, Paul Lester et al, Medellín Futuro, Revista Pórtico, vol. 2, num. 7, Medellín 1950, p. 29.

