

Modificación Excepcional Plan de Ordenamiento Territorial Cali 2011

Juan Carlos López

planeación@cali.gov.co

Director de Departamento Administrativo de Planeación Municipal



Fuente: Archivo POLIS - Universidad Icesi

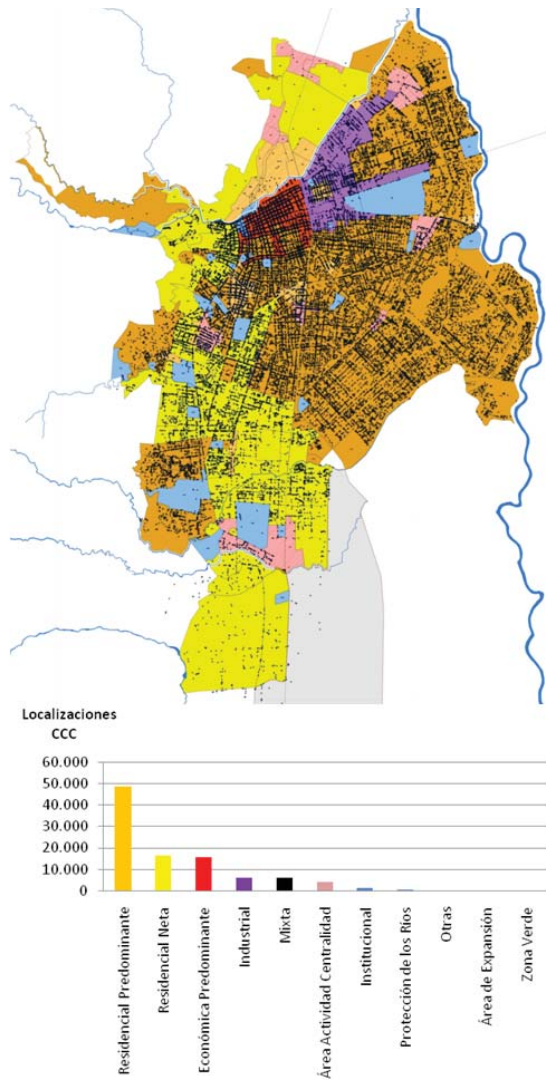
Antes de discutir la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Cali -POT, es necesario hacer una aproximación desde cuatro dimensiones de política pública, como forma de caracterizar la ciudad y sus necesidades, haciendo del POT una herramienta que va más allá de un plan urbanístico arquitectónico. La propuesta del POT 2011, aborda esas cuatro dimensiones incorporando una visión económica, de ordenamiento urbanístico, ambiental y técnico. Para esto, en primer lugar es necesario presentar un diagnóstico corto de la ciudad y, posteriormente, la propuesta del POT 2011.

Una sociedad hace ciudades, un gobierno en sí mismo no tiene la capacidad de cambiar una ciudad, pensarlo es improbable, y esto fundamenta el planteamiento del POT 2011-2022, caracterizado por ser el desarrollo de lo formulado desde el 2000, pues las ciudades se construyen en 20, 30 o 40 años. En períodos más cortos es impensable desarrollar una ciudad de 2,3 millones de habitantes. Todas las ciudades tienen una agenda, y deberían tener una marca. Hoy, ciudad que no tenga marca no compite, no se desarrolla y no se proyecta en el mundo. Es necesario entonces

un esfuerzo de ciudad unidimensional, continuo y disciplinado, dirigido a construir una plataforma física y social que permita disminuir la pobreza, donde surja liderazgo de confianza, acompañado de un sistema de seguridad y fortalecimiento.

Cali es una ciudad de dos millones de habitantes, con un déficit de vivienda de 85.000 unidades y un crecimiento poblacional del 1,8% de acuerdo con el censo del Dane. ¿Por qué esto es lo primero que hay que mirar? Porque ésta es la ciudad que debemos planificar para los siguientes diez años. De igual forma, en los próximos 20 años se proyecta una población de 2,5 millones de ciudadanos aproximadamente, una población escolar de 650.000 habitantes, con 1,7 millones de personas entre los 15 y 65 años. En ese sentido, es necesario formular una política pública de densidad poblacional amarrada al territorio, que satisfaga las necesidades de la población en infraestructura en educación, salud, y de servicios públicos, etc. Lo que implica la formulación de un POT que cumpla con los requerimientos dirigidos por la dinámica poblacional.

Mapa 1. Conflicto Normativo - POT Vigente

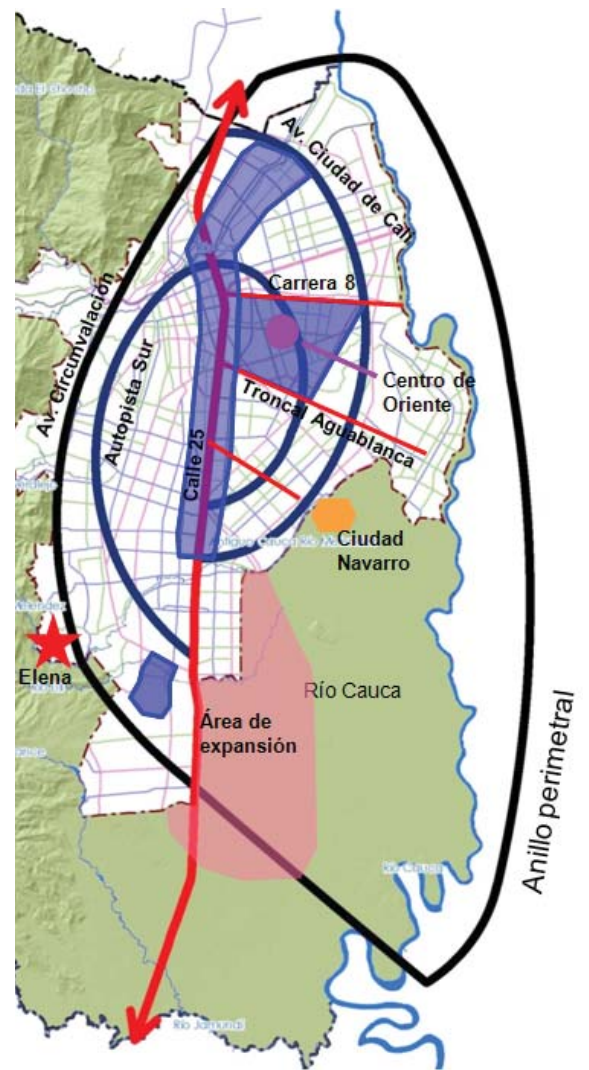


Fuente: Mark Roberts

El segundo tema para tener en cuenta es la pobreza. Cali tiene un índice de pobreza del 32,6% para el 2009, y de pobreza extrema de casi 9,8%, con una tendencia que se sostiene y mantiene al alza, es decir, tenemos una ciudad pobre. En cuanto a ingresos fiscales, el ingreso fiscal per cápita parece ser el más bajo entre las principales ciudades de Colombia de categoría especial (Medellín, Bogotá, y Barranquilla). Adicionalmente, la composición del PIB de la ciudad indica que, a futuro, Cali debe ser una ciudad predominantemente de servicios y así debe planificarse para los próximos años, teniendo en cuenta que existe una necesidad de incrementar el PIB per cápita si Cali quiere ser una ciudad competitiva que lidere procesos de región, y lo que también requiere una planificación generadora de ventajas económicas susceptibles de ser redistribuidas.

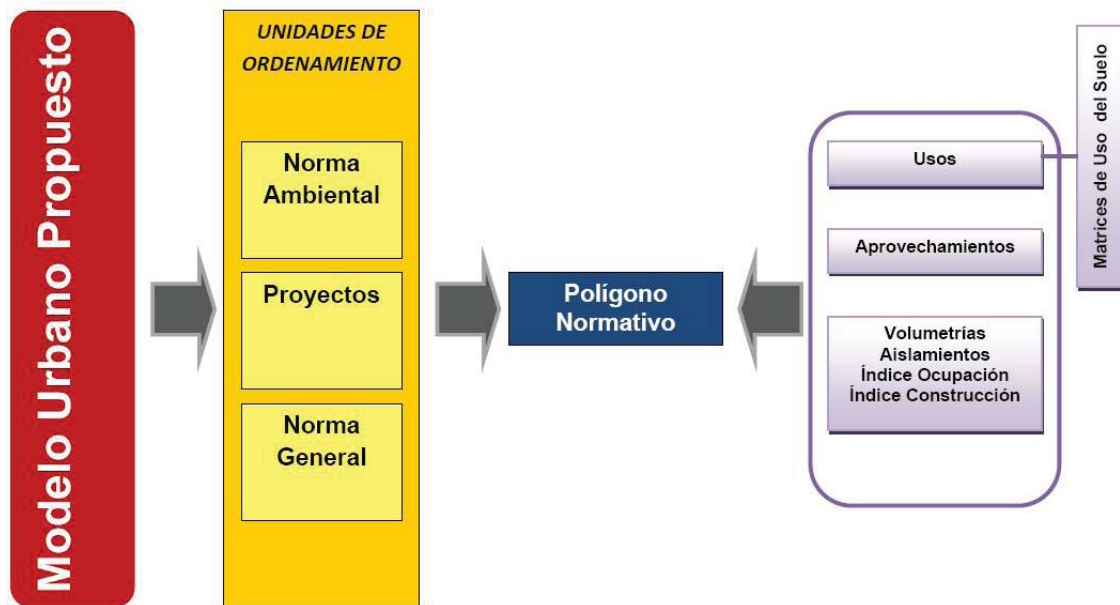
En términos de espacio y territorio: la pobreza está concentrada en el oriente y los corredores del oeste, mientras que la actividad económica, la riqueza y la infraestructura se concentran en la porción occidental de la ciudad. Santiago de Cali es una ciudad

Mapa 2. Modelo Interno de Movilidad, Expansión y Macroproyectos



ambientalmente fragmentada, fuera del esquema de la región, y con problemas de contaminación y riesgo por inundación o deslizamiento de tierra pendientes por resolver, especialmente en aquellas áreas en las que se concentra la población más vulnerable. En cuanto a movilidad, los pasajeros no se transportan de norte a sur o sur a norte como podría pensarse, es más claro el sentido oriente-occidente y viceversa, de acuerdo con la encuesta Origen-Destino realizada por la Alcaldía en 2010, esto permitirá sostener un Sistema de Transporte Masivo Integrado de 800 mil frecuencias-viaje, hoy son 300 mil.

En cuanto a infraestructura, las Megaobras son un buen inicio con una inversión pública de un billón de pesos que va a generar la complementariedad y desarrollo de posibles centralidades económicas en la ciudad a futuro. Para finalizar la sección de diagnóstico, como lo muestra el mapa 1, es posible afirmar que los usos del suelo en Santiago de Cali tienen una vocación diferente a la definida por el POT 2000, evidenciado por la gran actividad comercial e industrial que toma lugar en áreas residenciales netas.



En este contexto, el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial propone dos líneas de acción: la rotación de la pobreza en el oriente, y el aumento de la competitividad de la ciudad. ¿Cuál es el cambio? la prioridad del POT pasa de ser urbanístico-arquitectónica a ser económica, en relación con el tema medioambiental. Para la competitividad, Cali debe fortalecer el modelo regional conectándose con la oferta regional de plataformas industriales y de vivienda aprovechando la riqueza de todos los circuitos propios y regionales, y su cercanía con municipios como Yumbo, Jamundí y Candelaria, creando un sistema integrado de transporte con Cali como cabeza de región, reforzado por el tren de cercanías y un circuito vial que implica inversiones cercanas a los 800 mil millones de pesos.

El modelo interno, propone el fortalecimiento del sistema interno central complementándolo vialmente, como lo indica el mapa 2, incentivando la movilidad norte-sur con dos anillos y un semicírculo, en un sistema complejo que requiere 700 mil millones de pesos de inversión y 10 años de trabajo. Esto permitirá llegar a la Cali formulada en los 90. El modelo incluye clusterización de actividades competitivas incluyendo los servicios de salud, clúster de universidades, distrito de alta tecnología y biomédica, y temas portuarios. La ciudad debe dejar de ser monocéntrica y la parte oriental debe tener un nuevo centro con circuitos económicos centro redensificado. Cali construye y potencia su sistema de equipamientos de educación, seguridad, salud, disposición de residuos sólidos y escombros, plantas de tratamiento de aguas residuales (PTAR), y cementerios. Constituye un sistema de espacios públicos efectivos, parques de escala zonal o metropolitana, y de bienes de patrimonio e interés cultural. La ciudad se expande hacia el sur 1600 hectáreas, sin ampliar el borde de

expansión, y desarrolla macroproyectos urbanos con implicaciones en la creación de infraestructura que la ciudad no tiene capacidad de proporcionar, salvo la planta eléctrica del Alférez de Emcali, lo que implica que el esquema debe ser financiado por los privados.

En conclusión, la propuesta busca subsanar la fragmentación ambiental de la ciudad, mantener el área de expansión actual de manera que sea sostenible, y volver eficiente y actualizar el sistema vial interno de manera que garantice la conectividad con la región. El objetivo es generar una oferta de ciudad que cumpla con los requisitos de la dinámica poblacional existente. En los próximos 12 años debe haber una agenda de ciudad, independiente de quién esté administrándola.

La propuesta es presentar 30 artículos fundamentales para hacer una revisión excepcional de norma para decidir sobre temas como por ejemplo: el uso del suelo en la zona de expansión debe tener una vocación residencial; no puede haber asentamientos encima del jarillón, lo que implica que hay que realizar a procesos de reubicación; debe garantizarse el sistema de conectividad vial en los próximos 12 años para que tenga una vocación regional; la norma donde ya esté más del 60% del territorio colonizado por actividades comerciales es mixta y tiene que reconocer la racionalidad económica. Finalmente, es necesaria una actualización en la norma, dada la evolución de los últimos 10 años que hoy no se ve en el POT vigente, incluyendo normas de carácter rural que no han sido incorporadas (véase gráfico 1). ■