

# ¿Por qué decir **SÍ** a la **revisión y ajuste** del POT de Santiago de Cali?

**Departamento Administrativo de Planeación Municipal. Alcaldía de Santiago de Cali. Septiembre de 2014.**

Luego de un análisis y diagnóstico territorial exhaustivo, fundamentado en el POT Acuerdo 069 del 2000, la Administración estableció que esta carta de navegación requería ajustes que implican actualizar, reestructurar y simplificar la normativa territorial del municipio, con miras a re-emprender el camino de un desarrollo más dinámico, mejorar la aplicabilidad de la normatividad, articulándola con las necesidades y dinámicas actuales, y en últimas, a conseguir que los objetivos de largo plazo se concreten efectivamente.

Así, la Revisión y Ajuste del POT (RAPOT) pretende fortalecer aquellos componentes del POT 2000 que han sido importantes y exitosos en los últimos 14 años, y que han significado un avance positivo, al tiempo que ajusta los aspectos que han sido barreras al desarrollo armónico de la ciudad e impiden la consolidación del modelo de ordenamiento propuesto.



**1. Porque es un POT que tiene claramente identificados los principales conflictos territoriales del municipio** y propone un modelo de ordenamiento territorial que establece políticas, estrategias y objetivos claros que le apuntan a resolver esos conflictos.

Según estudios previos y el diagnóstico territorial realizado en la RAPOT, entre las principales problemáticas territoriales están: (1) deterioro ambiental de los recursos naturales, (2) aumento de las condiciones de riesgo en zonas de ladera, debido a falta de obras de mitigación y el crecimiento descontrolado de Asentamientos Humanos de Desarrollo Incompleto, (3) incremento del déficit cuantitativo de vivienda, (4) déficit de cobertura y calidad de servicios públicos en área de expansión y zona rural, (5) infraestructura vial insuficiente en los accesos de la ciudad y en el área rural, (6) ausencia de infraestructura que soporte modos alternativos de transporte y promueva la intermodalidad, (7) dependencia del centro tradicional a servicios administrativos, (8) déficit y falta de adecuación del espacio público, (9) déficit y falta de adecuación de equipamientos en oriente y zona rural y (10) la desarticulación entre los municipios colindantes por falta de un papel regional definido a nivel nacional.

## ¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

Para enfrentar estos conflictos, la RAPOT reconoce el medio ambiente como base del ordenamiento de Santiago de Cali, con especial énfasis en sus fuentes de agua, orientándose a la sostenibilidad, equidad y productividad.

En tal sentido, la propuesta le apunta a la consolidación de una ciudad compacta que se desarrolle en altura, concentrando población en zonas con potencial para densificación (buena accesibilidad, con oferta de transporte público, con disponibilidad de servicios públicos y oferta de espacio público y equipamientos aferente), buscando con ello controlar la demanda de expansión, garantizando que con los nuevos desarrollos no se aumente el déficit de espacio público, equipamientos y vías.

A la vez, la RAPOT promueve un modelo policéntrico para el desarrollo de actividades en el territorio, conformando un sistema de corredores de actividad y centralidades, que junto con los nodos de equipamientos, buscan fortalecer la vocación existente en cada área, acercar el empleo a la vivienda y reducir la necesidad de realizar largos desplazamientos para satisfacer diversas necesidades del ciudadano, a la vez que se consolida a Cali como ciudad de servicios a nivel regional y nacional.

**2. Porque reconoce al medio ambiente como base del ordenamiento** y le apunta a la recuperación y conservación de los recursos naturales.

Estudios y diagnósticos revelan que la condición ambiental de Santiago de Cali es frágil, producto de la inexistencia de una política ambiental municipal que articule el ordenamiento territorial. En el POT 2000, se concibió el componente ambiental como una serie de elementos desarticulados de las dinámicas sociales y culturales, por lo que no parece requerir intervenciones, lo cual se contradice con la realidad del territorio. Esto desencadenó la fragmentación ecosistémica, el agravamiento de las condiciones de riesgo a las que está expuesta la población del municipio y la contaminación del aire, suelo y agua, esta última en particular afectada por vertimientos de aguas residuales, minería, sedimentación, entre otros.



## ¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

Por otra parte, el contexto actual plantea la necesidad de contar con un enfoque claro basado en plantear acciones para la reducción de la huella de carbono y la mitigación y adaptación al cambio climático, una realidad que de no preverse puede causar en el mediano plazo, variaciones en los patrones climáticos y, en consecuencia, de los ecosistemas, que a su vez puede traducirse en desequilibrios socioeconómicos y en una disminución de los recursos naturales disponibles.

Las problemáticas ambientales de Cali necesitan de un ordenamiento que oriente la conservación y restauración de la base ecosistémica, armonizando las zonas rural y urbana, fomentando los servicios ambientales para el beneficio de la población.

En tal sentido, la RAPOT propone mecanismos que reviertan las situaciones ambientales identificadas,

modificando componentes del POT 2000 como: (1) la incorporación de la dimensión ambiental de forma transversal en los procesos de ordenamiento, dándole una superior jerarquía sobre las demás normas de usos y ocupación, (2) la formulación de una política ambiental con tres objetivos: gestión del riesgo, sostenibilidad y conservación ambiental, y calidad ambiental, (3) la redefinición y ajuste del sistema ambiental, según la normatividad vigente, y la definición e incorporación de la Estructura Ecológica Municipal, (4) el ajuste de los sistemas de espacio público, servicios públicos y movilidad, de acuerdo con los lineamientos dados por sus interrelaciones con el sistema ambiental, (5) el ajuste de la clasificación del suelo municipal, a partir del suelo de protección ambiental y de las zonas de amenaza y riesgo, y (6) la integración de lo urbano y lo rural, así como lo municipal y regional, recomponiendo la conectividad ambiental y organizando funcionalmente el municipio a través de corredores ambientales, que se complementan con las vías y sus separadores viales, generando espacio público efectivo asociado al Sistema Municipal de Áreas Protegidas (SIMAP) como principal estrategia de conservación de la biodiversidad y los recursos naturales.

**3. Porque reconoce la importancia y la necesidad de desarrollar equilibradamente el suelo rural,** acabando con indefiniciones y estableciendo una normativa que no genere impactos negativos al medio ambiente y permita un desarrollo y aprovechamiento adecuado de este territorio.



## ¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

Actualmente, se presenta un deterioro significativo en la zona rural del municipio, desde el punto de vista ecosistémico y sociocultural. El POT 2000 evidencia falta de profundidad en la identificación de programas y proyectos, así como ausencia de una normativa clara y de una identificación y delimitación precisa de los componentes relacionados con esta zona. No hay claridad en los límites veredales, entre corregimientos y entre áreas declaradas como reserva forestal, Parque Nacional Natural y Área Sustraída. Al mismo tiempo que se ha provocado una invasión de predios municipales y, por ende, conflictos de usos de suelo.

La RAPOT propone una integración entre el suelo rural y urbano, reconociendo que el adecuado desarrollo urbano está estrictamente vinculado al aprovechamiento y protección de los recursos que tiene para ofrecer el suelo rural. Así, la propuesta establece criterios para la planificación y manejo del suelo rural en la misma medida, jerarquía y estructura de contenidos que plantea para el suelo urbano.

En tal sentido, se zonifica el territorio rural en nueve áreas de manejo, las cuales tienen en cuenta variables como el uso actual del suelo, uso potencial del mismo, conflicto de usos, presencia de elementos naturales de alta importancia ambiental como nacimientos y corrientes superficiales de agua, así como la localización, ocupación y desarrollo de actividades económicas de la población. A la vez que plantea el desarrollo de nodos de equipamientos, asociados a los centros poblados existentes, garantizando su adecuada conexión con la

mallla vial rural, con el fin de consolidarlos como hitos para la comunidad, enfocándolos al turismo ambiental sostenible y a la recreación.

En tal medida, el área rural se compondría de las siguientes unidades: 1. Parque Nacional Natural Farallones de Cali, 2. Reserva Forestal Protectora Nacional de Cali, 3. Eco-parques, 4. Zona Rural de Regulación Hídrica, 5. Zona Rural de Producción Sostenible, 6. Áreas Sustraídas de la Reserva Forestal, 7. Centros Poblados, 8. Suelo Rural Suburbano, y 9. Corredor Suburbano Interregional Cali-Jamundí. Todo esto, encaminado a un desarrollo controlado con directrices claras y propendiendo por mejorar la calidad de vida de los habitantes del suelo rural, mientras se protegen y recuperan los potenciales y valores ambientales de Santiago de Cali.



## ¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

En relación con el límite urbano – rural, plantea una estrategia de borde, la cual involucra los ecoparques y suelos rurales suburbanos, asignando una normativa que permite su adecuado aprovechamiento de forma legal, promoviendo la apropiación por parte de comunidad de ecoparques para su uso y disfrute como espacio público, a la vez que permite un desarrollo controlado en suelos rurales suburbanos, que conjuntamente conllevan establecer un límite visible y una transición urbano – rural, que mediante un uso adecuado, disminuyen la presión sobre este suelo, y sirven como mecanismos de control.

**4. Porque le apunta al desarrollo policéntrico de actividades económicas,** que garantiza el acceso equitativo a todos los sectores de la ciudad.

En el POT 2000 se planteó la estrategia de aglomeración y diferenciación de actividades económicas, con el objetivo de orientar el mercado y facilitar la localización de la inversión privada en determinadas áreas, de tal manera que, simultáneamente, Cali se especializara ganando competitividad y, al mismo tiempo, se diferenciara y se evitara la mezcla indiscriminada de usos. Para ello, identificó unas zonas para la concentración de actividades económicas (centralidades) que incluyen el Centro Tradicional, Menga, Puerta del Sol, El Puente, Imbanaco, Santa Elena, Direccional Lili, Chipichape y Pondaje, de las cuales hoy tres son áreas residenciales, mientras que las demás agruparon actividades informalmente.

De acuerdo con el análisis realizado por la RAPOT, Santiago de Cali evidencia ser una ciudad mono-céntrica, con una concentración de actividades económicas en la zona noroccidental de la ciudad, principalmente en el Centro Tradicional, Chipichape, Versalles, Santa Elena e Imbanaco. Asimismo, se reconoce la concentración de estas actividades en zonas distintas a las planteadas en el POT 2000, las cuales, por sus características, es importante conservar y potenciar mediante una oferta adecuada de espacio público, servicios públicos, estacionamientos y transporte, así como a asegurar que aquellas que están produciendo impactos negativos actualmente, implementen estrategias para su mitigación.



## ¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

Con este panorama, la RAPOT plantea fortalecer la política del POT 2000, manteniendo la concentración de actividades de manera planificada en diferentes puntos de la ciudad, lo cual mejora las condiciones de control de usos de suelo, pero complementando la reglamentación del POT 2000, a partir de la identificación de vocaciones de cada centralidad y corredor de actividad, buscando promover el desarrollo de clústeres, hecho que permite la especialización y crecimiento económico de los diferentes sectores productivos de la ciudad.

Estrategia que no sólo apoya el crecimiento económico de la ciudad, sino que también acerca el empleo a las áreas residenciales generando condiciones de vida más equitativas y un modelo de ciudad más sostenible, que permite disminuir los recorridos, haciendo con ello más eficiente el transporte público, y mejorando con ello las condiciones ambientales del municipio.

**5. Porque proyecta a Cali como una ciudad de bienes y servicios de alta calidad,** promoviendo un desarrollo económico equilibrado y equitativo.

La RAPOT busca que en la capital del Valle se brinden oportunidades para fomentar la actividad económica y desarrollar proyectos con alianzas público-privadas, estableciendo unas reglas claras de localización e implantación, propendiendo por la aglomeración de actividades económicas y garantizando el cumplimiento de criterios ambientales, espaciales y de servicios públicos.

Se pretende potenciar el desarrollo de servicios a las empresas, la educación universitaria, tanto pública como privada, y la industria alimentaria, a través de mejoras en las infraestructuras de conexión a nivel regional, así como el fortalecimiento de infraestructuras que prestan servicio a la región, tales como nodos logísticos y terminales.

También, se identifican áreas de la ciudad que tienen potencial para el desarrollo de centralidades empresariales y nodos de equipamientos de alcance regional. La antigua zona industrial de Cali, el área de las universidades localizadas en el sur del perímetro urbano, el centro global, las zonas aledañas a las terminales intermedias y de cabecera del sistema de transporte masivo MIO y aquellas con potencial turístico rural sostenible, son algunas de las alternativas donde será posible el desarrollo de proyectos que contribuyan al crecimiento económico de la ciudad.



¿Por qué decir SÍ a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

**6. Porque es un POT que le apunta a la articulación regional,** con miras a potenciar la vocación de servicios de Santiago de Cali.

Hoy en día, el área de influencia de Cali es la única de las cinco principales ciudades del país que no cuenta con un avance específico en instrumentos técnicos, administrativos y jurídicos que potencien, desarrollen y generen lineamientos de desarrollo de la región y, por ende de su población de influencia, que corresponde, según datos del Departamento Nacional de Planeación en el 2014 a 3.400.000 habitantes y que para el 2030 aumentará a 4.500.000, con demandas en temas ambientales, funcionales y socioeconómicos en el territorio.

Dado este aspecto, la RAPOT responde a la visión subregional que tiene la Administración, concibiendo a Cali como parte de un sistema de municipios complementarios, trascendiendo el ámbito municipal. Así, se propone ordenar el territorio municipal tomando en cuenta las condiciones de desarrollo de la región, promoviendo el papel de Santiago de Cali como núcleo principal de una región de ciudades, integradas y complementarias, que propende por su aporte a un modelo regional, en la medida de sus potencialidades, restricciones y características propias. El reto es consolidar a Santiago de Cali como un centro de servicios de alta calidad, aprovechando su localización estratégica en una región con altos niveles de productividad y su

cercanía al puerto de Buenaventura y al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

Para eso, se plantea una agenda regional con ocho puntos que consideran lineamientos de desarrollo en aspectos ambientales, de gestión del riesgo, de agua potable, abastecimiento alimenticio, residuos sólidos, vivienda, movilidad y actividades económicas y sociales.

**7. Densidad con calidad,** para superar el déficit de vivienda.

En la actualidad, en Santiago de Cali viven más de 2.200.000 personas, con altas densidades poblacionales y espacios limitados para albergar a la población.



## ¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

El problema de producción de vivienda se debe principalmente a que el crecimiento poblacional de Cali en los últimos 10 años estuvo por encima de la dinámica constructiva de unidades de vivienda, ofrecidas especialmente para las familias con pocos recursos, por lo que el déficit cuantitativo de vivienda en el municipio pasó de alrededor de 65 mil unidades en el 2005 a casi 110 mil unidades en la actualidad.

Este fenómeno ha repercutido negativamente en el crecimiento descontrolado y no planificado de algunos sectores de la ciudad y en la invasión de áreas en donde las condiciones naturales no son adecuadas para su desarrollo, como es el caso del jarillón del río Cauca y los cerros.

Las dinámicas de construcción actuales permiten, en promedio, la edificación de 8190 viviendas al año, mientras que el déficit aumenta, aproximadamente, en 6.500 unidades. En este sentido, si el municipio continúa con las mismas dinámicas, no será posible cubrir el déficit en el corto plazo.

Dado este panorama y siendo evidente que el municipio de Cali es uno de los más densamente poblados del país y que, en la ciudad consolidada, la dinámica de construcción es mucho más fuerte que en áreas de expansión, la RAPOT plantea áreas para densificación, es decir, sectores de la ciudad en donde se promueva el aumento de población por hectárea, a través de normas que tengan en cuenta el tamaño de lotes, densidad poblacional, capacidad de vías, alturas, cobertura de

espacio público y equipamientos, estratos y remanente de servicios públicos.

Asimismo, para responder a las necesidades de vivienda, la RAPOT propone el desarrollo eficiente del área de expansión urbana Corredor Cali – Jamundí, así como la intensificación del uso del suelo en área urbana mediante la densificación asociada a los corredores del SITM/MIO, con especial énfasis en las áreas de bajas densidades, buena capacidad instalada en materia de servicios públicos, bajos precios del suelo, predios de tamaño adecuado para la gestión inmobiliaria, así como potencial de generación de espacio público y acceso al transporte público.

**8. Porque plantea una ciudad más equitativa e incluyente,** mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Según el diagnóstico realizado en la RAPOT, hay grandes concentraciones de barrios con alta densidad poblacional y poca presencia de centros de servicios comunitarios de gran escala, así como un gran déficit de espacio público efectivo, especialmente en el oriente y la ladera urbana del municipio.

El crecimiento de Cali en las últimas décadas está caracterizado por la fragmentación espacial. El oriente aumentó su población, pero de la mano de los habitantes no llegaron equipamientos de gran escala, aparte de plantas de tratamiento, subestaciones y plantas de potabilización. Caso contrario pasa en la zona sur -

¿Por qué decir Sí a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?



occidente y centro de la ciudad, donde estos centros de servicios se encuentran aglomerados y la concentración poblacional es menor. Esto demuestra, una inequidad en la distribución de este tipo de servicios en el territorio, lo que a su vez genera problemáticas de diversa índole, principalmente social, en las laderas del piedemonte occidental y en el oriente.

La RAPOT pretende mejorar las condiciones de los equipamientos en la ciudad y construir nodos cercanos a las áreas que presentan mayor densidad de población, en pro de una cobertura integral que promueva la equidad. Esta propuesta busca facilitar el acceso equilibrado de toda la población a los servicios sociales básicos, generando núcleos de actividad distribuidos de forma más equitativa en el territorio, acercando los servicios y el empleo a la comunidad.

Se destaca que próximamente se construirá el Tecno Centro Cultural de Potrero Grande, la nueva IPS de Siloé con cobertura del Sector de Ladera, la IPS El Rodeo con cobertura del Centro y Oriente, y el Centro de Diseño Tecnológico Industrial del SENA, que al lado de la Laguna de El Pondaje, beneficiará el desarrollo humano del Oriente de Cali. Asimismo, de la propuesta RAPOT se destacan los nodos de equipamientos potenciales de Villahermosa, Bodegas, Aguablanca, Morichal, Base, Polvorines, entre otros, así como las centralidades de Julio Rincón, San Bosco, Terminal, Alfonso López, Ferrocarril, y Aguablanca.

Además, establece Unidades de Planificación Urbana como instrumentos de planificación intermedia que agrupan barrios con características y necesidades similares, las cuales se plantean satisfacer mediante la formulación específica de proyectos de espacio público e infraestructura para equipamientos, vías y servicios públicos, propendiendo así por un mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, principalmente de los sectores más deprimidos, disminuyendo la segregación socio-espacial.

## 9. Porque está orientado hacia una movilidad urbana sostenible.

Cali requiere enfrentar el desafío del crecimiento acelerado del número de vehículos que ruedan por sus calles. Según la Asociación de Empresarios y Motociclistas de Cali, uno de cada seis caleños se

## ¿Por qué decir SÍ a la revisión y ajuste del POT de Santiago de Cali?

moviliza en moto, lo cual posiciona al municipio como la segunda ciudad del país con mayor número de vehículos de este tipo. Así mismo, se habla de 333.600 carros, sin contar con el número de vehículos que han sido matriculados en otras secretarías de Tránsito del departamento.

Hoy en día, las condiciones de infraestructura de la ciudad no responden a sus necesidades actuales en materia de tránsito y movilidad. La fuerte actividad regional se refleja en los tráficos que circulan por la red vial regional, tal como lo confirman los datos de conteos del INVIAS, con volúmenes diarios de cerca de 40.000 vehículos en la estación 728 de CENCAR. El actual sistema de infraestructura vial carece de parqueaderos de política pública, parqueaderos de bicicletas y zonas azules (estacionamiento en vía o bahía).

En la RAPOT se invierte la pirámide de la movilidad, dando prelación a los modos alternativos de transporte (peatón y bicicleta), seguidos del transporte masivo, el de carga y, por último, el privado. En tal sentido, se proponen redes peatonales articuladas con elementos del espacio público, como plazas, parques y alamedas, priorizando la zona del Centro, San Antonio, el Peñón, Granada, Imbanaco, Universidades y Oriente (Diagonal 15 y Carrera 15, al sur por la vía Navarro, y entre la Calle 70 y el Río Cauca). También, se establece una red básica de ciclorrutas priorizada de 111,8. km para ser ejecutada en el corto plazo, 108,5 Km para ser ejecutados en el mediano plazo (para un total de 220 Km) que, junto con la red complementaria dará un total de 343 km.

Con la RAPOT, la Administración le apunta a consolidar algunos circuitos, más que corredores o fragmentos de la red, que generen continuidad y fluidez. Es importante generar una sólida capacidad para la gestión del tránsito, que dependerá del desarrollo de un centro inteligente de tráfico, soportado en una red de semáforos inteligentes, en sistemas de información para el usuario y en una integración con los otros modos de transporte. Algunas zonas de la ciudad requieren de proyectos de gestión de la demanda, que incluyen planes maestros de estacionamiento, cobros por congestión y mecanismos de priorización del transporte público y no motorizado.

Se destaca el proyecto del Corredor Verde, espina dorsal de la movilidad municipal de alcance regional, articulándose con Palmira, Yumbo y Jamundí, que comprende una franja de 110 m de ancho y 24 km de largo (Yumbo-Jamundí) y 5 km (Palmira), conformada por las calles 23, 25 y 26, y la Carrera séptima, haciendo uso de la red férrea existente, y que tendrá al mismo tiempo un carácter de parque lineal, que busca integrar componentes de transporte masivo de alcance regional (tecnología limpia), una avenida para bicicletas y elementos de espacio público y equipamientos.

---

**Redacción:** Daniela Manrique. Comunicadora Social y Periodista. Equipo de revisión y ajuste del POT. Departamento Administrativo de Planeación Municipal. Alcaldía de Santiago de Cali.

**Fotos:** Diego Sinisterra. Prensa Alcaldía.