

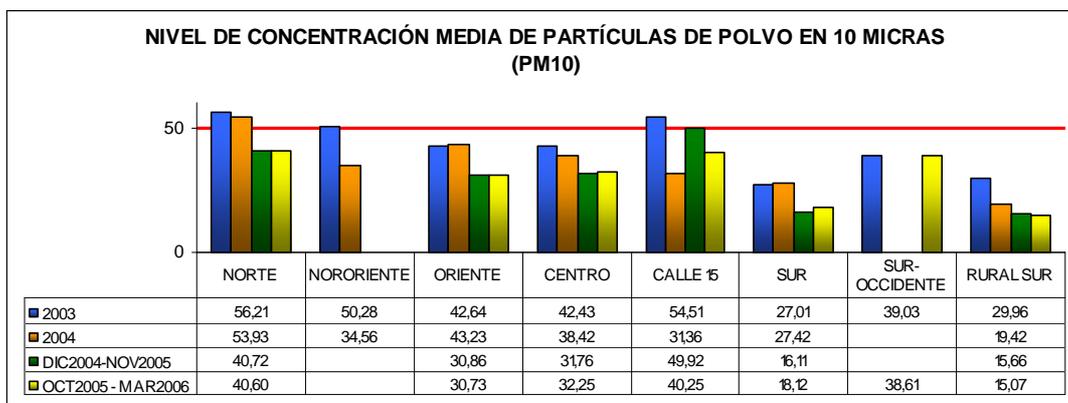
CÓMO VAMOS EN MEDIO AMBIENTE

El indicador *Cómo Vamos en Medio Ambiente* evalúa aspectos como la calidad del aire de acuerdo con la concentración de partículas de polvo, el nivel de contaminación hídrica, la disponibilidad de zonas verdes y árboles. Asimismo, se observa la estructura ecológica de la ciudad y la percepción ciudadana en materia ambiental.

Calidad del aire

La contaminación atmosférica se mide a través del nivel de concentración media de partículas de polvo en 10 micras, PM10⁵⁰, registrado por la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Santiago de Cali, a través de 8 estaciones en toda la ciudad y una unidad móvil.

Los datos corresponden a la concentración promedio anual por zona monitoreada. De acuerdo con el registro, la calidad del aire evidencia mejores registros en diversos puntos de la ciudad, en los últimos años. Sin embargo, llama la atención que la Calle 15 y el norte de la ciudad mantienen sus registros altos por encima de 40 µg/m³, en comparación con los resultados de la zona rural. La norma internacional establece que el indicador anual permitido es de 50 µg/m³.



Fuente: Dagma

Pese a los resultados encontrados, la contaminación del aire se ha incrementado debido a: la ausencia de tecnologías limpias en la industria, en especial el norte de la ciudad en límites con el municipio de Yumbo, el crecimiento urbano, el mal estado de las vías, la disminución de velocidad en el tránsito vehicular, la mala calidad de la gasolina utilizada (con 5.000 ppm de azufre), y el incremento en la proporción de carros por habitante en la ciudad, entre otros factores.

⁵⁰ Material particulado sólido o líquido del aire con menos de 10 micrómetros de diámetro aerodinámico.



Según informe de la Contraloría Municipal⁵¹, las emisiones de fuentes fijas del sector productivo de Cali se encuentran agrupadas principalmente en las comunas 3, 4 y 5 dada la presencia del sector industrial, la Comuna 8 con industrias manufactureras y en las comunas 2 y 19 con industrias prestadoras de servicios. La emisión por fuentes móviles, producto de la circulación de vehículos concentrada en pocas vías de la ciudad, produce tres veces más material particulado que el sector industrial.

Entre las consecuencias de la exposición prolongada a este contaminante se encuentran: aumento en la frecuencia de enfermedades respiratorias, síntomas respiratorios severos, irritación de ojos y nariz, agravamiento en casos de asma, y en enfermedades cardiovasculares. Estas consecuencias generan no sólo deterioro en la calidad de vida de los caleños, sino también altos costos para el sector salud.

La Procuraduría General de la Nación, en informe de evaluación ambiental para la ciudad de Cali, indica: “que la operación de la red de monitoreo del aire efectuada por el Dagma, no sigue los criterios recomendados por la experiencia internacional, por cuanto 6 de las 8 estaciones presentan problemas de ubicación y de interferencias que disminuyen la confiabilidad de las mediciones arrojadas por los equipos.

En el 2005, la operación de las estaciones se vio afectada por la falta de presupuesto y personal calificado, situación que llevó a las dificultades en el procesamiento de la información recopilada e incluso parálisis total de los equipos. Como resultado de ello, se produjo un trastorno de la secuencia de la información sobre la contaminación atmosférica, que impidió hacer proyecciones y estimaciones sobre el comportamiento de la misma.

La red mide únicamente la calidad del aire a nivel de una pequeña microescala, es decir, sólo del sitio en el que están ubicadas las estaciones. Por lo tanto, recomienda reubicar las estaciones existentes en localidades de mayor densidad poblacional, de tal modo que permitan monitorear los impactos sobre los vecindarios y donde no existan obstáculos que interfieran las corrientes de los vientos.

De esta manera, se justificaría la inversión efectuada por la autoridad local en la compra y operación de los equipos -cuya cifra asciende a más de cuatro mil millones de pesos-, no se desperdiciaría la utilidad de este instrumento, ni la oportuna toma de decisiones que permitirían mejorar la calidad del aire que respira la ciudad de Cali”⁵².

Según el experto Juan Pablo Silva, docente de la Universidad del Valle, afirma que la ciudad cuenta con la infraestructura suficiente para adelantar una adecuada gestión de calidad del aire. A su vez, recomienda:

⁵¹ Informe sobre el estado actual de los recursos naturales y del medio ambiente en la ciudad, Contraloría General de Santiago de Cali, 2006

⁵² www.procuraduria.gov.co, marzo 6 del 2006.



- Superar las debilidades en el programa de monitoreo y seguimiento de la calidad del aire.
- Asegurar la continuidad en el monitoreo de la calidad del aire.
- Asegurar la calidad de la información.
- Garantizar los procesos de difusión y publicación de la información en la calidad del aire.
- Dado que la gestión de la calidad del aire es transversal a diferentes sectores, se debe articular y coordinar medidas entre ésta y la salud, además de sectores como el transporte, industrial, entre otros.
- Disponer de un índice de calidad de aire.

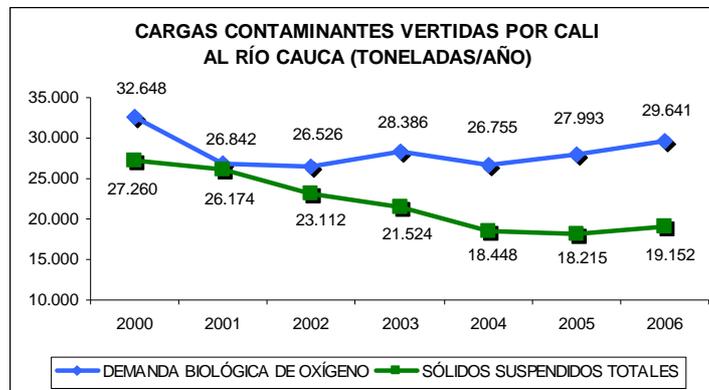
Contaminación hídrica

Por su parte, la contaminación hídrica se mide en función de la Demanda Biológica de Oxígeno (DBO5) y los Sólidos Suspendidos Totales (SST) vertidos anualmente al río Cauca por la ciudad de Cali. En el 2005 se vertieron 27.993 ton/año de DBO5 y 18.215 ton/año de SST. Mientras que en el 2006 la carga contaminante de la ciudad al río Cauca fue de 29.641 ton/año de DBO5, y 19.152 ton/año de SST, registrando aumentos del 5,8% y 5,1% respectivamente.

El río Cauca en el sector de Navarro presenta un alto grado de contaminación, debido en parte a que es receptor de una gran carga de sustancias contaminantes que provienen del Canal CVC Sur. El río también se ve afectado por vertimientos de aguas negras y la deforestación de la cuenca, con una alta incidencia en su deterioro, afectando la calidad del agua. Lo más preocupante es que este importante afluente abastece de agua al 80% de la ciudad.⁵³

La ciudad de Cali también presenta deterioro en sus cuencas hídricas y disminución del recurso hídrico, especialmente en los ríos Cali, Meléndez y Cañaveralejo, debido a vertimientos residuales, asentamientos subnormales en áreas de riesgo, entre otros aspectos, según informe de la Contraloría General de Santiago de Cali.

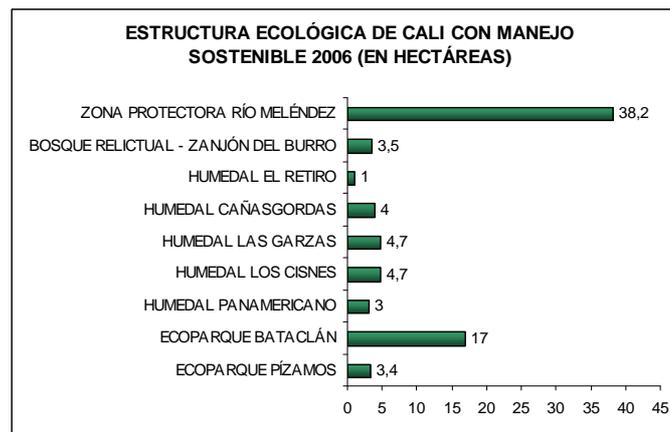
⁵³ El País, 20 de marzo del 2007



Fuente: Dagma

Estructura ecológica

La estructura ecológica de la ciudad con plan de manejo sostenible se mide sumando el área de los ecosistemas, que aportan un total de 79,5 hectáreas en el 2006.



Fuente: Dagma

Según el Dagma, también se cuentan con los siguientes ecosistemas, a los cuales se les ha adelantado actividades de georreferenciación y valoración:

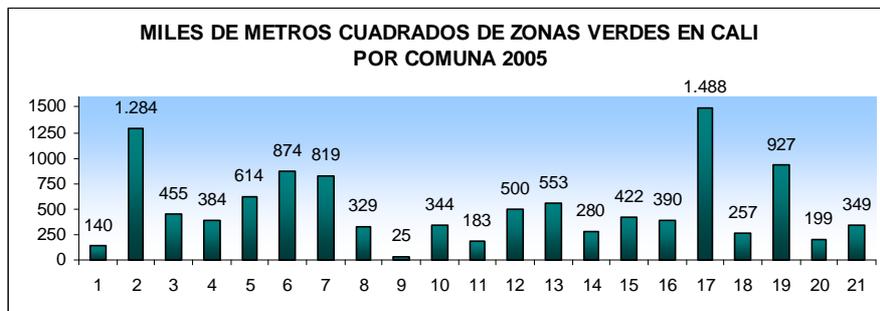
- Relicto boscoso con afloramiento de agua, localizado en el barrio San Fernando, en la calle 4 Oeste con Carrera 35.
- Relictos boscosos del Bajo Aguacatal, comprende aquellos relictos que se encuentran a su margen de protección y parte de sus afluencias como la Quebrada El Chocho.
- Bosque del Club Campestre, ubicado en la zona urbana y en terrenos del club. Su densidad arbórea lo convierte en un relictos boscoso de importancia para su conservación.



A pesar de que la disponibilidad de la información no nos permite determinar la situación actual de los humedales de la ciudad y por lo tanto su grado de amenaza, es evidente que los humedales se ven sometidos a marginamientos culturales y sociales, entre otros debido a una escasa información sobre los mismos. Es imperativo avanzar de forma conjunta en la solución de conflictos en el uso del suelo urbano y la conservación del medio ambiente, de tal forma que se garantice la supervivencia de estos importantes hábitats de la ciudad.

Zonas verdes

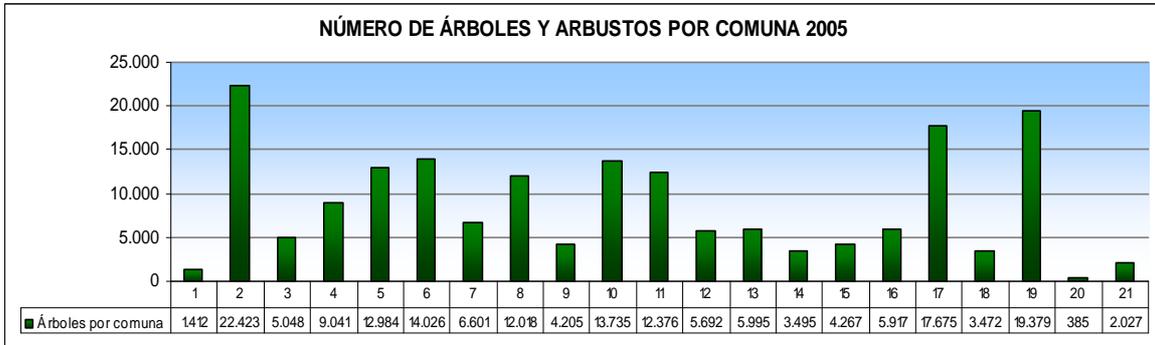
El número de metros cuadrados de zonas verdes por comuna es 10.914.985, cifra que permite establecer el m² por habitante en 5,33, según el censo del 2005. La mayor disponibilidad de zonas verdes se encuentra en las comunas 17, 2, 19, 6 y 7. Y en una menor proporción, en las comunas 9, 1, 11 y 20.



Fuente: Dagma

En Cali hay trece millones de metros cuadrados de zonas verdes que deben podarse al menos ocho veces al año, en el 2005 con el presupuesto de Dagma sólo se permitió hacer tres cortes del material vegetal en doce meses. Las zonas verdes de la ciudad cuentan con un mantenimiento muy precario, situación que afecta ostensiblemente el disfrute de los parques y el acceso a la recreación, entre otros aspectos.

El número de árboles y arbustos, según inventario actualizado en el 2005, registra 182.173 árboles en la ciudad en 12.089 hectáreas de suelo urbano, para una relación de 15,06 árboles por hectárea.



Fuente: Dagma

Por otra parte, las comunas 2, 17 y 19 contribuyen con la disponibilidad de mayor número de árboles en la ciudad, mientras que comunas como la 20, 1 y 21 no cuentan con muchos árboles.

Contaminación auditiva

En materia de control del ruido, se adelantó por parte del Dagma el Diagnóstico Acústico en la jornada diurna y la primera fase del mapa sonoro en el área urbana de Cali. Este estudio arroja las siguientes conclusiones:

La evaluación a largo plazo para la zona objeto de estudio, establece que todos los resultados se encuentran por encima de los 70 decibeles (dB), lo cual indica que los habitantes del municipio están expuestos a niveles de ruido muy altos, por encima de los niveles permisibles fijados por la normatividad ambiental nacional vigente, teniendo en cuenta las áreas de actividad determinadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

El estudio considera que según la cantidad de mediciones acústicas por comuna, las áreas de actividad y la identificación de aspectos ambientales, se detectan comunas críticas en emisión de ruido como las 2, 3, 9, 17, 18 y 19. Mientras que las comunas 4, 5, 6 y 10 permiten identificar unas condiciones que deben ser objeto de constante seguimiento.

También, es necesario establecer estaciones de monitoreo fijas en las comunas críticas y en las demás, realizar programas de monitoreo periódicos, con el propósito de hacer seguimiento al comportamiento respectivo. Sin embargo, a estas labores de regulación se deben agregar actividades complementarias de mitigación que permitan disminuir los niveles de contaminación auditivos y sonoros.

Un nivel superior a los 65 decibeles es el umbral a partir del cual la OMS, los científicos y expertos consideran inaceptable el ruido. Según los resultados del diagnóstico para Cali, se puede concluir que todas las comunas están por encima de este límite.

Se percibe entonces una notoria falta de sensibilidad ante esta problemática, no sólo en la Administración Municipal, que no adopta planes de descontaminación para combatirlo, sino en la propia sociedad caleña que ha desarrollado una cultura del ruido.



Fuente: Dagma

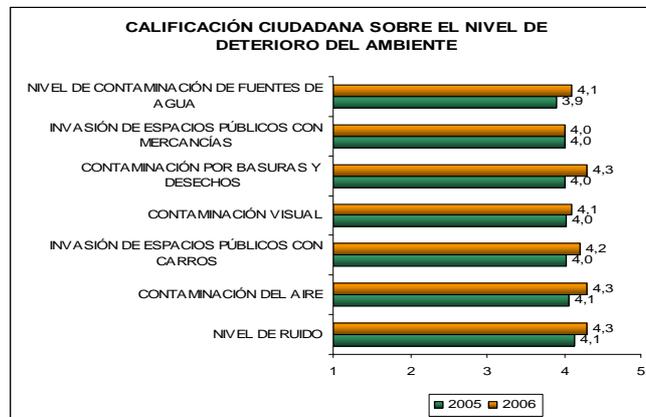
Disposición final de basuras

Este problema requiere ser atendido de forma inmediata en la ciudad, dado que el “basuro” de Navarro está por llegar a su punto máximo de capacidad, y no se vislumbra una decisión final que cumpla con los requerimientos técnicos, legales, ambientales y sociales para la disposición de residuos de los municipios de Cali, Yumbo y Jamundí. Este botadero a cielo abierto recibe 1.800 toneladas diarias de desperdicios.

La continua disposición de basuras en Navarro puede generar derrumbes, que pondrían en serio peligro los humedales circunvecinos al río Cauca. Igualmente, se agravarían problemas relacionados con el manejo de los lixiviados (líquidos putrefactos y contaminantes de las basuras), que ya afectan gravemente las aguas de la bocatoma de la Planta de Puerto Mallarino, proveedora de agua del 80% de la población de Cali. Por lo tanto, es necesario avanzar en la adopción de planes de tratamiento integrales de residuos sólidos en la ciudad.

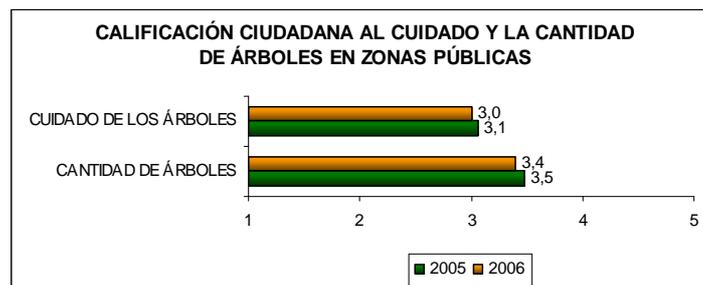
Percepción ciudadana

La percepción ciudadana frente a los diferentes aspectos ambientales de Cali ha empeorado frente al 2005. La contaminación por basuras y desechos, la contaminación atmosférica y el nivel de ruido alcanzan calificaciones de 4,3 cada una, en una escala de de 1 a 5, donde 1 es muy baja y 5 muy alta. Los puntajes que les siguen corresponden a la invasión del espacio público con automóviles, la contaminación visual y la contaminación de las fuentes de agua en la ciudad.



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana Cali Cómo Vamos 2006.

A su vez, los ciudadanos calificaron con 3 el cuidado y con 3,4 la cantidad de árboles, mostrando su inconformidad en el mantenimiento y disponibilidad de estos en zonas públicas de la ciudad.



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana Cali Cómo Vamos 2006.

Se cuenta con instrumentos como el Sistema de Gestión Ambiental - Sigam, el cual orienta los aspectos necesarios para el desarrollo económico, social, político, sostenible del municipio, en pro del bienestar, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y el disfrute del derecho a un ambiente sano.

Retos y recomendaciones

- Según resultados de la mesa de trabajo ambiental adelantada por el programa Cali Cómo Vamos, se evidencia una problemática de articulación institucional y de competencias en la ciudad para resolver situaciones ambientales. Se reconoció asimismo la importancia de coordinar las políticas públicas locales, alrededor de lo ambiental.
- En la mesa de trabajo también se concluyó que el DAGMA presenta serias dificultades para llevar a cabo sus proyectos, debido a deficiencias de carácter estructural que se manifiestan en la contratación de los funcionarios en la entidad y la escasez de recursos que afronta permanentemente. Por lo que es preciso diseñar una política

que garantice la estabilidad laboral así permitir la continuidad que demandan los procesos de gestión ambiental.

- Es necesario mejorar la gestión de la información ambiental de la ciudad, en términos de acceso del ciudadano común, al manejo, interpretación y análisis de la información.
- El problema ambiental en Cali también es de actitud y comportamiento ciudadano. Es importante el manejo de indicadores que reflejen la actitud y el compromiso con la ciudad, teniendo en cuenta que la sostenibilidad ambiental depende tanto de la gestión, como de la responsabilidad ciudadana y de los productores de bienes y servicios, que ejercen presión sobre los recursos naturales.
- Dado que la contaminación ambiental en la ciudad es muy alta, es muy importante incrementar los operativos de control para emisión de gases, por parte del Dagma y la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal. Además, mejorar la recolección y análisis de datos arrojados por la red de monitoreo del aire, de tal forma que sean confiables y oportunos.
- En relación con la salud ambiental en especial en el impacto del “basuro” de Navarro, se advierte que ante su inminente cierre debe preverse que sus efectos pueden prolongarse 30 ó 50 años después de haber sido clausurado. Por lo tanto, las autoridades ambientales y de salud deben tomar las medidas del caso. Existen estudios realizados por el Grupo de Epidemiología y Salud Poblacional de la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle, que evalúan el impacto del botadero en la salud de grupos poblacionales vulnerables de su área de influencia.
- Se recomienda realizar un estricto control en el escape, quema de los gases y en el manejo de los lixiviados (líquidos derivados de las basuras). Asimismo, disponer de barreras naturales como árboles pueden ayudar a detener la circulación de gases. El nuevo relleno regional sanitario no se debe construir en zonas de expansión urbana ni en un terreno que sea poroso ni debe existir población cercana ni de fuentes hídricas.
- Es notoria la falta de sensibilidad ante la problemática del ruido, no sólo en la Administración Municipal, que no adopta medidas eficaces para combatirlo, sino en la propia sociedad que ha desarrollado una cultura del ruido, estimulada por la idea de que Cali es una ciudad rumbera. Por lo tanto, es necesario avanzar en procesos de cultura ciudadana que generen cambios actitudinales que conduzcan a la comunidad hacia una sana convivencia auditiva y de esta forma contribuir con el mejoramiento de la calidad de vida de los caleños.

CÓMO VAMOS EN ESPACIO PÚBLICO

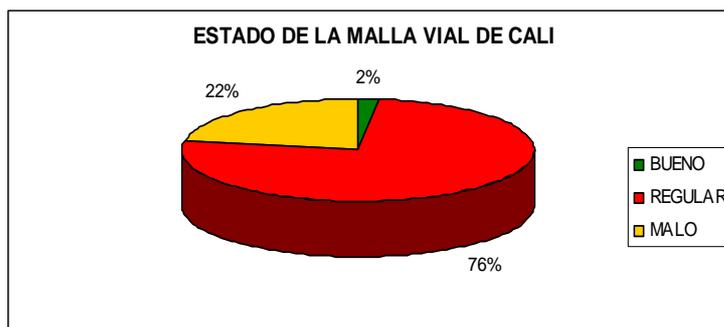
El indicador compuesto *Cómo Vamos en Espacio Público* mide los cambios en las áreas públicas en la ciudad, en función de la cobertura, calidad y mantenimiento de la malla vial de la ciudad, la disponibilidad y recuperación de espacio público, la cobertura de ciclorrutas, el avance en las obras del Sistema de Integrado de Transporte Masivo, y de la percepción ciudadana sobre la disponibilidad y calidad de las zonas comunes.

Los indicadores de la malla vial, del espacio público peatonal y de la construcción de ciclorrutas permiten hacer un diagnóstico sobre la disponibilidad, calidad y evolución del espacio público de la ciudad. Sin embargo, no todos fueron suministrados por el Municipio. No obstante, la Administración argumenta estar planeando futuros inventarios de espacio público en la ciudad.

Malla vial

En el 2006, según reporte de la Secretaría Municipal de Infraestructura y Valorización, la malla vial de Cali tiene 2.341 km de longitud: 1.351 en pavimento asfáltico, 853 en pavimento rígido, 121 sin pavimentar y 2,12 en adoquines. Del total de la malla vial, el 76% se encuentra en regular estado, un 22% en mal estado y sólo un 2% se encuentra en buenas condiciones.

El estado de la malla vial en la mayoría de las comunas es regular y esto se debe a que la gran parte de las pavimentaciones en la ciudad ya cumplieron la vida útil, y a que no se cuenta con recursos suficientes para su mantenimiento⁴⁸. No obstante, en el 2006 la entidad realizó intervenciones sobre la malla vial en pavimento rígido y asfáltico, haciendo mantenimiento a 486.784 metros cuadrados y repavimentando otros 64.571.



Fuente: Secretaría Municipal de Infraestructura y Valorización

En general el estado de la malla vial de la ciudad preocupa a los ciudadanos puesto que incide en el sistema de transporte y directamente en su calidad de vida. Por lo tanto, es necesario que la Administración Municipal disponga de un plan de financiación de largo plazo que atienda esta problemática, o de lo contrario la malla continuará empeorando y será cada día más costoso su mantenimiento.

⁴⁸ Secretaría Municipal de Infraestructura y Valorización.



Sistema de Transporte Masivo - MÍO

Según información de Metro Cali S.A., entidad responsable de la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo, los corredores troncales registran un avance del 74% de la Fase I, lo que representa un 96,7% de cumplimiento de la meta al final del año. Asimismo, se registra que los corredores pretroncales la Fase I están construidos en un 74%, cumpliendo el 85% de la meta establecida para el 2006.

OBRA CONSTRUIDA	AVANCE 2006	META 2006	% CUMPLIMIENTO
CORREDORES TRONCALES	74% de la Fase I	77% de la Fase I	96,7
CORREDORES PRETRONCALES	74% de la Fase I	87% de la Fase I	85

Fuente: Metro Cali

De acuerdo con el informe de gestión del 2006 de Metro Cali, los tramos más adelantados tenían programada su conclusión en diciembre del 2006, mientras que los más rezagados, tienen como meta de ser terminados en julio y noviembre del 2007.

Estado de Avance Corredores Troncales a diciembre del 2006

TRAMO	LONGITUD (KM.)	AVANCE %
Troncal Sur Cra. 15 (Cl. 15 y Cra. 23)	3,57	81
Troncal Sur Cra. 15 (Autopista Sur - Puerto Mallarino)	1,9	4
Troncal Sur Cra. 15 (Cl. 5 y Cl. 15)	1,2	95
Troncal Sur Cl. 5 (Cra. 52 y Cra.15)	3,2	80
Troncal Sur Cl. 15 (Cra. 52 y Cra. 100)	6,7	0
Troncal Centro Cra. 1 (Cl. 40 y Cl. 19)	3,8	93
Troncal Cl. 13 (Cra.1 y Cra. 15)	3,5	41
Troncal Cl. 15 (Cra. 1 y Cra. 15)		
Total	23,9	

Fuente: Informe de Gestión del 2006, Metro Cali

**Estado de Avance Corredores Pretroncales y Complementarios
a diciembre del 2006**

TRAMO	LONGITUD (KM.)	AVANCE %
Pretroncal vía Navarro (Cl 121)	5,2	35
Corredores pretroncales y alimentadores	111,7	10
Grupo 1	18,9	10
Grupo 2	30,3	10
Grupo 3	25,5	10
Grupo 4	20	10
Grupo 5	17	10
Total	116,9	

Fuente: Informe de Gestión del 2006, Metro Cali

Cabe destacar que Metro Cali en su informe de gestión, tiene prevista la conclusión de la pretroncal vía Navarro y de los corredores pretroncales - alimentadores para febrero y abril del 2007, respectivamente. Sin embargo, a finales del 2006 registraba como porcentaje de avance, un 35% para el primero y 10% para los grupos 1 al 5 de las pretroncales y los alimentadores.

La construcción de infraestructura complementaria del SITM también ha sido un frente de avance en la obra, con la ejecución al 100% de dos puentes vehiculares y uno peatonal, que contribuyen a optimizar el espacio público existente, mejorar la movilidad vehicular y a aumentar la seguridad para los peatones.

OBRA CONSTRUIDA	AVANCE 2006	META 2006
Puente peatonal Cra. 1ª con Cl. 27ª	100%	100%
Puente vehicular Cl. 5ª Cra. 15 (Santa Librada)	100%	100%
Puente vehicular Cl. 5ª Cra. 24 (Roosevelt)	100%	100%

Fuente: Metro Cali

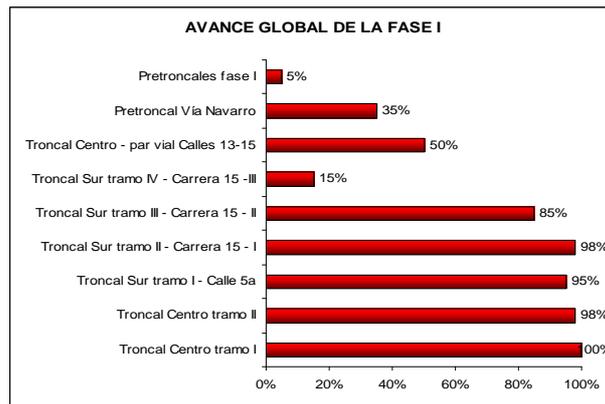
Por otra parte, la ejecución del SITM en su Fase I ha incluido la construcción de 79.950 metros cuadrados en andenes, la generación y construcción en 15.368 metros cuadrados de espacio público y la plantación de 5.478 árboles.

DESCRIPCIÓN	AVANCE 2006	META 2006
Andenes construidos	97%	79.950 m ²
Espacio público generado y construido	92%	15.368 m ²
Árboles nuevos plantados a dic. Del 2006	100%	5.478

Fuente: Metro Cali

Finalmente, "el proyecto del SITM contempla la construcción de 118,8 km. de ciclorrutas, de un total de 342,2 km., que tiene el Plan Maestro de Santiago de Cali" (Metro Cali, Informe de Gestión del 2006). A diciembre del 2006 se ha construido una ciclorruta en la Carrera 4ª Norte, con una longitud de 1,2 km, lo que corresponde al 100% de la meta trazada para ese año.

Por otro lado, con el fin de complementar la información oficial, Cali Cómo Vamos consultó a la Veeduría SITM - MÍO, realizada por la Cámara de Comercio de Cali. El trazado vial del SITM en su Fase I tiene 27,3 km de corredores troncales y 112 km de pretroncales. En el 2006, se destaca la construcción de la Troncal Centro en sus tramos I y II, así como los tramos I y II de la Troncal Sur, alcanzando avances entre el 95% y el 100% respectivamente.



Fuente: Veeduría SITM-MIO Informe de Veeduría N° 8. Cámara de Comercio de Cali.

El par vial de las calles 13 y 15, así como el tramo IV de la Troncal Sur están programados para concluirse en septiembre del 2007. Es similar el caso de las pretroncales, que se terminarían en el transcurso del presente año. Es importante anotar que el porcentaje de avance de cada tramo incluye la infraestructura complementaria.

Ejecución de los corredores troncales de la Fase I

Troncal	Descripción	Km.	Avance a Dic 31 / 2006
Centro tramo I	Cra 1ª (Cl 70 - Cl 47)	2,5	100%
Centro tramo II	Cra 1ª (Cl 42 - Cl 19)	3,8	98%
	Cl 5 (Cra 52 - Terminal Sur)	6,6	Preconstrucción
Sur tramo I - Calle 5ª	Cl 5 (Cra 52 - Cra 15)	3,22	95%
Sur tramo II - Carrera 15 - I	Cra 15 (Cl 5 y Cl 15)	1,29	98%
Centro - Par vial Cl 13-15	Cl 13 (Cra 15 - Cra 1), Cra 1 (Cl 13 - Av. Américas), Cl 15 (Cra 15 - Cra 1)	4,49	50%
Sur tramo III - Carrera 15 - II	Cra 15 (Cl 15 - Autopista Sur)	3,6	85%
Sur tramo IV - Carrera 15 - III	Cra 15 (Autopista Sur - Pto. Mallarino)	1,21	15%
	Cra 1ª (Cl 44 - Cl 40) 560 metros	0,56	En licitación
TOTAL TRONCALES FASE I		27,3	

Fuente: Veeduría SITM - MÍO Informe de Veeduría N° 8. Cámara de Comercio de Cali.

Ejecución de los grupos de pretroncales y alimentadores de la Fase I

Descripción	Km.	Avance a Dic 31 / 2006
Pretroncal Vía Navarro	5,5	35%
Pretroncales y Alimentadores Grupo 1 al 5	74,5	5%
Pretroncales y Alimentadores Grupo 6 y 7	32	
TOTAL	112	

Fuente: Veeduría SITM-MIO Informe de Veeduría N° 8. Cámara de Comercio de Cali.

La Veeduría SITM-MIO de la Cámara de Comercio también ha emitido conceptos sobre la construcción de espacio público y arborización ejecutada en el avance de la obra de corredores troncales y pretroncales a lo largo del 2006.

En cuanto al proceso de arborización, a 31 de diciembre del año anterior, se destaca:

- El reemplazo de 1.300 especies en la Calle 5ª.
- La introducción de especies medianas de plantas de maní forrajero en la Troncal Sur tramo II, en la Carrera 15 entre Calles 5 y 15.
- El sembrado de especies en un 90% en el costado sur y del 60% en el costado norte de la Troncal Sur Tramo III, Carrera 15 entre Calle 15 y Autopista Suroriental, realizando el proceso de compensación de ejemplares.
- El plan de compensación y la conservación de ciertas especies, en la Troncal Sur Tramo IV (Puente de Los Mil Días, Puerto Mallarino).
- La construcción de contenedores en el costado oriental con tierra vegetal y la siembra de especies para evitar daños en las redes de servicios públicos en la Calle 15.
- La tala de árboles que implica la erradicación de 230 ejemplares y la resolución de la CVC para la compensación de los mismos en el corredor paralelo al canal en la Pretroncal Navarro.

La intervención en el espacio público en estos corredores, por su parte, presenta resultados a final de año como:

- El avance aproximado de un 85% en la Calle 5ª.
- El avance, con las calles 13 y 15 y el costado norte aún pendientes en la Troncal Sur Tramo II, Carrera 15 entre calles 5 y 15.
- El costado sur ejecutado en un 95% y el costado norte en un 70%, en la Troncal Sur Tramo III, Carrera 15 entre calle 15 y Autopista Suroriental.
- El avance del 1,8% en la Troncal Sur Tramo IV (Puente de Los Mil Días, Puerto Mallarino).
- El 60% de avance en el costado oriental en la Calle 15.
- La espera por las adecuaciones en la pretroncal Navarro.

A pesar de los avances en espacio público con la construcción del Masivo Integrado de Occidente - MÍO, nuestra ciudad está rezagada en comparación con Bogotá, Manizales y Cartagena en la recuperación del espacio público peatonal.

Según estudios, existe un déficit cuantitativo de espacio público de 3,54 metros cuadrados por habitante. El indicador de ley nacional y el estándar internacional es de 15 metros cuadrados por ciudadano. En el perímetro urbano predomina el deterioro de andenes o cuando existen se pueden realizar recorridos transitables que no están conectados unos con otros, también presentan invasión del espacio por vendedores ambulantes, estacionamiento de vehículos, de establecimientos comerciales, escombros y basuras, etc. Expertos sostienen que la carencia de andenes es de tal magnitud en nuestra ciudad, que estos espacios de disfrute colectivo han sido sustituidos por los centros comerciales.

El País, 24 de septiembre del 2006.

Percepción ciudadana

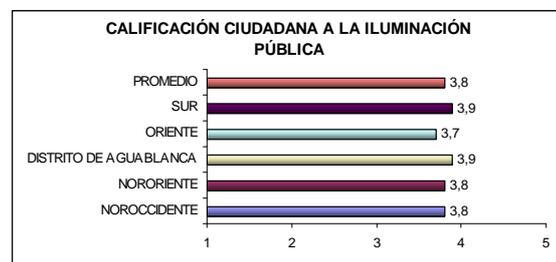
El indicador Cómo Vamos en Espacio Público también hace seguimiento a la Percepción Ciudadana sobre la calidad de los principales componentes del espacio público en el barrio, tales como vías de acceso pavimentadas, iluminación pública, parques y zonas verdes, y andenes y separadores.

En la calificación a las vías de acceso al barrio se registra un promedio para Cali de 3,5 sobre 5. Aunque las diferencias geográficas son mínimas, sobresale que la disminución del promedio general frente al 2005 (3,7), se dio en gran parte por el cambio de 3,7 a 3,3 en el norte de la ciudad. Las razones más frecuentes para una calificación entre 1 y 3 son la cantidad de huecos y la falta de mantenimiento.



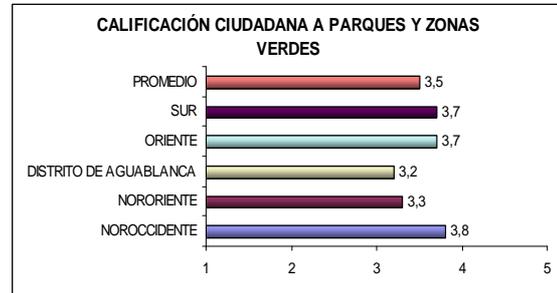
Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana Cali Cómo Vamos 2006

La iluminación pública del barrio, por su parte, presenta un promedio de 3,8 para la ciudad, registrándose calificaciones muy similares no sólo entre zonas geográficas, sino también respecto al promedio del año anterior. Las razones negativas siguen siendo la falta de bombillas (por daño o hurto) y de mantenimiento, principalmente.



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana Cali Cómo Vamos 2006

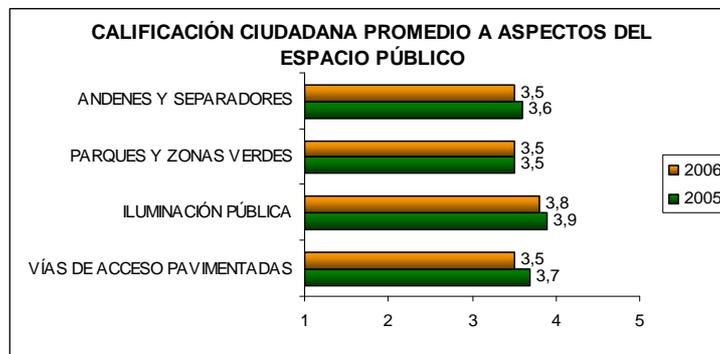
La calificación ciudadana a los parques y zonas verdes del barrio, si bien se mantiene en 3,5 en el año, se destaca que en el 2006 se registran mayores diferencias geográficas, especialmente entre el noroccidente y el Distrito de Aguablanca. En general, alerta el menor acceso frente a los otros componentes del espacio público barrial, así como la inseguridad y el deterioro de las áreas verdes y parques existentes.



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana Cali Cómo Vamos 2006

La estabilidad en los promedios de la ciudad se evidencia nuevamente al registrar que la calificación ciudadana al estado de los andenes y separadores pasó de 3,6 a 3,5 en el último año, lo cual no constituye una diferencia estadísticamente significativa. Los argumentos más frecuentes de calificaciones bajas son la presencia de huecos y la inseguridad por fallas técnicas y desniveles.

Si bien se registra estabilidad en el comportamiento de las variables a nivel de la ciudad, resulta importante que en ocasiones la misma se da por mejorías en la percepción de ciertas zonas y deterioro en otras, lo cual amerita revisiones técnicas oficiales en la evolución del espacio público en estas zonas.



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana Cali Cómo Vamos 2006

Temas complementarios

De acuerdo con la información de Metro Cali, uno de sus proyectos es la conformación de nuevos espacios al servicio de la comunidad como las plazoletas San Bosco, San Pascual y Santa Librada, cuyas intervenciones consisten en la recuperación de espacio público, mejoramiento del entorno paisajístico y construcción de nuevos senderos peatonales.



Retos y recomendaciones

- Los caleños esperan que se cumpla con los tiempos establecidos en la construcción del Sistema de Transporte Masivo MÍO, por lo tanto a diciembre del 2007 debe estar implementada la primera Fase, dado su impacto favorable en el desarrollo urbano de la ciudad.
- El consultor privado Julián Velasco llama la atención sobre la importancia de la creación de espacio público para hacer más homogénea la calidad de vida de los diferentes sectores sociales. Así mismo, afirma que para crear espacio público en zonas ya ocupadas por edificaciones, es necesario emprender proyectos de renovación urbana y remodelación.
- Es urgente avanzar en procesos de desarrollo urbano por parte de la Administración Municipal que privilegien a peatones y ciclistas más que a los vehículos.
- La recuperación del espacio colectivo es un asunto de coordinación de recursos entre las diferentes instituciones locales, como también en el cumplimiento riguroso de las normas establecidas. Si la ciudad cuenta con espacios públicos adecuados, se mejora la calidad de vida y se vería reflejado en menores niveles de agresividad y mayor sentido de pertenencia.
- Es de vital importancia disponer de indicadores sobre el espacio público peatonal por habitante, dado que es una variable sensible en la calidad de vida de los ciudadanos en relación con el crecimiento poblacional y acceso a espacio público exclusivo para los peatones.
- Finalmente, Cali Cómo Vamos reitera su recomendación a la Administración Municipal de la construcción y/o publicación de indicadores del estado de la malla vial de la ciudad, así como su oportuno seguimiento. Además de contar con un plan de financiamiento de largo plazo que permita recuperar la malla vial de la ciudad.