

## **EL M.I.O. Y EL ESPACIO PÚBLICO**

El programa Cali Como Vamos en asocio con el CITCE de la Universidad del Valle presentan a consideración de la ciudadanía un artículo denominado " El M.I.O y el espacio público " con el cual estamos invitando a analizar el estado actual en que se encuentra esta relación, sus causas y efectos.

### **1. PLANTEAMIENTO CENTRAL:**

Un sistema integrado de transporte masivo, cuyo componente central son los buses articulados (MIO), no debe ser visto solo como un proyecto de movilidad urbana, sino también como un proyecto estratégico para el mejoramiento del ESPACIO PÚBLICO.

### **2. CONCEPTOS BÁSICOS**

El espacio público según el artículo 7 del Decreto 1504 de 1998 es definido como el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, se clasifica según características formales, espaciales y funcionales y su área efectiva se mide en términos de plazas, parques y zonas verdes entre otros.

Existen seis (6) sistemas estructurantes del territorio, y según como lo define la ley 388, estos se relacionan entre sí a partir de su confluencia en el ESPACIO PÚBLICO y son: Sistema Vial y de Transportes, Sistema de Equipamientos Urbanos, Sistema de Servicios Domiciliarios, Sistema de Patrimonio Urbano y Arquitectónico, Sistema Ambiental y por último el Sistema de Espacio público propiamente dicho. Por tanto, un proyecto que sea considerado estructurante del territorio debe contemplar y articular elementos provenientes de estos seis sistemas.

El Plan especial del espacio público y equipamientos colectivos de Cali elaborado en el 2002 por Planeación Municipal estimó que el espacio público promedio por habitante equivalía a 3,8 m<sup>2</sup> y según la ley debería ser de 15 m<sup>2</sup> por habitante al termino de la vigencia de 10 años que están estipulados para los planes de ordenamiento territorial.

Pese a esta disposición, en Cali no se han realizado obras específicas para incrementar el espacio público efectivo; las únicas intervenciones realizadas se han limitado hasta el momento, al proceso de construcción de infraestructura vial exclusiva para los buses articulados, mediante la habilitación de calzadas vehiculares llamadas "solobus" con sus respectivas estaciones.

No obstante, para que la construcción del MIO además de mejorar la movilidad contribuya a incrementar el espacio público, debe ir acompañada de más puentes y túneles peatonales y de mejores andenes y separadores. Sin embargo, este aspecto también fue restringido como se estipula en la carta enviada el 31 de agosto del 2002 por el entonces director de Planeación Nacional, Santiago Montenegro, al doctor Jaime Córdoba quien en dicha época ocupaba el cargo de presidente de Metrocali, en la cual se establece muy claramente que las inversiones en obras deben concentrarse de manera exclusiva en el componente técnico del sistema, es decir en las calzadas y estaciones, evitando elementos "ornamentales".

Esto explica porqué las obras de apariencia ornamental, se han reducido a arreglar el Parque de los Estudiantes o de Santa Librada y a crear una plazoleta al oriente del templo de San Juan Bosco. En definitiva, el proceso de construcción e implementación del M.I.O. se ha quedado corto en las externalidades que se tenían previstas generar sobre el espacio público en Cali.

### 3. EL M.I.O Y EL ORDENAMIENTO URBANO

La gran importancia que tiene el M.I.O. en la ciudad radica, en que se constituye en una alternativa de movilidad, frente al anárquico, contaminante e ineficiente sistema de transporte público que tiene actualmente la ciudad.

Todo sistema de transporte de pasajeros, resulta incompleto, si no se desarrolla de manera simultánea una clara estructura de espacio público básico peatonal. Y este es uno de los grandes ausentes de la construcción del proyecto del M.I.O. Valga para ello ilustrar el caso de la Comuna 18 donde sus 110.000 habitantes dependen exclusivamente de la Calle 5 para conectarse con los más elementales servicios de la ciudad, lo cual hacen a través de las carreras 68, 70, 72, 80 y 94, en ninguna de las cuales existen andenes que atiendan adecuadamente los volúmenes de desplazamientos peatonales esperados.

Sin embargo, no se puede desconocer que desde 1971 con la realización de los Juegos Panamericanos, no se realizaba en Cali una inversión comparable a la del M.I.O. pues además de la crisis fiscal de la administración municipal que ya de por sí ha tenido limitada la inversión, no se han ejecutado otros proyectos que transformen el territorio de la ciudad. Es por ello que el MIO adquiere tanta relevancia, ya que además de ser el proyecto de inversión pública más importante de las últimas décadas, se constituirá en un cambio sustancial para la movilidad urbana de la ciudad en relación con lo que hoy se tiene disponible.

Adicionalmente, la ciudad recibirá externalidades positivas en términos de calidad del aire, pues a cambio de las 57 rutas de buses que transitan por la carrera 100 y calle 5 en la Comuna 17 (frente a Unicentro) se va a contar con un solo sistema de buses articulados que las suplirá con mayor eficiencia, igual que sucederá cuando se supriman las 92 rutas actuales que transitan por la Avenida de Las Américas a cambio del sistema del MIO.

Pese a estos favorables efectos, no deja de ser preocupante la calidad de las obras que se están ejecutando en el MIO, no solo por las restricciones que le hicieron a las obras complementarias consideradas de carácter ornamental sino también porque el número requerido de estaciones de cabecera, terminales intermedias, patios y talleres que debe llevar el sistema, no están construidas en la actualidad y probablemente tengan dificultades para estar listas cuando se venza el plazo límite de las obras.

De otro lado, en muchas ciudades del mundo donde circulan buses articulados, estos circulan sobre losas que reemplazaron el asfalto existente, evitándose así la construcción de andenes de abordaje a 90 centímetros de altura sobre el nivel original de la vía, situación que en nuestro caso ocurre de manera evidente en las calles 13, 15 y 5 donde por presunta economía de costos, no se demolieron los pavimentos existentes, colocando por encima las losas y carpetas asfálticas nuevas, dejando así los anteriores andenes a un nivel más bajo, con el inconveniente adicional de que cuando llueve, por desnivel se generan canales abiertos de aguas lluvias, en detrimento de la calidad de vida de los peatones que, a su vez son, los usuarios del sistema.

#### 4. LOS PROBLEMAS DE FONDO.

Los problemas de construcción del M.I.O. ponen a flote las deficiencias estructurales del Municipio de Cali para afrontar un proyecto de tal magnitud, no sólo dentro de sus características técnicas particulares, sino también de las limitaciones que se tienen para articular al M.I.O un plan conjunto y coherente de intervención integral del espacio urbano influenciado directamente por la implantación del sistema de transportes.

Varios factores explican estas deficiencias. El más inmediato, es el de la crisis fiscal del municipio, que le ha impedido al Municipio tener una intervención mas fuerte en el proyecto, le siguen los problemas de coordinación que han caracterizado al proyecto, pues a partir de la expedición del Documento CONPES 3166 de mayo de 2002, que establece los términos técnicos y urbanísticos básicos del M.I.O. la Alcaldía considera que Metrocali debe hacerse cargo de las obras urbanas complementarias al M.I.O. Por su parte Metrocali, trata de evitar la mayor cantidad de obras que no considere absolutamente indispensables para poner a funcionar el sistema de buses articulados.

Lo cierto es que independientemente de a quien corresponda esta responsabilidad, el M.I.O., es un proyecto que debe articular otras iniciativas que permitan lograr la construcción de espacio público digno, suficiente y tentador para la ciudad. Por tanto, es deber de los planes de renovación urbana proyectar y ejecutar obras complementarias que superen las restricciones que tienen el M.I.O en cuanto a ampliación del espacio publico se refiere.

Adicionalmente el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) debe ser entendido como la articulación de diferentes modalidades de transporte, con tecnologías limpias, que además del M.I.O con sus buses articulados, padrones y alimentadores, debe contemplar los proyectos del MIO Cable y el tren de cercanías e, incluso retomar la iniciativa de contar con embarcaciones rápidas que naveguen a lo largo del río Cauca como alternativa para una mayor integración de los municipios ribereños con Cali. Por ello, hasta tanto no entren en funcionamiento estas otras alternativas no se podrá hablar en la práctica del SITM y no se desarrollara todo el potencial de movilización que tienen el sistema.

#### 5. ESTADO DE LAS OBRAS EJECUTADAS

Las obras ya ejecutadas al 31 de mayo de 2008, al no tener el uso para el que fueron realizadas, es decir para el funcionamiento del MIO, quedan al garete, ya que mientras no operen, no se realizaran labores de mantenimiento, pues los recursos disponibles están concentrados en los pagos o en la realización de las obras pendientes, y mientras no se generen ingresos por operación, no se dispondrá de recursos adicionales que permitan realizar el mantenimiento requerido.

Esto explica en buena parte los crecientes señales de deterioro y descuido que han comenzado a mostrar los espacios urbanos que han sido intervenidos; por ejemplo, la inversión realizada en las plantas ornamentales sembradas en los separadores viales y en aquellas zonas de jardín que se han adecuado cerca de las estaciones ya construidas, están mostrando un deterioro acelerado, que obedece a la falta de mantenimiento de jardinería y al constante pisoteo de las zonas verdes de los separadores viales para efectos de cruzar las calles, lo cual pone en evidencia que no solo hacen falta instalar mas puentes peatonales sobre los corredores viales ya adecuados con las obras del M.I.O, sino que los separadores viales deben contemplar áreas demarcadas de cruce, especialmente en los puntos de mayor transito de peatones a fin de minimizar el pisoteo indiscriminado de las zonas verdes.

De continuar esta situación, se tendrá como resultado la pérdida de la inversión realizada en los jardines de los separadores viales y se pondrá en evidencia una vez más, los problemas que han caracterizado este proyecto no solo en sus etapas de planificación y ejecución, sino también en la fase de mantenimiento y administración.

De otro lado, es claro que un proyecto la naturaleza del M.I.O requiere de un programa de cultura ciudadana en torno al cuidado de sus obras que despierte no solo entre los ciudadanos sino también entre las instituciones la necesidad de querer lo nuestro, lo que es de todos, iniciativa que esta en mora de realizarse, pues aun cuando no ha entrado en funcionamiento el M.I.O ya existe una parte de su infraestructura con la cual los caleños (as) deben aprender a relacionarse y a cuidar.

Jerarquizando los problemas que tiene el MIO, este quizá sea el de menor envergadura, pero su impacto sobre la imagen que muestra la ciudad, en las zonas que se consideraban como la nueva cara de Cali, hace que nos preguntemos si somos o no capaces como colectivo de esforzarnos por mantener y mejorar todo aquello que le cambie positivamente la imagen a la ciudad. Igualmente hace que nos preguntemos si esta situación no es un reflejo más, de los problemas que se ven venir y se dejan agravar por la falta de intervenciones oportunas y preventivas por parte de las entidades responsables y por falta de una conciencia ciudadana frente al proyecto de mayor relevancia para el desarrollo de la movilidad y de una mejor interacción de los ciudadanos con el sistema de transporte y su entorno.

Aunque la Administración Municipal no puede hacerse cargo de su mantenimiento pues la estructura del sistema general le asigna esa función a Metrocali quien debe mantener en cabal funcionamiento la red de circulación de los vehículos y de todo el espacio urbano usado para el efecto, si es necesario que a la Secretaría de Gobierno a quien le corresponde velar por el adecuado uso del espacio público, tome cartas sobre el asunto, para que en asocio con la Secretaria de Cultura y Turismo y el Dagma desarrollen jornadas cívicas para el mantenimiento y aseo de las zonas verdes existentes en los corredores del MIO, y para que se demarquen en las mismas, caminos de paso por donde pueden transitar los peatones sin tener que hacer el pisoteo de las mismas.

Estas acciones deben ir acompañadas de permanentes campañas de cultura ciudadana orientadas al cuidado del MIO que pueda generar cambios positivos en las actitudes y comportamiento de los caleños frente al MIO. Es importante que el mensaje incentive el civismo, el cuidado y el sentido de pertenencia frente a este nuevo patrimonio público de la ciudad.