

PRÓLOGO

Como resultado de un dilatado proceso de investigación, ve la luz el libro *Cali: una metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización*, de los profesores de la Universidad del Valle Pedro Martín Martínez y Óscar Buitrago. Sin lugar a dudas, este trabajo constituye un aporte sustantivo a la comprensión del surgimiento y expansión de la ciudad de Cali y del fenómeno de su metropolización, desde una perspectiva histórica, geográfica y del planeamiento local.

Cali no ha sido tan estudiada como otras ciudades del continente, verbigracia Lima, Buenos Aires, Ciudad de México y Bogotá. No obstante, a lo largo del siglo XX se llevan a cabo varios estudios. Sobresale *La historia de Cali*, en tres tomos, de Gustavo Arboleda, una indagación desde la historiografía tradicional; los trabajos de la nueva historia de Germán Colmenares como *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes. Siglo XVIII*; los más recientes de Edgar Vásquez, *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio*; de Óscar Gerardo Ramos, *Historia de la cultura empresarial en el Valle del Cauca*; los de Margarita Pacheco y los menos conocidos de Germán Patiño como *Herr Simmonds y otras historias del Valle del Cauca*.

Las anteriores investigaciones tienen un espíritu histórico y poco se preocupan, con excepción del libro de Vásquez, por la construcción y planeación del espacio urbano. En este sentido, *Cali: una metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización* llena un amplio vacío en los estudios de la ciudad, al concentrar el análisis en el fenómeno de la metropolización y en los fallidos intentos de las administraciones locales por planificar el área metropolitana, que para finales del siglo XX se desborda.

No sobra advertir que la metropolización de Cali es un proceso de expansión urbana que se acentúa después de la segunda mitad del siglo XX, pero que hunde sus raíces en el XIX, cuando el dinamismo económico de la región vallecaucana comienza a pasar de la banda oriental a la occidental y la ciudad se convierte en el epicentro regional, a lo que contribuye la construcción del ferrocarril Cali-Buenaventura, en 1915¹. Por ello, los autores se remontan a los siglos anteriores cuando las Leyes de Indias, tal vez el primer código urbano de las Indias Occidentales, definen la fundación y planeación de la ciudad a partir de la cuadrícula, que encuentra inspiración en el *Cardo* y en el *Decumanus Maximus* romanos.

Desde ese momento, los profesores Pedro Martínez y Óscar Buitrago reconstruyen el proceso de crecimiento, expansión y metropolización de Cali, con especial atención en el siglo XX, pero enfatizando en la genealogía de la planificación moderna del espacio urbano. De esta manera, se muestra a un Estado central, que ante los movimientos de población, el dinamismo económico y la consiguiente expansión de las ciudades, trata de regular el caos del desarrollo urbano por el que comienza a transitar el país. Un ejemplo de ello es la “Ley de fomento del desarrollo urbano” que introduce los *planes pilotos*, que son antecedidos por los planes reguladores, instrumentos modernos de la planificación espacial en Colombia. Los arquitectos extranjeros Paul Lester Wiener y José Luis Sert formulan dicho plan para Cali con el que se orienta el crecimiento en el sentido sur-norte, con la conciencia de alejarse de la cota de inundación de los ríos Cauca y Cañaveralejo. No obstante que se busca planificar la expansión de la ciudad, no se percibe todavía la noción de área metropolitana.

Al estilo de una arqueología del saber, los autores rastrean la noción de área metropolitana en los instrumentos modernos de planeación urbana, que la administración de Santiago de Cali pone en práctica desde la primera mitad del siglo XX. Son objeto de esta indagación el plan del arquitecto austriaco Kart Brunner, el primer intento consciente de ordenación y planificación urbana de la ciudad de Cali, desde su fundación en 1536; el Plan Piloto de Wiener y Sert; el Plan General de Desarrollo de Cali (PGD); el Plan Integral de Desarrollo Integral de Cali (PIDECA); el Programa de Integración y Desarrollo Metropolitano en los Municipios del Sur del Valle (PINSUVALLE); el Plan de Desarrollo de Cali de 1991 y el Plan de Ordenamiento Territorial de Cali (POT) del año 2000, actualmente vigente.

De lo anterior se concluye que las áreas metropolitanas en Colombia aparecen oficialmente con la reforma constitucional de 1968, bajo la ad-

1 La construcción del ferrocarril del Pacífico, para comunicar a Buenaventura con Cali, capital del departamento, tiene una larga historia que inicia en 1854 —cuando el General Tomás Cipriano de Mosquera obtiene una concesión del gobierno nacional para construir un “camino de ruedas” que comunicaría a Cali con el puerto de La Buenaventura— hasta 1915, cuando después de múltiples vicisitudes y con la participación de varias compañías, llega la línea ferroviaria a Cali.

ministración de Carlos Lleras Restrepo y en Cali emergen por primera vez en el Plan General de Desarrollo (PGD) de 1969 bajo la noción de Región Metropolitana, que es definida como: “Ciudad central con zonas urbanas vecinas que pertenecen a diferentes jurisdicciones municipales, cuya problemática consiste en la expansión de centros urbanos vecinos, usualmente de diferente tamaño e importancia, sobre una misma área geográfica, que está repartida en varias jurisdicciones municipales”.

Por primera vez un plan, como expresión de una política pública, piensa la ciudad, no sólo desde su organización interna, sino inmersa en un lugar más amplio: un área metropolitana. En el libro se muestra, convincentemente, que los planes que han sido formulados en la ciudad, desde el año 1969, introducen dicha noción para ordenar un espacio mayor que crece desordenadamente y que adquiere los visos de un fenómeno de metropolización. Sin embargo, la constante de estos intentos es la insuficiencia, por no decir el fracaso, de la política pública local por incorporar el fenómeno de la metropolización en el ejercicio de la planeación y las discontinuidades y fragmentaciones espaciales en los modelos territoriales municipales. Emergen, entre otras, dos variables asociadas con este fracaso. Por un lado, la visión hegemónica sobre el espacio metropolitano de la tecnocracia caleña; por otro, los celos y temores de los municipios aledaños de ser absorbidos por una urbe que se expande en forma desordenada.

Es importante resaltar que en el estudio se aplican técnicas modernas de análisis de la metropolización como la teoría de grafos e indicadores como el número de Konig y los índices de Shimbél y Omega. Los resultados en el uso de estos instrumentos evidencian que Cali está inmersa en un auténtico proceso de metropolización, cada vez más complejo, en el que opera como centro, ofreciendo servicios bancarios, financieros, públicos y de transporte, entre otros, y los municipios aledaños se especializan bien como ciudad dormitorio (Jamundí), como área industrial (Yumbo) o zona agroindustrial (Palmira). Esta complejidad convierte en un imperativo que las administraciones locales asuman, de una vez por todas, el reto de planificar este espacio metropolitano.

Quien esté interesado en el estudio y análisis de la metropolización de la tercera ciudad más importante de Colombia, encontrará en *Cali: una metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización* un texto de lectura obligatoria.

LUIS CARLOS CASTILLO, PhD
Profesor, Departamento de Ciencias Sociales
Universidad del Valle