



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

**¿CÓMO SE ASUMEN LOS RETOS URBANOS EN  
LOS PLANES DE DESARROLLO DE LAS CIUDADES CÓMO VAMOS?**

**CARTAGENA**

**Plan de Desarrollo 2008-2011 “Por Una Sola Cartagena”**  
**Alcaldesa Judith Pinedo Flórez**

En Junio fue aprobado el Plan de Desarrollo Distrital 2008-2011 “Por Una Sola Cartagena” luego de sobrepasar un arduo y complejo proceso de formulación con participación ciudadana, realizar ajustes a las versiones iniciales y acatar las modificaciones requeridas por el Concejo Distrital, en especial la de recortar el presupuesto de inversión en 15% (alrededor de \$500.000 millones) en los rubros de ventas de activos del Distrito e ingresos potenciales por desarrollo de Tierrabomba. Para el Concejo estos ingresos aun no deben incorporarse en el presupuesto distrital ni comprometerse para financiar el desarrollo por no existir la certeza de su disponibilidad, aunque se dejó abierto un espacio para ajustar el presupuesto en la medida en que se materialicen.

A grandes rasgos, y en sintonía con su nombre, el enfoque del Plan es avanzar hacia una ciudad incluyente y cohesionada, sin fragmentaciones físicas, culturales, económicas o sociales, para lo cual se han establecido seis objetivos de corte transversal: superar la pobreza extrema a través de una estrategia integral e interdisciplinaria; convertir a la educación en el motor de desarrollo social; tener ciudadanos activos y saludables; promover un desarrollo económico sostenible; y, recuperar la confianza en el gobierno, las instituciones y la participación ciudadana como mecanismo de desarrollo.

A lo largo del documento se evidencia que el desarrollo para esta nueva Administración está concebido con una perspectiva de derechos (educación, vida, justicia, etc) haciendo énfasis en grupos poblacionales: niños, jóvenes, desplazados, mujeres, habitantes de la calle, adultos mayores y pobres.

La ejecución del Plan contempla una inversión de \$2.9 billones de pesos en 4 años, repartidos de la siguiente manera: Educación 37%, Salud 26%, Movilidad (transporte, tránsito y obras viales) 8%, Vivienda y Hábitat 3%, Medio ambiente 3%, Cultura 2% y Otros 22%. La mayor parte del Plan de Desarrollo será financiada con transferencias de la Nación (41%); es así como generalmente se ha apalancado el desarrollo en la ciudad. Estos recursos van destinados principalmente hacia educación y salud. El resto de los recursos provienen de otras fuentes, con participaciones no tan preponderantes: otros ingresos (23%), ingresos corrientes de libre destinación (14%), valorización (8%), regalías (6%), crédito externo (4%), venta de activos (4%) y cobro de la plusvalía (1%).

La situación de Cartagena hoy, punto de partida del Plan y determinante de la pertinencia de las propuestas distritales, demanda una intervención integral por parte de los actores del desarrollo. A nivel institucional, Cartagena en la última década sólo ha tenido un Alcalde con periodo completo de 3 años y el resto han sido gobiernos intermitentes de 1 o 2 años, lo cual incidió en que las acciones distritales no fueran continuas, en que los procesos de planeación se hicieran para el corto plazo y en que no se hubieran podido superar retos históricos



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

como los altos niveles de pobreza, la inequidad entre la educación pública y privada, y el profundo déficit habitacional de la tercera parte de los hogares cartageneros. Asimismo, han surgido nuevos retos que también deben ser encarados como son los problemas de movilidad urbana acompañados por altos niveles de accidentalidad y deterioro de la malla vial, y el aumento de las muertes violentas, la delincuencia y la violencia intrafamiliar en los últimos años.

### **MOVILIDAD**

La Movilidad Urbana e Infraestructura Vial se ha convertido en uno de los retos políticos más complejos de la ciudad. El desplazamiento en transporte público colectivo se ha tornado improductivo; en las dos principales arterias viales los recorridos con una longitud de 15 kilómetros aproximadamente, los tiempos de desplazamiento son de una hora con velocidades promedio de 16 km/hr. No se evidencian suficientes controles al tránsito ni existe la adecuada señalización de paraderos, cruces, etc. Esto ha repercutido en que las personas migren hacia medios de transporte no regulado como las mototaxis, buscando más rapidez y asumiendo mayores riesgos de accidentalidad. A pesar de que el parque automotor de motos registradas en Cartagena es de 10.980, se calcula que ruedan alrededor de 40.000. Esto se ha traducido en un aumento del 14% en la accidentalidad vehicular en 2007, correspondiendo el 36% a los accidentes en moto que además registran el 78% de los muertos por accidentes de tránsito.

Adicionalmente, la infraestructura vial de la ciudad se encuentra mayoritariamente en mal estado (58%), lo que entorpece aun más la movilidad.

A pesar de que con el TransCaribe se espera dar solución a los altos tiempos de desplazamiento, su retraso ha sido excesivo. En dos años y medio desde el inicio de las obras, sólo se ha construido el 7,7% de las troncales que contempla el proyecto.

Las propuestas distritales en el Plan de Desarrollo sobre movilidad contemplan varios niveles de intervención y se exponen en el Objetivo "Ciudad Para Soñar", en la Estrategia "Ciudad a escala humana". En infraestructura vial, el gobierno distrital contempla la construcción de obras que aumenten la conectividad de la ciudad (terminación de la Vía Perimetral, continuación del Anillo Vial, doble calzada en la Cordialidad, etc.) y la pavimentación y el mantenimiento de vías, proyectos tendientes a que la malla vial en buen estado pase de representar el 28% al 50%. Para contrarrestar las dificultades estructurales en el funcionamiento del actual sistema de transporte urbano y articularlo con TransCaribe, se prevé la formulación e implementación del Plan de Movilidad de Cartagena, que por tercera vez aparece como una meta de Plan de Desarrollo del Distrito sin que se haya obtenido resultado alguno.

Esto irá acompañado de proyectos de señalización (ojalá se resuelva la inexistencia de paraderos), semaforización, recuperación del espacio público, capacitación y educación vial, fortalecimiento institucional de la autoridad distrital de transporte y controles al tránsito (ampliación del pico y placa, restricciones a los motociclistas, etc). Finalmente, y considerado nuevamente como uno de los macroproyectos de Cartagena, se establece que en 2011 se habrá culminado con las obras de las troncales de TransCaribe y se habrán realizado las acciones que garanticen su componente acuático, con lo cual se supondría que estaría en funcionamiento a



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

más tardar en 2012. Con ésta, son tres las Administraciones que se comprometen en sus Planes de Desarrollo a culminar el 100% de la obra.

Todas estas acciones a la larga se deberán reflejar en la reducción de la accidentalidad vial cuya meta a 2011 es reducir en 35% los accidentes vehiculares y accidentes que involucran motos, y en la reducción de los tiempos de desplazamiento.

Inversión: \$224.000 millones de pesos - incluyendo \$73.750 para TransCaribe-, equivalentes al 8% del presupuesto distrital total.

### **SEGURIDAD CIUDADANA**

Este aspecto de la calidad de vida ha sido identificado por los ciudadanos de Cartagena como uno de los factores que requieren mayor atención de la Administración Distrital y fue uno de los temas que se posicionó en el debate político para las elecciones de Alcalde en octubre pasado. En Cartagena, en los últimos años no se aprecia un mejoramiento sostenido de la seguridad; por el contrario, la tasa de muertes violentas ha aumentado levemente, la tasa de homicidios no ha cedido y se ha mantenido alrededor de los 25 homicidios por cada 100 mil habitantes con un gran pico en 2006 y van en aumento los hurtos, lo cual puede afectar negativamente los niveles de inversión productiva y el desarrollo de la industria turística en la ciudad.

Frente a este reto y con el ánimo de recuperar y sostener la senda de seguridad que ha caracterizado a Cartagena y rectificar los índices con tendencia negativa, en el Objetivo "Ciudad para soñar" del Plan de Desarrollo Distrital, se incluyó la Estrategia "En Cartagena estamos tranquilas y tranquilos". La nueva estrategia distrital contempla 4 ejes de política. Uno referido puntualmente al fortalecimiento de la Secretaría del Interior para que pueda coordinar acciones interinstitucionales encaminadas a fortalecer la justicia, la seguridad y la convivencia. Incluye acciones como: mejoramiento de las cárceles, fortalecimiento de la gestión del sistema penal acusatorio, promoción de mecanismos alternativos de conflictos, dirección del observatorio de seguridad, entre otras.

Otros de los ejes de política son la formulación y puesta en marcha de un plan de seguridad y convivencia ciudadana que contemple el control a alcohol, drogas, armas, la atención a violencia intrafamiliar, la reducción del crimen organizado, entre otras, y también la formulación del plan maestro de equipamientos de seguridad y justicia, para apoyar con logística y dotación a la Policía Metropolitana de Cartagena y así aumentar su capacidad de acción. El último punto se refiere a una estrategia de cultura ciudadana para incentivar el cumplimiento de las normas y el respeto por los demás.

En términos generales, el abordaje del tema de seguridad en PD hace un mayor énfasis en lo que se quiere lograr que en las estrategias para alcanzar los logros; los programas se asemejan más a objetivos que a estrategias.

Las metas fijadas se refieren a la disminución de la tasa de homicidios de 23 a 10, la reducción de atracos a personas y a residencias en 10% anual, la reducción de accidentes vehiculares en 35%, las cuales reflejan un importante nivel de compromiso de parte del gobierno distrital para combatir la inseguridad.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

Otras acciones para incentivar la convivencia ciudadana se plasman en el primer objetivo del PD que tiene un corte transversal pues toca todas las aristas del desarrollo y tiene como fin superar la pobreza extrema. Allí se establece que a través de la articulación de acciones distritales con ICBF, Profamilia, facultades de psicología y trabajo social, ONGs, Casas de Justicia, centros de conciliación, etc., se podrán ir superando las acciones violentas entre los ciudadanos más pobres y se podrá garantizar su acceso a los servicios de justicia para resolver sus conflictos. Las metas relacionadas con convivencia se derivan específicamente de los indicadores que monitorea el programa JUNTOS de la Presidencia de la República del cual se desprende todo el Objetivo de Superación de la Pobreza.

Inversión en seguridad y convivencia: \$66.319 millones de la estrategia principal y \$6.377 millones del programa de convivencia y justicia enfocado a los más pobres, para un monto total aproximado de \$72.696 millones.

#### **VIVIENDA**

En políticas públicas locales sobre Vivienda, lo rescatable de los últimos años es la elaboración del Plan Maestro de Vivienda realizado en 2007, el cual permitió dimensionar la magnitud del reto que tiene la ciudad. Los procesos de legalización, la adjudicación y entrega de subsidios, los mejoramientos de viviendas realizados y el ritmo de avance y entrega de las VIS poco a nada han incidido en la situación tan precaria que en este sentido tiene la ciudad. Se requiere definitivamente de una política muy agresiva de Vivienda con apoyo del sector privado en la gestión para reducir el déficit habitacional que afecta a 63 mil hogares de un total de 213 mil.

La apuesta a la Vivienda es a través del programa para la superación de la pobreza (PES) y sobretodo, del Macroproyecto "Ciudad del Bicentenario". El primero, complemento indispensable del macroproyecto, consiste en la legalización de 12.000 predios y mejoramientos de 17.000 viviendas. Por su parte, Ciudad del Bicentenario es un macroproyecto integral de desarrollo urbano que contempla la reubicación de 10.500 viviendas ubicadas en zonas de alto riesgo no mitigable (50% de impacto), la asignación de 40.000 subsidios, reducción del déficit cuantitativo de vivienda en 50% con 15.000 viviendas nuevas y la habilitación de 50 hectáreas de tierra para proyectos VIS.

En Vivienda y Hábitat se invertirán \$78.810 millones del presupuesto distrital, y además se contará con apoyo del Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, las Cajas de Compensación Familiar y ONGs y empresas privadas del sector para que sus aportes permitan alcanzar exitosamente los objetivos.

#### **EMPLEO Y COMPETITIVIDAD**

En Cartagena, el desempleo es superior al promedio de las trece ciudades y la mejoría en la condición laboral de los cartageneros se sigue dando básicamente en términos de subempleo. El reto para el binomio público-privado es que se creen en la ciudad condiciones para aumentar la competitividad de la ciudad y así puedan generarse nuevas oportunidades de empleo que reduzcan los niveles de pobreza.

La estrategia del Plan de Desarrollo para la generación de empleo y aumento de la competitividad de la ciudad se denomina "Promover el crecimiento económico incluyente". El aumento de la competitividad se fundamenta en la



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

adopción del Plan Distrital de Competitividad para el desarrollo de sectores estratégicos, el estímulo a C&T, y la promoción y atracción de inversiones productivas, especialmente las orientadas a la exportación. La apuesta a la competitividad se define a partir de una estrecha cooperación público-privada que posibilite el fortalecimiento de microempresas y PYMES. Por un lado, se proveerá desde el gobierno distrital apoyo en la simplificación de trámites para apoyar la instalación y conformación de nuevas empresas y se facilitarán proyectos de apoyo logístico como la concreción de las centrales de carga y abastos.

El Distrito además asumirá y liderará la promoción de Cartagena como destino de inversiones productivas destinadas a la exportación y brindará condiciones para mejorar el acceso de las personas a procesos de capacitación pertinentes para los oficios requeridos en la ciudad. Como respuesta, el sector privado deberá facilitar el acceso de la mano de obra capacitada al mercado laboral, particularmente en los nuevos proyectos instalados en la ciudad. El Distrito apoyará también la labor promocional de Cartagena como destino turístico de clase mundial y de turismo náutico, dando impulso a la creación del corredor náutico proyecto que contempla la construcción de marinas, muelles, etc.

En relación con la generación de empleos, el Distrito hará énfasis en el fortalecimiento de mipymes con capacitación en habilidades gerenciales y realización de ruedas de negocios. Asimismo fomentará los patios productivos y el desarrollo agropecuario y pesquero, los cuales deberán integrarse a suplir la demanda de alimentos en la ciudad. Esta estrategia estará articulada con el programa de reducción de la pobreza que incluye un componente para la generación de ingresos y trabajo orientado a los más pobres, también a través de capacitaciones e implementación de centros de desarrollo empresarial que dinamicen la economía popular.

Las metas establecidas a 2011 son: reducción de días de expedición de certificados de uso del suelo (30 a 2), lograr que Cartagena ascienda al 5 puesto en el Ranking de Competitividad de Doing Business (del 12), mayor destinación de recursos distritales a C&T (2%), apoyo de 40 empresas turísticas para obtener certificación de calidad, aumento de visitantes extranjeros, atracción de 40 nuevas empresas industriales, generación de 4 mil empleos directos y 8 mil indirectos.

En empleo y competitividad se tiene presupuestado invertir alrededor de \$26.000 millones en 4 años, aunque también se contemplan aportes significativos del sector privado.

### **EDUCACIÓN**

En Cartagena hay amplia cobertura educativa pero rezagos en eficiencia y calidad, y sobretodo, una profunda brecha entre la educación pública y la privada, lo cual redundo en inequidades que se reflejan directamente en el acceso a oportunidades de ingreso. Históricamente, no se ha dado al sector prioridad en política o en recursos, por lo cual no se ha podido cancelar esta vieja deuda con la sociedad.

Hoy finalmente a través del PD se ubica a la Educación como un punto fundamental para el desarrollo de la ciudad que impactará no sólo en el mejoramiento del sector mismo, sino en mejores oportunidades de ingreso y acceso al mercado laboral, competitividad de la ciudad, y mejoramiento de la calidad de vida.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

El Objetivo 2 es exclusivo para la Educación, descrita allí como el motor del cambio social. El desafío será mejorar su calidad y pertinencia y brindar una formación continua desde la primaria infancia hasta la educación superior. Para ello, las escuelas estarán abiertas 365 días del año y serán epicentro de actividades de desarrollo social en las comunidades. Al mismo tiempo, la oferta de equipamientos comunitarios se integrará a la escuela; la relación es de doble vía.

En calidad y pertinencia, la apuesta es al mejoramiento de la infraestructura, mayor dotación, cualificación de docentes, uso de TI, fortalecimiento de los equipos psicosociales, bilingüismo, fortalecimiento de la medida técnica y de la educación superior técnica y tecnológica. La meta es aumentar de 27% a 50% la proporción de IEO que obtienen resultados de medio a muy superior en ICFES; y aumentar en 5 puntos porcentuales el resultado de las pruebas SABER.

En cobertura, se construirán nuevas instituciones educativas oficiales operadas con experiencia de privados, se ampliará la educación de la primera infancia y se desarrollarán acciones para nivelar estudiantes atrasados. Esto complementado con apoyo nutricional escolar y apoyo de transporte. En educación superior, se garantizarán mayores cupos a través de la universidad virtual y el manejo del Colegio Mayor de Bolívar. De esta manera se busca lograr plena cobertura neta hasta básica secundaria, disminuir repitencia en básica y media, brindar cupos en educación superior al 50% de egresados de colegios públicos.

Por último, se dará continuidad al proceso de Modernización de la SED desarrollado exitosamente en la pasada Administración, para poder alcanzar en el corto plazo la certificación en calidad.

Como parte del Plan de Emergencia Social para superar la pobreza, en educación se articularán acciones de la SED y del programa JUNTOS para garantizar acceso al sistema educativo a los desplazados y más pobres. Para ejecutar toda la estrategia educativa se destinarán \$1.08 billones, equivalentes al 37% del presupuesto total. Es importante mencionar el 10% de estos aportes se derivan de recursos propios del Distrito, cuando anteriormente esta participación a penas llegaba al 2%. Desde Cartagena Cómo Vamos se venía llamando la atención en este punto, y al parecer la nueva Administración ha dado respuesta positiva; se espera su cumplimiento.

**BOGOTÁ D.C.**  
**PLAN DE DESARROLLO 2008-2012 "BOGOTÁ POSITIVA"**  
**Alcalde Samuel Moreno Rojas**

Mediante el acuerdo 308 de 2008 el Concejo de Bogotá adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obra Públicas 2008 – 2012 "Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor", cuya financiación asciende a \$38.85 billones de pesos.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

### **MOVILIDAD**

El mayor reto es la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, lo cual implica organizar las rutas para la operación del transporte, disminuir la sobreoferta de buses existente, unificar el sistema de recaudo, poner en funcionamiento 9 troncales de Transmilenio, mantener la malla vial y contratar la primera fase del proyecto Metro. Este sector tiene asignado el 25% del presupuesto del Plan, la segunda inversión más alta que hará el distrito. No obstante, el documento no estableció metas, ni instrumentos claros y precisos para verificar el avance de las mismas.

Aunque el Plan propone aumentar a 25 km. /hora la velocidad promedio de desplazamiento en el transporte público, le hace falta ahondar en la recuperación de la malla vial, puesto que tan sólo pretende incrementar en 50 el porcentaje de km.-carril de malla vial arterial e intermedia en buen estado.

### **SEGURIDAD**

Es positivo el hecho de que se incorporen estrategias fuertes de convivencia como la implementación de los programas "Bogotá segura y humana" y "Amor por Bogotá", los cuales contemplan incrementar de 11 a 20 las conductas investigadas en el Centro de Estudios y Análisis de Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Secretaría de Gobierno, formar a 8.000 personas en procesos educativos-lúdico pedagógicos y suscribir 20 pactos de seguridad y convivencia ciudadana. Sin embargo, la reducción de la tasa de homicidios al 2,7% deja mucho que desear, ya que la ciudad debería tener una meta por debajo de 14 homicidios por 100 mil habitantes más no 16, que es lo que propone el Plan. Lo mismo debería suceder con las muertes violentas donde el documento propone reducir de 30 a 28 casos por 100 mil habitantes.

### **VIVIENDA**

No es consecuente la meta propuesta con la necesidad real de la ciudad en el tema. Según la 'Encuesta de Calidad de Vida' del año 2007, Bogotá enfrenta una carencia de 307.986 unidades de vivienda. Ante esta preocupante situación el Plan sólo propone la reducción del 12% del déficit, lo cual apenas cubre el crecimiento vegetativo anual, situación que pone en desventaja a la ciudad si se tiene en cuenta el poco avance que en la materia tuvo la pasada Administración. Dicho sector recibirá el 2,60% de la inversión total del Plan de Desarrollo. Igualmente deben revisarse a fondo los esquemas de seguimiento y evaluación al Proyecto de Integración Regional puesto que tiene como meta la construcción de 20.000 viviendas en el municipio de Soacha, pero no tiene en cuenta los impactos relacionados con la provisión de bienes y servicios públicos de estos hogares.

### **EMPLEO**

De acuerdo con el último boletín de la Gran Encuesta Integrada de Hogares que realiza el DANE, en Bogotá la tasa de desempleo es del 10,5% y la tasa global de participación del 63,6%. Al respecto el Plan tiene propuestas y metas concretas que aportarían a mitigar estas cifras, como las establecidas en el programa Fomento para el Desarrollo Económico, entre las que se destaca la creación de 3750 nuevas empresas con apoyo del Distrito y la vinculación al primer empleo de 4.000 personas recién egresadas de educación técnica, tecnológica y universitaria. Aunque este sector recibirá el 2,6 de los recursos del Plan el reto está en definir cómo se lograrán los objetivos establecidos por la Administración de Moreno Rojas.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

**BARRANQUILLA**  
**PLAN DE DESARROLLO DE BARRANQUILLA “OPORTUNIDADES PARA TODOS”**  
**Alcalde: Alejandro Char Chaljub**

El Plan de Desarrollo Social, Económico y de Obras Públicas 2008-2011 “Oportunidades para todos” fue aprobado por el Concejo Distrital de Barranquilla en sesión plenaria del pasado 30 de mayo, y cuenta con un presupuesto de \$3,8 billones durante el periodo 2008-2011.

**MOVILIDAD**

Los programas que hacen parte de la Política de Movilidad buscan mejorar las condiciones de competitividad de Barranquilla y la Región Caribe, al reducir los tiempos de transporte de carga y pasajeros con el Área Metropolitana, el Departamento y la Región. De igual forma, se busca que los habitantes de la ciudad puedan acceder en menor tiempo a los sitios de trabajo, recreación y cultura, para aumentar su productividad y contar con tiempo para sus actividades familiares, culturales y recreativas.

Sin embargo, no se encuentran datos históricos disponibles sobre los tiempos de transporte y movilidad en la ciudad, por tanto no se precisan metas en este aspecto. Para subsanar este vacío se establece como meta la formulación de un Plan Maestro de Movilidad que señale los tiempos y las prioridades de las intervenciones en obras viales, regulación del tráfico, campañas de cultura ciudadana, plan de desvíos durante la construcción de las obras de Transmetro y de otros proyectos, y para la recuperación del espacio público vial para el uso colectivo. El Plan Maestro deberá estar expedido en diciembre del 2008 y la entidad responsable de su formulación es el Instituto de Tránsito y Transporte– Metrotránsito.

Otro reto importante en materia de Movilidad es la realización de las obras complementarias del Sistema Integral de Transporte (SITM), tales como la finalización de los 7,4 Kms que faltan para completar el trayecto de Transmetro en sus dos principales rutas, la construcción de 2 portales y 17 estaciones y el diseño y adecuación de 20.000 m2 de ciclorutas y red de andenes en puntos estratégicos de la ciudad.

El programa de control y cultura de la movilidad tiene como meta reducir el índice de accidentalidad a 5%, sin embargo la ausencia de una línea de base en el tema de movilidad hace imprecisa esta meta. Según el Plan lo anterior se hará mediante la aplicación de medidas regulatorias y la organización de una institución que articule las decisiones y la programación de obras en materia de tránsito, transporte, infraestructura vial, normas aplicables a los conductores de todos los modos de transporte y promueva una cultura ciudadana de respeto por las normas de tránsito, a fin de mejorar la seguridad vial.

El programa de infraestructura vial, es importante para la competitividad de la ciudad. Este programa tiene como meta la construcción de 133.332 m2 de vías nuevas y el mantenimiento y reconstrucción de 160.000 m2 de vías existentes. De acuerdo con el plan de inversión incluido en el plan, para este programa se cuentan con \$134.859 millones provenientes de recursos propios.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

Por último con la contribución por valorización se mejorará el equipamiento urbano y las condiciones de conectividad de la ciudad con sus infraestructuras de transporte portuario, marítimo y aéreo, se completará la malla vial principal, de aprovechamiento cultural y recreativo del paisaje fluvial y la integración de los barrios al desarrollo urbano de la ciudad. La meta es la ejecución del 100% de las obras establecidas en el Plan 1 de valorización, que incluye obras tan importantes como la Avenida del Río, la segunda calzada de la circunvalar y los Parques Educativos.

Destinación de recursos para los Programas de la Política Económica en Movilidad: 16% del presupuesto total, 21% de la inversión total.

### **SEGURIDAD**

Los programas de seguridad y convivencia ciudadana articulan el fortalecimiento de las medidas de prevención por acuerdos ciudadanos, el respeto por los derechos humanos, el control y la sanción policiva a los actos delictivos, la resolución de conflictos por la vía de la conciliación entre los ciudadanos, y la participación de los ciudadanos y la administración pública en actitudes y normas de convivencia para avanzar en el un respeto por los otros y las instituciones.

El programa de Seguridad Ciudadana tiene como meta disminuir en 20% los homicidios, tomando como línea de base los 391 homicidios ocurridos en el 2007. Lo cual consideramos una meta poco ambiciosa.

Se incluyen también acciones orientadas a mejorar el equipamiento y apoyo logístico a la Fuerza Pública para facilitar su desempeño y generar confianza ciudadana. En este sentido una meta concreta es la creación de 7 nuevas comisarías de familia.

El Plan, buscando la corresponsabilidad y autorregulación del ciudadano, establece como meta la formulación de un Plan de Convivencia Ciudadana y el fortalecimiento de las Casas de Justicia y Métodos Alternativos de Solución de Controversias – MASC.

Destinación de recursos para los Programas en Seguridad y Convivencia Ciudadana: 1,50% del presupuesto total, 2,0% de la inversión total. Esta baja participación es preocupante teniendo en cuenta los niveles de inseguridad en la ciudad y su área metropolitana.

Por supuesto, uno de los grandes retos, además de los sectores analizados, lo constituye el saneamiento fiscal de una ciudad intervenida a través de la Ley 550 o ley de reestructuración de pasivos. Para esto, el gobierno Distrital requiere un verdadero conocimiento de su real situación financiera. La carencia de información veraz y actualizada es latente, pero para subsanar estas deficiencias el Distrito cuenta actualmente con el apoyo del Ministerio de Hacienda y su dirección de Apoyo Fiscal. El plan financiero pretende atender en su mayoría las acreencias de la Ley 550 con el fin de que el Distrito de Barranquilla recupere su capacidad de pago y pueda ser nuevamente sujeto de crédito.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

La situación actual del Distrito es mas difícil que a comienzos del anterior gobierno, ya que su déficit aumentó con la proliferación de entidades descentralizadas, con el aumento de pasivo pensional al liquidar a la Empresa Distrital de Teléfonos y a los hospitales públicos, y al tener algunas de sus mas importantes rentas comprometidas por muchos años. Corresponde entonces a la actual administración asumir este reto de poner la casa en orden dentro de un necesario marco de institucionalidad.

**EMPLEO**

El Empleo como tal no está enunciado como uno de los programas del Plan. Se parte de la premisa que al convertir a Barranquilla en una ciudad competitiva se promoverá la generación de empleo, generando oportunidades sociales y económicas para todos. Por tanto, el empleo se encuentra incorporado dentro de los Programas de la Política Económica en Promoción de Inversiones y Desarrollo Empresarial. Se incluyen programas que se adelantarán con la coparticipación público-privada para promover acciones de información, capacitación, logística y promoción de la ciudad como el mayor centro de comercio exterior del Caribe. Estos programas también buscan fortalecer a las empresas en sectores competitivos y constituir y consolidar empresas innovadoras con alto potencial de crecimiento, con base a las potencialidades de mediano y largo plazo de Barranquilla como ciudad-región. Sin embargo, no hay metas claras de cuantos empleos generarán los programas descritos.

En el programa Promoción de Inversiones y Desarrollo Empresarial la Administración Distrital en cooperación con el sector privado, apoyará las gestiones de promoción al desarrollo industrial, comercial y de servicios portuarios, logísticos y de turismo, para mejorar la productividad de la pequeña y mediana empresa, aumentar el producto interno bruto de Barranquilla, el empleo y el monto de sus exportaciones. Como meta especifica se establece la entrega de 500 microcréditos a emprendedores y elevar a Barranquilla de la quinta a la tercera posición en el ranking de competitividad nacional.

En el programa de política Económica en Formación Pertinente, Ciencia y Tecnología se propone mejorar la calidad de la educación universitaria y tecnológica para mejorar las competencias de los estudiantes y graduados en conocimientos y destrezas, para garantizar la innovación en el desarrollo de los distintos sectores de la economía donde los inversionistas y la administración han encontrado nichos de producción y comercialización, para atender el mercado nacional e internacional de bienes y servicios. Para esto se tienen como metas la suscripción de Convenios con tres Centros de Formación Universitaria y Tecnológica, asesoría a 150 PYMES para aumento de productividad y competitividad, el desarrollo de 150 planes de negocios, 10.000 personas alfabetizadas digitalmente, 8.000 personas sensibilizadas hacia la creación de empresas y la creación de una Unidad Estratégica de Comercialización.

Destinación de recursos para los Programas de la Política Económica en Promoción de Inversiones y Desarrollo Empresarial (Empleo): 0,34% del presupuesto total, 0,44% de la inversión total. La baja participación de este rubro en la inversión se justifica en el Plan con una alta participación de aportes del sector privado.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

**MEDELLÍN**

**Plan de Desarrollo 2008-2011 “Medellín es Solidaria y Competitiva”**  
**Alcalde Alonso Salazar**

El pasado 30 de mayo el Concejo de la ciudad aprobó por unanimidad el nuevo Plan de Desarrollo para Medellín, el cual tiene como eje articulador y objetivo máximo el logro de un mayor Desarrollo Humano Integral que permita ampliar las oportunidades y las capacidades de las personas, reconociendo que éstas tienen necesidades e intereses diferentes. El Plan se divide en seis líneas estratégicas donde la solidaridad, el bienestar, el desarrollo económico, el medio ambiente y el hábitat, junto con la proyección regional y global, y la gestión pública son los elementos más sobresalientes. En cuanto al financiamiento del plan, se proyectan recursos por \$10,1 billones.

**MOVILIDAD**

La mayor apuesta en movilidad es la estructuración y puesta en funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte, SIT, para lograr la integración física, operacional y tarifaria de los modos de transporte público y que tiene como eje central al Metro e incluirá el Metroplús y las rutas alimentadoras del Valle de Aburrá. Esta meta implica, de acuerdo al Plan de Desarrollo, la reestructuración total de la operación actual de 170 rutas de transporte público colectivo.

La apuesta en movilidad es alta, puesto que se estableció como meta de resultado el mantener el tiempo actual promedio de desplazamiento a 2011. Para ello se estructura el plan de movilidad que cuenta con 5 componentes: 1) Transporte, cuya finalidad es poner a funcionar el SIT; 2) Vialidad, que se centra en obras que mejoren la accesibilidad local, regional y peatonal; 3) Tránsito, con la creación de un centro de monitoreo y control de la operación del sistema vial y la consolidación de un laboratorio de la movilidad; 4) Medio ambiente, que le apuesta a la mejora de la calidad del aire y 5) Cultura ciudadana, con campañas para disminuir las altas tasa de accidentalidad. Los resultados en movilidad es factible que se cumplan a 2011, ya que el plan que lo apoya es integral, no obstante, quedan dudas en torno a la mejora en la calidad del transporte público, especialmente de los buses, busetas y colectivos ya que no se hace visible ninguna meta de chatarrización de estos vehículos, tampoco es claro el por qué se mantiene el número de guardas de tránsito y se disminuye el de gestores pedagógicos.

En el primer caso, el centro de monitoreo tendrá que ofrecer información que permita que la labor de los guardas de tránsito sea más eficiente, en caso contrario, la ciudad está demandando un mayor número de agentes. En cuanto al segundo, los llamados a generar una mayor cultura ciudadana frente al respeto a las normas de tránsito son justamente los gestores pedagógicos, en ese sentido, la disminución en su número no es consecuente con los desafíos en este frente. Finalmente, en cuanto a la calidad de la malla vial, es evidente que de mantenerse la meta a 2011, mucho menor a la del cuatrienio anterior, y con las sucesivas obras viales y el notable aumento del parque automotor, la malla vial en Medellín tenderá a deteriorarse.

Movilidad y transporte: 7,4% del presupuesto total y 8,8% de la inversión total.



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

## **SEGURIDAD**

Uno de los mayores retos que enfrenta la ciudad es seguir disminuyendo la tasa de homicidios. La meta de acuerdo a la Visión 2019 es que Medellín tenga una tasa de homicidios del 9%. Teniendo en cuenta que la disminución durante 2004-2007 fue de casi 20 puntos porcentuales, la meta trazada a 2011 en el Plan de Desarrollo de una tasa de homicidios de 23% parece poco ambiciosa. La disminución de la tasa de homicidios en Medellín estuvo altamente correlacionada con el Programa de Reinserción, sin embargo, como en el Plan de Desarrollo se reconoce, algunos de los desmovilizados están reincidiendo en actividades delictivas, subsisten grupos armados y han emergido nuevas manifestaciones armadas.

Estos elementos plantean un desafío enorme para la ciudad en cuanto al solo sostenimiento de la actual tasa de homicidio implica seguir trabajando, de mano del gobierno nacional, en el fortalecimiento del proceso de reinserción, con acciones puntuales desde lo local como la evaluación del programa y el seguimiento y apoyo a los reinsertados. El Plan de Desarrollo reconoce la anterior situación y ha destinado \$54 mil millones en el seguimiento del programa de Paz y Reconciliación que busca intervenir a la población desmovilizada, sus familias y la comunidad y atender a las personas en alto riesgo de pertenecer a grupos armados al margen de la ley. Así mismo, es indispensable conocer los nuevos actores violentos que reemplazan a las grandes organizaciones delincuenciales.

En consecuencia, la administración debe fortalecer sus sistemas informacionales para el diseño de nueva política pública que permita disminuir aún más la inseguridad en la ciudad, y específicamente permita obtener una tasa de homicidios mucho más baja que la propuesta en el Plan de Desarrollo. En este sentido, se destaca dentro del Plan el observatorio para la seguridad y la convivencia en el cual se plantea el desarrollo de un sistema unificado de información.

Componente de Seguridad y convivencia: 1,8% del presupuesto total, y 2,1% de la inversión total.

## **VIVIENDA**

El Plan de Desarrollo reconoce como prioritario el tema de la vivienda. Las metas para este cuatrienio están en mayor consonancia con las necesidades de la ciudad frente a pasados planes de desarrollo. Las 15 mil viviendas para los estratos uno, dos y tres, representan una disminución del 23% del déficit cuantitativo (incluyendo las viviendas en zonas de alto riesgo) de la ciudad a 2007. De estas un 70% serían construidas por el municipio y el 30% restante se ofrecerían desde el sector privado. Se incluyen además metas de mejoramiento de viviendas (8 mil), titulación (8 mil) y legalización de predios (940). En el primer caso, esto representaría una disminución aproximada del déficit cualitativo en un 18%.

En segundo y tercer caso las metas parecen muy ambiciosas dados los pobres resultados de la anterior administración en la materia. Es un reto el cumplimiento de las metas establecidas para el componente de vivienda y hábitat en cuanto se ha evidenciado cierta debilidad institucional de la administración municipal que no ha permitido que los avances en este sector sean notorios. No obstante, puede jugar a favor del cumplimiento de las metas el desarrollo del Plan Estratégico Habitacional de Medellín diseñado como una herramienta de política pública a corto, mediano y largo plazo que aglutina las competencias e intereses del sector público, privado,



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

academia, organizaciones sociales, comunitarias y no gubernamentales cuyo propósito central además de la construcción de vivienda de interés social es la de generar un hábitat integral en la ciudad. Idealmente se debería procurar porque este plan se conciba no sólo para Medellín sino también para el área metropolitana del Valle de Aburrá.

Vivienda y Hábitat: 3% del presupuesto total y 3,45% de la inversión total.

### **EMPLEO**

La mejor estrategia a largo plazo para la generación de más y mejores empleos es apostarle a sociedades con mayores niveles de capital humano en entornos competitivos, incluyentes y sostenibles. En este sentido, en todas las líneas del plan de desarrollo de Medellín se abordan temas relacionados con estos elementos: educación, salud, movilidad, competitividad, medio ambiente, seguridad. En lo que corresponde con metas directas en el apoyo público local a la generación de empleos, la línea tres del Plan, "Desarrollo Económico e Innovación", establece como indicador de resultado la generación de 8 mil nuevos empleos y el apoyo a la formación y/o consolidación de 2800 empresas barriales y de valor agregado.

De estas empresas plantea como meta el que 500 se formalicen y 75 de ellas permanezcan tras dos años de operación. El apoyo a la creación de nuevas empresas debe tener como norte la generación de condiciones para que éstas entren a la formalidad y que las expectativas en torno a su supervivencia sean mucho mayores a las trazadas en el plan de desarrollo. Una inversión de 112 mil millones de pesos cuyo indicador de resultado sean 75 empresas funcionando después de dos años de creación y asumiendo de forma optimista que cada una de ellas genera 10 empleos, da como resultado una inversión cercana a los \$149 millones por empleo alcanzado.

Es necesario, entonces, que esta propuesta de creación y fortalecimiento de empresas tenga un componente de evaluación de impacto que permita su comparación con otras opciones de política como el apoyo para que los jóvenes de escasos recursos ingresen y permanezcan en el sistema de educación superior. Por cada \$149 millones invertidos, se podrían beneficiar por lo menos 10 jóvenes, que con gran probabilidad accederían al mercado laboral en mejores condiciones.

Recursos invertidos en el componente de creación y fortalecimiento de empresas: 1,1% del presupuesto total, 1,3% de la inversión total.

### **CALI**

**Plan de Desarrollo 2008-2011 "Para Vivir la Vida Dignamente"**  
**Alcalde Jorge Iván Ospina**

Cali ya cuenta con su Plan de Desarrollo para los próximos 4 años, lo cual se constituye en un ejercicio que plantea el avance que la ciudad debe tener frente a las problemáticas que la aquejan y las alternativas que implementara para aprovechar sus potencialidades. Las transformaciones fundamentales que propone el Plan giran en torno a: atender a los habitantes con mayores necesidades (Cali es mi Gente), priorizar la salud y la educación como factores de desarrollo y equidad (Cali Saludable y Educadora), privilegiar el respeto a la vida y

[www.cartagenacomovamos.org](http://www.cartagenacomovamos.org),  
[www.bogotacomovamos.org](http://www.bogotacomovamos.org), [www.medellincomovamos.org](http://www.medellincomovamos.org), [www.calicomovamos.org.co](http://www.calicomovamos.org.co),  
[www.barranquillacomovamos.org](http://www.barranquillacomovamos.org)



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

garantizar el ejercicio de los derechos humanos (Cali es Vida) ordenar y adecuar el territorio (Cali es mi Casa), propender por la conservación de los recursos naturales y el desarrollo sostenible de los corregimientos (Cali: Corregimientos Amables), promover el desarrollo económico (Cali Emprendedora e Innovadora) y realizar un buen gobierno (Cali es una, transparente, autónoma y eficiente).

**EDUCACIÓN**

En el Programa General Cali Saludable y Educadora, en materia educativa se destacan los macroproyectos Ciudadelas Educativas y Una Nueva Cultura Educativa, que plantean como metas: la construcción de cuatro ciudadelas educativas y cuatro macro bibliotecas en cada ciudadela, el incremento de la cobertura en edad escolar de 86.9% a 92%, y doblar el número de instituciones educativas oficiales con rendimiento alto en las pruebas Icfes. La gratuidad educativa para estratos 1 y 2, la restitución del derecho a la educación de la población desplazada y subsidiar el ingreso a la universidad pública a estudiantes de los estratos 1 y 2 son otras propuestas importantes del Plan. El Macroproyecto “Comprometidos con la Vida” plantea como meta que a diciembre de 2011, el 90% de las IE tienen en funcionamiento programas de mediación escolar y resolución alternativa de conflictos.

**DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPLEO**

El Macroproyecto: “Cadenas Productivas: La Unión Hace La Fuerza” propone como metas, a diciembre de 2011: el funcionamiento 8 Centros de Desarrollo Productivo y de 8 cadenas productivas, incrementar los recursos de cooperación internacional a \$20.000 millones de pesos, la operación del Sistema de Gestión Integral de Residuos Sólidos y el aprovechamiento para reciclaje - compostaje de 308.760 toneladas de residuos sólidos. Las cadenas productivas propuestas son de: servicios especializados de salud, gestión integral de residuos sólidos, seguridad alimentaria, turismo rural y urbano, servicios gastronómicos y tanatología.

Entre los objetivos propuestos están: generar oportunidades laborales y empresariales, estimulando la responsabilidad social; implementar el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico; promover la asociatividad de las Mipymes; fomentar el emprendimiento en las Instituciones Educativas del Municipio. Así mismo el Macroproyecto propone: crear el distrito de negocios de occidente; gestión de cooperación regional, nacional e internacional; promoción de una plataforma de concertación entre la universidad, el sector público y la empresa; promoción del trabajo y el empleo (énfasis en grupos vulnerables, comunidades étnicas y desplazados); promoción integral a formas de economía popular y solidaria, gestión para la integración metropolitana y regional, y estímulos para la localización de nuevas empresas de producción limpia.

**MOVILIDAD Y MALLA VIAL**

Retos como el funcionamiento del MIO en toda la ciudad, la articulación a modos de transporte complementarios (MIO-Cable y ciclorrutas), obras en la malla vial para mejorar la movilidad, son contemplados en el Plan. Sin embargo, también debe controlarse el crecimiento del parque automotor.

El Programa General Cali en Movimiento, Macroproyecto Cali Vía de Vida: Movilidad y Malla Vial, propone “consolidar, adecuar y optimizar las vías que conforman la malla vial del municipio (p. 107, 3ª v. PD)”, y la “Rehabilitación de la malla vial urbana, rural”. La meta trazada es: “En el periodo 2008-2011, se incrementa en



**RETOS DE CIUDAD EN LOS PLANES DE DESARROLLO**  
**Documento de la RED DE CIUDADES CÓMO VAMOS**  
**Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali**  
**Julio 2008**

20% los km de vías a rehabilitar respecto a lo ejecutado en el período 2004-2007". El kilometraje rehabilitado en el período 2004-2007 fue de 96 km.

### **SEGURIDAD**

El Programa General Cali es Vida, Macroproyecto Cali Segura y Amable, propone objetivos complementarios relacionados con la cultura ciudadana, resolución de conflictos, rehabilitación, justicia, presencia de autoridades y en general con acciones que contrarresten las causas de los hechos violentos. Las metas relacionadas son: "A diciembre de 2011, se ha reducido de 70 a 45 la tasa de Homicidios por cada 100.000 habitantes", "A diciembre de cada año, se ha reducido en un 10% los 6 principales hechos violentos en la ciudad" y se ha implementado el Proyecto Movilizador "Sistema Municipal De Monitoreo y Reducción De Las Violencias".

La propuesta del Plan identifica los principales problemas de seguridad de Cali y plantea metas cuyo cumplimiento es ambicioso, pues serían indicadores de una mejora sustancial en seguridad y convivencia en caso de ser cumplidas.

### **EMPLEO**

La generación de ingresos y promoción del empleo son retos que contempla el Plan con la promoción del trabajo en grupos vulnerables, concertación Universidad-Empresa-Estado y la creación de cadenas productivas, entre otros. Sin embargo, la asignatura pendiente es la de combatir el subempleo.

### **VIVIENDA**

El déficit de vivienda requiere una política de vivienda de interés social con las constructoras privadas y la Nación, definir el alcance de la utilización de los ejidos y del centro de la ciudad. El Plan plantea soluciones parciales, pero no se plantea una solución al déficit en su conjunto.