

**LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN CALI
CON MOTIVO DE LOS VI JUEGOS PANAMERICANOS,
SEGUIMIENTO EN EL DIARIO EL CRISOL**

ISABEL CRISTINA PIAMBA MORENO

Código: 200539377

Programa Académico de Licenciatura en Historia
3251

ARTÍCULO PRESENTADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN HISTORIA

DIRECTOR DEL TRABAJO DE GRADO
MIGUEL CAMACHO ARANGUREN

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN HISTORIA

CALI-VALLE
MAYO 2018

ÍNDICE

	Página
1. PRESENTACIÓN	4
2. CALI EN LA DÉCADA DE LOS SESENTAS	6
3. LA MODERNIZACIÓN VIAL	14
Plan Vial	
La calle 5°	
La autopista sur oriental	
4. CONCLUSIONES.....	
5. BIBLIOGRAFÍA.....	

1. PRESENTACIÓN

El desarrollo de la estructura vial de Santiago de Cali hasta mediados del siglo XX, estuvo marcado por la carencia de planeación y organización por parte de las entidades gubernamentales de la ciudad, que se ocuparon de resolver problemas puntuales en períodos determinados y no visualizaron, en ese momento, la ciudad a futuro. Tras el fin de la II Guerra Mundial se evidencia producto del crecimiento poblacional, una creciente expansión urbana que obligó a que la ciudad se pensara a largo plazo, es decir, que su crecimiento y desarrollo se planeara. Por lo anterior, en la urbe se inició la contratación de diversos urbanistas o arquitectos que elaboraron las primeras propuestas de desarrollo urbano, como la propuesta de Karl Brunner (1943) o el Plan Regulador (1949); en los que se planteaban las pautas para la construcción de vías según las necesidades de la población y el desarrollo de la ciudad, así como la delimitación de zonas residenciales, industriales, comerciales etc.

La modernización vial o urbana fue una de las principales metas de la elite caleña a mitad de los sesentas. La modernidad se tradujo en la construcción acelerada de edificios de varios niveles al estilo norteamericano y las tendencias en arquitectura e ingeniería provenientes de las ideas de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna.¹

En el anterior orden de ideas fueron elaborados los planes para el desarrollo de la ciudad. Estos planes fueron y siguen siendo, un boceto de la ciudad a partir de sus realidades y las expectativas de desarrollo de la misma. El proceso de modernización vial pasa por los planes que propusieron la construcción de puentes elevados, glorieta, arterias viales y red de vías de intersección; ampliación y mantenimiento de vías existentes y construcción de anillos viales.

¹ Aprile-Gnisset; 1992: pág. 742 y Espinosa; 2006. Pg. 223

Un periodo de gran relevancia para el desarrollo vial de Cali, es el comprendido entre 1969 y 1971, momento en el que la ciudad se preparó para la realización de los VI Juegos Panamericanos de 1971. En este periodo se realizaron importantes obras en la infraestructura urbana para cumplir con el evento y mostrarle al mundo una ciudad moderna e internacional. Los Juegos Panamericanos lograron adelantar en poco tiempo un gran número de obras entre las que destacan la Calle 5ª y la Autopista Sur Oriental, catalogadas como grandes arterias viales.

El presente trabajo tiene como objetivo conocer el desarrollo vial del periodo pre panamericano (1968-1971) enfatizando en los procesos y descripción de la Calle 5ª y la Autopista Sur Oriental, referidas como dos de las arterias viales más importantes, imponentes y hermosas de la ciudad; a través de la revisión del diario El Crisol de Cali y de los numerosos estudiosos que se refieren al tema. Por lo tanto este es un trabajo descriptivo, de revisión de los hechos por medio de fuentes primarias, con el apoyo de la extensa bibliografía. Su importancia radica en la narración de los detalles alrededor de la construcción y ampliación de estas dos importantes vías en la época pre panamericana, que no ha sido explorada hasta el momento.

Agradezco a Dios, sobre todas las cosas; a mi madre, a mi director el profesor Miguel Camacho Aranguren por su apoyo y a María Digna por confiar en este proceso después de tanto tiempo.

PALABRAS CLAVE: Modernización vial, Santiago de Cali, Plan Vial, Juegos Panamericanos 1971

2. CALI EN LA DÉCADA DE LOS SESENTAS

Hacia la mitad del siglo XX, en Santiago de Cali ya era evidente el proceso modernizador que iniciaba la ciudad. La creciente industria, la expansión urbana, el crecimiento demográfico y la importancia como centro urbano en el suroccidente colombiano, produjeron de forma paulatina la instalación de un gran número de industrias que se beneficiaron de factores característicos de la región: La cercanía al puerto de Buenaventura, las condiciones de fácil acceso y transporte de las principales vías del país, la concentración de materias primas y el acceso al comercio central y un dinámico comercio local. Helcias Martán Góngora² reflexionaba en los años 60 sobre la posibles factores motivantes de este extraordinario desarrollo: 1) un clima estable y benigno muy conveniente para llevar a cabo muchos procesos agrícolas y manufactureros; 2) La cercanía al puerto de Buenaventura que facilita el abastecimiento de equipo y materias primas; 3) La localización favorable para la distribución de los productos gracias a que la ciudad está unida a los grandes y mejores vías de comunicación del país; 4) la abundancia de materias primas de origen vegetal provenientes del mismo Valle y de los departamentos vecinos; 5) la existencia de un próspero mercado local esparcido en todo el departamento y con alta densidad demográfica; 6) La inigualable disponibilidad de servicios públicos en relación con el resto del país.

En este periodo de gran auge y crecimiento industrial, demográfico y urbano la ciudad alcanzó un desarrollo considerable con respecto a periodos anteriores y como menciona Edgar Vásquez, es un momento de *Apogeo industrial en la vieja ciudad (1933-1955)* (Vásquez, 2001: pág. 182).

Inmediatamente después del periodo de gran apogeo, ya en la década del sesenta al setenta, la ciudad experimentó un estancamiento en los aspectos antes mencionados. Entre 1958 y 1970, se produjo un periodo en el que la desaceleración industrial limitó la producción y por ende la generación de empleo, en comparación

² Citado por Camacho, Ob Cit. P. 85

con el periodo anterior. El gobierno tomó medidas de protección a la industria³ y se logró controlar, en gran medida, los traumatismos en el sector (Vásquez, 2001: pág. 262). No obstante, en este periodo se establecieron aproximadamente treinta y nueve empresas, entre extranjeras y nacionales, en el área entre Cali y el municipio de Yumbo; un número muy por debajo de las establecidas en el periodo anterior.

En la década de los sesenta, el crecimiento demográfico se caracterizó por una reducción en la tasa de crecimiento poblacional que pasó del 7,99% en 1945 al 6,13% en 1958; y una disminución en la tasa de crecimiento migratoria que en 1945 era de 5,45% al 3,36 % en 1958. (Véase figura 1) Lo anterior se muestra opuesto al crecimiento demográfico de 1951, que produjo un número importante de inmigraciones y aumento de la población en la ciudad, que para la fecha superaba el crecimiento demográfico anual de Barranquilla (una de las cuatro ciudades principales del país). (Camacho; 2005: pág. 39)

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y EXPANSIÓN FÍSICA DE CALI

	1945	1958	1970
Población municipal	190.015	470.076	858.929
Tasa de crecimiento población municipal (%)	7,99	6,13	3,85
T.C Vegetativa	2,54	2,77	2,34
T.C Migratoria	5,45	3,36	1,49
Área ocupada cabecera municipal (hás.)	730	1.850	3.900
Viviendas acumuladas	19.161	61.896	124.956
Viviendas urbanas /hectáreas	26,24	33,45	32,04
Área construida (m ² licencias)	139.872	306.085	552.880
Tasa urbanización demográfica (%)	81,50	96,82	98,5
Tasa urbanización superficie	1,42	3,60	7,6
Densidad bruta población urbana	212	246	217

Figura 1.

Fuente: CIDSE Universidad del Valle. *Retrospectiva Urbana y servicios públicos en Cali 1900-1993*. Cali: Emcali, Junio de 1994

³ Entre estas políticas se pueden mencionar la disminución de gravámenes a los insumos importados, aumentos de la protección arancelaria nominal, devaluaciones y creación de corporaciones financieras. (Vásquez; 2001: pág. 262)

En contraparte a las anteriores disminuciones, la urbanización de la población municipal se incrementó. Este incremento, en parte, propició que el crecimiento urbano fuera descontrolado y a causa de la falta de planeación en la expansión de la ciudad, la dinámica de desarrollo urbano se caracterizó por los asentamientos piratas e invasiones.

El aumento poblacional propició una progresiva expansión urbana, que cambió del crecimiento concéntrico presentado en la década anterior, hacia las zonas de ladera y al oriente de la ciudad incentivando un gran número de barrios piratas e invasiones. “De las 1.100 hectáreas en que se amplió el área urbana, el 28% correspondió a áreas ilegales nuevas que incluían el 13% de áreas de invasión, 10% de áreas piratas y 5% de área clandestinas controladas”. (Camacho 2005: pág. 44)

El crecimiento urbano descontrolado estuvo marcado por conflictos sociales, enfrentados por la población para la obtención de vivienda. Como resultado de las invasiones se produjeron violentos enfrentamientos y desalojos; casos como el del barrio El Amparo, reportado en el diario Liberal El Crisol de la ciudad de Cali, ejemplifican los procesos de desalojos masivos que se produjeron en la ciudad.⁴ Mediante una orden judicial del juzgado 8° Penal Municipal de la ciudad, se dio orden de desalojo a los habitantes del barrio, puesto que el predio en el que fue construido, era propiedad de Leopoldo Soto quien a su vez mediante un poder cedió la tramitación legal de la adquisición del dominio al abogado Tiberio Salazar, que posteriormente reclamó los terrenos como suyos.

Numerosas familias se asentaron alrededor de 1965 en estos terrenos con la esperanza de una vivienda propia y construir un lugar digno para vivir. Después de establecidos en el lugar, se especula que enfrentaron la reclamación de los terrenos invadidos entre 600 y 1000 habitantes de más de 120 familias. Los habitantes del barrio contaron con el apoyo de barrios vecinos y de diferentes personalidades políticas que hicieron seguimiento al caso y se pronunciaron al respecto.

⁴ El desalojo se registró en el diario El Crisol, desde el 4 de marzo de 1969 al 12 de marzo del mismo año.

El viernes 7 de marzo de 1969 día del desalojo, la comunidad programó una multitudinaria manifestación en el barrio en la que el protagonista sería el silencio, pues sin arengas, protestas o chiflidos, la comunidad solo pretendía observar el desalojo de más de cien familias.

Ni un grito, ni una protesta, ni vivas, ni abajos, ni ademanes desafiantes, ni acto alguno que pueda quebrar el silencio impresionante de las multitudes, o desafiar a la fuerza pública para que cometa mayores atropellos, le será permitido a nadie. [...]

[...] “El Amparo” será escenario de la presencia de un pueblo mundo por el estupor que le causa la nueva injusticia que se comete contra los pobres de la ciudad de Cali. Y quien no sea capaz de guardar silencio total, no deberá estar el viernes en “El Amparo”, porque de allí será sacado por las mismas brigadas cívicas encargadas del estricto cumplimiento de esta consigna. (El Crisol, 4 de marzo 1969, pág. 3)

En este caso se puede observar un gran interés de las autoridades municipales, algunos entes de control o empresas públicas, el sector eclesiástico y distintos periodistas apoyando a las familias de este barrio. Incluso el Alcalde Marino Rengifo dirigió una carta a Tiberio Salazar para sugerir el aplazamiento del desalojo. Finalmente, la presión ejercida por la ciudadanía dio como resultado el aplazamiento definitivo del desalojo.

Es importante mencionar que en este caso no se presentó el uso de la fuerza, es de suponer, tal vez en gran parte, por el seguimiento de los medios de comunicación y su influencia, especialmente la prensa local, y por el pacto establecido por centenares de habitantes de distintos barrios de la ciudad que apoyaron a los habitantes del Amparo. El apoyo también provino de un sector considerable de la población caleña y de diversos grupos y personalidades de la ciudad.

No solo en los terrenos privados se fundaron barrios, en la ciudad abundaron las invasiones en terrenos inadecuados. Estos se caracterizaban por ser inundables y no disponer de servicios públicos. Sin embargo, en estos espacios también se fundaron barrios gracias a diversas obras como el Proyecto Aguablanca, con el que se liberaron cerca de 2.000 hectáreas de tierra para la construcción de vivienda; la

construcción del jarillón que se extendió a lo largo del río Cauca, los canales que controlaron las aguas de los ríos Meléndez y Lili y diversas obras de alcantarillado. Como resultado de las obras de drenaje y control de inundaciones llevadas a cabo por Emcali y la CVC, se liberaron en total alrededor de 5.600 hectáreas para la construcción de vivienda en el oriente y suroriente de la ciudad. (Camacho, 2005: pág. 42)

La ampliación de vivienda estuvo a cargo del Instituto de Crédito Territorial y el Instituto de Vivienda de Cali, que favorecieron a la población de ingresos medios y bajos. En el periodo de 1960 a 1970 se construyeron los siguientes barrios:

El Troncal, Paso del Comercio, El Guabal, La Nueva Floresta (1960), Pasoancho (1969), Santa Elena II, La Base, El Refugio, Vipasa, La Flora, La Campiña, El Troncal (1960), El Bosque, Salomia V (1960-1961), Chapinero (1961), Urbanización Boyacá (1961), El Guabal (1960-1962), La Fortaleza I, II, II, El Guabito, La Merced del Norte, Departamental, El Mango, Calima I, II (1962-1966), Villanueva (Parte), Cooperativa del Ferrocarril del Pacífico, Cauquita I, II, III Y IV (1965-1968). Hoy Andrés Sanín, Periquillo I (Cuidad Modelo), La Selva, Fenalco (1966), Fenalco Asturias (1967), Municipal (Parte), Puente Palma (1970) (Vásquez; Pág. 268, 2001)

La expansión urbana incentivó la creación de zonas comerciales, centros educativos, hospitalarios y algunos lugares dedicados a la recreación y el deporte. Debido a la demanda de vivienda y servicios públicos, se expande la ciudad y se trasladan algunos equipamientos urbanos como la Universidad del Valle del centro a San Fernando y la construcción de la Plaza de Toros en el sur, abandonando la del barrio Granada, entre otros.

Las entidades que se encargaron en gran parte del crecimiento urbano fueron las empresas municipales de Cali EMCALI, Valorización Municipal y el Instituto de Crédito Territorial (ICT).

“El resultado de urbanizar en las áreas menos privilegiadas de Cali fue la valorización de esos predios a largo plazo y demandando la prestación de los servicios públicos, lo cuales usualmente siguen la urbanización y no al contrario.” (Camacho; 2005: pág. 54)

Otra de las características del crecimiento y expansión hacia el oriente, suroriente y zona de ladera de la ciudad, fue el cambio del loteo en la construcción de los barrios; este produjo, en algunos casos, una proliferación de calles, debido a que los lotes tenían un tamaño mínimo cuadrado. En esta década la orientación de las tramas viales fueron variadas y no estuvieron orientadas únicamente a la retícula regular como en la década de los cincuenta, sino que se combinan las tramas viales en retículas regulares, irregulares y de rondas (Véase la figura 2); agregando una disposición de zonas verdes como ejemplos de urbanización moderna. (Bonilla Sandoval; 2012)

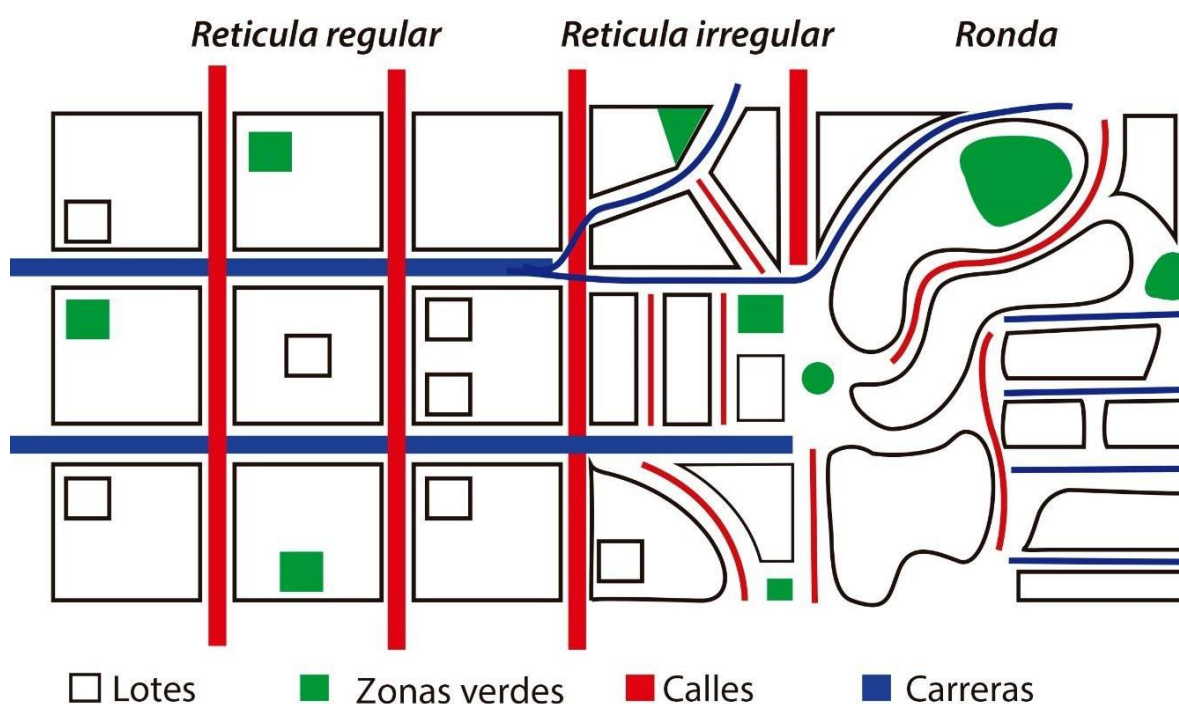


Figura 2.

Fuente: Planeación Municipal; Plano de Cali 1976. Tomado de BONILLA S, Ramiro; *Modelos Urbanísticos de Cali en el siglo XX. Una Visión desde la morfología urbana*; Universidad del Valle, Cali; 2012.

La expansión vial también se caracterizó por la ampliación, mejoramiento y rectificación de vías necesarias para el tránsito y comunicación de las zonas en expansión, más que la creación de nuevas vías; El propósito principal fue establecer

la comunicación entre Norte – Centro – Sur. (Hacia las zonas de Yumbo y Jamundí) (Vergara, 2012)

La adopción del Plan Vial de 1969 y la ejecución de las obras viales previstas a partir del Plan Regulador o Plan Piloto, presentaron las siguientes obras para la década del sesenta:

Autopista Sur: entre la Carretera del sur y la prolongación de la Carrera 15.

Autopista Oriental: de la Carrera 15 a la Carrera a Yumbo.

Prolongación de la Carrera 15 entre la calle 25 y Autopista Sur.

Carrera 15 entre la Calle 11 Sur y la Plaza de Toros (hoy, Calle 5)

Carrera 1: entre Calle 15 y la Autopista Oriental.

Calle 15: entre Carreras 1 y Calle 15.

Calle 5: entre Avenida Colombia y Carrera 14e – mitad puente sobre el río Cali. (Vélez y Rebolledo, 1990. Pg. 47)

El desarrollo urbanístico de la ciudad fue pensado y esbozado en diversas ocasiones por medio de los diferentes Planes en los que se dibujó la ciudad con una proyección de ordenamiento correspondiente a la lógica urbanística del momento⁵. El primero de ellos fue el Plan Regulador o Plan Piloto de 1949, elaborado con por los arquitectos Josep Luis Sert y Paul Lester Wiener. Podría considerarse como el primer acercamiento para establecer una regulación en el crecimiento y desarrollo de la ciudad, aparte del trabajo aportado por el urbanista Karl Brunner en la elaboración del plano de Cali en 1947. (Espinosa, 2006)

El Plan Piloto sirvió de referencia a los planes posteriores. Entre ellos el Plan Vial de 1968, el Plan General de Desarrollo de Cali de 1970, el Plan Integral de Desarrollo e Cali en 1979 (Figuerola 2012). Todos los anteriores se pensaron como un todo ordenador que respondería a las problemáticas y necesidades de una ciudad en expansión.

⁵ El modelo que siguieron arquitectos e ingenieros, correspondió a las ideas generadas en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Véase en; Espinosa Restrepo, León Darío; (2006): El Plan Piloto de Cali. Del modelo de ciudad moderna a la ciudad real 1949-1959. Tesis de Maestría en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá

Finalizando los sesentas e inicios de los setentas se presentó una particularidad que impulsó y aceleró de manera especial el desarrollo urbano. Los VI Juegos Panamericanos de 1971 en Cali, se convirtieron en un evento deportivo internacional de gran relevancia y la excusa perfecta para mejorar de manera notable el desarrollo en la infraestructura urbana de la ciudad. Los gobiernos nacional, gubernamental y municipal manifestaron su apoyo para el evento deportivo que había sido designado por la ODEPA (*Organización Deportiva Panamericana*) a realizarse en la ciudad de Santiago de Cali, por encima de las aspiraciones Santiago de Chile y la ciudad de Champ en los Estados Unidos.

Desde 1967, fecha en la que se designó la capital vallecaucana como sede de los Juegos, hasta la realización de las justas en 1971, se adelantaron obras en la infraestructura urbana para cumplir con el evento, un evento que logró adelantar en poco tiempo lo que quizá hubiese demorado una década.

En la segunda mitad del siglo XX se dio inicio a las justas deportivas más importantes para América y el Caribe, Los Juegos Panamericanos. La competencia deportiva promovió la unión de los países de América en un encuentro anual en torno al deporte.

En la quinta versión de los Juegos Panamericanos, realizados en Winnipeg Canadá en 1967, dos Santiagos disputaban la sede de la sexta versión de los juegos. Santiago de Cali y Santiago de Chile, eran las dos ciudades más opcionadas para realizar los VI Juegos Panamericanos. La puja por la sede tomó varios días, e incluso se vio en peligro cuando Enrique Acorsi, Director del Comité Olímpico de Chile, dio a conocer que Cuba, Venezuela, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá habían manifestado su respaldo para que Chile fuera sede. Lo anterior sumado a las manifestaciones de voceros chilenos afirmando que siete países más, entre ellos Brasil uno de los países con los que contaba Colombia para la votación, habrían comprometido el voto a su favor. (El Crisol, 4 de junio de 1967, pg. 8)

No obstante, en Colombia se iniciaron labores para obtener la sede, el Canciller German Zea Hernández realizó una campaña continental para generar la simpatía de los países votantes. El gobierno nacional, a la par del gobernador del Valle del Cauca y el alcalde de Cali, no repararon en acciones positivas que condujesen a la

consecución de la sede. Sumado a ellos, las empresas privadas mostraron su apoyo para realizar los juegos deportivos si se obtenía una respuesta positiva en Winnipeg. (El Crisol 9 de julio de 1967, pg. 9) La sociedad caleña y el país entero, también mostraron simpatía por la aspiración de Cali a los Panamericanos.

3. LA MODERNIZACIÓN VIAL

Los aspectos mencionados que envolvieron a la ciudad en la década de los sesenta como el estancamiento industrial, la reducción en la tasa de crecimiento poblacional y la reducción en la tasa de crecimiento migratoria; junto al estancamiento del desarrollo urbano y vial, cambiaron en la década siguiente la dinámica de la ciudad, empezando por los aspectos de planeación a finales de los sesentas.

Si bien, importantes obras viales se iniciaron a mediados y finales de los sesentas; es a partir de 1970 que se observan los resultados de dichas obras. Además, de la realización en esta década de las obras planteadas a partir del Plan Vial de 1969 o el Plan General de Desarrollo de 1970, que aunque no se aprobó, se conservaron sus estudios y propuestas para la ejecución de posteriores obras.

La modernización urbana se evidenció, en gran medida, por cuenta de las tendencias en arquitectura e ingeniería provenientes de las ideas de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, que fueron adoptadas por los arquitectos en Colombia. Lo anterior propició la elaboración de diversos planes de expansión y crecimiento regulado de las ciudades con miras al futuro; de esta manera se sustituyó la planeación sobre aspectos específicos de la ciudad que solo respondían a necesidades puntuales. (Espinosa; 2006. Pg. 223)

En el proceso de modernización vial, que fue pensado desde los diferentes planes elaborados para la ciudad, sobresalieron la construcción de puentes elevados, glorietas, arterias viales y red de vías de intersección, la ampliación y el mantenimiento de vías existentes, la construcción de anillos viales y la articulación del centro con el oriente y sur oriente de la ciudad como zonas de expansión urbana.

El Plan Vial

De todos los planes elaborados para la urbe, el Plan Vial de 1969 es uno de los más complejos de estudiar, puesto que la documentación al respecto no se encuentra en las oficinas de Planeación Municipal de Cali, lo que ocasiona que solo sea revisado a través de bibliografía secundaria y algunas menciones en la prensa de la época.

El estudio de este Plan es pertinente, porque después del Plan Piloto de 1950, el Plan Vial fue ejecutado desde 1969 y solo se sustituyó por el Plan Integral de Desarrollo de Cali (PIDECA) en 1979. Es decir, que parte significativa del desarrollo vial de diez años (1969-1979) y gran parte de las obras viales para los VI Juegos Panamericanos, correspondieron a lo propuesto en el Plan Vial.

Sin embargo, algunos teóricos como Jacques Aprile-Gnisset, Pedro Martín Martínez y Oscar Buitrago Bermúdez, concuerdan que en gran medida algunos lineamientos del Plan Vial, fueron tomados de El Plan General de Desarrollo de Cali. Aprile-Gnisset et al. (1992) al respecto dice: *“En 1969-1970 se diseña otro plano director de urbanismo llamado PGD, voluminoso código de normas que hoy yace sepultado en algunas bibliotecas, pero dotado de un proyecto de Plan Vial, con el cual se abre la operación sur y que en 1990 sigue trazando sus pautas”* (Pg. 730)

Martínez y Buitrago (2011) dedican una amplia descripción al Plan Karl Brunner, el Plan Piloto, el PGD y el PIDECA; sin puntualizar en ningún aparte en el Plan vial de 1969. Además, refieren mediante una cita del Plan de Desarrollo Económico y Social de Santiago de Cali 1998-2010, que aunque el PGD no fue aprobado, fue el que sirvió para preparar la ciudad para los Juegos Panamericanos.

El Plan Vial realizado por el arquitecto Otto Valderrutén, constituye su importancia en la continuidad de anillos viales, sectorización de la ciudad con relación a estos anillos, pasos a desnivel, construcción de arterias viales y el Anillo Central, que

conserva algunas de las directrices del Plan General de Desarrollo; además de un vasto programa de pavimentación de barrios periféricos realizado en conjunto con el sistema de valorización y el Fondo de Pavimentos de la Secretaria de Obras Públicas.

Durante el periodo de ejecución del Plan Vial, con motivo de los Juegos Panamericanos, se produjo la semaforización de alrededor de 50 intersecciones de la ciudad y señalización de las calles; se inicia una etapa de construcción de parqueaderos a varios niveles que extienden la capacidad de parqueo en la ciudad. Sin embargo, la construcción de estos parqueaderos se referencia desde 1968 y en el momento, no tuvo gran acogida. El presidente de la Junta de Ornato y Mejoras Públicas, Ramón Hernández Rengifo, se quejó ante esta situación y así lo reportó el diario el Crisol el 10 de Julio de 1968.

La zona central de nuestra capital –todo el mundo lo sabe y el Presidente de la Junta de Ornato y Mejoras Públicas lo afirma- se ha convertido en un inmenso garaje y en la sucesión de lotes improductivos urbanísticamente, que afean la presentación de la ciudad y hablan bien poco favorablemente del espíritu cívico de sus propietarios y del dinamismo de los dirigentes de la comunidad [...] Como magníficamente lo apunta el doctor Hernández Rengifo, la ciudad príncipe de la vallecaucanidad tendrá que cambiar no su nombre de “Ciudad de América”, con el que el mundo entero nos conoce e identifica, para sustituirlo por el de “Cali, Ciudad de Garaje”, que es la dolorosa y apabullante realidad de esta Ciudad Sultana. Hasta el punto de que se han derruido escuelas para construir garajes y de que todo inmueble incendiado fortuitamente o intencionalmente, se convierta en negocio lucrativo de garaje, sea cual sea su ubicación en la zona urbana de Cali. De allí que un periodista extranjero, al responder a una pregunta de un periodista sobre su concepto acerca de Cali, respondió impertérrito: “Es el garaje más enorme que he conocido en todos mis viajes por el mundo. Aquí hay una iglesia y dos o tres edificios, rodeados de garajes por todas partes”.

Y todo esto, porque nuestras autoridades municipales no quieren entender que han de gobernar a Cali, defenderla, rescatarla, hacerla una verdadera urbe, digna, orgullosa y admirablemente servida y organizada. Creen que si un garaje paga más impuesto, debe preferírsele el garaje porque para algunos funcionarios, gobernar es percibir, ya que el espíritu alcahalero se ha adueñado demoniacamente de estas autoridades de la Transformación. Para Cali la transformación ha sido convertirse en la “Ciudad Garaje” denunciada tan valientemente por el Presidente de la Junta de Ornato y Mejoras Públicas. (El Crisol, 10 de Julio de 1968; Pg. 4)

Es conveniente aclarar que la capacidad de parqueo estaba limitada a las plazas, parques públicos y algunos lotes vacíos. (Arboleda y Vivas; 1991). Sin embargo, la

percepción de algunas personas, como es el caso de la denuncia citada anteriormente, estuvo orientada a que los garajes o parqueaderos deterioraron la imagen del centro de la ciudad. Un centro, en el que no se lograron incorporar las construcciones del pasado, que de alguna forma lograban darle unidad a la ciudad dentro del orden urbano; y que se había transformado siguiendo los lineamientos de la arquitectura norteamericana de altos edificios. (Aprile-Gnisset; 1992: pág. 742)

La falta de conciliación entre lo moderno y el pasado fueron visibles en las demoliciones del Batallón Pichincha en 1972 y el Hotel Alférez Real en el mismo año; sumado a la demolición de un amplio sector del barrio la Merced y las inmediaciones de la Plaza de Caicedo, específicamente en la calle 12.

Durante el periodo de ejecución del Plan Vial también se llevó a cabo el “Plan Muelas” y “Plan Huecos” (Planes de los que se hablará posteriormente). Se dotó a la Secretaría de Obras Públicas, de un laboratorio de suelos provisto de un amplio inventario de equipos para llevar a cabo la modernización vial.

A continuación se encuentran las principales obras construidas⁶:

- La Avenida Joaquín Borrero Sinisterra. (Tramo de la calle 9ª desde la carrera 50)
- Reparación y repavimentación de la Calle 25, desde la estación del ferrocarril hasta la carrera 15.
- Ampliación y pavimentación de la Calle 5, desde la Carrera 15 hasta el Hospital Departamental en la carrera 37.
- Las obras del Anillo Central: Ampliación y remodelación de la calle 13 entre carreras 1 y 15.
- Ampliación y remodelación de la carrera 1 entre calles 15 y 25.

⁶ Las obras construidas bajo los lineamientos de Plan Vial fueron compiladas y tomadas de: Vásquez; 2001; Pg. 286 y Arboleda y Vivas; 1990; Pg. 52.

- Calle 25 entre carreras 1 y 15: pasos elevados en la carrera 1 y 8; ampliación del puente del Ferrocarril y un cruce a nivel en la carrera 15.
- Ampliación de la avenida 8 norte entre calle 8 y 21.
- Puente sobre el río Cali, en la calle 5 entre la Avenida 1 norte con la Avenida Colombia.
- Puente en el Río Cali sobre el Peñón.
- Cruce de la carrera 1 con calle 15 con un paso elevado de La Ermita hacia la Avenida de la Américas y otros pasos intermedios.
- Avenida 3 norte entre la Avenida de las Américas y la 8 norte en el Puente de la Estaca.

Finalmente con el Plan Vial de 1969 se lograron concluir obras iniciadas en años anteriores, pero finalizadas gracias al impulso de los Juegos Panamericanos, como la entrega de la Autopista Oriental inaugurada en marzo de 1970. Para las justas, Cali necesitó mostrar al mundo una ciudad moderna, con vías aptas para el tránsito y transporte, de arquitectura vanguardista, de puentes elevados, intersecciones y glorietas; con la capacidad de conectar los escenarios deportivos con los barrios circundantes y comprometidos con la calidad vial de los barrios populares. Aunque quedaron pendientes muchos aspectos para que la ciudad cumpliera a cabalidad en 1971; se logró una gran avance en aspectos urbanísticos, que sin la excusa de los Juegos Panamericanos hubiesen tardado mucho tiempo en concretarse.

DOS GRANDES ARTERIAS

La Calle 5° y la Autopista Sur-oriental son actualmente dos vías principales de la ciudad de Cali, que conectan el oriente y el centro-norte con el sur de la ciudad. Estas dos vías fueron construidas con el propósito de establecer corredores viales que atravesaran la urbe, conectándola y proveyendo el flujo de tráfico automotor.

Desde el Plan Piloto de Wienert y Sert, se propuso la construcción y ampliación de dos de las obras viales más importantes de la ciudad; la Autopista del Valle y La Carretera a Jamundí. La primera comunicaría a Cali con Jamundí al sur y al norte con Yumbo; constaría de seis carriles y pasaría por el centro cívico propuesto en dicho Plan. La segunda contaría con una ampliación, que del sur se conectara con el norte y constituiría una importante vía al mar. (Bonilla; 2012: pág. 45 y 46)

En 1954 se adopta parcialmente el Plan Piloto, con modificaciones sobre las dos importantes vías. La Autopista del Valle (Actual Autopista sur-oriental) no iba a pasar por el centro de la ciudad, y la Carretera Jamundí (Actual Calle 5°) no conectaría ya al norte con la salida al mar. La Secretaría de Obras Públicas y la Oficina de Valorización Municipal adelantaron las diligencias y licitaciones pertinentes para iniciar las obras; estas dos entidades desempeñaron un importante papel en la preparación de la ciudad para los VI Juegos Panamericanos.

La Calle Quinta

La actual Calle 5, anteriormente carrera 15 o carretera a Jamundí, se describe como una de las más bellas de la ciudad, que solucionó en 1970 el problema del tráfico del centro al sur y viceversa. De la construcción y sucesivas ampliaciones de esta calle se hace referencia en los documentos de urbanistas, arquitectos e historiadores; sin embargo, es mencionado someramente el periodo de 1969 a 1971, siendo este uno de los más importante a reseñar, pues constituye el momento en el que la ciudad se preparó para los VI Juegos Panamericanos y se mostró como una urbe de importantes y modernas vías.

En los periodos históricos del estudio del Plan Vial y de Transporte de la ciudad de Cali (1991), se observa la calle 5a en el periodo de 1690 a 1810, como un camino al sur que se conectaba con el centro y el sector de La Chanca, hoy Santa Librada. Más adelante se puede ver que en el periodo de 1930 a 1950, aparece como carretera al sur conectándose con el centro y continuando como carrera 15 hasta la vía a Navarro. (Ver figuras 3 y 4) Lo anterior demuestra que desde sus inicios como camino y posterior carretera al sur, esta vía constituyó parte fundamental de la urbe, siendo el primer camino construido para conectar el centro con las haciendas del sur.

Es el periodo de 1968 a 1971 de interesantes intervenciones sobre esta vía; se realizan las expansiones y adecuaciones anunciadas por la Oficina de Valorización Municipal en junio del año 1968, que consistieron en la pavimentación de esta calle, desde la carrera 1° hasta la carrera 10 y la posible entrega del puente elevado entre calle 5a y carrera 4°. (El Crisol; 29 de mayo de 1968. Pg. 1 y 2)

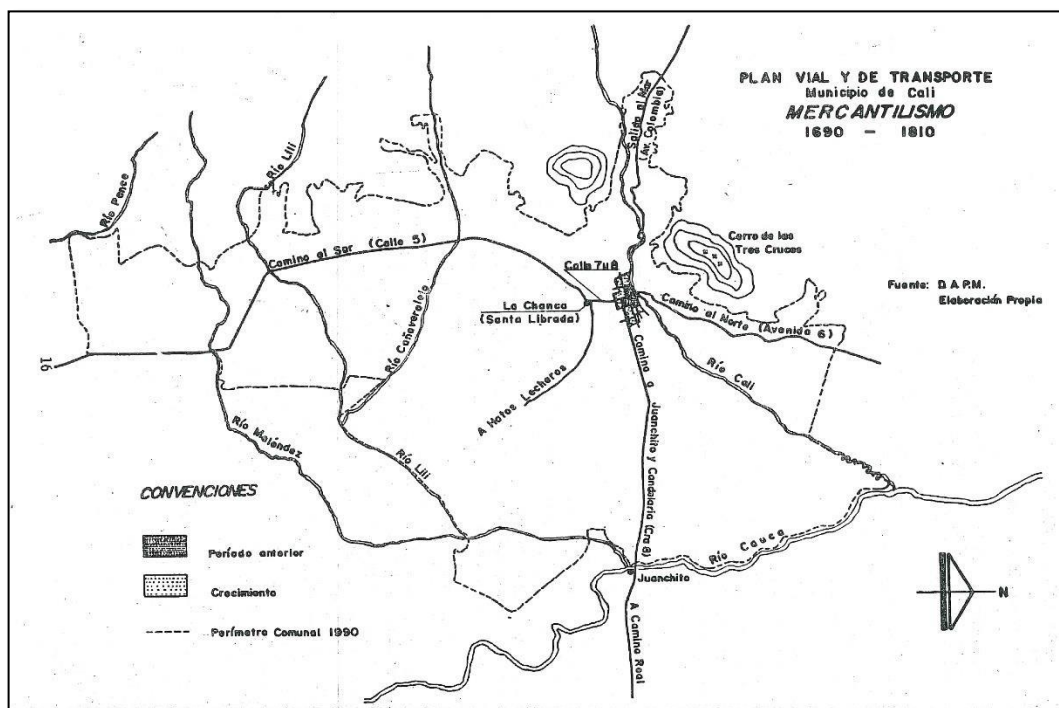


Figura 3.

Fuente: *Estudio del Plan Vial y de Transporte de Cali. Periodos Históricos*; Arboleda Vélez, German, Rebolledo Vivas, Gustavo; Cali 1991. Pág. 7. Figura 3.

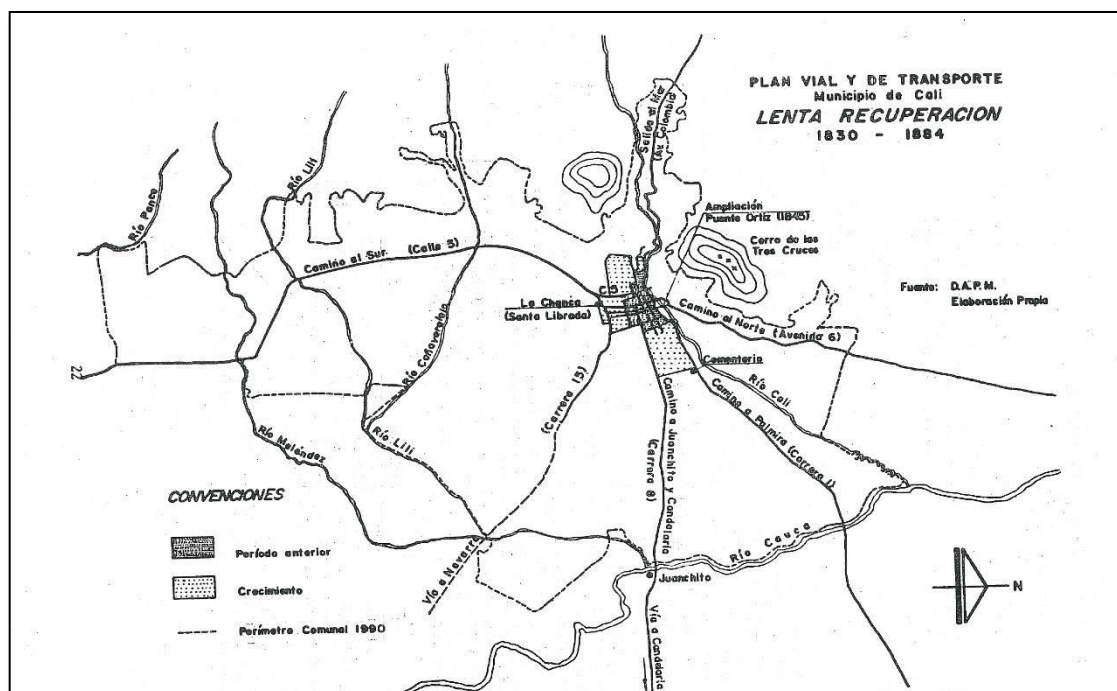


Figura 4.

Fuente: *Estudio del Plan Vial y de Transporte de Cali. Periodos Históricos*; Arboleda Vélez, German, Rebolledo Vivas, Gustavo; Cali 1991. Pág. 22. Figura 5.

A pesar de la importancia de esta vía para el desarrollo vial de la ciudad, los habitantes de las inmediaciones a la obra no estuvieron de acuerdo con la ampliación de la misma. Para esta ampliación la Oficina de Valorización debía comprar alrededor de 200 predios, a lo que los propietarios de los mismos se opusieron y se manifestaron en un movimiento cívico denominado como “Movimiento de la Calle 5a”. Lo que ocasionó el atraso en la ejecución de las obras y que la compra de los predios fuera paulatina. Por lo tanto, de 1961 a 1967 periodo inicial de la obra, solo se adquirió un 40% de los predios necesarios, es decir 80 predios; un año después se consiguió el otro 40% (1967-1968). Registrándose el 7 de agosto de 1968 que faltaban por comprar 40 predios más. (El Crisol, 7 de agosto de 1968. Pg. 21)

Lo anterior fue registrado en la columna de opinión de Sol a Sol del diario el Crisol de la siguiente manera:

La Calle Quinta

La Oficina de Valorización ha seguido insistiendo ante los propietarios de los predios, para que desocupen y le den paso a los trabajos que se emprendieron hace ya un largo tiempo y pueden tener un fin próximo si hay colaboración, desprendimiento y amor por la ciudad.

Los propietarios de los predios han manifestado en distintas ocasiones su acuerdo en el empeño que tiene la Oficina de Valorización pero están retardando la ejecución de la obra, que dará la pauta para proseguir en este plan de construcción de avenidas y ampliación de calles que está transformando verdaderamente a Cali.

La Oficina de Valorización les ha dado plazo hasta mediados del mes que corre a los propietarios de predios para entregárselos y ella a su turno demoler las viejas casas. Hay seguridades que ninguno de los propietarios va a declararse renuente y que en la fecha ya conocida tendrá la vía libre para que la Valorización pueda cumplir con sus planes de trabajo para la ampliación de la gran arteria.

La ampliación y construcción de esa avenida está exigiendo una mayor cooperación por parte de los propietarios de los inmuebles de la zona. De esa cooperación, de la buena voluntad de las gentes, depende en gran parte la terminación de la gran arteria, que va a descongestionar el centro de la ciudad del pasado y congestionado tránsito de vehículos. (El Crisol; 5 de enero de 1969: pág. 4)

Los predios que impidieron la pronta ampliación de la vía, estaban ubicados entre las carreras 9a y 15a. Y meses después de la publicación del diario El Crisol del 5 de enero de 1969, ya se habían negociado los predios que hacían falta y se había iniciado la obra de ampliación entre las carreras anteriormente citadas, por lo que el Crisol dedicó de nuevo a la calle quinta un escrito en su columna de opinión de Sol a Sol, el 2 de abril de 1969.

La Calle Quinta

Anunciamos hace poco tiempo en estas mismas columnas, que la calle quinta había dejado de ser una problema para la Oficina de Valorización y se había convertido en una de las más hermosas avenidas de la ciudad pues le hacía falta poco para tener asegurada su terminación.

Y en efecto, se acaba de hacer el último contrato para hacer la apertura y pavimentación del sector que hace falta, que está ya libre de habitaciones, y que espera solamente el baño de limpieza y cemento en el área de la calle.

La Oficina de Valorización se acaba de anotar un gran triunfo con estos trabajos. Se esperaba que habría más demora. Pero no, no, no ha habido tal. Con suma facilidad la Oficina de Valorización logró resolver todos los problemas que se presentaron en la apertura y pavimentación y la ampliación es ya una realidad.

Las que tenían los predios en ese sector demuestran agradecimiento con la Oficina porque ha logrado facilitar hasta el pago. Mientras en

otros sectores ha habido un poco de renuencia por parte de los contribuyentes, en la calle quinta no la ha habido. Pero sí una cooperación estrecha y franco agradecimiento. (El Crisol, 2 de abril de 1969: pág. 4)

La ampliación de la calle 5a que inició entre 1968 y 1969, no estuvo a cargo de un solo ingeniero o firma de ingeniería. La oficina de Valorización Municipal abrió licitaciones que fueron de carácter público y por medio de las cuales se podía acceder a los contratos, como se evidencia la publicidad en la prensa de la época (figura 5)

La diversidad de contratistas se demuestran en los siguientes ejemplos: la pavimentación de la calle 5a entre carreras 1° y 9° fue contratada con la firma Ezequiel Pinsky, un ingeniero civil proveniente de lo que actualmente es Israel. El alcantarillado fue ejecutado por el ingeniero Pedro J. Charría, uno de los fundadores de la Asociación de Ingenieros del Valle. Y la construcción de los muros de contención estuvo a cargo de la firma Ingeniería del Valle Ltda. (El Crisol, 7 de agosto de 1968. Pg. 21)



Figura 5

Fuente: Diario el Crisol, 27 de junio de 1968. Pág. 1

Poco tiempo después de iniciadas las obras, en el diario el Crisol se vuelve a registrar una columna dedicada a la calle quinta, esta vez denunciando la paralización de las obras y los efectos adversos que ocasiona a los habitantes de los sectores aledaños. La destrucción de las alcantarillas provocó que las aguas negras estuvieran expuestas y el olor y los insectos invadieron las casas de los habitantes. Asimismo los huecos y la cantidad de tierra removida que entró en las casas fue una molestia para los habitantes.

La Calle Quinta

[...] Las aguas estancadas han levantado todas las plagas conocidas hasta hoy y las gentes que habitan esos lugares piden a las autoridades, todos los días, con verdadera angustia, que prosigan los trabajos para que cese esta situación tan grave.

Pero nadie las escucha. Nadie sabe hasta cuándo van a durar paralizados los trabajos. Y todo el mundo está verdaderamente desesperado, se ha cometido con la apertura de estos trabajos, la injusticia más grande, la falta de consideración más monstruosa de todos los tiempos. Lo único que ha faltado es que entren a saco en propiedad privada y la destruyan por completo.

Este estado de cosas no puedes seguir para los vecinos honestos de un gran sector de Cali, que tienen derecho a vivir como gente y no como salvajes y prisioneros. Así para qué el progreso, si ha de arrebatarse la salud a las gentes y especialmente la tranquilidad a que tienen derecho. (El Crisol 8 de junio de 1969: pág. 4)

Es evidente la postura de denuncia de la anterior columna de El Crisol, que se contrapone a la columna del 5 de enero del mismo año, donde fueron las personas las protagonistas del retraso de las obras y de la verdadera transformación de Cali. En junio la situación fue diferente, aunque no se mencionó que el culpable de la paralización de las obras fuese la Oficina de Valorización.

Eduardo Polo Senior Jefe de Valorización Municipal, informó en septiembre de 1969 que los trabajos en la calle 5ª quedarían concluidos en diciembre del mismo año. Afirmó también, que los problemas para adelantar las obras fueron la falta de alcantarillado y acueducto en el sector, lo que ocasionó que se dedicara un tiempo a trabajos complementarios. Los primeros metros de asfalto en la vía fueron garantizados por medio de la inversión de aproximadamente 80.000 millones de pesos que Valorización Municipal hizo en obras públicas para ese año. (El Crisol 5 de septiembre de 1969: pág. 3)

Un mes después de las declaraciones del Jefe de Valorización Municipal, el diario El Crisol vuelve a referirse a la calle 5a, esta vez reconociendo el avance en los trabajos y el impulso de la obra; no sin aclarar que hasta ese momento continúan poseyendo algunos problemas que son los lunares de la obra.

La Calle 5a

Así como censuramos el sistema empleado en la iniciación de los trabajos de la avenida de la calle quinta, tenemos que reconocer que, al fin, el contratista, logró ordenar los trabajos y poner en marcha la obra total.

El adelanto de los trabajos augura que la obra de pavimentación quedará terminada dentro del plazo señalado en los correspondientes contratos [...] [...] La calle quinta tiene todavía sus pequeños problemas que le van a restar imponentia a algunos sectores. Pero tanto la Oficina de Valorización como el municipio de Cali, sabrá despejar los lunares que aún quedan y que consisten en haber quedado algunas casas elevadas sobre terrenos que rebasan el nivel de la vía. (El Crisol 16 de octubre de 1969: pág. 4)

Para complementar la anterior columna, de Sol a Sol escribió nuevamente en diciembre del mismo año, confirmando que estaban a punto de quedar terminadas las obras en la calle quinta. Menciona que el arquitecto que fue contratado para la pavimentación de la avenida, estaba por terminar labores de pavimentación en la

extensión contratada, que debía soportar el tránsito de treinta toneladas. Al mismo tiempo, anunció que el presidente de la Republica Carlos Lleras Restrepo, realizaría la inauguración de la vía el día 8 de diciembre del mismo año, y conocería el resto de obras que fueron construidas especialmente para los VI Juegos Panamericanos. Por otra parte menciona que los habitantes del sector solicitaron que la Pila de Crespo fuera ubicada nuevamente en la vía, porque constituía una reliquia.⁷ (El Crisol 6 de diciembre de 1969: pág. 4)

El 30 de diciembre de 1969 la calle quinta entró en servicio parcial. En esta fecha se permitió el tránsito de vehículos desde el centro hacia el sur, midiendo la capacidad de descongestionar de vehículos las calles centrales. En algunos segmentos de la vía se continuó con la remoción de tierra y basura. No obstante, la vía entró en servicio en 1970 y se lamentó que un tramo de 400 metros de piso antiguo quedó sin repavimentar. (El Crisol 30 de diciembre de 1969: pág. 4). Asimismo faltaron las tapas de las recamaras y el alumbrado de mercurio, que ocasionaron que se catalogara la obra como inconclusa en junio de 1970.

Obras inconclusas

Resolvieron los que tienen a su cargo hoy la hermosa avenida de la calle quinta, paralizar toda labor que tienda a darle fin y a que se presente tal como es, ante los ojos de los turistas que llegan de otras nacionalidades o simplemente del mismo país.

Pero el alumbrado se quedó después de haber levantado algunos postes y de haberlos conectado a la luz de mercurio. Hay un tramo corto que dispone de luz, pero la mayoría de la vía carece de ella [...]

[...] La remoción de tierra de las transversales no se ha terminado. La avenida queda tapada en cada aguacero de lodo y de piedras que arrastra la corriente. (El Crisol 17 de junio de 1970: pág. 4 y 5)

⁷ La Pila de Crespo fue una de tantas pilas que abasteció de agua a los habitantes de Cali cuando no existía el sistema de acueducto. En las pilas confluían las personas a abastecerse del líquido a diario.

Finalmente la calle 5ª funcionó desde esta fecha y continuó su expansión y ampliación. A finales del mes de julio de 1971 se anunció la inauguración del tramo entre la Plaza de Toros al río Meléndez que favoreció la conexión entre la ciudad universitaria, el Club Campestre y el barrio Cuarto de Legua. (El Crisol 30 de julio de 1971: pág. 3)

La Autopista Sur Oriental

La Autopista del Valle planteada en el Plan Piloto de 1950, como se mencionó anteriormente, se esbozó como una avenida de seis carriles que pasaría por el centro cívico propuesto en dicho documento. Pero además como una de las más importantes arterias de la ciudad de grandes proporciones y que atravesaría la ciudad de sur a oriente para finalizar en el norte.

Si bien, no todo lo que reposa en los planes llega a ser concretado, la Autopista al Sur figuró como parte de las obras del Plan Sur Oriental de la Oficina de Valorización Municipal, publicado en la página 5 el 12 de junio de 1968 en el diario el Crisol de Cali.

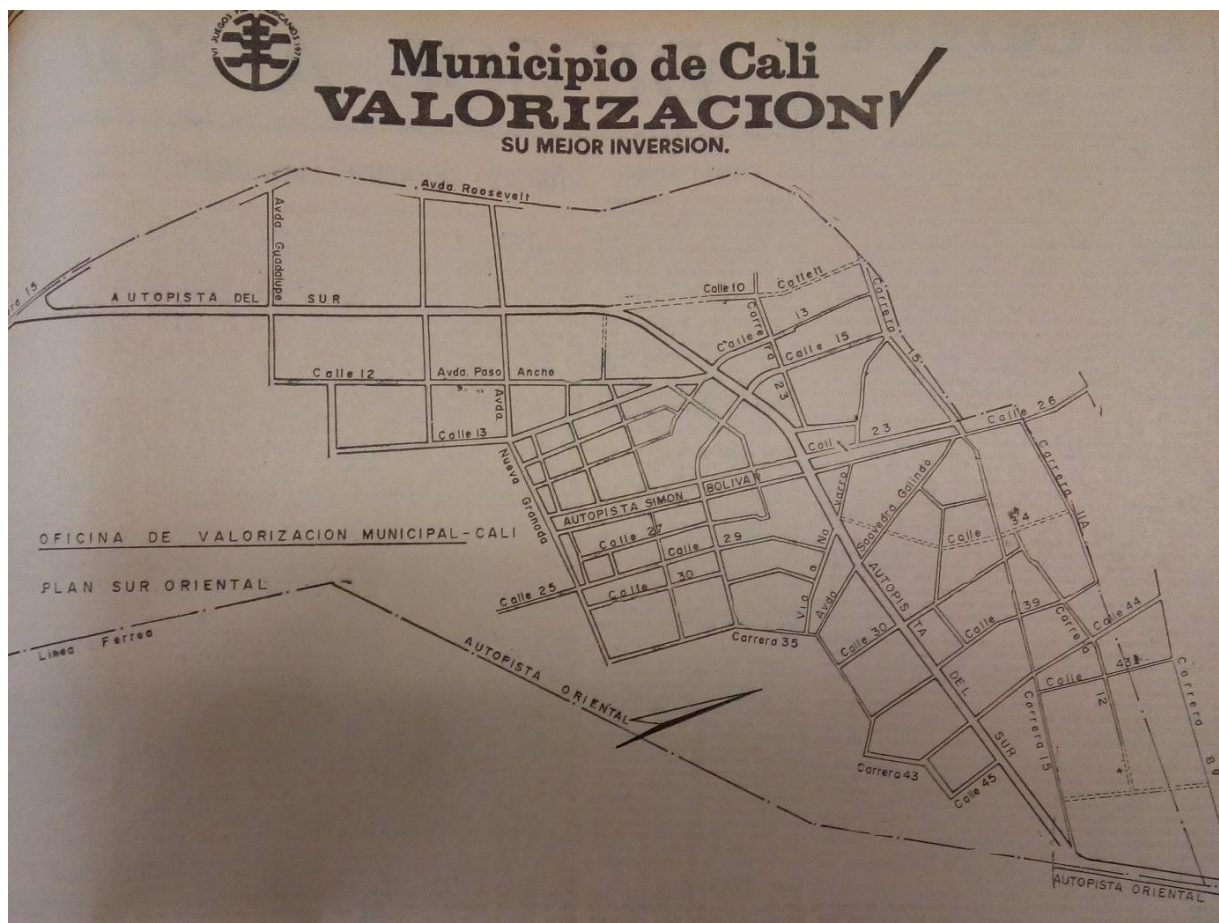


Figura 6

Fuente: Diario el Crisol, 12 de julio de 1968. Pág. 5

La construcción de las dos primeras etapas de la Autopista al Sur, iniciaron en 1968 por medio de la Secretaría de Obras Públicas del Valle del Cauca y bajo la administración del Gobernador Libardo Lozano Guerrero. Contaría con una longitud de 10 kilómetros y 700 metros saliendo de la carretera a Meléndez. Las labores iniciales fueron la compactación y la imprimación de un poco más de 6 kilómetros de vía. La importancia de esta labor fue registrada en el diario de la siguiente manera:

VEINTE BARRIOS

La vital importancia de la Autopista al Sur estriba en que será el enlace de las principales vías arterias de la ciudad, comunicándolas rápidamente con las zona deportiva sede de los VI Juegos Panamericanos y con la futura Ciudad Universitaria. Como obras de enlace del plan vial panamericano figuran, con base en la Autopista del Sur, las Avenidas Guadalupe, Tequendama y Estadio, las vías arterias calles 11, 13, 15, 25 (Avenida Simón Bolívar), 34 y 45. Unida a la Autopista Oriental hasta la Autopista Cali-Yumbo, la del Sur tomará el carácter de vía periférica de la ciudad encauzando en nutrido tráfico de la carretera Cali-Popayán y llevarlo a la carretera central de la Valle.

La Autopista Sur cruzará más de veinte barrios a todo lo largo de Cali, entre ellos: El Gran Limonar, Departamental, Panamericano, Pasoancho, El Dorado, Colseguros, Champagnat, Junín, Santa Elena... (El Crisol 28 de junio de 1968: Pág., 1 y 2)

La Autopista del Sur sería construida en tres tramos: El primero de ellos entre Meléndez y Colseguros, el segundo desde Colseguros hasta la calle 25 y finalmente desde la calle 25 hasta la carrera 8ª. La gran arteria tendría cuatro calzadas de 7. 2 metros de ancho cada una. Además la inversión de los primeros tramos fue aproximadamente de 17 millones de pesos y contratada con “Ingeniería del Valle Ltda”. Y financiada totalmente por el Departamento del Valle del Cauca (El Crisol 4 de febrero de 1968: pág. 1 y 2)



Figura 7

Fuente: Diario el Crisol, 7 de agosto de 1968. Pág. 20

Autopista del Sur — Autopista Oriental — Carrera 15 (Actual Calle 5) —

El 26 de febrero de 1969 uno de los titulares del diario el Crisol, mencionó una inversión de 23 millones de pesos para la Autopista Sur-Oriental. El cambio de Autopista al Sur a Autopista Sur-Oriental, se explica por medio de los planes programados para dicha vía. Aparte de atravesar veinte barrios de la ciudad, la autopista conectaría con la Autopista Oriental y esta a su vez con la Autopista Cali-Yumbo y constituiría un gran anillo circunvalar. (El Crisol 26 de febrero de 1969: pág. 1 y 2) El 28 de febrero del mismo año se realizó el desembolso de 10 de los 23 millones para la construcción de la Autopista.

Es importante que mientras se trabajó en la construcción de las calzadas y pavimentación de la vía, las Empresas Municipales de Cali (EMCALI) elaboraron la implementación del alcantarillado y canales pluviales. La empresa que ejecutó la primera etapa fue finalmente la firma “Pavimentaciones Asfálticas Ltda” y sustituyó a la firma “Ingeniería del Valle Ltda.” (El Crisol 31 de mayo de 1969: pág. 1 y 2). La Autopista se consideró la espina dorsal del Plan Vial Panamericano y se reseñó en el diario así:

[...] La Autopista Sur-Oriental, “espina dorsal” del Plan Vial Panamericano, arranca desde la carretera a Meléndez frente al Hospital Siquiátrico San Isidro, cruza la ciudad de extremo a extremo, hasta su empate con la carrera primera, en la entrada al barrio Calima. Desde allí sigue hacia el occidente con longitud de 4 kilómetros hasta cruzar la Autopista Cali-Yumbo, en la Urbanización Acopi, y remata en el sector de Menga, sobre la antigua vía a Yumbo. (El Crisol 12 de noviembre de 1969: pág. 1 y 2)

En la Autopista se trabajó de manera intensa y a toda máquina para concluir las labores y entregar el “Paseo de la Transformación” para los VI Juegos Panamericanos en 1971. La administración de Rengifo Salcedo adelantó aceleradamente las obras para que el nuevo eje arterial quedara concluido en toda su extensión y sin mayores contratiempos. Así mismo, finiquitar la construcción de cuatro arterias viales importantes: La Nueva Granada, Tequendama, Guadalupe y Pasoancho. (El Crisol 3 de Julio 1970: pág. 1 y 2)

A pesar del intenso trabajo, y del hecho de la falta de artículos que denunciaran paralización en las obras o atrasos, la Autopista Sur-Oriental no estuvo lista en su totalidad para los Juegos Panamericanos. El Municipio entregó un balance de vía: Calzadas 0 a 4 terminadas en un 60%; del kilómetro 4 al 13 terminada en un 60%. Se dio al tránsito a todo lo largo de la misma. Las calzadas laterales terminadas en un 85% cumpliendo con el plazo final al 30 de julio. (El Crisol 30 de julio de 1971: pág. 3 y 34)

Por último, es importante mencionar que las columnas que describieron la construcción de la Autopista Sur Oriental en el periódico el Crisol, varió de manera importante en lo referente a la descripción de la ampliación de la Calle 5ª. Cabe mencionar que las dos obras hicieron parte del Plan Vial Panamericano pero de su ejecución se encargaron dos entidades diferentes. La Calle 5ª estuvo a cargo de la Oficina de Valorización Municipal y la Autopista Sur Oriental a cargo de la Oficina de Obras Públicas del Municipio. Por lo anterior, gran parte de la primera obra se financió con dinero correspondiente al recaudo de la Oficina de Valorización, es decir, al impuesto predial. La segunda obra se financió con dineros de la gobernación, de la nación y del Municipio. Es por ello tal vez, que las columnas de opinión como de Sol a Sol, no dedicaron ningún espacio para hablar sobre la Autopista, o que no se encontraran columnas de quejas con respeto a esta obra. Lo cierto al fin y al cabo es que la Autopista Sur Oriental constituyó una importante arteria de conexión y parte fundamental para el desarrollo de los Juegos Panamericanos como una de las vías principales de la sede oficial donde se realizaron los Juegos

CONCLUSIONES

El desarrollo y modernización vial en Cali, desde 1969 a 1971, estuvieron ligados a las tendencias del extranjero y en gran parte a los diferentes planes ordenadores en los que se concibió la extensión de la ciudad y la necesidad de vías aptas para el tráfico vehicular del momento y la conexión de los barrios con diferentes partes de la ciudad por medio de las arterias viales. Siguiendo las ideas modernas de la época que favorecen la conexión de la ciudad, predominó la construcción de puentes elevados, glorietas, arterias viales y red de vías de intersección.

Los VI Juegos Panamericanos de 1971 se convirtieron en una excusa para para el desarrollo urbano de la ciudad. Alrededor de 1.200.000.000 (mil doscientos millones de pesos) se invirtieron en obras para los Juegos. Obras que finalmente se tradujeron en el desarrollo acelerado de la ciudad y el inicio de un periodo de crecimiento urbano. El Alcalde Carlos Holguín Sardi afirmó que los Juegos Panamericanos fueron un pretexto para realizar por fin un gran número de obras necesarias para la ciudad. (El Crisol 27 de Julio de 1971: pág., 1 y 2)

Como arterias importantes en el desarrollo vial de Cali, se evidenciaron la Calle 5ª y la Autopista Sur Oriental. Dos vías completamente necesarias para la comunicación, conexión y descongestión de la ciudad. Una de ellas descrita como una de las más hermosas de la ciudad y la otra como la espina dorsal y eje arterial articulador. Las dos esbozadas en los planes reguladores del desarrollo de Cali con importantes connotaciones para la ciudad.

La calle 5ª entre denuncias y ovaciones finalmente entró en servicio en 1971 y logró descongestionar las calles centrales del tráfico vehicular hacia el sur. Conectando numeroso sectores de Cali con la salida a Jamundí y sectores importantes de la ciudad. La Autopista Sur Oriental por su parte, aunque no estuvo terminada para 1971, entró en servicio y favoreció la llegada a la sede de los Juegos Panamericanos y posteriormente la conexión del sur de la ciudad con el oriente y el norte a través de otras arterias viales como la Autopista Simón Bolívar o la calle 70.

El desarrollo vial de Cali no se detuvo en 1971, el Plan Continuemos fue de suma importancia para finalizar obras de pavimentación en las vías y en los barrios. Así como la construcción de puentes, culminación de avenidas y erradicación de los huecos y muelas. La continuación del desarrollo incluyó la concepción de la finalización de la construcción de la central Hidroeléctrica de Anchicayá; Elaboración de un Plan Vial; Ejecución de un Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado, entre otros. (El Crisol 27 de julio de 1971: pág. 1 y 2)

FUENTES PRIMARIAS

Diario *Liberal El CRISOL*, 1967-1971

BIBLIOGRAFÍA

ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE CALI (1972). Memorias de dos años de Labores de la Administración Holguín Sardi, 1970-1972; Cali, 1972

APRILE-GNISET. J. (1992) *La Ciudad Colombiana, Siglo XIX y XX*; Talleres Gráficos Banco popular; Bogotá.

ARBOLEDA V, G Y VIVAS R, G. (1991) *Estudio Plan Vial y de Transporte de la Ciudad de Cali; Periodos Históricos y Transporte en Cali*; Departamento Administrativo de Planeación Municipal; Cali 1991.

BONILLA A, A. (1967). *Cali Ciudad de América*; Cali, Imprenta Departamental, 1967.

BONILLA A, A. (1972). Cali Panamericana: Memoria de los VI Juegos Panamericanos 1971; Comité Organizador de los VI Juegos Panamericanos CO; Fundación para el Desarrollo Industrial, FDI; Cali, 1972.

Bonilla Sandoval, R. (2012) Modelos Urbanísticos de Cali en el siglo XX. G, Loaiza Cano; *Historia de Cali siglo XX, Tomo I Espacio Urbano*; Programa Editorial Facultad de Humanidades, Universidad del Valle; Cali 2012. (pág. 25-85)

Botero Restrepo, C. E. (2012) El Espacio Público en la Configuración Urbana de Cali en el Siglo XX. G, Loaiza Cano; *Historia de Cali siglo XX, Tomo I Espacio Urbano*; Programa Editorial Facultad de Humanidades, Universidad del Valle; Cali 2012. (pág. 252-271)

CAMACHO A, M (2005) *Las Empresas Públicas de Santiago de Cali en el siglo XX*; Emcali EICE ESP, Asociación Centro de Estudios Regionales –Región-, Departamento de Historia, Universidad del Valle; 2005

ESPINOSA, L. (2006). *El Plan Piloto de Cali. Del modelo de ciudad moderna a la ciudad real 1949-1959. Tesis de Maestría en Urbanismo*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Figueroa Pereira, E. A. (2012) Obras Públicas y Transformación Urbanística de Cali, 1950-1970. G, Loaiza Cano; *Historia de Cali siglo XX, Tomo I Espacio Urbano*; Programa Editorial Facultad de Humanidades, Universidad del Valle; Cali 2012. (pág. 324-335)

MARTÍNEZ. P, BUITRAGO. O (2011). *Cali una Metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización*; Programa Editorial de la Universidad del Valle; Cali, 2011

VÁSQUEZ B, E, (1990) "*Historia del desarrollo económico y urbano en Cali*". Boletín Socioeconómico N° 20. CIDSE- Universidad del Valle.

VÁSQUEZ B, E, (2001) *Historia de Cali en el siglo XX. Sociedad, economía, cultura y espacio*; Editores, Darío Henao Restrepo y Pacífico Abella Millán, Artes Gráficas del Valle, Cali.

VÁSQUEZ B, Edgar; CORCHUELO, Alberto; ESCOBAR, Jaime H; AGUADO, Luis F; PICÓN, Henry. (1994) *Retrospectiva Urbana y Servicios Públicos en Cali 1900-1993*. Cali, Emcali, 1994; CIDSE- Universidad del Valle.

VERGARA V, R. (2012) *El Desarrollo Metropolitano de Cali en la Década de los Setentas*; Universidad del Valle; Cali, 2012.

OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN

Plan (es) General de Desarrollo de Cali y su Área Metropolitana, 1970, 1985, 2000; Oficina de Planeación Municipal de Cali, 1971.