

# UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 1 – MENGA

---

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE**

SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO |  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL |  
ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI  
2018

## CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
1.1 DESCRIPCIÓN.....	5
1.2 LOCALIZACIÓN.....	7
1.3 DESARROLLO HISTÓRICO.....	9
<b>2. CONTEXTO NORMATIVO .....</b>	<b>16</b>
2.1 PAPEL Y LINEAMIENTOS DEL POT .....	16
2.2 DETERMINANTES NORMATIVOS Y DE PROYECTOS DEL POT .....	17
2.3 OTROS DETERMINANTES.....	19
<b>3. ANALISIS URBANO.....</b>	<b>20</b>
3.1 SISTEMA AMBIENTAL .....	21
3.2 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO .....	22
3.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	25
3.4 SISTEMA DE MOVILIDAD.....	31
3.5 HITOS Y REFERENTES COMUNITARIOS .....	32
3.6 ZONAS HOMOGENEAS.....	33
3.7 SÍNTESIS DE LA ESTRUCTURA URBANA .....	36
<b>4. PROPUESTA.....</b>	<b>37</b>
4.1 PROYECTO INTEGRAL LOMA LA PERLA. ....	37
4.2 PROYECTO INTEGRAL QUEBRADA MENGA. ....	41
4.3 PROYECTO INTEGRAL PASEO URBANO LA FLORA – RIO CALI.....	44
4.4 PROYECTO INTEGRAL CENTRALIDAD TERMINAL DE TRANSPORTES.....	47
4.5 NORMA ASOCIADA .....	50
4.6 PROGRAMAS .....	57

## GRÁFICOS

Gráfico 1. Zonificación..	6
Gráfico 2. Localización de la Unidad de Planificación 6 “Centro” en el área urbana de Santiago de Cali.....	8
Gráfico 3. Conformación Barrial de la UPU 1.....	9
Gráfico 4. Perímetros Urbanos y Períodos del Desarrollo de Cali desde su Fundación hasta después de 1910, cuando se convierte en capital del Departamento del Valle. Fuente: Francisco Bonilla y Diego Giraldo.....	10
Gráfico 5. Plano de la Urbanización Menga, Escritura 236 de 1967 Notaría 1ª de Cali....	15
Gráfico 6. Proyectos del POT .....	19
Gráfico 7. Esquema general urbanístico. Fuente; Modificación Plan Parcial Menga. ....	20
Gráfico 8. Estructura Ecológica Principal y Complementaria.....	22
Gráfico 9. Espacio Público Existente UPU 1 Menga. ....	23
Gráfico 10. Equipamientos UPU 1 Menga. ....	27
Gráfico 11. Elementos de la Estructura Vial y Conexiones Urbanas – UPU 1 Menga.. ....	32
Gráfico 12. Equipamientos e hitos. ....	33
Gráfico 13. Zonas homogéneas. ....	34
Gráfico 14. Usos no permitidos (rojo) y permitidos (verde). Fuente: DAPM - SPT 2018... 35	35
Gráfico 14. Síntesis de la Estructura Urbana UPU 6.....	36
Gráfico 15. Proyecto integral Loma de la Peral.. ....	40
Gráfico 16. Proyecto integral Quebrada Menga. ....	43
Gráfico 17. Proyecto Integral paseo La Flora - Río Cali.. ....	46
Gráfico 18. Proyecto Integral Centralidad Terminal de Transportes – UPU 1 Menga.....	49
Gráfico 19. Programa de Señalización turística – UPU 01 Mega. ....	57
Gráfico 20. Programa de Silvicultura Urbana – UPU 01 Mega. ....	58
Gráfico 21. Programa de descontaminación y recuperación ambiental y paisajística de los canales del sistema pluvial municipal – UPU 01 Mega.....	59
Gráfico 22. Programa de reposición de redes de servicios públicos e infraestructura vial – UPU 01 Mega.. ....	60
Gráfico 23. Programa de monitoreo y control de residuos sólidos y/o peligrosos – UPU 01 Mega.....	61
Gráfico 24. Control a la ocupación del espacio público – UPU 01 Mega.....	62
Gráfico 25. Programa de control al uso del suelo – UPU 01 Mega.....	63
Gráfico 26. Programa de mejoramiento de la seguridad ciudadana – UPU 01 Mega.....	64

## TABLAS

Tabla 1. Conformación Barrial de la UPU 1.. .....	7
Tabla 2. Enmarcación de la UPU en el Modelo de Ordenamiento Territorial POT Cali. ...	16

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 DESCRIPCIÓN

Esta Unidad de Planificación Urbana constituye la zona borde norte de la ciudad que limita con el municipio de Yumbo; el cual integra una actividad industrial importante no sólo para el departamento del Valle del Cauca, sino en general para el país. Esta posición estratégica, ha determinado el desarrollo de actividades económicas en las que predominan usos de comercio y servicio concentrados sobre los ejes de movilidad principal en convivencia con la vivienda. Sin embargo, este potencial desde el punto de vista de las actividades no ha estado acompañado de mecanismos efectivos para asegurar un desarrollo urbano en armonía con las condiciones ambientales, lo cual se hace evidente en la calidad del aire, y en el deterioro de elementos naturales como el río Cali, que con un manejo adecuado podría contribuir a la conectividad ecológica entre los cerros y el río Cauca.

Esta UPU presenta las siguientes características:

- Un sector sur con áreas residenciales con oferta de parques locales, y conectados a las troncales y pretroncales del Sistema de Transporte Masivo.
- Un asentamiento precario en el sector Altos de Menga, identificado en la recientemente aprobada política MIB de Santiago de Cali, como un sector potencial para la implementación de un programa de mejoramiento integral de barrios.
- Un sector norte con evidentes problemas funcionales (dados entre otras cosas por procesos de desarrollo urbano sin completar), mezcla de usos industriales, comerciales y residenciales; y presencia de nuevos desarrollos de vivienda en altura.
- Un sector donde se localiza la Terminal de Transportes, equipamiento que genera impactos urbanísticos y ambientales, lo que ha determinado el deterioro de la zona.
- Un corredor férreo que transcurre a lo largo de toda la UPU, con un área de reserva arborizada y con una cobertura verde importante.
- Un área de desarrollo relativamente reciente como el del sector del Parque del Amor, y por desarrollar en el ámbito correspondiente al Plan Parcial Menga.

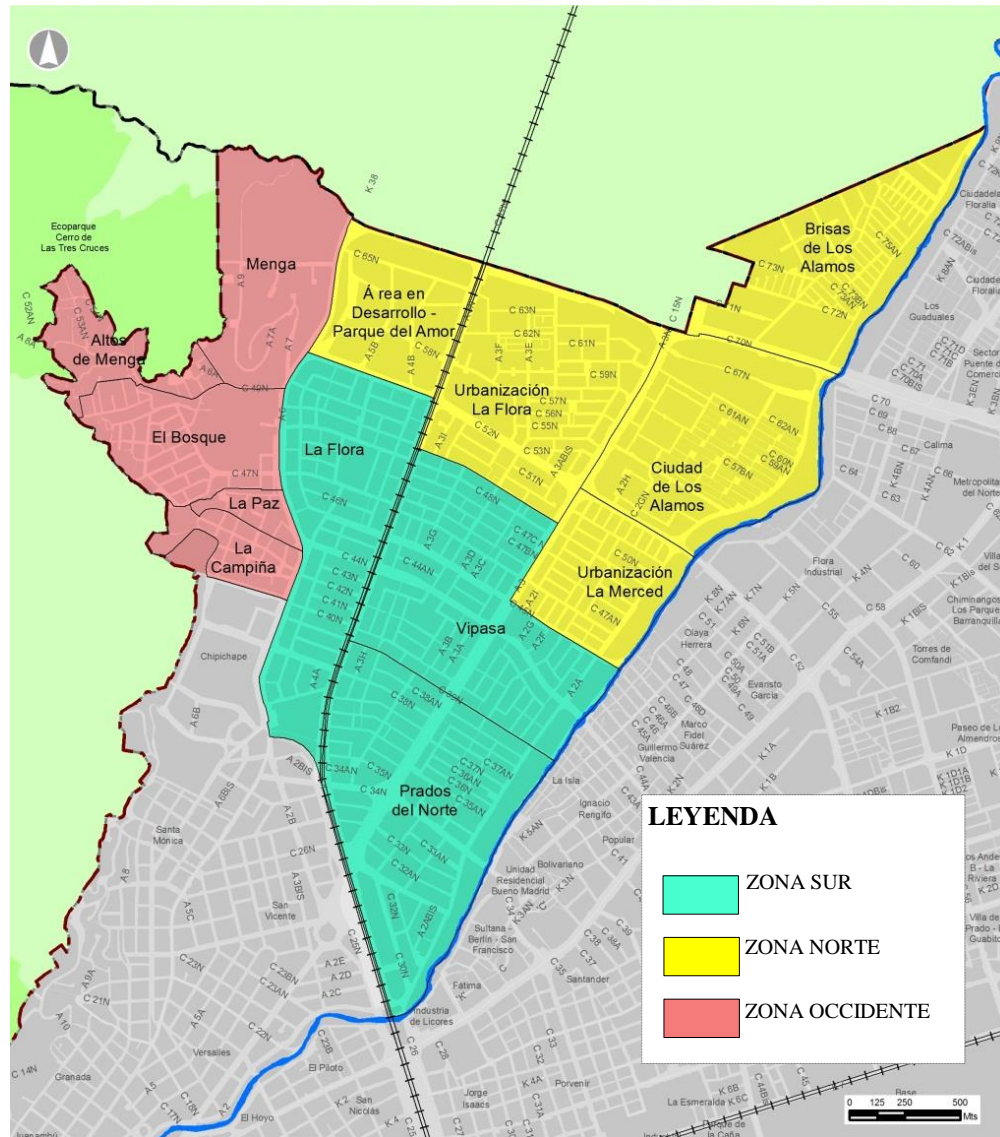


Gráfico 1. Zonificación. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

## 1.2 LOCALIZACIÓN

La UPU 1 Menga limita al occidente con el Ecoparque de las 3 cruces – Bataclán que pertenece al corregimiento de Golondrinas, al norte con el Municipio de Yumbo, al oriente con la margen izquierda del río Cali y al sur con la Centralidad Chipichape y los barrios San Vicente y Santa Mónica.

Si bien su estructura vial principal está conformada en sentido longitudinal norte – sur trazada por la Avenida 6a norte, el corredor Férreo de la calle 25 que continua en la Avenida 4 Norte, la Avenida 3a Norte que conecta con la red articulada del transporte masivo, y la Avenida 2N, existen vías transversales de importancia urbana como la Cll. 70 N, la Cll. 52, Cll. 44 y Cll. 34. En el núcleo al sur de la UPU se encuentra la Terminal de Transportes que funciona como enlace con UPU vecinas – *UPU 7 Versailles, UPU 6 Centro y UPU 2 Industrial-* y como punto de llegada de buses intermunicipales de largo y corto recorrido.

En cuanto a su población, la UPU 1 Menga tiene 78.966 habitantes, en un área de 677.37 hectáreas (5,68% del área urbana del municipio de Santiago de Cali), lo cual representa una densidad poblacional aproximada de 122 habitantes por hectárea bruta.

BARRIOS QUE CONFORMAN LA UPU 1 MENGA		
COMUNA	BARRIO	POBLACIÓN 2015
2	Altos de Menga	6.469
	Área en desarrollo - Parque del Amor	808
	Brisas de los Álamos	14.867
	Ciudad de Los Álamos	15.350
	El Bosque	2.993
	La Campiña	1.697
	La Flora	5.785
	La Paz	636
	Menga	530
	Prados del Norte	7.932
	Urbanización La Flora	10.427
	Urbanización La Merced	4.543
	Vipasa	6.931
		78.968

Tabla 1. Conformación Barrial de la UPU 1. Fuente: DAPM –SPT, 2018.

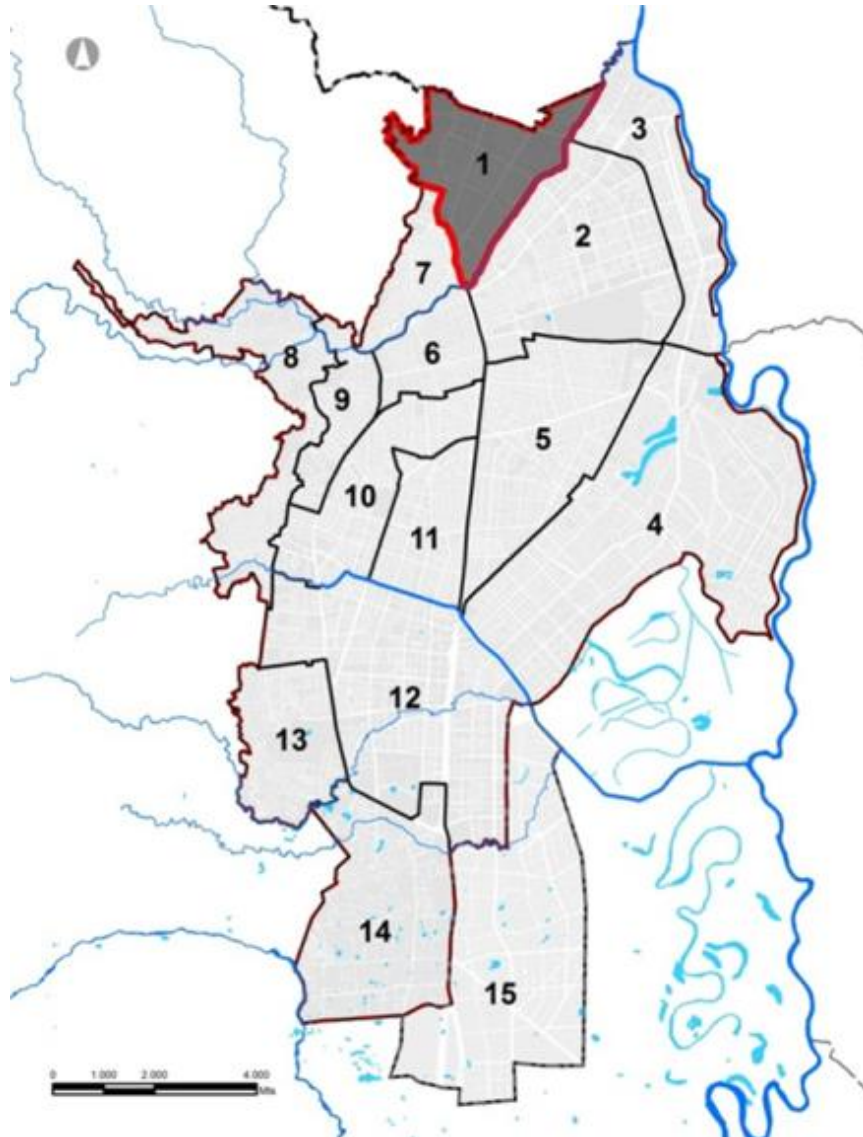


Gráfico 2. Localización de la Unidad de Planificación 6 “Centro” en el área urbana de Santiago de Cali.  
 Fuente: DAPM-SPT, 2018.

Esta UPU contiene 13 barrios, que en su gran mayoría son de estrato medio y medio alto - 4 y 5 – que equivale al 69 %, mientras los populares – estratos 1 y 2 - equivalen al 23 %. Estos últimos se localizan en los extremos – La Paz, Brisas de los Álamos y Altos de Menga. En términos generales, y por su misma génesis, los barrios populares presentan problemas de articulación funcional con el resto de la UPU.

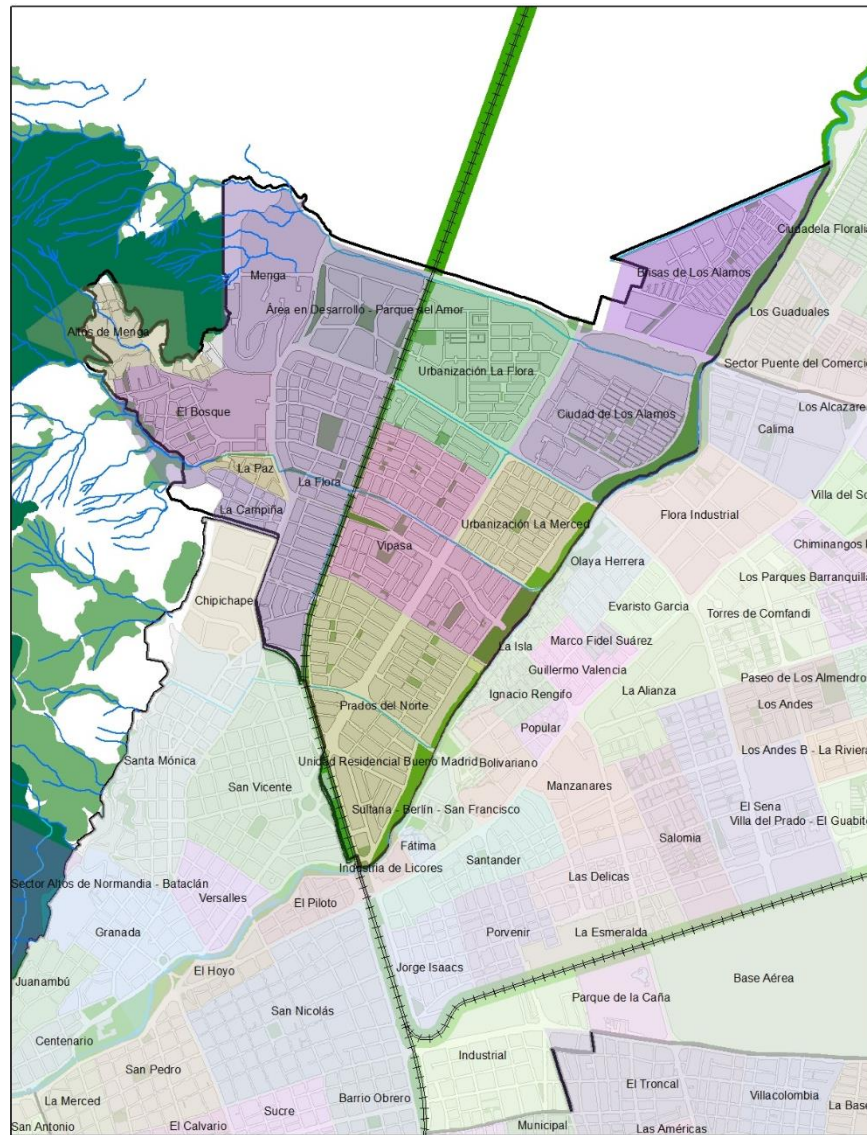


Gráfico 3. Conformación Barrial de la UPU 1. Fuente: DAPM –SPT, 2018.

### 1.3 DESARROLLO HISTÓRICO.

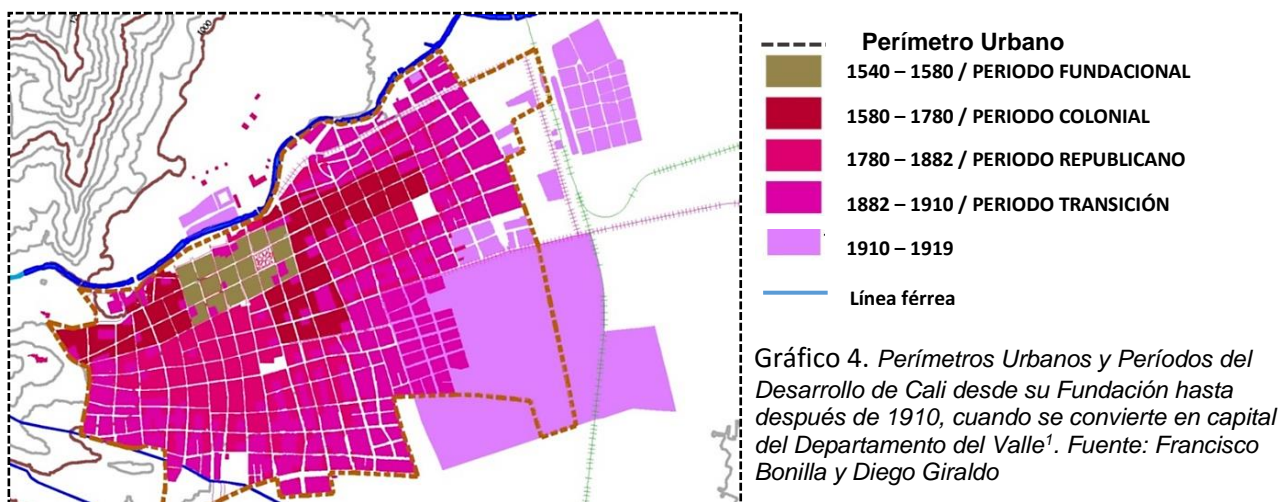
La zona que conforma hoy a la Unidad de Planificación Urbana 1 Menga formaba parte de los terrenos rurales de Cali dedicados al uso agrícola y pastoreo de ganado vacuno en las Haciendas de Menga, La Flora y La Merced al norte del municipio, a ambos lados del camino carretable que conducía a Yumbo, a las caleras de Vijes, y hacia el norte del Valle por la margen izquierda del río Cauca.



Fotografía 1. Camino a Yumbo, Vijes y norte del Valle, hoy Avenida Sexta con calles 16 y 17 norte del Barrio Granada,

El barrio Granada, situado detrás de la estatua del Paseo Bolívar, fue el primer barrio residencial en la margen izquierda del río Cali al norte de la ciudad, donde se levantarían las más suntuosas residencias de su época.

En 1890 la ciudad sólo llegaba hasta el Puente Ortiz y más allá no existía sino la casa de campo de don Benito López, dueño de toda la loma de las Tres Cruces y sus minas de carbón, la casa solariega de la familia Sarasti (hoy Avenida Sexta con calle 13 norte), la modesta morada de don Epifanio García que explotaba unos chircales en el sitio donde más tarde se construyó el Club Colombia (calle 13 N con Avenida 8ª) y la vivienda de Don Zenón Caicedo quien tenía allí la fábrica de tejas y ladrillos Santa Mónica, que hoy constituye el barrio del mismo nombre.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Agenda Ambiental Comuna 2. Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente – DAGMA, Alcaldía de Santiago de Cali, 2009.

,<sup>2</sup>

Nótese en el mapa anterior que el desarrollo urbano tardó cerca de 400 años en llegar a la zona norte, siendo el barrio La Campiña el primero en crearse a finales de la década de 1930 para los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico.<sup>3</sup>



Fotografía 2. Ferrocarril del Pacífico, Talleres de Chipichape en el camino a Yumbo. Foto de Alberto Lenis, Cali 1922.

El Ferrocarril del Pacífico había llegado a la ciudad en 1915 proveniente de Buenaventura, localizando sus talleres de reparación en el área de Chipichape junto a la vía intermunicipal hacia el vecino municipio de Yumbo. El ferrocarril jugó un papel muy importante en el desarrollo y organización de la ciudad, convirtiéndose los talleres en un referente y polo de atracción que jalonó el desarrollo urbano hacia la zona norte del municipio de Cali. La presencia de la industria como generadora de empleo propició la expansión de los barrios y la conformación de asentamientos e invasiones.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Francisco Bonilla, Diego Giraldo et al. "Crecimiento Histórico de Santiago de Cali". Especialización en Derecho Urbano, Universidad del Rosario, Cali marzo de 2015.

<sup>3</sup> VÁSQUEZ BENÍTEZ, Edgar. Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio. Artes Gráficas del Valle Editores-Impresores Ltda. Cali 2001.

<sup>4</sup> VÁSQUEZ, Edgar. Historia del Desarrollo Urbano y Económico en Cali. Boletín Socioeconómico N° 20, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Universidad del Valle. Cali, abril de 1990.

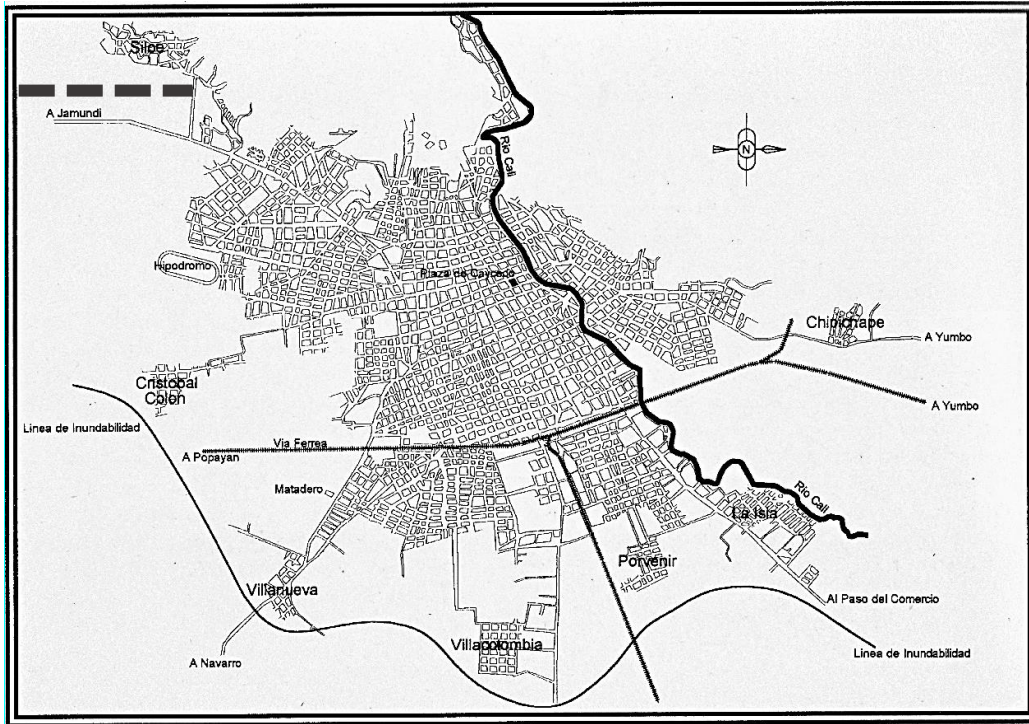


Fotografía 3. Cali y su desarrollo urbano, 1932. Nótese los Talleres de Chipichape a la derecha. Fuente: --

La vía férrea a su ingreso a los talleres del ferrocarril se intersectó con la vía Cali-Yumbo generando un paso a desnivel, que dio origen al icónico Puente de Chipichape que sirve de referente urbano para los caleños y foráneos.



Fotografía 4. Puente de Chipichape, Avenida sexta con carrera 37 norte. Fuente: --



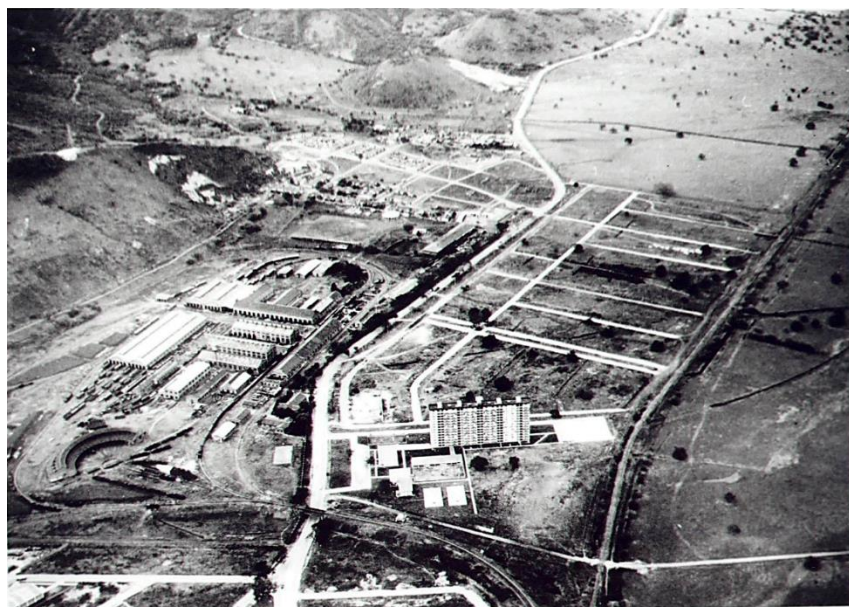
*Cali en 1951.* Fuente: Cidse - Univalle. *Retrospectiva Urbana y Servicios Públicos en Cali.* 1900-1993. Cali: Emcali, 1994.  
 Fotografía 5. La Ciudad de Cali en 1951. Tomado de Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio. Fuente: Cidse – Univalle.

El *Edificio Venezolano* se construyó con dinero donado por el gobierno venezolano, de ahí su nombre, cuyo terreno fue entregado por la Fundación Bueno Madrid en forma de Comodato para ayudar y favorecer a las familias damnificadas por la explosión del 7 de agosto de 1956.



Fotografía 6. Edificio Venezolano, donación de Venezuela a damnificados de la explosión del 7 de agosto de 1956. Fuente: --

Luego de la construcción del Edificio Venezolano, se dio inicio en el año de 1958 al *Barrio La Flora*, que heredó el nombre de la Hacienda La Flora que pertenecía a la Familia Bueno Madrid, quienes lo urbanizaron para su posterior venta. La primera etapa del barrio estuvo comprendida entre las calles 36 y 52 con Avenidas 4ª y 6ª norte. Dicha familia donó el terreno donde hoy se encuentra construido el parque de La Flora y en el año de 1964 Comfenalco y el Banco Popular construyeron 47 casas en la zona aledaña al parque. La familia Bueno Madrid también cedió en Comodato el lote para la construcción del Colegio Liceo Francés Paul Valery, donde funcionó hasta su traslado a la actual sede en el municipio de Yumbo.<sup>5</sup>



Fotografía 7. Talleres de Chipichape y barrio La Campiña a la izquierda, Edificio Venezolano y trazado incipiente del barrio La Flora a la derecha de la foto, Cali ca. 1960

El barrio *Prados del Norte* surgió en 2 etapas por el año de 1965: la Primera Etapa empezó por la calle 38 norte, después de cruzar la vía férrea y la Avenida 4ª norte. Luego de construirse la Avenida 3ª norte, se hizo la Segunda Etapa hasta la Avenida 2ª norte. Este Barrio fue tradicional en su época por ser un sector residencial. Debido a la importancia que tuvo la Avenida 3ª norte por ser el lugar por donde se desplazaba el tráfico vehicular hacia el norte del Valle del Cauca, el barrio *Prados del Norte* se fue convirtiendo en zona comercial al punto que actualmente es un eje comercial importante de la ciudad

El barrio *La Merced-Vipasa* tiene su origen en la *Alianza para el Progreso AID*, tratado de ayuda económica de los Estados Unidos para toda la América Latina, suscrito por el presidente norteamericano Jhon F. Kénedy y el colombiano Alberto Lleras Camargo. Como parte de los recursos de este programa se destinaron a vivienda, gracias a los nexos de amistad entre el socio de la firma *Research Construcción* de Puerto Rico y Miguel Bueno,

---

<sup>5</sup> Plan de Desarrollo Estratégico Comuna Dos, Periodo 2004 – 2008. Aspectos Históricos.

propietario de los terrenos de la Hacienda La Merced, negociaron parte de esta hacienda con la firma puertorriqueña como promotora del proyecto urbanístico y arquitectónico en representación del capital americano, y en representación de nuestro país actuó como socio el *Instituto de Crédito Territorial ICT*, sociedad se denominó con el nombre de *Viviendas Panamericanas S.A. – VIPASA*, nombre con el que comúnmente se denominó al barrio.

Este proyecto de Viviendas Panamericanas S.A. (VIPASA) fue el pionero en lo que se refiere realmente a un programa de interés social destinado para clase media, siendo un modelo en su construcción por cuanto la firma americana ejerció todos los controles necesarios para que construyeran con calidad y sin abaratamiento de costos, tomado de uno similar desarrollado en la ciudad de Miami. Se construyeron aproximadamente 1600 soluciones de vivienda de una y dos plantas.<sup>6</sup>

En febrero de 1968 la firma Cuellar Serrano Gómez y Salazar Ltda adquirió los terrenos en los que construyó el *Barrio la Merced*, cuyo desarrollo por etapas ocurrió entre los años 1969 y 1973. Localizado entre las calles 45 norte y 52 norte, el río Cali y la Avenida 3ª norte, consta de 43 manzanas, un parque en el centro del mismo, y 1.050 casas. Lleva el nombre de La Merced por haberse construido en terrenos de la antigua Hacienda La Merced.

La *Urbanización Menga* tuvo su origen a finales de los años 60 sobre parte de los terrenos de la Hacienda Menga, de propiedad de la familia Caicedo Eder. Es una urbanización de loteo, en la que los adquirientes construyeron sus viviendas de manera individual.

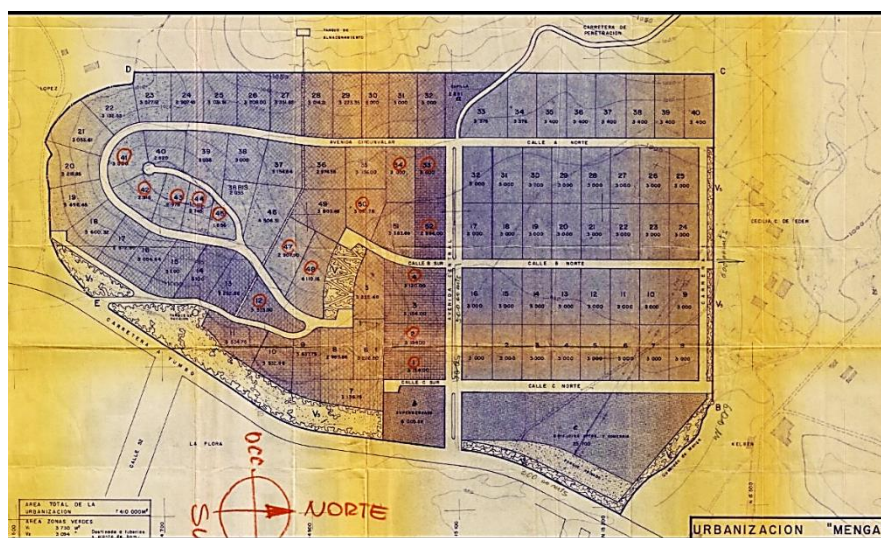


Gráfico 5. Plano de la Urbanización Menga, Escritura 236 de 1967 Notaría 1ª de Cali.

El denominado *sector de Alto Menga* es un asentamiento humano de desarrollo incompleto cuyo origen obedece a una urbanización pirata promovida por agentes externos y que data

<sup>6</sup> Idem

de hace aproximadamente 40 años, cuando llegaron los primeros habitantes a ocupar las colinas ubicadas detrás de la urbanización Mengá.

El barrio *Ciudad Los Álamos* fue fundado el 25 de julio de 1972, con un área de 502.000 metros cuadrados y una zona verde de 95.000 metros cuadrados.

El barrio *Brisas de los Álamos* se desarrolló en parte de los terrenos de la antigua Hacienda ganadera llamada La Flora, posteriormente incorporados como suelos de expansión urbana delimitados por la *Poligonal F* del Estatuto de Usos del Suelo y Normas Urbanísticas para Cali en 1993. Eran lagunas, recesos del Río Cauca y del Río Cali, cuando se desbordaban.

La hacienda era propiedad de Luis Ignacio Domínguez, heredada por el su hijo el exconcejal y exalcalde Alfredo Domínguez, propietario de la Constructora Alpes.

## 2. CONTEXTO NORMATIVO

El contexto normativo le da a la Unidad de Planificación Urbana los lineamientos, los determinantes y proyectos que sirven como punto de partida para la formulación, en donde si bien el Acuerdo 0373 POT de 2014 es el principal instrumento del que se toman referencias, existen otros elementos que se tienen en cuenta.

### 2.1 PAPEL Y LINEAMIENTOS DEL POT

De acuerdo con sus características, el Plan de Ordenamiento Territorial le fija un rol determinado y unos lineamientos de política a cada una de las Unidades, a partir de los cuales se deberá desarrollar su formulación y la definición de proyectos de escala zonal, que para el caso de la Unidad 1 Mengá son los siguientes (Artículo 21):

PAPEL DE LA UPU EN EL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	LINEAMIENTOS DE POLÍTICA
Área de conurbación y articulación urbana con el municipio de Yumbo, que complementa las actividades propias de Santiago de Cali con las del municipio vecino, a través de importantes ejes de conectividad vial con la región del norte del Valle.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consolidar y conservar las áreas residenciales netas, dirigiendo la concentración de actividades comerciales sobre los corredores urbanos de las avenidas 3 N, 6 N, 4 N y el Corredor Verde, fortaleciendo además la articulación y conectividad vial con el vecino municipio de Yumbo, a través de la infraestructura relacionada al Sistema Integrado de Transporte Masivo y el Corredor Verde, posicionándose como punto de entrada a la ciudad.</li> <li>2. Adelantar procesos de mejoramiento integral, principalmente en los sectores de Altos de Mengá.</li> <li>3. Consolidar y mantener los equipamientos de escala urbana y zonal existentes en la UPU.</li> <li>4. Articular los espacios públicos existentes alrededor del río Cali con la red de quebradas y canales que están presentes en la zona.</li> </ol>

Tabla 2. Enmarcación de la UPU en el Modelo de Ordenamiento Territorial POT Cali. Fuente: DAPM –SPT, 2018

## 2.2 DETERMINANTES NORMATIVOS Y DE PROYECTOS DEL POT

Los determinantes son directrices que condicionan el territorio, para ello se describen a continuación las que influyen más en la toma de decisiones para la proyección de los proyectos y programas propuestos.

### 2.2.1 DETERMINANTES NORMATIVOS

En relación con lineamientos normativos que son determinantes para la formulación de la UPU 1, se debe hacer énfasis en lo establecido en el artículo 15 del Acuerdo 0373 de 2014, en el cual se determinó que el municipio de Santiago de Cali debía formular una política de Mejoramiento Integral, que debía abordar como mínimo, en relación con los programas y proyectos de mejoramiento integral, los mecanismos de coordinación interinstitucional, las estrategias para garantizar la financiación, los criterios de priorización, los componentes, y los indicadores de seguimiento. En cumplimiento de esto, el Concejo Municipal adoptó el Acuerdo 0411 de 2017, “por el cual se adopta la Política Pública de Mejoramiento Integral del Hábitat de los Asentamientos Humanos precarios del Municipio de Santiago de Cali- Mi Hábitat y se dictan otras disposiciones”, en el cual se establece como una de las líneas de acción, el eje de planificación e implementación, que orientará las actividades que se deben adelantar en cada uno de los asentamientos precarios señalados por este acto administrativo. En este Acuerdo se incluye dentro del listado de asentamientos precarios, el sector de Altos de Menga.

### 2.2.2 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL POT

El POT Acuerdo 0373 de 2014, determina los siguientes programas y proyectos, que deben ser tenidos en cuenta para la formulación de la UPU 1:

- Entre los aspectos determinados en el POT que se deben tener en cuenta para la formulación de la UPU 1, está la definición del área aledaña a la Terminal de Transportes como una centralidad de servicios asociados al automóvil, lo cual define el abanico de usos que se pueden desarrollar en esta zona. Para las centralidades, y en concordancia con el modelo policéntrico que se busca consolidar, el Acuerdo 0373 de 2014 en su artículo 496 establece su “Programa de Fortalecimiento de las Centralidades”, el cual se orienta a “(...) *la adecuación del espacio público adyacente, andenes, alamedas, plazas y plazoletas, de tal forma que se mejore la accesibilidad en estas áreas, a partir de recorridos que garanticen su articulación con el entorno y las estaciones del transporte público circundantes, a la vez que se cualifiquen los espacios de encuentro ciudadano que dan soporte a las actividades que en éstas se desarrollan*”. Lo anterior sin duda constituye un soporte importante

para la formulación de proyectos integrales de la UPU que contribuyan a la cualificación y fortalecimiento de esta zona de la ciudad.

- Así mismo, y en armonía con lo posteriormente incluido en la política MIB, el artículo 499 del POT incluye el “Programa de Mejoramiento Integral en el Área Urbana”, que *“(…) reconoce la necesidad de intervenir el territorio mediante proyectos integrales que permitan mejorar las condiciones de vida de la población asentada en suelo urbano que presentan precariedades en su hábitat en materia de: gestión del riesgo, sostenibilidad ambiental, servicios públicos domiciliarios, movilidad, espacio público, equipamientos y vivienda (...)*”. La UPU 1 tiene entonces la tarea de empezar a estructurar desde la escala zonal, proyectos que puedan contribuir al mejoramiento integral de las áreas que lo requieran.
- En el artículo 449, el Acuerdo 0373 de 2014 define el proyecto del Corredor Verde como *“un proyecto urbano integral, que se posiciona como el nuevo eje de desarrollo de la ciudad, estructurado alrededor de un sistema de transporte masivo de alcance regional, acompañado de la renovación urbana del área de influencia del antiguo corredor férreo de Cali, articulando zonas verdes, espacios públicos, sistemas alternativos de transporte y equipamientos. El proyecto Corredor Verde busca reactivar y potenciar diferentes dinámicas urbanas, bajo una visión de ciudad equitativa, incluyente y global, el cual establecerá como prioridad el espacio público, el desarrollo ambiental, al igual que la implementación de medios de transporte no motorizados y masivos- cero emisiones- (...)*”. Si bien esto es un proyecto de gran escala que excede los alcances de la UPU, y que en este momento no se tiene un proyecto final del Corredor, es preciso que desde la mirada zonal se establezcan los lineamientos necesarios para que el Corredor Verde sea realmente articulador de las áreas por donde transcurre.
- Así mismo, en el artículo 446 del Acuerdo 0373 de 2014 establece el proyecto de corredores ambientales, aclarado por la circular No. 4132.2.22.1.1019.007128 de 2015, y los define como *“(…) elementos transversales de la Estructura Ecológica Municipal, que se componen de diversos elementos tanto naturales como contruidos, que al unirse componen un corredor destinado a actividades de conservación ecosistémica y ambiental, prevención del riesgo y encuentro ciudadanos, que combina modos alternativos de transporte y/o elementos de recorrido como parques lineales, caracterizado por una gran densidad arbórea. Los corredores ambientales hacen parte del Sistema Municipal de Áreas protegidas (Simap) como estrategia de conectividad ecológica y cobran especial valor al enlazar la zona urbana con las áreas rurales, en especial la cordillera (Parque Nacional Natural Los Farallones de Cali) con el valle geográfico (río Cauca), aumentando así la conectividad ambiental y ecológica de zonas de importancia para la conservación y el disfrute paisajístico. Los corredores ambientales deben contar con un Plan de Manejo Ambiental, que incluya estudios ecológicos y paisajísticos para su conformación...”*

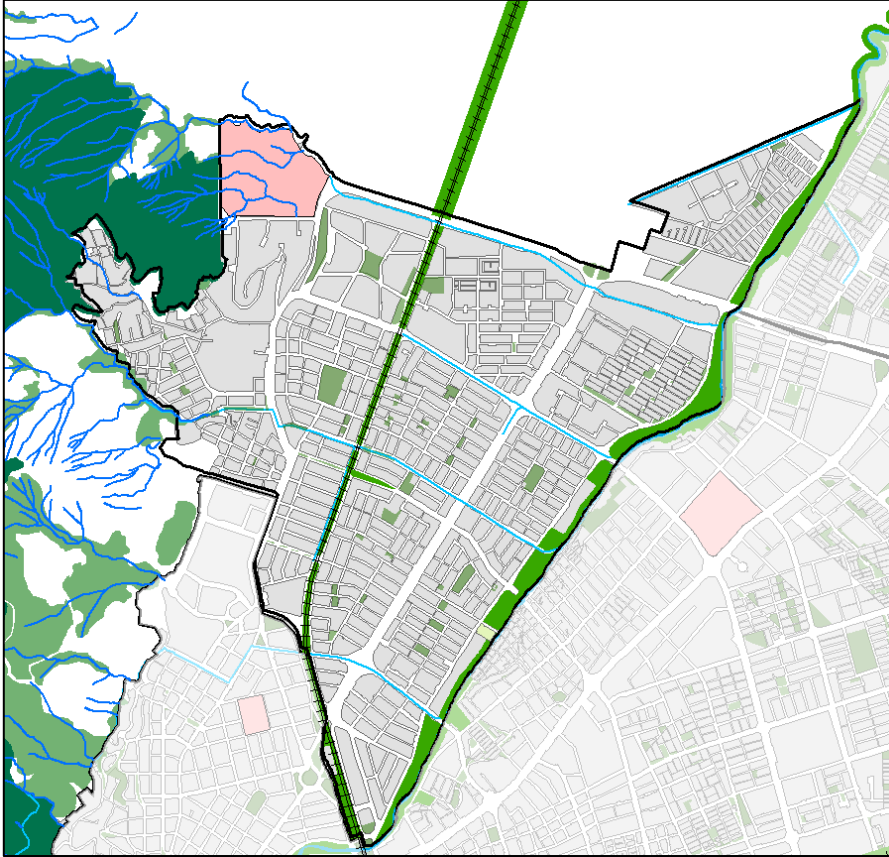


Gráfico 6. Proyectos del POT. Fuente: DAPM - SPT, 2018.

## 2.3 OTROS DETERMINANTES

En cuanto al contexto normativo se incluyen otros determinantes para la proyección de programas y proyectos; entre esos es pertinente el plan parcial de Menga, adoptado mediante **Decreto** 0125 de 2003 y modificado mediante Decreto 0168 de 2014. En este plan parcial se proyectan conexiones futuras con el Ecoparque de la Bandera – Bataclán, se garantiza el Área Forestal Protectora de la quebrada Menga, y se establecen unas áreas de cesión espacio público y equipamiento.

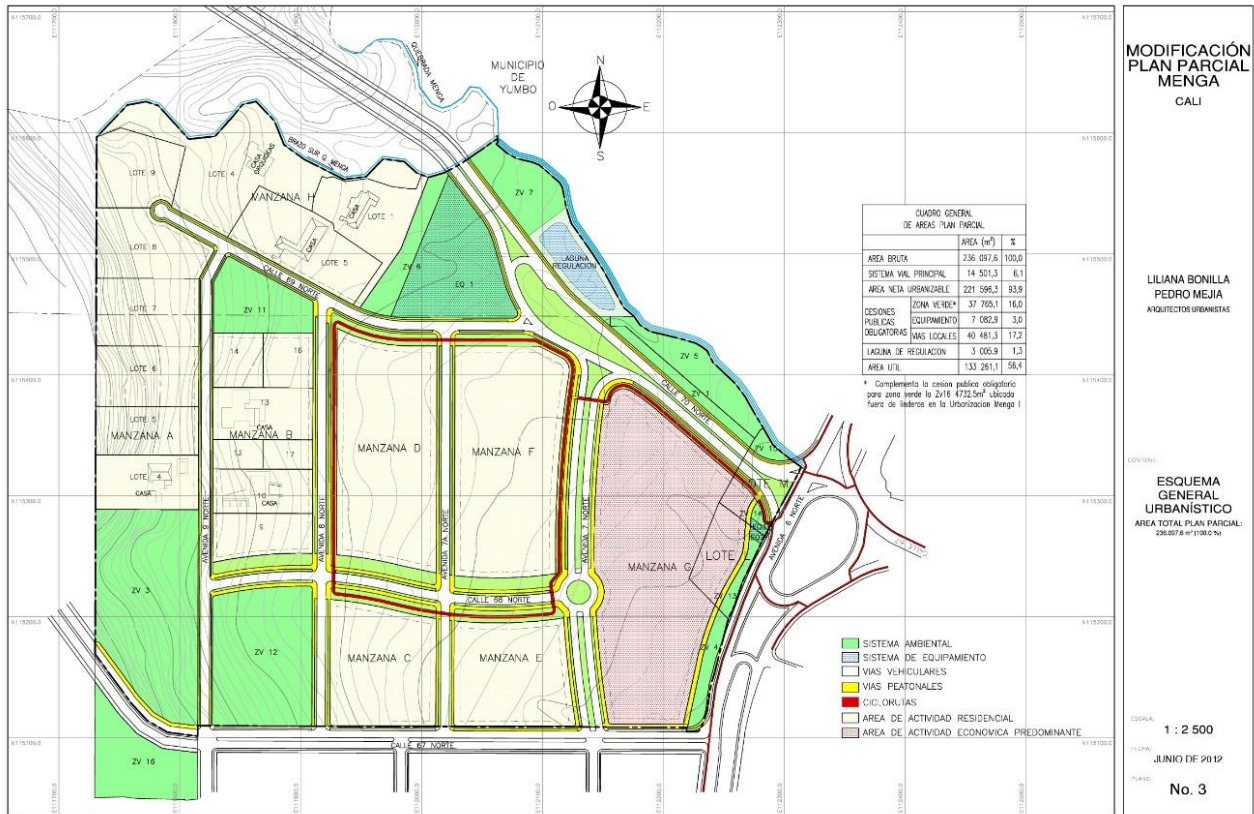


Gráfico 7. Esquema general urbanístico. Fuente; Modificación Plan Parcial Menga.

### 3. ANALISIS URBANO

En el análisis urbano se evidencia el conjunto de elementos que estructuran el territorio, los referentes principales, y las características físicas y socioeconómicas que comparten las diferentes zonas de la UPU. Esta es una de las bases principales para la formulación de los programas y proyectos.

### 3.1 SISTEMA AMBIENTAL

En el análisis del sistema ambiental de la UPU 1 se deben tener en cuenta dos aspectos. En primera instancia, los elementos que hoy existen en el territorio, y que constituyen la oferta ambiental actual de la zona. Por otro lado, se debe analizar la estructura ambiental propuesta por el Acuerdo 0373 de 2014, la cual fija el derrotero para la consolidación de un sistema ambiental que le de soporte al territorio municipal. Los elementos del sistema ambiental presentes en la UPU 1 son los siguientes:

- El río Cali, que a la altura de la UPU presenta una calidad deficiente del agua, y un Área Forestal Protectora que aunque en un gran porcentaje sin ocupaciones- e incluso con una franja aledaña libre- corresponde en su mayoría con suelo de propiedad privada, por lo cual no permite su disfrute por parte de la comunidad. El Área Forestal Protectora del río Cali hace parte de la estructura ecológica principal, y constituye suelo de protección, donde según el artículo 77 del Acuerdo 0373 de 2014, se debe mantener la cobertura vegetal arbórea o arbustiva y su uso debe ser exclusivamente de protección y conservación. Como se mencionó anteriormente, el municipio le apunta a la concreción del proyecto de corredor ambiental a lo largo del río Cali.
- El parque la Flora, y la Loma de la Perla también hacen parte de la estructura ecológica principal y cuentan con categoría de suelo de protección ambiental. De estos dos, la Loma de la Perla no cuenta actualmente con una cobertura arbórea suficiente que esté acorde con su categoría. Así mismo, esta es de propiedad privada, lo que limita el aprovechamiento de su potencial.
- De la estructura ecológica complementaria hacen parte el área de reserva del corredor férreo, los canales de la calle 52, calle 45, canal de Santa Mónica- Calle 34, Calle 70, y los parques de La Merced, Vipasa, el Orquideroama Enrique Pérez Arbeláez y Vivero Municipal – Unidad Recreativa Parque del Avión, así como los

demás elementos señalados en el siguiente mapa. En el caso de los canales, por estos discurren aguas contaminadas y son foco de disposición de basuras.

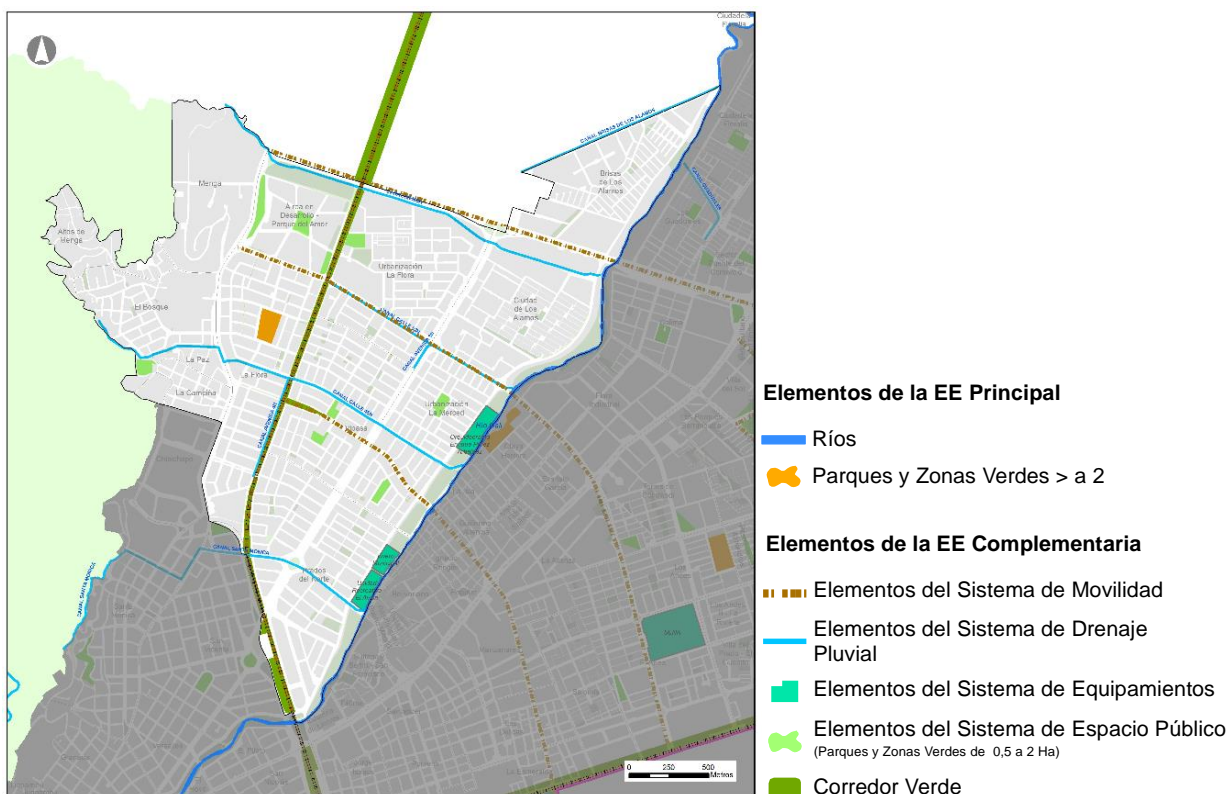


Gráfico 8. Estructura Ecológica Principal y Complementaria. Fuente: DAPM –SPT, 2018

### Conclusiones del sistema ambiental de la UPU 1.

Pese a que UPU 1 Menga, alberga elementos ambientales importantes de la estructura ecológica principal y complementaria, sus principales componentes: aire, agua, árboles, zonas verdes y áreas forestales protectoras; deben ser mejorados y fortalecidos de manera significativa. Parte de las acciones que están en el resorte de la UPU, que pueden contribuir a este fortalecimiento podrían estar relacionadas con programas de siembra de árboles e incremento de las zonas verdes y/o permeables donde sea posible.

Así mismo, desde la UPU es posible hacer propuestas que contribuyan al mejoramiento del problema de basuras en los puntos donde se han identificado, lo cual sin embargo debe estar articulado a programas municipales de sensibilización sobre el manejo de los residuos.

### 3.2 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El POT 2014 estableció dos metas de Espacio Público: la meta general para toda la ciudad de superar un índice de 6 m<sup>2</sup>/habitante en promedio de toda la ciudad; y la meta territorializada de obtener para los sectores y comunas más deficitarios una nivelación al

menos de 2,4 m<sup>2</sup>/habitantes, promedio de la ciudad al momento de formular los proyectos de espacio público.

Esta UPU 1 tiene la particularidad de contar con espacios públicos barriales significativos, que constituyen elementos ordenadores de la estructura zonal, además de espacios públicos potenciales como el Área Forestal Protectora del Río Cali.

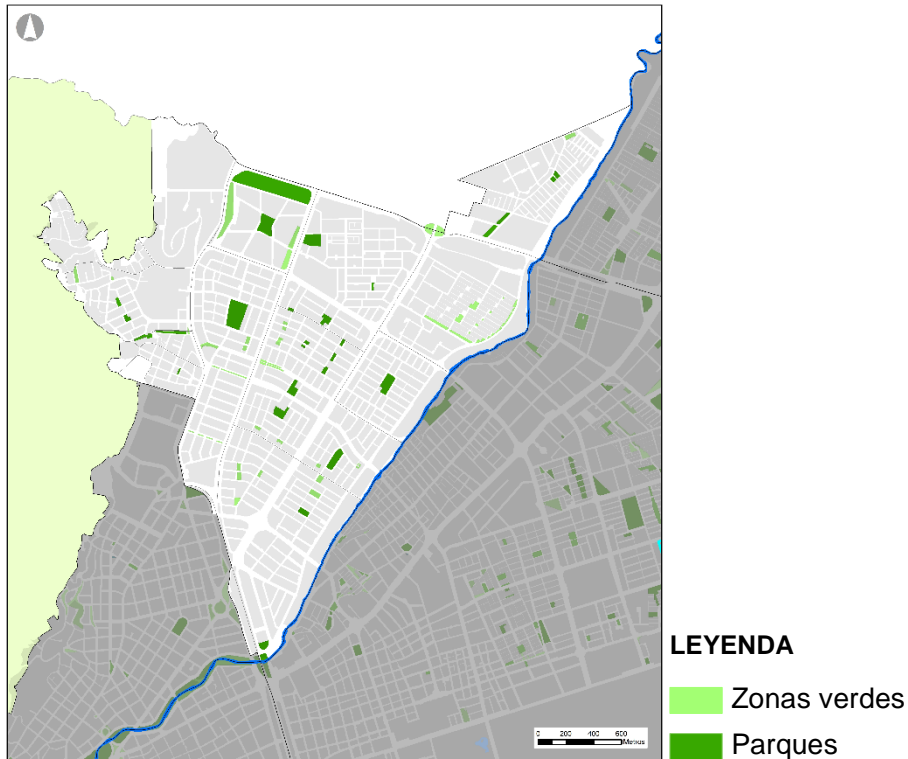


Gráfico 9. Espacio Público Existente UPU 1 Menga. Fuente: DAPM –SPT 2018

Los parques de mayor escala de esta zona corresponden con el Parque del Amor y el Parque de la Flora. A pesar del potencial que tiene el Parque del Amor como espacio público de escala zonal, en la actualidad se encuentra en regular estado por falta de adecuación,

iluminación, y porque ha sido ocupado con edificaciones que limitan su disfrute como zona verde.

Por su parte el Parque de la Flora cuenta con un potencial importante para convertirse en un punto de encuentro más frecuentado, lo cual posiblemente podría ser logrado mediante la complementación de la adecuación con la que hoy ya cuenta el parque.



Fotografía 8. Fuente: Google Maps, 2018

Así mismo se destacan los parques locales de los barrios Vipasa, y la Merced. Dentro de los parques zonales se destacan el parque de las raíces en el barrio Vipasa y el parque de la urbanización la Merced.

Se evidencian que los espacios públicos de esta UPU tienen en su mayoría buena cobertura arbórea, porque son barrios que vienen contruidos desde los años 60s y las especies sembradas han alcanzado muy buena talla, sin embargo estos espacios públicos o no están dotados, o tienen dotaciones que ya se encuentran deterioradas. Hacer intervenciones focalizadas sobre estos espacios públicos podría tener un impacto significativo sobre la calidad urbana de las zonas que los circundan, y sin duda podrían reactivar su papel como puntos de encuentro de las comunidades que habitan esta UPU.

Por su parte, como potencial en la parte oeste de la UPU, hoy en día carente de una red de espacio público suficiente que la soporte, está la Loma de la Perla, así como los espacios públicos que se generarán en el Plan Parcial Mengá, una vez este se desarrolle.

### **Conclusiones del sistema de espacio público de la UPU 1.**

La UPU 1 cuenta con un potencial amplio de ser cualificada, debido tanto a la escala como a las características de los espacios públicos con los que cuenta, y a las posibilidades de conectar estas áreas a través de recorridos que garanticen accesibilidad universal y recorridos zonales.

### 3.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El POT (Acuerdo 0373 de 2014,) en su artículo 231 define al sistema de equipamientos como el conjunto de inmuebles públicos, privados y mixtos en los cuales se prestan los servicios sociales y urbanos de la ciudad ya sea en equipamientos individuales, o en nodos de equipamientos. La clasificación de los equipamientos se define por la finalidad del servicio que prestan, estos en “Equipamientos Colectivos” los cuales se desarrollan directamente con la actividad residencial y se orientan a solventar las necesidades fundamentales de los habitantes tales como: salud, educación, bienestar social, cultura, recreación y culto, y los “Equipamientos de Servicios Urbanos Básicos” los cuales agrupan los equipamientos destinados a la prestación de servicios básicos para el funcionamiento del municipio tales como: abastecimiento de alimentos, seguridad ciudadana, administración de justicia y convivencia, sedes de la administración pública, funerarios, recintos feriales, deportivos y de atención a la flora y fauna.

La desigual distribución de los equipamientos en la ciudad puesta de presente por el indicador IPAR (Índice Promedio Actual Referente, DTS-POT) para cada tipo de equipamiento, da lugar en el POT 2014 a una estrategia de búsqueda de una composición más equilibrada, medible con relación a ese promedio urbano (IPAR) a concretarse en el desarrollo de Nodos y Equipamientos priorizados y en áreas priorizadas para su localización identificadas por sus mínimas o inexistentes dotaciones.

Con esa línea de referencia en el POT, el planeamiento intermedio de escala zonal y local de las UPU desarrolla la evaluación de coberturas de los equipamientos prioritarios por medio de buffers, que sintetizan indicadores de distancia en función de la densidad por barrio y de la población aferente, de acuerdo con la escala o la capacidad de servicio del tipo de equipamiento. Análisis zonal que evidencia los déficits o suficiencias que orientarán las decisiones de intervenciones y proyectos que permitan el desarrollo o el mejoramiento de los equipamientos existentes en la Unidad de Planificación de conformidad con la Matriz de problemas y soluciones realizada con la comunidad en el procesos de cartografía social y los recorridos acordados en las jornadas de participación.

Así mismo, la UPU 1 se caracteriza por tener en el área oriental uno de los equipamientos de movilidad más importantes de la ciudad; que es la Terminal de Transportes, concebido con el fin de centralizar la movilización de pasajeros desde y hacia otras zonas del país. Este equipamiento genera una serie de impactos negativos sobre su área circundante, como ocupación del espacio público por estacionamiento no permitido de vehículos y desarrollo de servicios asociados al automóvil, usos inducidos y deterioro de la malla vial por sobrecarga de las vías existentes. Por lo cual es necesario realizar acciones de mejoramiento que permitan potencializar el sector a través de proyectos de inversión que puedan reforzar la vocación y que permitan mitigar los impactos generados por las actividades de talleres y reparación de vehículos.

Otro equipamiento de especial relevancia corresponde con las oficinas operativas del SITM-MIO, que funcionan en el edificio de la estación del Ferrocarril. Esta edificación tiene además valor patrimonial, lo cual la convierte en un punto de referencia importante para la ciudad. Sin embargo, la manera como se ha configurado la malla vial alrededor de esta edificación, impone dificultades en su accesibilidad y se percibe desconectada de las áreas que la circundan.

De otra parte, en el sector noroccidental de la UPU 1 Menga se localiza el Orquideorama Enrique Pérez Arbeláez y Vivero Municipal – Unidad Recreativa Parque del Avión, los cuales hacen parte de las actividades recreacionales y culturales del proyecto del Corredor Ambiental del Río Cali.

Se destaca en la UPU el barrio Vipasa, que fue definida en el POT como un área priorizada para el desarrollo de equipamientos públicos y privados de educación, salud, recreación, cultura, bienestar social y seguridad ciudadana en el mediano y largo plazo.

Realizada la cartografía social y las mesas con la comunidad, la comunidad expresa la ausencia y/o deterioro de los equipamientos existentes de educación, salud y cultura, así como inexistencia de lugar para la práctica de deportes y la recreación especialmente en los sectores de Altos de Menga y el sector de San Miguel.

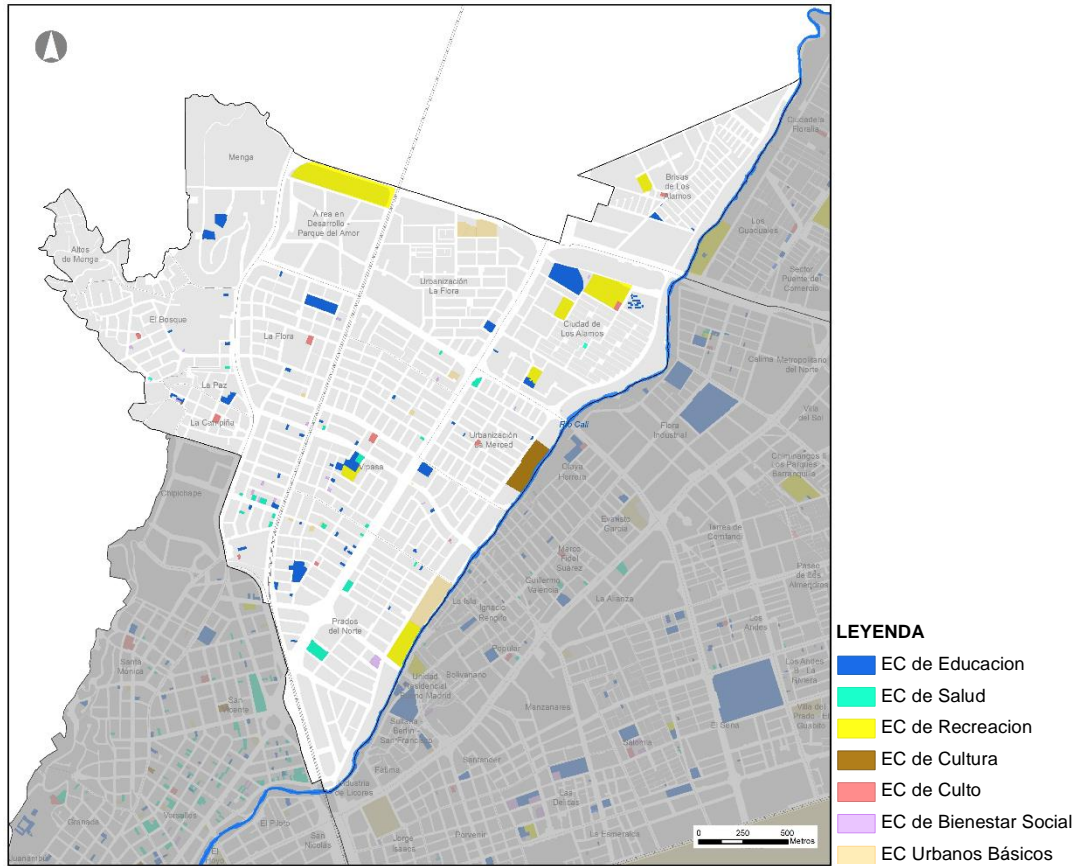
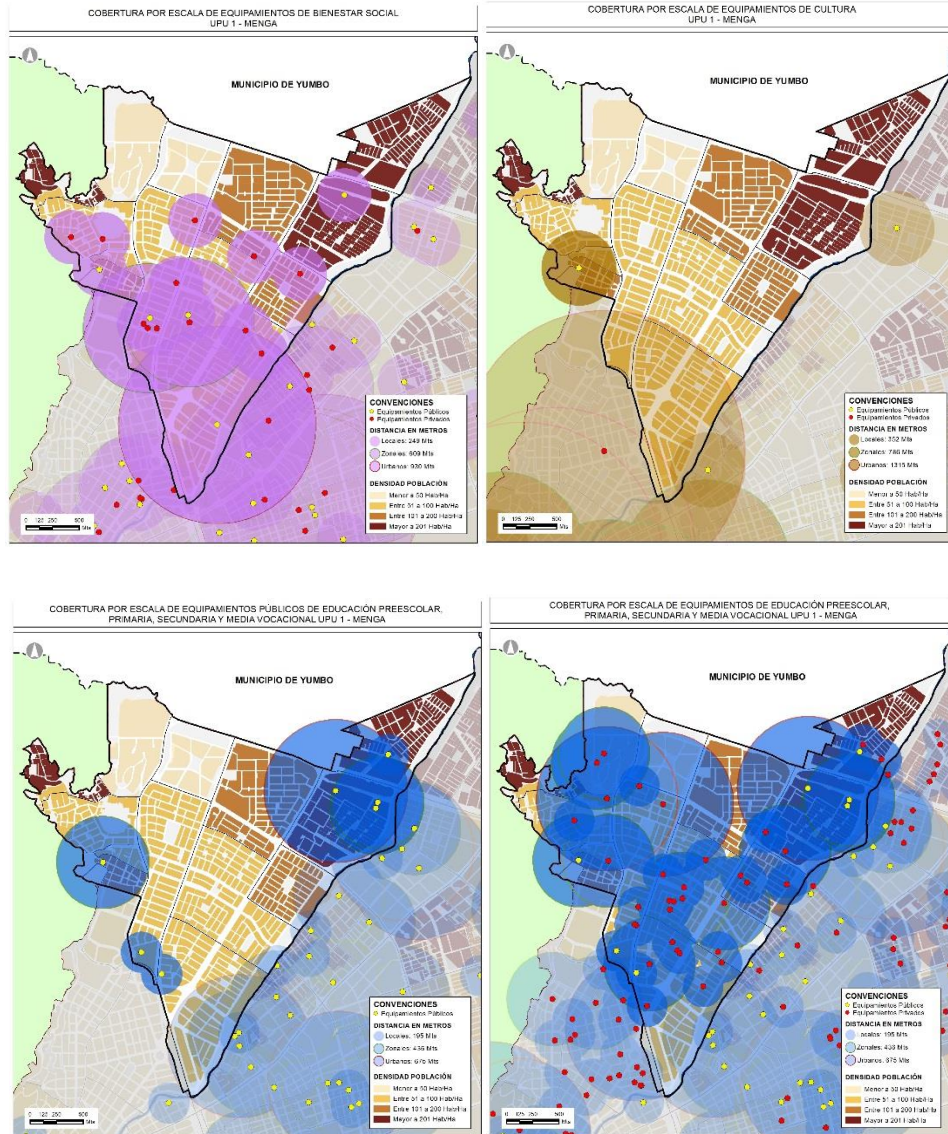


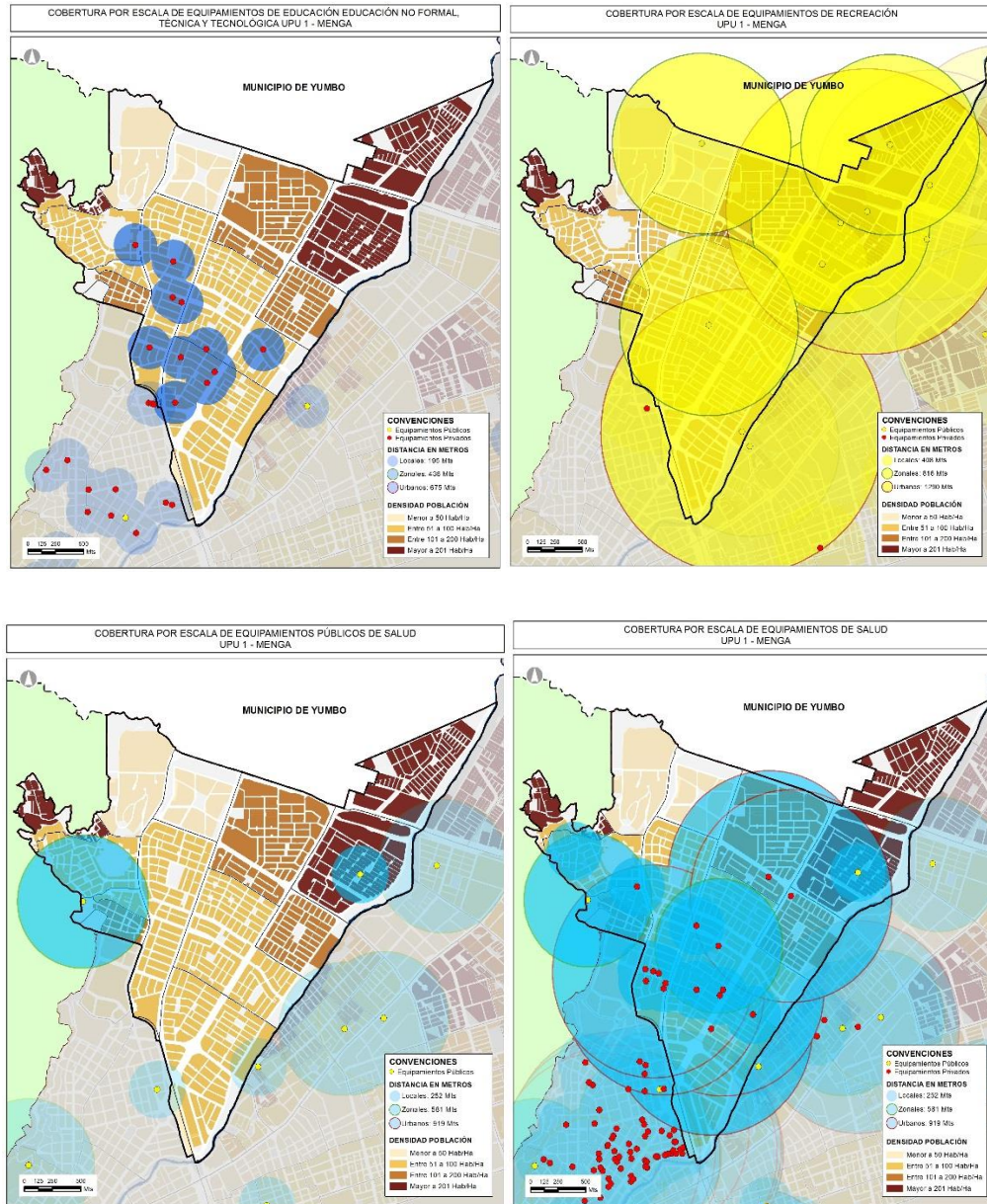
Gráfico 10. Equipamientos UPU 1 Menga. Fuente:

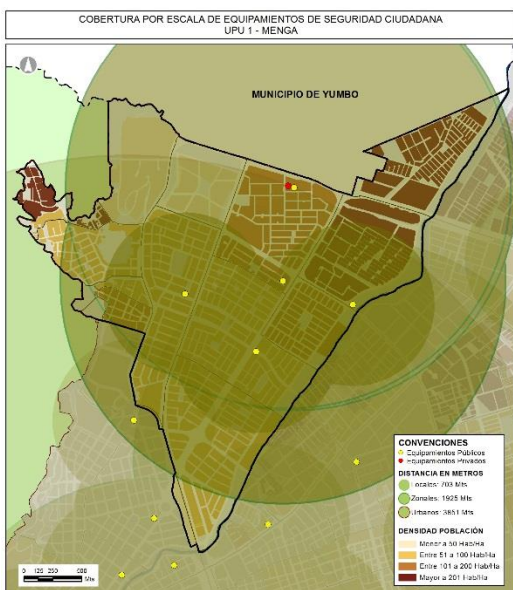
El resultado gráfico de localización y área de cobertura, indica zonas desprovistas del servicio en equipamientos priorizados. El balance por cada tipo de equipamiento se describe así:

# UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 1 – MENGA DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE



# UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 1 – MENGA DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE





De acuerdo con los resultados del análisis realizado, es de resaltar el desbalance en cobertura espacial de equipamientos de bienestar social: la UPU, cuenta con diecisiete (17) espacios destinados al bienestar; de los cuales cinco (5) de ellos son de carácter públicos mientras los restantes son de carácter privado. Se trata de sedes comunales, hogares de atención a la primera infancia y centros para la atención del adulto mayor; que están dispuestos en diferentes sectores de la unidad de planificación; sin embargo son más los que se localizan hacia el sector central, dejando desprovisto un área del costado norte de la UPU barrios como Urbanización la Flora y Brisas de los Álamos y el área del Parque del amor, Menga y Altos de Menga

Así mismo se resalta la poca oferta de equipamientos de cultura en general en toda la UPU: sólo se cuenta con la biblioteca pública La Campiña, que hace parte de la Red de Bibliotecas Públicas Municipales y es de escala local.

Se resalta también la poca presencia de equipamientos públicos de salud y educación, lo que podría representar un aspecto crítico especialmente en los barrios populares: son dieciocho (18) establecimientos de salud, la mayoría privados y de servicios odontológicos o clínicos; solamente dos (2) de ellos de carácter público como los son los Centros de Salud de la Red ESE.

Por el contrario, se registra una distribución más equilibrada en equipamientos de recreación y seguridad ciudadana.

## Conclusiones

### 3.4 SISTEMA DE MOVILIDAD

El sistema de movilidad de esta UPU tiene un trazado con predominancia del sentido centro norte, debido a la conectividad de la conurbación Industrial de Yumbo con el centro de la ciudad y un sistema a manera de radio que parte de la avenida sexta que desciende hacia el río para continuar hacia el sur y el oriente. Concentra un sistema de vías principales y secundarias que conforman sectores consolidados. En los ejes centro – norte también se encuentra el trazado del sistema de transporte masivo.

- En primera instancia se resalta que esta UPU está atravesada por la vía férrea, lo cual la convierte en uno de los territorios que podría ser escenario del proyecto metropolitano del Corredor Verde, que concretaría el sistema de transporte masivo entre los municipios de Yumbo, Palmira Jamundí y Cali. Esto abre unas oportunidades únicas en la movilidad de este sector, además en la oferta de transporte público de este territorio.
- Este sector cuenta también con la Avenida Sexta y la Avenida 3 N, ejes de conexión con el municipio de Yumbo, lo cual determina unos flujos constantes por esta zona de todo tipo de vehículos, incluidos vehículos de transporte intermunicipal. Esto se refuerza por la presencia en esta zona de la Terminal de Transportes.
- En sentido transversal se destaca la Calle 70, eje principal de movilidad que enlaza esta zona con el oriente de la ciudad, y al mismo tiempo el sector nororiental con el sur, teniendo en cuenta que transcurre posteriormente como Autopista Simón Bolívar.

En términos de transporte esta zona está cubierta por la ruta troncal de la 3 N, y unas rutas pretoncales que transcurren por la Avenida Sexta, la Calle 70, Avenida 5N, entre otras.

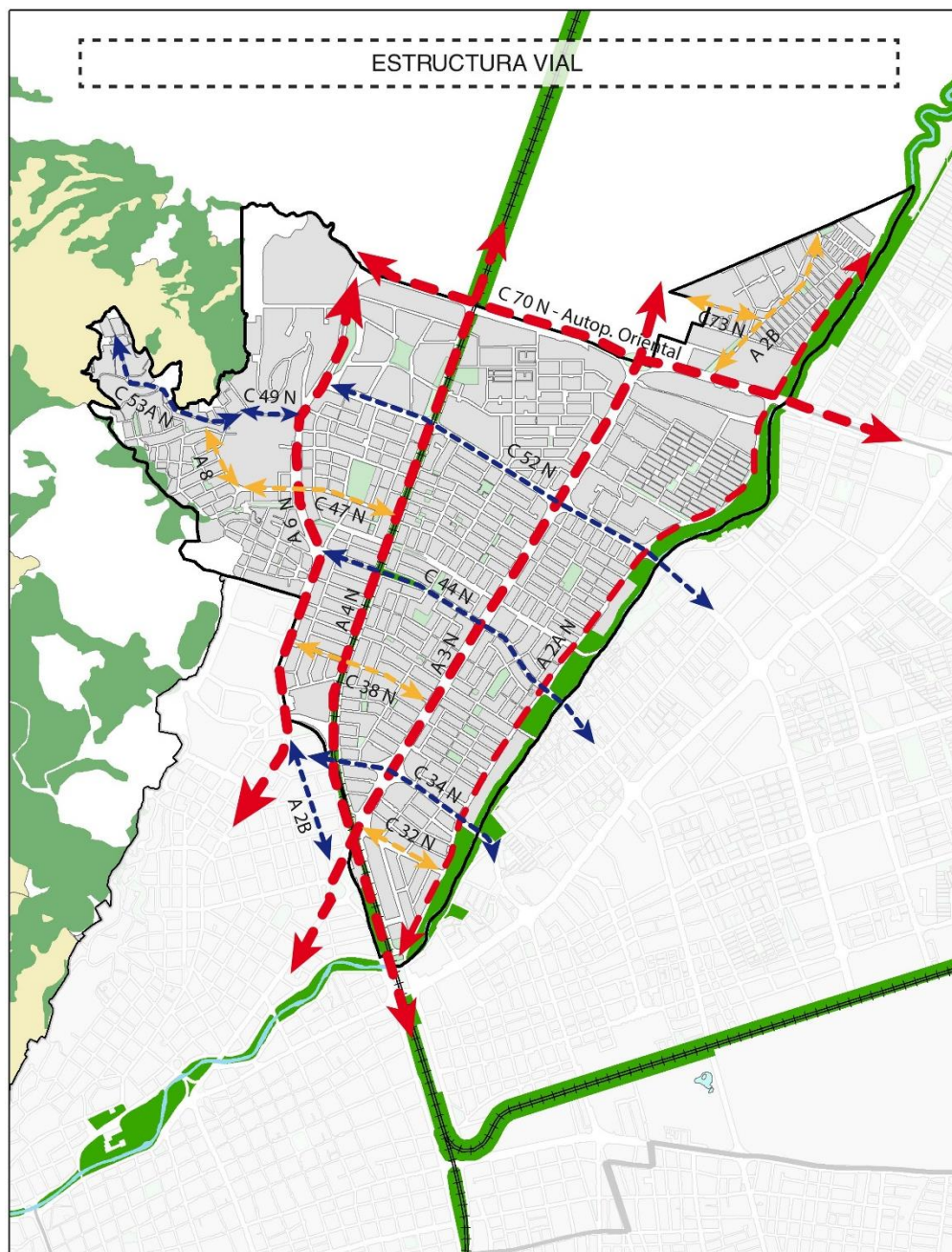


Gráfico 11. Elementos de la Estructura Vial y Conexiones Urbanas – UPU 1 Menga. Fuente DAPM – SPT, 2017.

### 3.5 HITOS Y REFERENTES COMUNITARIOS

En concordancia con el sistema de equipamientos y con los referentes de identidad comunitaria recolectados a través de las jornadas de participación ciudadana, se evidencian polos de identidad asociados a los límites de la UPU; como muestra de ello los equipamientos sobre el río Cali que son de referencia urbana, los equipamientos sobre la calle 70, en torno a la quebrada Menga, que en su mayoría se abren hacia el interior. La terminal de transportes de escala regional y algunos parques zonales y equipamientos de

dotación zonal al interior de los barrios. Estos elementos sin duda son determinantes para formular las propuestas de la UPU, que permitan su conectividad y mejoramiento.

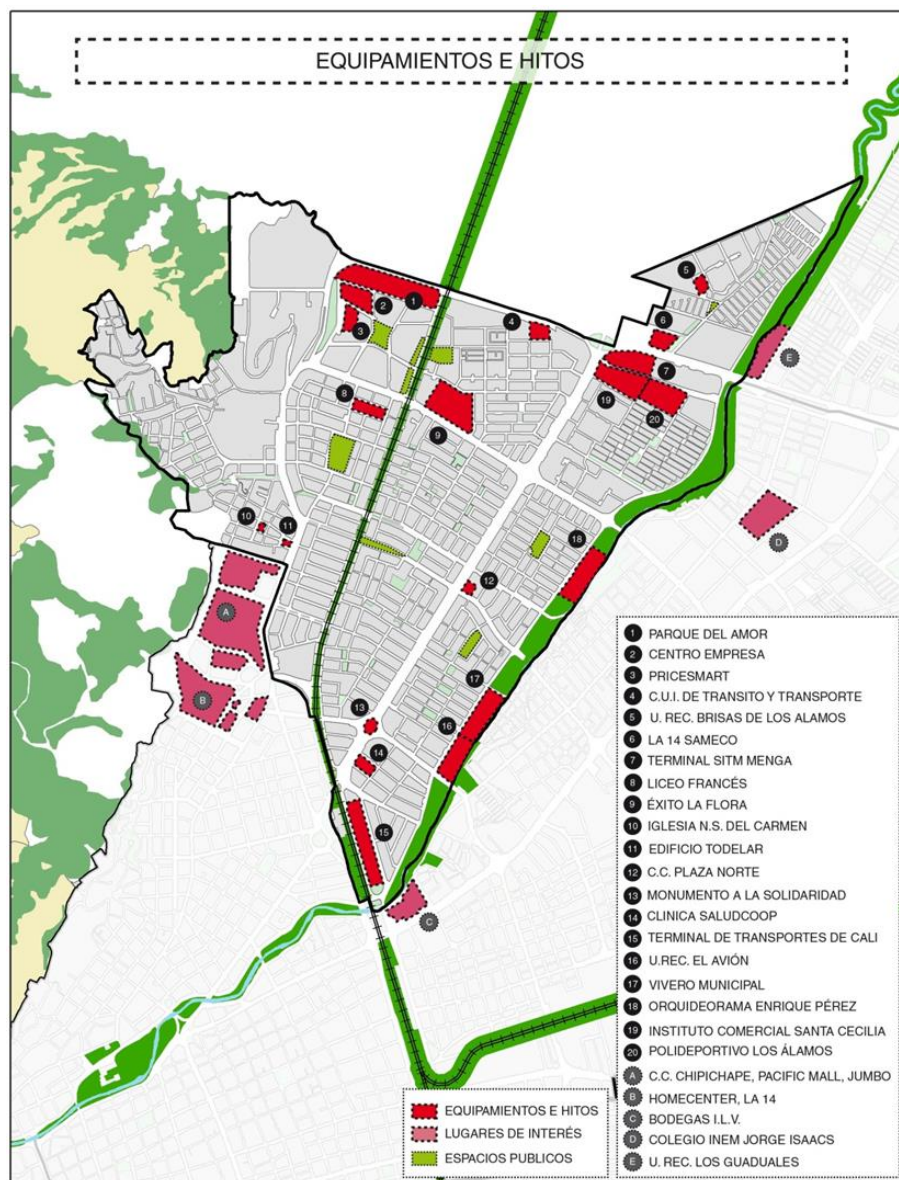


Gráfico 12. Equipamientos e hitos. Fuente: DAPM – SPT 2018

### 3.6 ZONAS HOMOGENEAS

La ocupación en la Unidad de Planificación es variable, así como las diferentes dinámicas de actividades que se desarrollan en ella, por tal motivo se explora la clasificación de ellas por sub-zonas homogéneas de la siguiente manera:

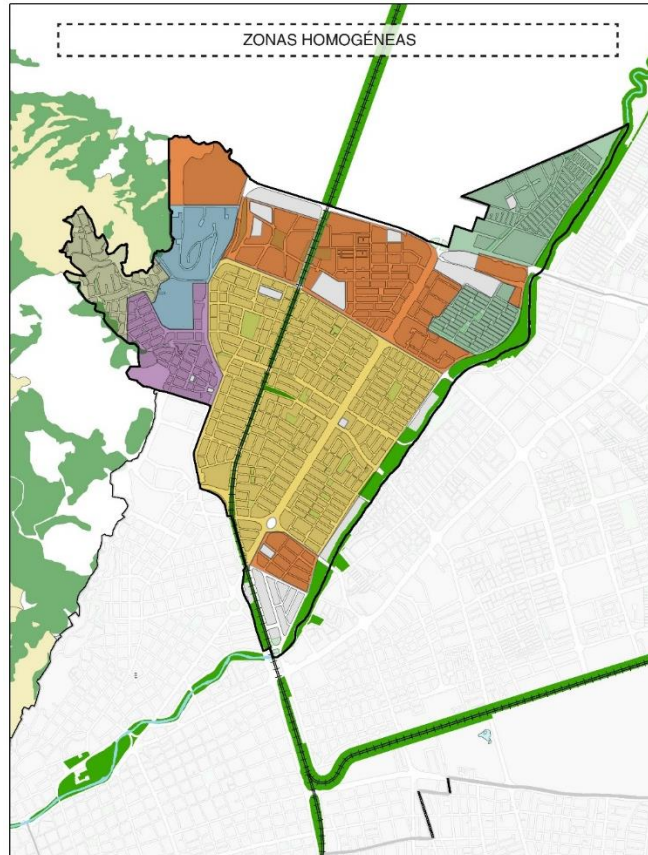
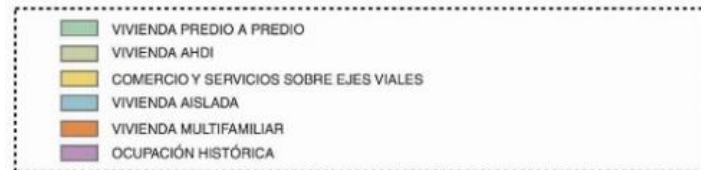


Gráfico 13. Zonas homogéneas. Fuente: DAPM - SPT 2018



- Una zona mixta, con viviendas desarrolladas predio a predio, nuevos desarrollos multifamiliares, y usos industriales y de bodegas, correspondiente con el sector de Brisas de los Álamos.
- Una zona de vivienda en un asentamiento humano de desarrollo incompleto.
- Una zona mixta, con comercio y servicio sobre los principales ejes viales, con un trazado regular de manzanas rectangulares.
- Una zona de viviendas aisladas, con trazado orgánico, asentadas sobre una zona con pendiente.
- Unos desarrollos multifamiliares, en su mayoría cerrados al exterior mediante rejas.
- Una zona cuya génesis estuvo dada por la llegada de los talleres de Chipichape al área.

Para la caracterización de la estructura socioeconómica de la Unidad 1 MENGA, se contó con información nueva relacionada con los usos del suelo solicitados a la Subdirección de Espacio Público y Ordenamiento Urbanístico del DAPM, cuyo gráfico de usos permitidos comparado con el de usos no permitidos corrobora la tendencia existente o la intención de negocios para la propuesta de identificación de los corredores de actividad zonal.

Se llevaron a cabo análisis espaciales de dispersión de las solicitudes de usos del suelo según las categorías que más predominaban como las actividades comerciales al por menor, servicios en general y de educación, los cuales definieron la tenencia de los elementos que se evidenciaron por parte de la comunidad y los recorridos hechos en el terreno.

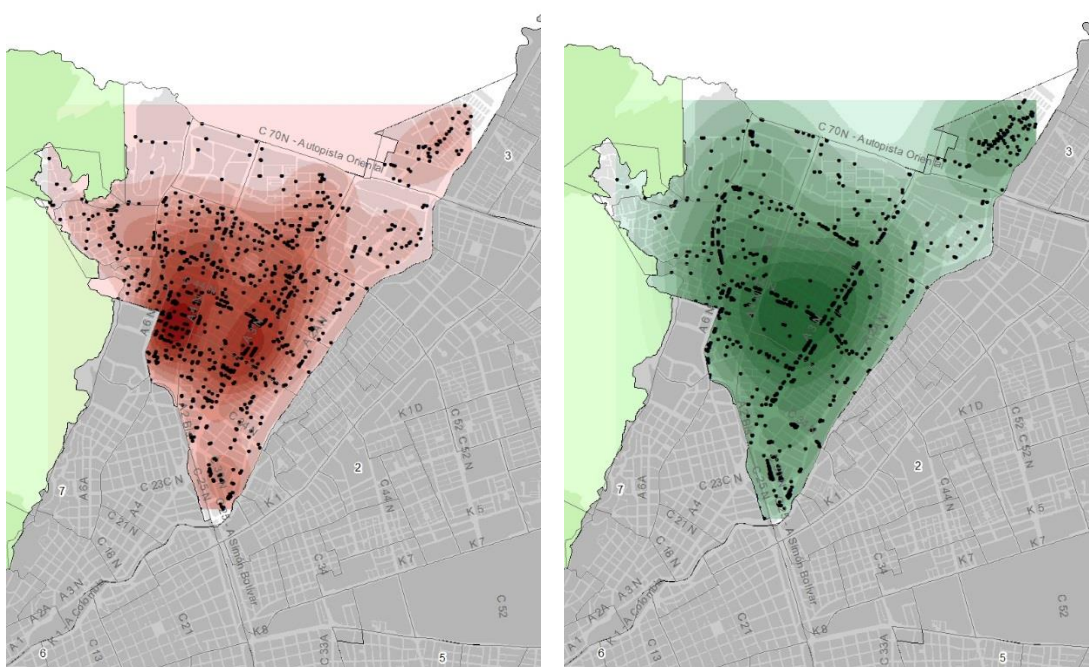


Gráfico 14. Usos no permitidos (rojo) y permitidos (verde). Fuente: DAPM - SPT 2018

En los gráficos anteriores se registra una actividad significativa de usos del suelo no permitidos en el sector de Prados del Norte, lo que da cuenta de que posiblemente esta zona se está transformando y está demandando una actividad económica más intensa de la que hoy se está permitiendo. Esta zona deberá ser evaluada para la pertinencia de definir corredores zonales de actividad.

### 3.7 SÍNTESIS DE LA ESTRUCTURA URBANA

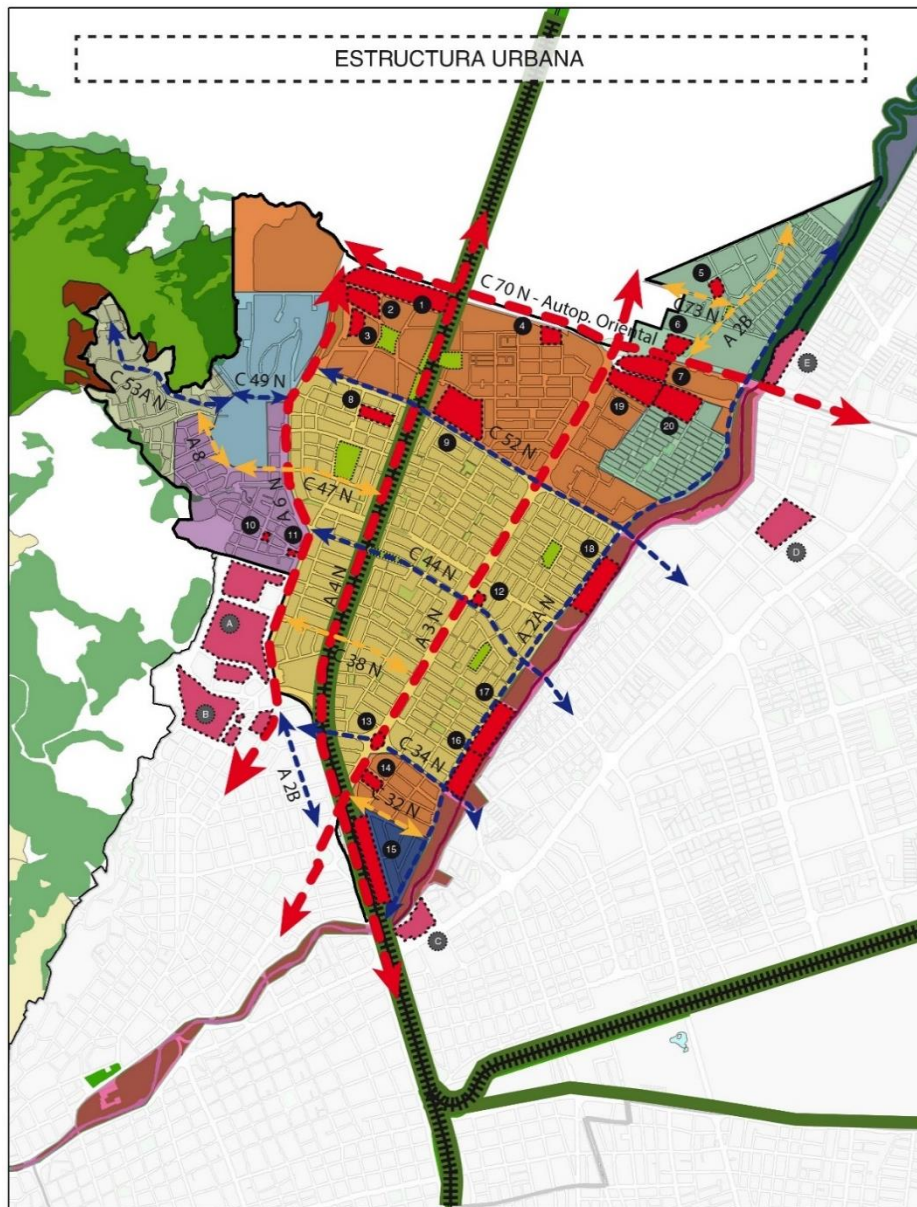


Gráfico 15. Síntesis de la Estructura Urbana UPU 6. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

## 4. PROPUESTA

Las propuestas de proyectos integrales parten de las descripciones y análisis territoriales expuestos anteriormente, las jornadas de participación ciudadana y la matriz que reunió las propuestas e inquietudes de la comunidad, donde se definieron cuatro proyectos integrales para esta Unidad de Planificación Urbana:

1. Proyecto Integral Loma de la Perla
2. Proyecto integral Quebrada Menga
3. Proyecto Integral Paseo urbano la Flora – río Cali
4. Proyecto integral Terminal de transportes

Cada proyecto integral está compuesto por intervenciones principales, que denotan las acciones territoriales que el programa de acuerdo garantizará como de obligatorio cumplimiento. Las intervenciones complementarias, que son encargadas a los diversos organismos, pero que no son de obligatorio cumplimiento. Los lineamientos a proyectos priorizados por el POT, donde se aportan algunos puntos a tener en cuenta. Y finalmente aspectos normativos, que están asociadas a corredores zonales y a cambios volumétricos.

Estos 4 proyectos integrales buscan priorizar proyectos de la escala zonal, que activen positivamente el territorio a partir de acciones efectuadas desde lo público. Si bien tienen objetivos distintos, dada sus características e identidades, se busca tener proyectos principales detonantes, que van implícitos desde el nombre. De esta manera la cualificación de espacios públicos entorno a la estructura ecológica principal y complementaria y los equipamientos de escala zonal y urbana, hacen parte del paquete de intervenciones principales.

Se describen a continuación los 4 proyectos integrales:

### 4.1 PROYECTO INTEGRAL LOMA LA PERLA.

Su objetivo principal es consolidar el Borde Urbano del Sector Noroccidental del municipio de Cali a partir de la conexión de la av. sexta con el Ecoparque de las 3 cruces, mediante operaciones de recuperación ambiental como la loma de la perla, adecuaciones peatonales con accesos al Ecoparque, incluyendo intervenciones relacionadas al mejoramiento integral de Altos de Menga. Este proyecto dinamiza esta conexión ambiental con los distintos nodos de borde como el parque del amor, las quebradas y canales con el Ecoparque.

Como proyecto detonante en este proyecto integral se encuentra la intervención en la loma de la Perla que hace parte de una de las alturas destacadas en la ciudad, donde funcionó en su cara nor-occidental una cantera minera que a través de su actuación deformó la pendiente natural en ese costado. En cuanto al riesgo por remoción de masa tiene amenaza

alta en la gran mayoría de su área y amenaza media en su corona, su pronunciada pendiente dificulta la construcción. Por consiguiente se propone un plan director que además de planificar busque la adquisición de los predios que la conforman, para recuperar su valor paisajístico y ambiental, aumentar los m2 de espacio público efectivo y aprovechar sus cualidades para potenciarlo como referente de identidad. A partir de la propuesta se plantea la reforestación de las zonas que lo ameriten, la adecuación de accesos peatonales existentes, incluyendo senderos de ascenso y senderos que funcionen de borde con las construcciones existentes en el perímetro de la loma, también se plantea dotarla con el mobiliario y la iluminación apropiada. En la cima se propone acondicionar un mirador.

El potencial que tiene la Loma de la Perla de ser el elemento articulador entre el barrio Altos de Menga, con el barrio el Bosque, la Campiña y la Avenida 6 ta se pretende afianzar con la adecuación del perfil vial de la calle 49, calle de acceso principal hacia el barrio Altos de Menga, donde se incluyen adecuaciones de escaleras en la parte alta. También se plantean la adecuación de andenes que conectan el sistema de parques y equipamientos con la Loma de la Perla y la Av. 6ta.

A manera de conectar funcionalmente la parte más al norte del Ecoparque de las Tres cruces – Bataclán con los barrios del borde, se plantean 2 accesos nuevos con el fin de albergar eventualmente puntos de información turística. Finalmente como intervenciones complementarias se escogen 3 lotes potenciales para el desarrollo de proyectos VIP / VIS, debido a información suministrada por la Secretaría de Vivienda, todos dentro del polígono de mejoramiento integral de barrio, un lote potencial para el desarrollo de equipamientos nuevos en el área plana que dejó la cantera minera en el área nor – occidental de la Loma, también contiguo al parque longitudinal del Bosque se propone un área potencial para el desarrollo de espacio público que funcionaría de enlace entre los 2 barrios.

Se plantean lineamientos para el Plan Parcial Menga, que tienen que ver con las áreas destinadas a equipamientos y espacio público, especialmente para garantizar que estos no cuenten con cerramientos que generen culatas hacia las áreas con condiciones ambientales optimas, y que el espacio público se adecue pensando en el acceso al Ecoparque de las 3 Cruces – Bataclán.

#### **4.1.1 Intervenciones principales del Proyecto Integral:**

1. Formulación de un Plan director de la Loma de la Perla.
2. Adecuación del perfil vial de la Av. 6 N. entre Calle 36 N y Calle 70 N.
3. Adecuación del perfil vial de la Calle 49 N. Calle 53 N desde la Av. 6 N hasta la Av. 7 C.
4. Adecuación de andenes para la conectividad del sistema de parques y equipamientos.
5. Mejoramiento y/o construcción de pasos peatonales y escaleras.
6. Articulación funcional y adecuación paisajística del sistema de parques y zonas verdes.
7. Adecuación de accesos al Ecoparque Cerro de las Tres Cruces – Bataclán.
8. Adecuación y recuperación paisajística del área forestal protectora de Quebradas existentes.
9. Adecuación y mantenimiento de Equipamientos.
10. Adecuación de cruces viales.

#### **4.1.2 Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral:**

11. Lote potencial para el desarrollo de unos nuevos equipamientos urbanos.
12. Lotes potenciales para el desarrollo de proyectos de vivienda VIP / VIS.

#### **4.1.3 Lineamientos para articulación con el plan parcial Menga:**

- A. Área propuesta para desarrollo de equipamientos.
- B. Área propuesta para desarrollo de espacio público.

MAPA 3A - PROYECTO INTEGRAL LOMA LA PERLA

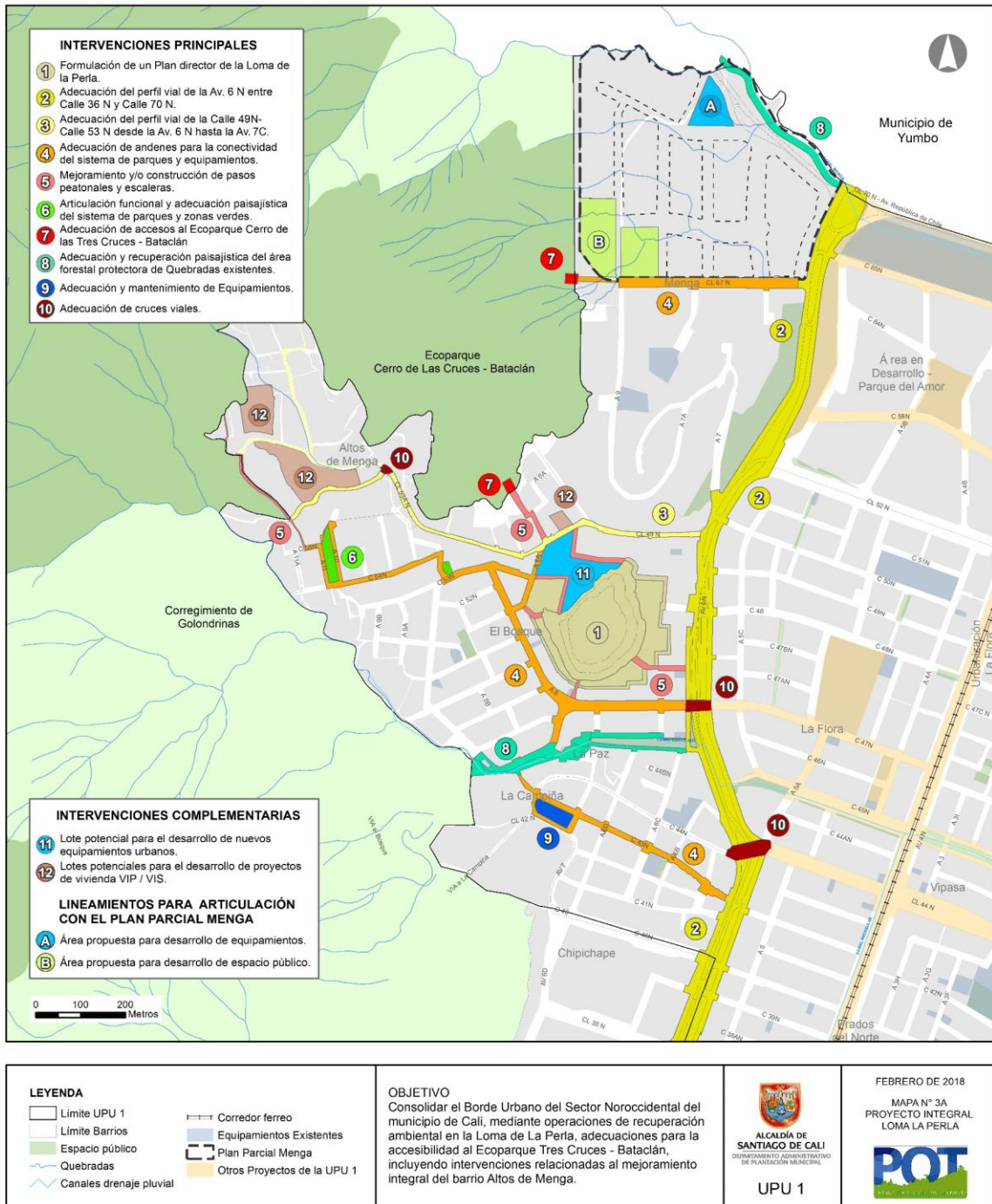


Gráfico 16. Proyecto integral Loma de la Peral. Fuente: DAPM - SPT 2018.

## 4.2 PROYECTO INTEGRAL QUEBRADA MENGÁ.

Su objetivo es consolidar el borde urbano del sector norte del municipio a través de la conexión ambiental entre el río Cali y el Ecoparque de las 3 cruces, mediante la recuperación de la ronda hídrica de la quebrada Menga, el mejoramiento de la accesibilidad peatonal y de paisaje. Este proyecto dinamiza los equipamientos de borde como la terminal Menga, el Parque del Amor y potencia conexiones de espacios públicos zonales con dichos equipamientos.

El detonante de este proyecto es la adecuación y recuperación paisajística del área forestal protectora de la Quebrada Menga que tiene aproximadamente 2,2 kilómetros de extensión desde la Av. 6ta hasta la desembocadura en el río Cali, esta quebrada se encuentra canalizada, sin embargo hace parte de la estructura ecológica complementaria, y en la mayoría del tramo tiene un área aferente entre 15 y 30 metros de sección. Sobre esta área se pretende trabajar el concepto de sumidero de carbono, dotándolo con una rica cobertura arbórea que contribuya a mejorar la calidad del aire.

La recuperación del área forestal protectora también deberá generar espacios de permanencia para el encuentro ciudadano con algunos elementos de estancia, pero sobre todo de recorrido como circuitos peatonales. Alrededor de este eje ambiental, se localizan diversos equipamientos que no evidencian ni funcional ni espacialmente la riqueza del espacio contiguo a la quebrada, por ello se plantean aperturas desde estos hacia la quebrada, iniciando desde el occidente con la propuesta para un plan director en el Parque del Amor, que deberá considerar sus aspectos urbanos para darle mayor permeabilidad a través de plazoletas y accesos apropiados, deberá formular las apuestas que aprovechen las diversas cualidades recreativas del mismo, como por ejemplo la adecuación de su pista de BMX y las canchas. En la zona media del eje ambiental se encuentran otros equipamientos como el centro de diagnóstico automotor, los bomberos y la defensa civil, a los cuales se propone adecuar sus cerramientos y plantear accesos hacia la quebrada. En el sector más al oriente, hay un conjunto de equipamientos en el barrio Ciudad de los Álamos que hoy dan la espalda al eje de la quebrada, por lo que se plantea la adecuación de andenes de borde, y la construcción de pasos peatonales que los conecten con la calle 70, por lo que se debe adecuar su cerramiento y potenciar accesos que sean más visibles.

Finalmente se plantean adecuaciones de andenes que principalmente buscan conectar equipamientos y espacios públicos con el eje ambiental de la quebrada Menga.

En cuanto a las intervenciones complementarias se plantean lotes potenciales para el desarrollo de nuevos equipamientos y para la ampliación del espacio público de la quebrada Menga, justo en el punto donde esta pierde su área forestal protectora.

#### **4.2.1 Intervenciones Principales del Proyecto Integral:**

1. Adecuación y recuperación paisajística del área forestal protectora de la Quebrada Menga.
2. Adecuación de perfil vial para implementación de ciclorruta
3. Adecuación del perfil vial de la Calle 67 N.
4. Adecuación de andenes para la conectividad del sistema de parques y equipamientos para implementar accesibilidad universal.
5. Adecuación de pasos peatonales.
6. Articulación funcional y adecuación paisajística del sistema de parques y zonas verdes.
7. Formulación e implementación de un Plan Director del Parque del amor.
8. Adecuación y mantenimiento de equipamientos.
9. Adecuación de pista de patinaje.

#### **4.2.2 Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral:**

10. Lotes Potenciales para el desarrollo de Espacio Público entorno a la Quebrada Menga.
11. Lote Potencial para el desarrollo de vivienda VIP/VIS.
12. Manzanas objeto de normas complementaria.

#### **4.2.3 Lineamientos de articulación con proyectos del POT:**

- A. Articulación con el proyecto estratégico del POT – Corredor Ambiental del río Cali.
- B. Lineamientos de articulación n del proyecto integral quebrada Menga – Corredor Verde del POT
- C. Articulación con el proyecto de adecuación del cruce vial y puente vehicular de la Glorieta de Sameco.

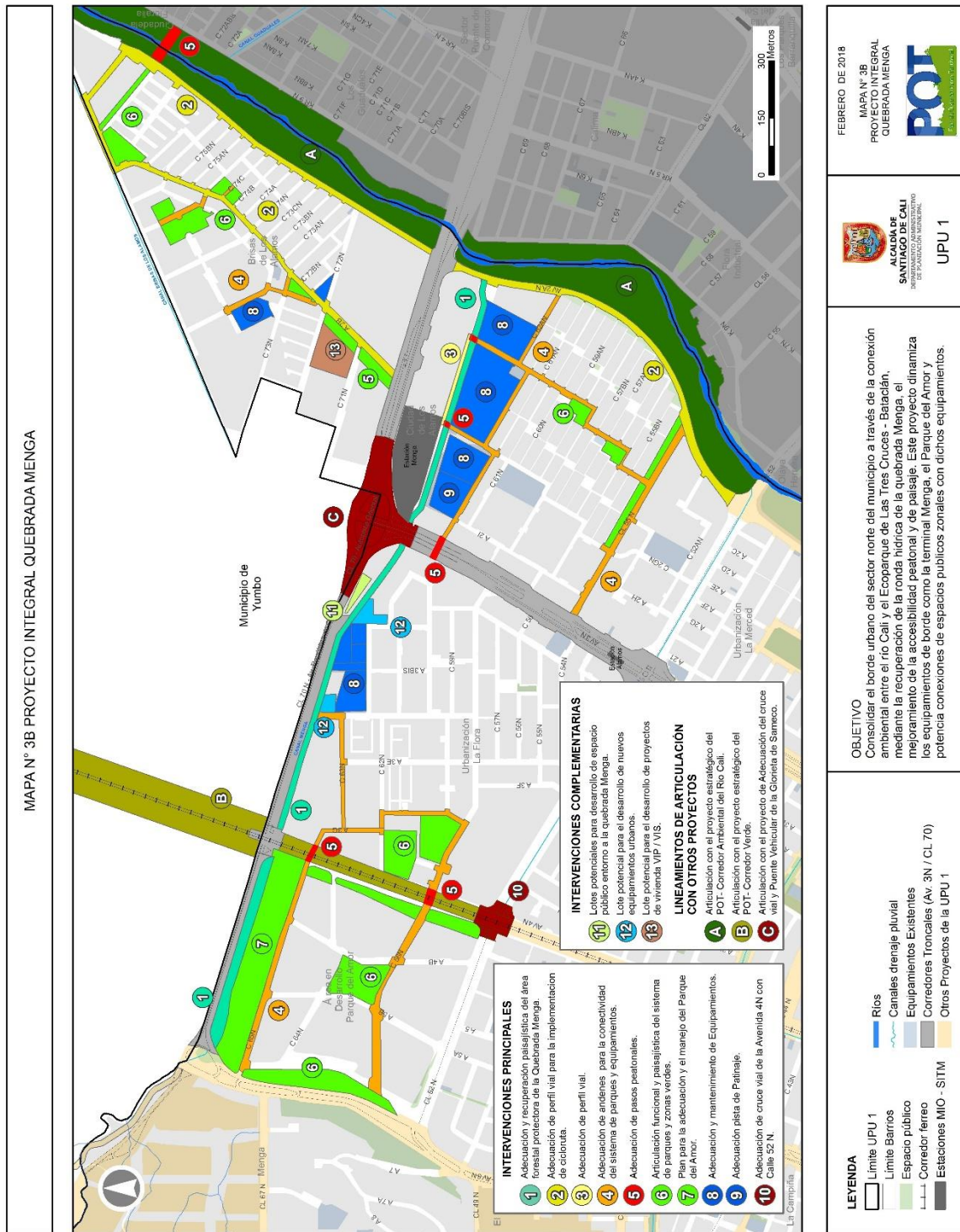


Gráfico 17. Proyecto integral Quebrada Menga. Fuente: DAPM - SPT 2018

#### **4.3 PROYECTO INTEGRAL PASEO URBANO LA FLORA – RIO CALI.**

Conectar los espacios públicos vecinales y zonales con los equipamientos de borde del río Cali, a través de adecuaciones de parques, de andenes, de ejes viales. Se busca estimular los recorridos transversales entre el río Cali y la Av. Sexta y los otros proyectos integrales de la UPU 1.

El detonante de este proyecto integral está asociado a 2 ejes transversales que conectan la av. 6ta con el río Cali y los equipamientos urbanos que ahí se encuentran. Se plantea adecuar el perfil de la Calle 44 Norte, incluyendo ciclo ruta. También se plantea adecuar y recuperar paisajísticamente al área forestal protectora del canal de la calle 45 que recoge las aguas de la quebrada la Campiña, a manera de cualificar espacios de permanencia y encuentro ciudadano, asegurando la accesibilidad universal de manera eficiente e incluyente, cumpliendo las normas técnicas de diseños de los elementos constitutivos del espacio público.

Los barrios que se empatan con estos 2 ejes tienen espacios públicos de escala zonal, por lo que se proyectó adecuar los andenes que los conectan, de esta manera se garantiza que estos parques con imaginarios colectivos zonales hagan parte de una estructura de espacio público aún mayor, como el parque de la Flora, el parque de la Raíz y el parque de la Urbanización la Merced. Finalmente se plantea desde las intervenciones complementarias, fortalecer los equipamientos que se encuentran junto al río Cali, entre ellos el Vivero, el parque del avión y el Orquideroama, partiendo de que deben de tener plazoletas de acceso y cerramientos que permitan visualizar el interior. El sistema de andenes en este punto también recobra muchísima importancia, puesto que garantizarían la conectividad funcional de todo el borde del río Cali.

#### **4.3.1 Intervenciones Principales del Proyecto Integral:**

1. Adecuación de perfil vial para la implementación de ciclo ruta
2. Adecuación de andenes para la conectividad del sistema de parques y equipamientos para implementar accesibilidad universal.
3. Adecuación funcional y paisajística del sistema de parques y zonas verdes.
4. Adecuación y recuperación paisajística del área forestal protectora del Canal Calle 45.
5. Adecuación de pasos peatonales y/o construcción de puentes.
6. Adecuación de cruces viales.
7. Ejecución de la Mega obra del puente vehicular de Chipichape.

#### **4.3.2 Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral:**

8. Adecuación del cerramiento de equipamientos y construcción de plazoletas de acceso

#### **4.3.3 Lineamientos de articulación con proyectos del POT:**

- A. Articulación con el proyecto estratégico del POT – Corredor Ambiental del río Cali.
- B. Articulación con el proyecto estratégico del POT – Corredor Verde.

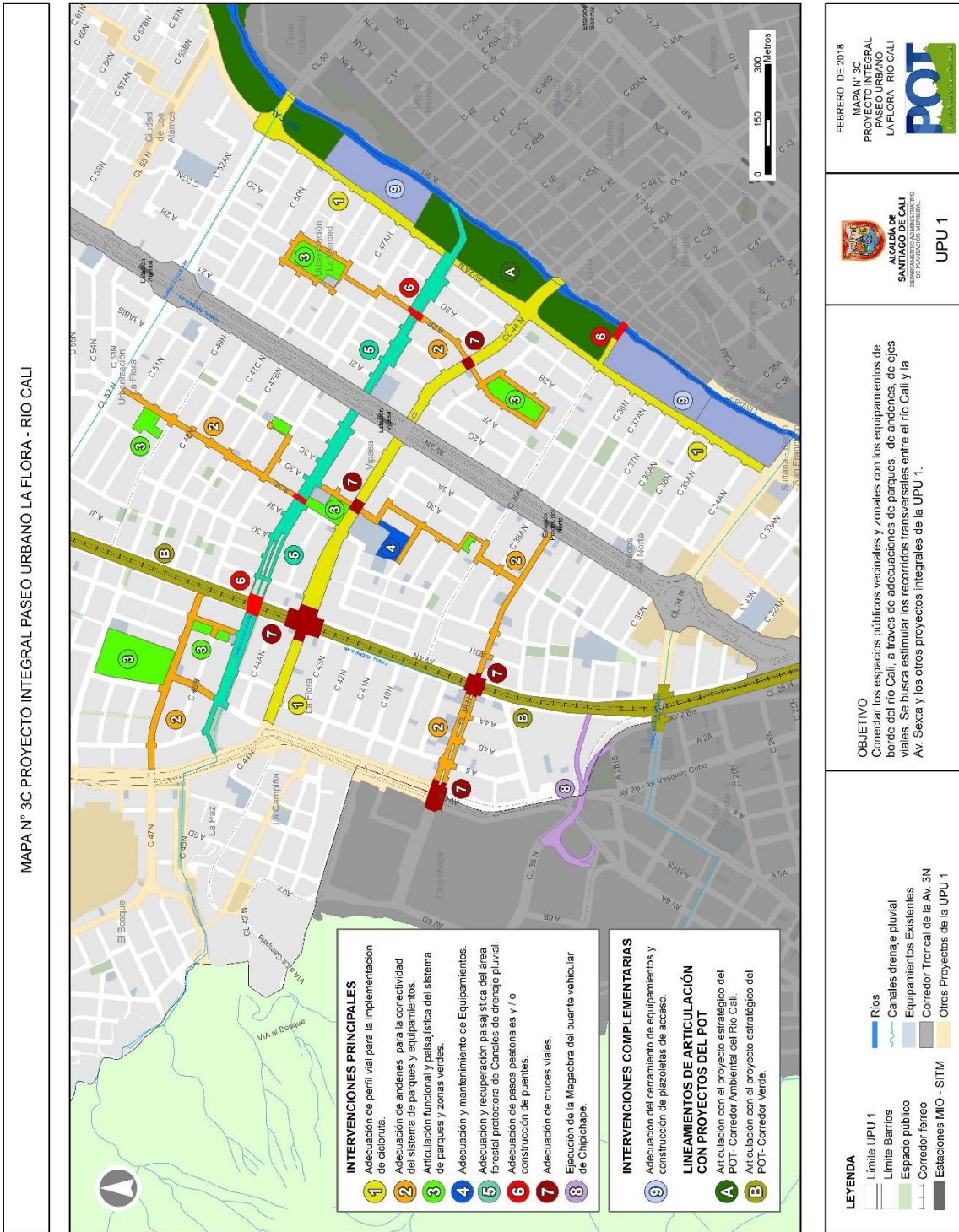


Gráfico 18. Proyecto Integral paseo La Flora - Río Cali. Fuente: DAPM - SPT 2018.

#### **4.4 PROYECTO INTEGRAL CENTRALIDAD TERMINAL DE TRANSPORTES.**

Consolidar el área del Sector de la Terminal de Transporte, como un equipamiento urbano regional; a partir de su consolidación como una centralidad de comercio, servicios e industria especializada, mediante normativas asociadas a la densificación e intervenciones que adecuan la red vial y peatonal, como andenes, puentes, túneles y pasos a nivel. Se busca articular el sector a través del mejoramiento y uso de redes intermodales que permitan conectar a los proyectos estratégicos de la Ciudad de Cali.

Las intervenciones principales de este proyecto integral giran entorno a la centralidad que genera la Terminal de transportes como principal equipamiento del transporte intermunicipal con enlace nacional y latinoamericano, por ende las acciones que se plantean tienen que ver con conectividades y cruces sobre todo peatonales. Primero se plantea la adecuación del perfil vial de la calle 30, eliminando que carril izquierdo que actualmente se utiliza para recoger pasajeros de taxi, para ampliar los andenes y generar zonas blandas en ambos costados, incorporando la accesibilidad universal. Se plantean adecuaciones de andenes que se dirigen a esta calle 30. También se estructura la adecuación del túnel de la terminal, con el propósito de dotarlo de iluminación cenital, de darle mayor confort a los transeúntes con controles a la ocupación del espacio y estudiando la posibilidad de ampliarlo. En cuanto a cruces viales, el cruce de la Av. 2 con Calle 30 es de vital importancia, debido a que este será el punto que funcionara de enlace entre la terminal y el proyecto del Centro de Danza la Licorera, por ello se propone como intervención complementaria estudiar la posibilidad de construcción un parqueadero subterráneo donde actualmente funcionan los parqueaderos en bahía, con el propósito de ofrecer espacio público en primera planta. También se plantean adecuaciones a los puentes peatonales en el río Cal.

Se proponen como intervenciones complementarias, la apertura al público del mural de Hernando Tejada en el edificio de la Estación sede actual de Metrocali, obra de gran importancia para la ciudad - región que representa la historia del transporte y de la ciudad. También se plantea un centro de emprendimiento en el edificio Comercial Santiago de Cali, del cual el municipio es copropietario, con el propósito de estimular emprendimientos que se visualicen con el alto flujo de caminantes extranjeros y nacionales. Se propone un lote potencial para la ampliación del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, si la institución lo requiere.

A manera de lineamientos para articularse con proyectos del POT, se propone conformar un paseo peatonales sobre las zonas de área forestal proyectora del río Cali, sea en las márgenes de los andenes o más al interior, sin afectar la cobertura arbórea, debidamente señalizado, esto con el propósito de vincular las propuestas de espacios públicos entorno a la ribera del río Cali. En el marco del proyecto del corredor Verde se deben de articular muy bien los pasos peatonales planteados en esta UPU.

#### **4.4.1 Intervenciones Principales del Proyecto Integral:**

1. Adecuación de perfil vial para la implementación de ciclorruta
2. Adecuación del perfil vial
3. Adecuación de andenes.
4. Adecuación y mantenimiento del polideportivo de Prados del Norte (Viejoteca) y sus andenes aferentes.
5. Adecuación de paso peatonal (Túnel de la Terminal)
6. Adecuación de cruces viales, peatonales y de bicicletas entre la Calle 26, Calle 30 N y Av. 2 AN.
7. Conexión vial de la Carrera 5 con la 32 N.
8. Adecuación de puentes peatonales sobre el río Cali.

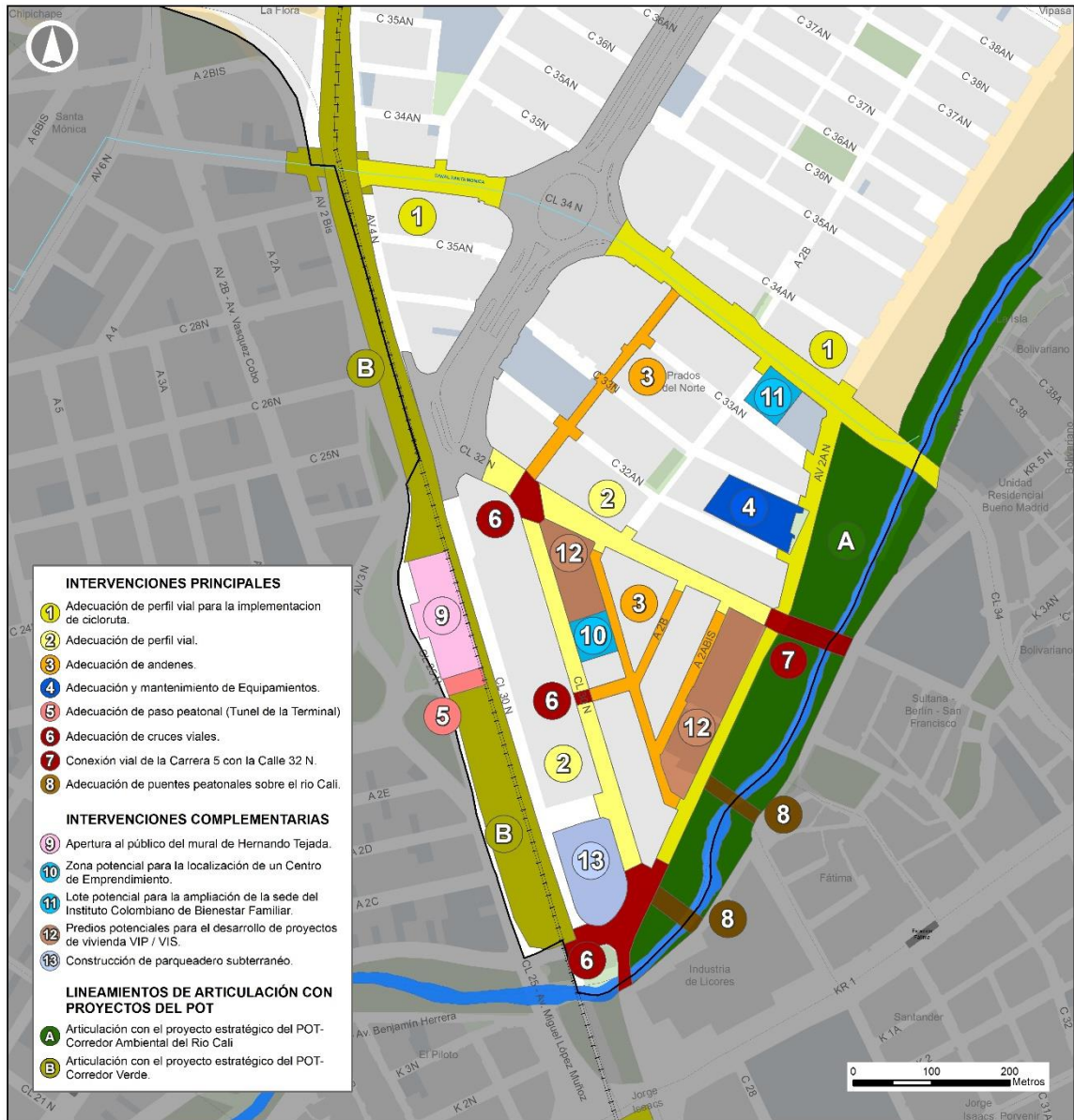
#### **4.4.2 Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral:**

9. Apertura al público de los murales elaborados por el artista Hernando Tejada.
10. Zona potencial para la localización de un Centro de Emprendimiento.
11. Lote potencial para la ampliación de la sede del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.
12. Predios potenciales para el desarrollo de proyectos de vivienda VIP/VIS.
13. Construcción de parqueadero subterráneo.

#### **4.4.3 Lineamientos de articulación con proyectos del POT:**

- A. Articulación con el proyecto estratégico el POT – Corredor ambiental del río Cali:
- B. Articulación con el proyecto estratégico el POT – Corredor Verde.

MAPA 3D - PROYECTO INTEGRAL CENTRALIDAD TERMINAL DE TRANSPORTES





<p><b>LEYENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Limite UPU 1</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Limite Barrios</li> <li><span style="background-color: #d4edda; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Espacio público</li> <li><span style="border-bottom: 2px solid black; display: inline-block; width: 10px;"></span> Corredor ferreo</li> <li><span style="background-color: #f8d7da; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Estaciones MIO - SITM</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Ríos</li> <li><span style="color: blue;">~</span> Canales drenaje pluvial</li> <li><span style="background-color: #d1ecf1; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Equipamientos Existentes</li> <li><span style="background-color: #d1ecf1; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Corredor Troncal de la Av. 3N</li> <li><span style="background-color: #fff3cd; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Otros Proyectos de la UPU 1</li> </ul>	<p><b>OBJETIVO</b></p> <p>Consolidar el área del Sector de la Terminal de Transporte, como un equipamiento urbano regional; a partir de su consolidación como una centralidad de comercio, servicios e industria especializada. Se busca articular el sector a través del mejoramiento y uso de redes intermodales que permitan conectar a los proyectos estratégicos de la Ciudad de Cali.</p>	<p>   <b>ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI</b>          DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL          UPU 1       </p>	<p>         NOVIEMBRE DE 2017          MAPA N° 3D          PROYECTO INTEGRAL CENTRALIDAD TERMINAL DE TRANSPORTES   </p>
---	---	---	--

Gráfico 19. Proyecto Integral Centralidad Terminal de Transportes – UPU 1 Menga. Fuente DAPM – SPT, 2018.

## 4.5 NORMA ASOCIADA

En cuanto a lo normativo en 3 de los 4 proyectos integrales se proponen ajustes normativos, entre esos solo se selecciona un corredor zonal en el Proyecto Integral quebrada menga, - en el barrio Brisas de los alamos - las demás normas están asociadas a la selección de manzanas en las cuales se establecen normas complementarias. Los 3 proyectos integrales con normativa asociada son los siguientes:

1. Proyecto Integral Loma de la Perla
2. Proyecto integral Quebrada Menga
3. Proyecto integral Terminal de transportes

En cuanto al corredor zonal, este cumple un papel de eje articulador con dinámicas comerciales de escala intermedia. Debería tener la posibilidad de desarrollar usos del suelo que complementen la actividad residencial y se aplicará la normativa de usos indicada en el Anexo No. 4 “Matriz CIU de usos del suelo urbano” del Acuerdo 0373 de 2014.

A continuación se describe lo respectivo a cada proyecto:

### 4.5.1 Normativa asociada al Proyecto Integral Loma La Perla.

Para la consolidación de este proyecto integral se establece un polígono objeto de normas complementarias que se encuentra en la cara norte de la Loma de la Perla. Ahí se propone normativamente que se pueda desarrollar un proyecto de vivienda con usos complementarios, sea de comercio, servicios empresariales o financieros. El uso de vivienda en primer piso se permitirá únicamente en los centros de manzana y en los bordes el uso de vivienda se permitirá únicamente a partir del segundo piso, con el propósito de darle vida urbana a la Calle 49 Norte y a la Av. 6, que se encuentran ciegas hoy en día debido a sus muros. Ello se articula a la propuesta de adecuación vial de la Calle 49 N. como intervenciones principales, por ello en cuanto a lo volumétrico se prohíbe precisamente la generación de muros ciegos continuos, donde se debe garantizar que se permitan accesos sobre las fachadas.

**a) Tipo de proyecto:**

- Se deben desarrollar proyectos de vivienda y uno o varios de los siguientes usos: comercio, servicios empresariales o financieros.
- El uso de vivienda en primer piso se permitirá únicamente en los centros de manzana, en los bordes de manzana el uso de vivienda se permitirá únicamente a partir del segundo piso.

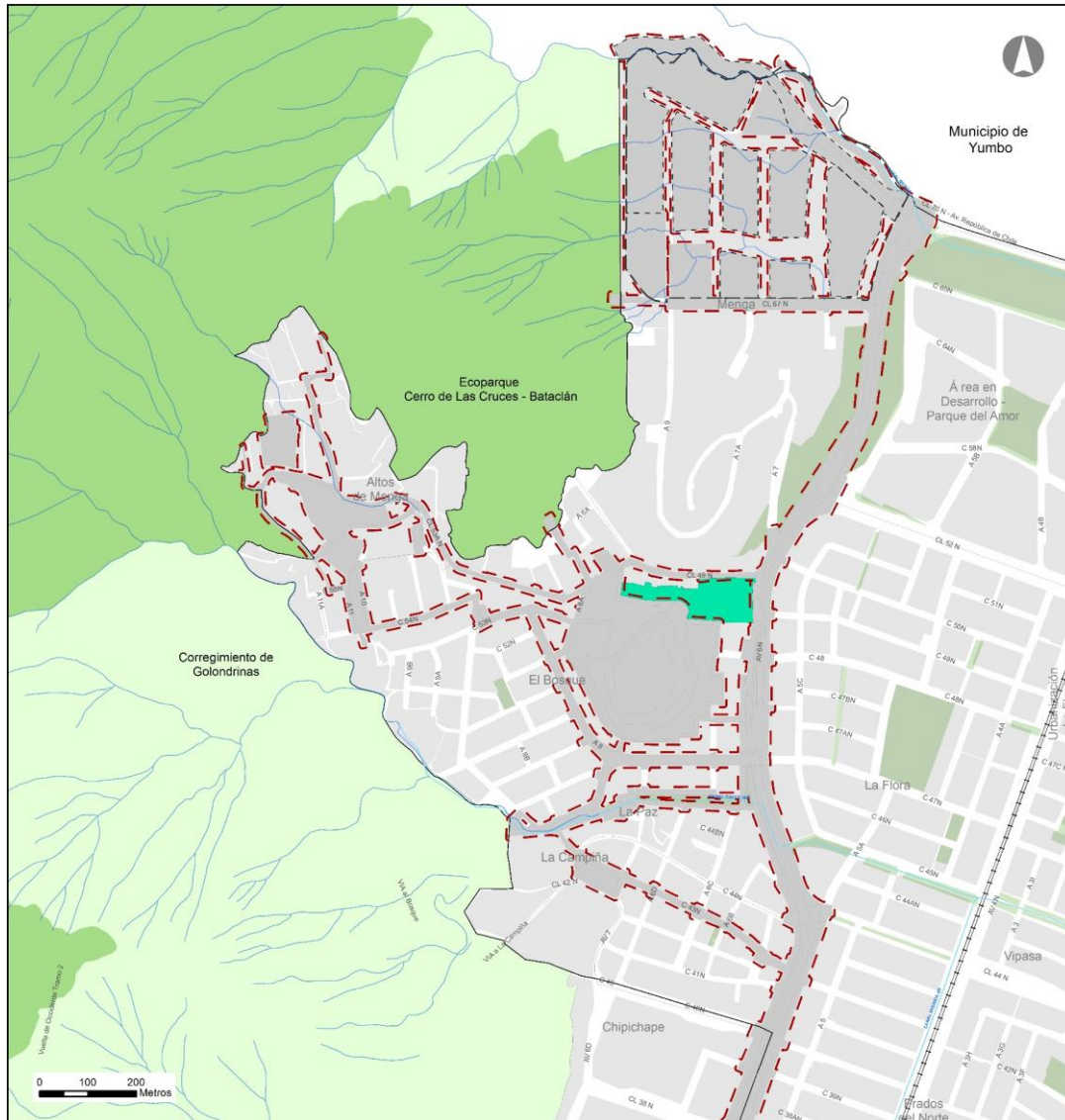
**b) Accesibilidad y movilidad:**

- Todo proyecto deberá dejar áreas para parqueo de bicicletas articulados con las ciclorrutas adyacentes.

**c) Volumetría:**

- Con el fin de garantizar la articulación de los proyectos con el espacio público adyacente, se prohíbe la generación de muros ciegos continuos y cerramientos continuos con rejas que no permitan accesos sobre las fachadas.

MAPA 3A - NORMA PROYECTO INTEGRAL LOMA LA PERLA



**LEYENDA**

**NORMA ASOCIADA**

Manzanas objeto de normas complementarias

— Límite UPU 1

— Límite Barrios

— Ecoparques

— Quebradas

— Espacio público

— Canales drenaje pluvial

— Corredor ferreo

— Plan Parcial Menga

— Intervenciones del Proyecto Integral



**ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI**  
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE PLANEACIÓN MUNICIPAL

UPU 1

FEBRERO DE 2018

MAPA N° 3A NORMA  
 PROYECTO INTEGRAL  
 LOMA LA PERLA



#### **4.5.2 Normativa asociada al Proyecto Integral Quebrada Menga.**

Para este proyecto integral se han seleccionado manzanas de gran tamaño en el barrio Brisas de los Álamos que tienen actualmente usos industriales, de bodegas, o son lotes vacíos que tienen potencial para proyectos de desarrollo.

Ahí se propone que se desarrollen proyectos de vivienda VIS / VIP o proyectos mixtos con usos complementarios de servicios empresariales y financieros. La apuesta sobre la Calle 70 es que el borde de la manzana tenga usos y accesos desde la fachada, por lo que se propone que la vivienda se permita solo a partir del segundo piso. En cuanto a los trazados, este debe continuar con la malla arterial propuesta en el POT y tener en cuenta la morfología de manzanas en el entorno, considerando que las que se encuentran próximas al río Cali se encuentran perpendiculares a este y el conjunto de manzanas que se encuentran al occidente de la Av.2 B Norte se encuentran opuestas, es decir perpendiculares a la calle 70. En cuanto al espacio público es pertinente que las cesiones sean localizadas adyacentemente al río Cali y a los espacios público existentes. En el caso de los equipamientos que rodean el centro de diagnóstico automotor lo que se busca es que la propuesta de esquema de implantación se conecte con el margen de la quebrada Menga y que garantice conectividad paisajística y funcional.

Para la consolidación de este proyecto integral se plantean Las siguientes condiciones normativas:

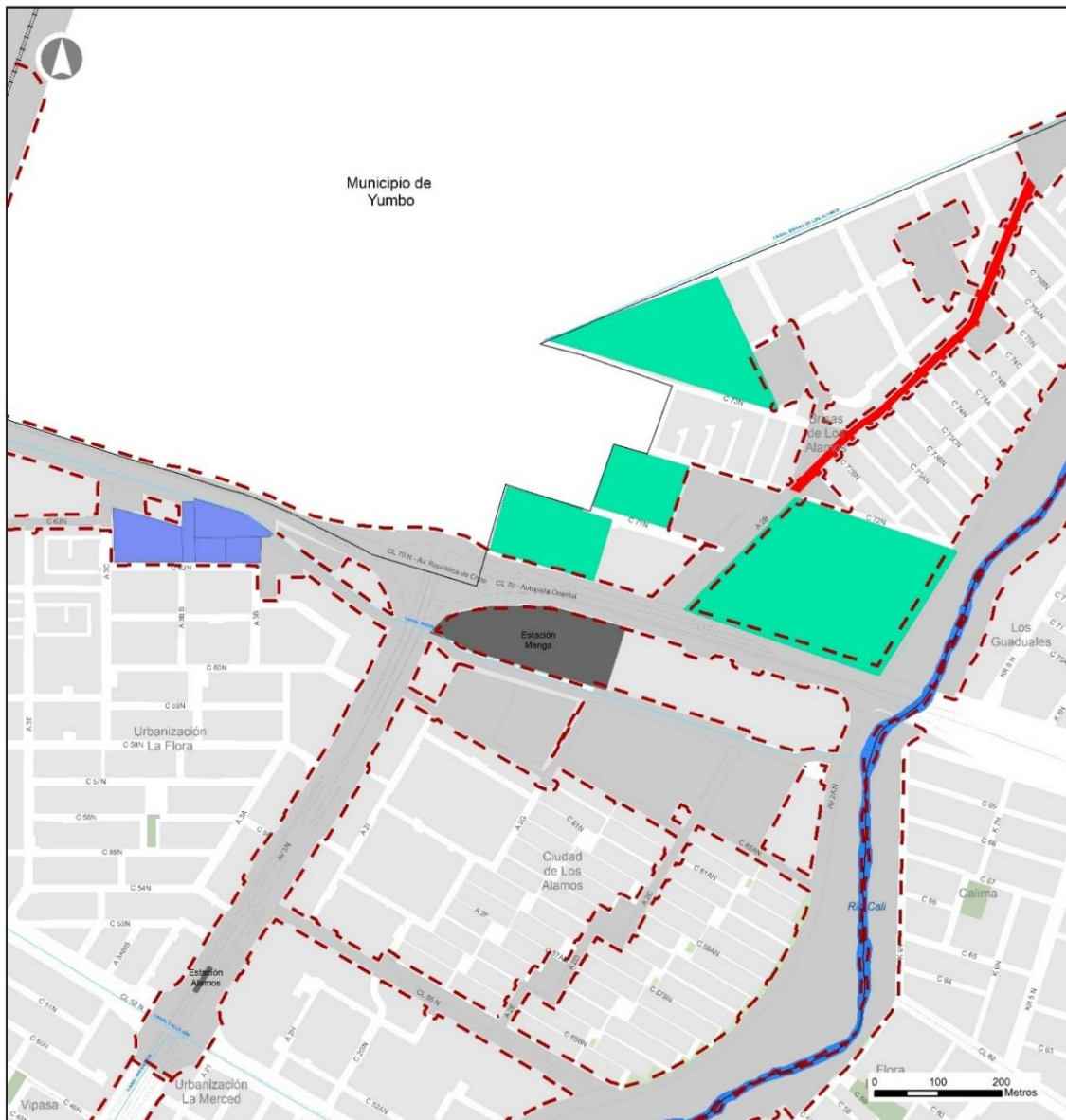
- a) Tipo de proyecto:**
  - Se deben desarrollar proyectos de vivienda VIS/VIP o proyectos mixtos que incluyan como mínimo los siguientes usos: vivienda VIP/VIS con comercio en primer piso o vivienda VIP/VIS con servicios empresariales y financieros.
  - Sobre la Calle 70 el uso de vivienda en primer piso se permitirá únicamente en los centros de manzana, en los bordes de manzana el uso de vivienda se permitirá únicamente a partir del segundo piso.
- b) Accesibilidad y movilidad:**
  - Todo proyecto deberá dejar áreas para parqueo de bicicletas articulados con las ciclorrutas adyacentes.
  - El trazado de las vías locales deberá garantizar la continuidad con el trazado aledaño existente o propuesto
  - Para el caso del predio localizado entre las Calles 71N y 72N se debe dar continuidad a la Av. 2CN tal como lo indica el “Mapa 30. Jerarquización Vial” del Acuerdo 0373 de 2014
  - Todo proceso desarrollo deberá sujetarse al trazado de la malla vial arterial y secundaria definido en el Mapa N° 30 “Jerarquización Vial”, el cual hace parte integral del Acuerdo 0373 de 2014
- c) Volumetría:**
  - Con el fin de garantizar la articulación de los proyectos con el espacio público adyacente, se prohíbe la generación de muros ciegos continuos y cerramientos continuos con rejas que no permitan accesos sobre las fachadas.
- d) Espacio público:**

- El polígono indicado en el Mapa 3B que se encuentra colindante con la Av. 2AN (Río Cali) deberá localizar sus áreas verdes o cesiones de espacio público en la zona adyacente a la franja de protección del río Cali
  - El polígono indicado en el Mapa 3B que se encuentra colindante con la Calle 73N deberá localizar sus áreas verdes o cesiones de espacio público sobre la zona junto a la Unidad recreativa Brisas de los Álamos.
  - El polígono indicado en el Mapa 3B que se encuentra localizado entre las Calles 71N y 72N deberá localizar sus áreas verdes o cesiones de espacio público sobre la Av. 2CN.
- e) Las adecuaciones que se adelanten en las cesiones de espacio público deben articular los senderos, ciclo rutas y recorridos peatonales a los espacios públicos existentes y a las intervenciones propuestas sobre la franja de protección del Río Cali
- f) En todo caso las áreas señaladas se deben regir por lo dispuesto en el Acuerdo 0373 de 2014 y con el Decreto Nacional 1077 de 2015 y sus decretos reglamentarios

Para el desarrollo y crecimiento del Centro Unificado De Información De Transito Y Transporte, Cuerpo De Bomberos Voluntarios del barrio La Flora y la Escuela de La Defensa Civil se deberá presentar ante el DAPM un Esquema de Implantación y Regularización (EIR) por equipamiento, donde se debe cumplir además de los estudios urbanísticos y ambientales generales, las siguientes condiciones:

- a) Los nuevos desarrollos deberán en lo posible paramentarse sobre la calle 62 N
  - b) Los accesos peatonales y vehiculares deberán plantearse en lo posible sobre la calle 62 N
  - c) En caso de proponer cerramientos perimetrales, estos deben garantizar permeabilidad visual hacia el interior del predio.
  - d) Se debe adecuar y construir plazoletas y superficies duras con accesibilidad universal, mobiliario urbano e iluminación hacia el área forestal protectora.
  - e) Los nuevos desarrollos no deberán generar culatas hacia la franja forestal protectora de la quebrada Menga
  - f) En todo caso, estos lineamientos deben estar articulados con las directrices generales propuestas en el Acuerdo 0373 del Plan de Ordenamiento Territorial
1. Se determina la Avenida 2B entre la calle 72N y la calle 75D como corredor zonal al cual se le aplicará la normativa de usos para este tipo de corredores indicada en el Anexo No. 4 “Matriz CIU de usos urbanos” del Acuerdo 0373 de 2014.

MAPA N° 3B - NORMA PROYECTO INTEGRAL QUEBRADA MENGA



**LEYENDA**

**NORMA ASOCIADA**

- Manzanas objeto de normas complementarias
- Equipamientos objeto de normas complementarias
- Corredor Zonal

- Limite UPU 1
- Limite Barrios
- Espacio público
- Canales drenaje pluvial

- Rio Cali
- Corredor ferreo
- Terminal MIO - SITM
- Intervenciones del Proyecto Integral



FEBRERO DE 2018  
 MAPA N° 3B NORMA  
 PROYECTO INTEGRAL  
 QUEBRADA MENGA



#### 4.5.3 NORMATIVA ASOCIADA AL PROYECTO CENTRALIDAD TERMINAL.

Para complementar este proyecto integral se han seleccionado las manzanas que bordean la glorieta del monumento de la solidaridad en la Av. 3 Norte con calle 34 norte, aprovechando la baja densidad de las esquinas con el potencial visual generado por la amplia sección de las avenidas. En ese sentido el objetivo va enfocado a que se desarrollen proyectos mixtos, que incluyan vivienda VIP / VIS con usos complementarios de servicios empresariales o dotacionales que garanticen vida urbana con accesos desde la calle.

**1. Manzanas objeto de normas complementaria.** Para el desarrollo de las áreas señaladas en el Mapa 3D aplicará las siguientes condiciones normativas:

**1.1** Para el desarrollo de “Proyectos de renovación urbana” o proyectos predio a predio las normas complementarias a las exigidas en el Acuerdo 0373 de 2014 son las siguientes:

**a) Tipo de proyecto:**

- Se deben desarrollar proyectos mixtos que incluyan como mínimo los siguientes usos: vivienda VIP/VIS con comercio o vivienda VIP/VIS con servicios empresariales y financieros o dotacionales con comercio.
- El uso de vivienda en primer piso se permitirá únicamente en los centros de manzana, en los bordes de manzana colindante con vías públicas el uso de vivienda se permitirá únicamente a partir del segundo piso.

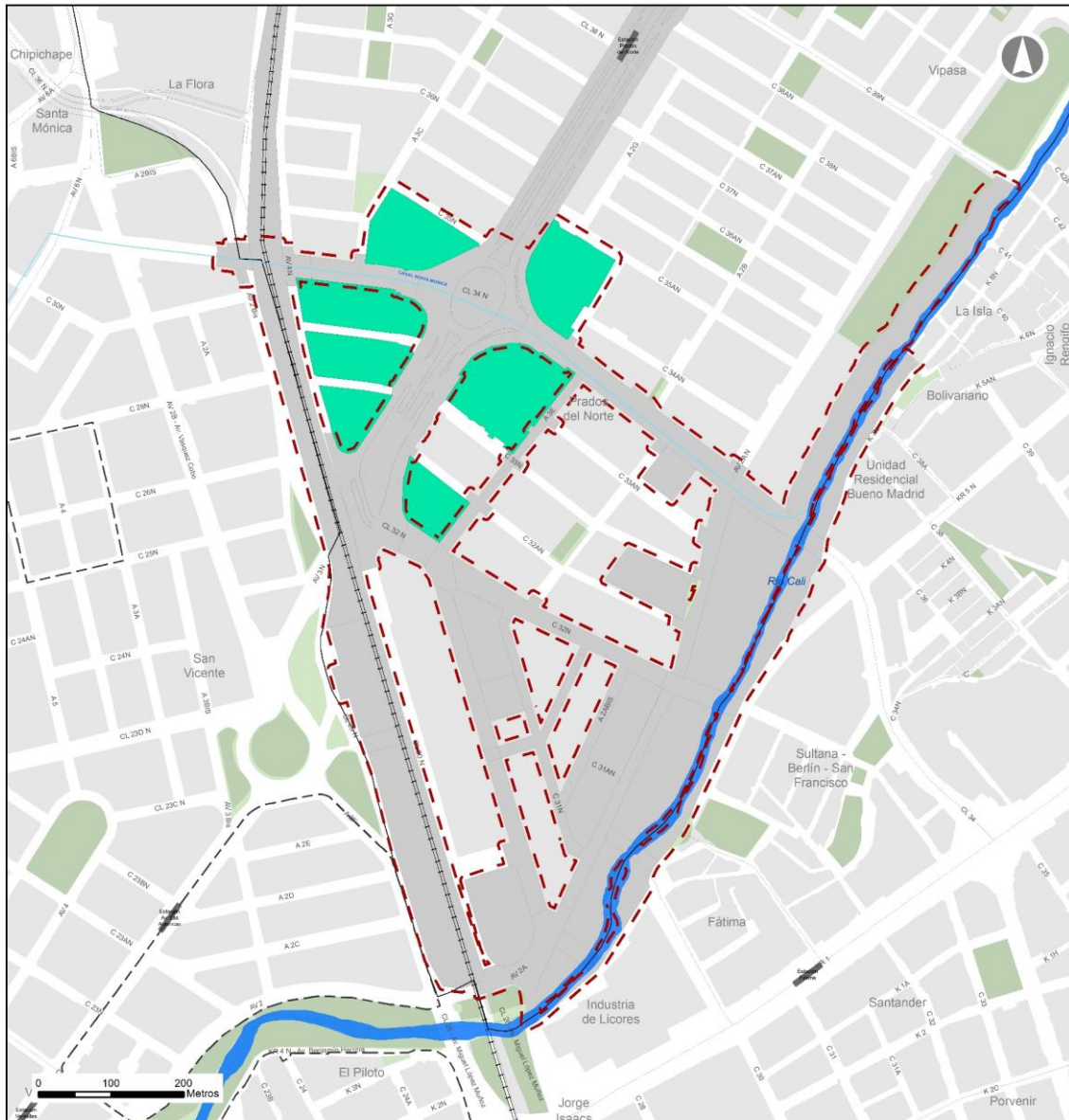
**b) Accesibilidad y movilidad:**

- Todo proyecto deberá dejar áreas para parqueo de bicicletas para su articulación con las ciclorrutas adyacentes.

**c) Volumetría:**

- Con el fin de garantizar la articulación de los proyectos con el espacio público adyacente, se prohíbe la generación de muros ciegos continuos y cerramientos continuos con rejas que no permitan accesos sobre las fachadas.

MAPA 3D - NORMA PROYECTO INTEGRAL CENTRALIDAD TERMINAL DE TRANSPORTES



**LEYENDA**

**NORMA ASOCIADA**

Manzanas objeto de normas complementarias

Limite UPU 1

Limite Barrios

Espacio público

Canales drenaje pluvial

Rio Cali

Corredor ferreo

Estaciones MIO - SITM

Intervenciones del Proyecto Integral



**ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI**  
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
 DE PLANEACIÓN MUNICIPAL

UPU 1

FEBRERO DE 2018  
 MAPA N° 3D NORMA  
 PROYECTO INTEGRAL  
 CENTRALIDAD  
 TERMINAL DE TRANSPORTES



## 4.6 PROGRAMAS

Acorde con las actividades y las actuaciones urbanísticas que ejecutan las entidades del orden municipal, los programas indican las zonas, barrios, o lugares específicos de la Unidad de Planificación Urbana en donde deben focalizarse, puesto que requieren mayor intervención y atención según las necesidades y problemáticas identificadas en el proceso de formulación.

### 4.6.1 Programa de Señalización e Información Turística:

La identificación de elementos que son representativos para la ciudad, tanto turística como culturalmente, requieren acciones de anuncio y animación turística para generar apropiación ciudadana eficaz que ayude a la imagen de ciudad y al mejoramiento de dichos elementos. Este programa tiene como objeto identificar, señalar y proveer información a los ciudadanos y visitantes (mediante la señalización, mapas, recorridos, placas, y otros) en los sectores con alto valor representativo e icónico.

Para el caso de la UPU 1 Menga el programa se han señalado los siguientes espacios: Terminal de transportes, parque del avión, edificio Venezolano, la Ceiba de la Cll. 44 N con Cra. 4 BN, la loma de Perla, el Orquideroama, el Parque del amor (esquina Av. 4 N. con Cll. 65 N fundación Circo para todos)

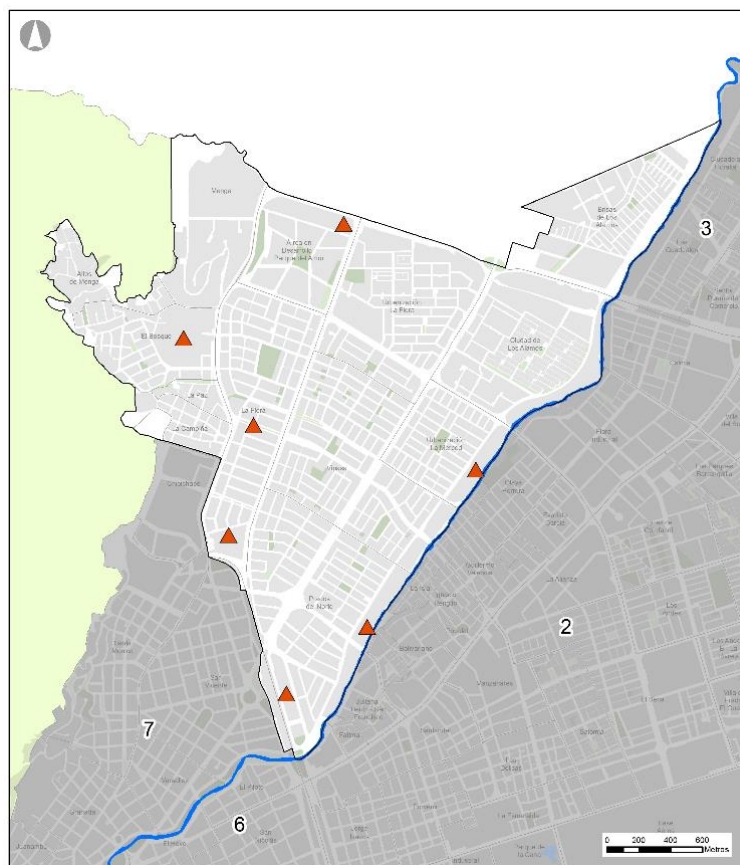


Gráfico 20. Programa de Señalización turística – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### 4.6.2 Programa de Silvicultura Urbana:

Este programa tiene como fin, por medio del aumento de la arborización y el mantenimiento de los árboles existentes, darle continuidad a los elementos ambientales de escala municipal que tienen influencia en la UPU, como lo son el corredor del río Cali y el Corredor Verde. Tal como se evidencia en las zonas delimitadas en el Mapa No. 2 A, se identifican los elementos del programa de silvicultura en el cual se tiene previstas las siguientes acciones.

1. Arborización de vías: Se priorizan las siguientes vías para siembra o plantación de nuevos individuos arbóreos, así como mantenimiento y adecuación de árboles existentes.
2. Arborización de espacio público: Adecuación paisajística, mantenimiento y reforzamiento de la arborización con especies nativas en los elementos de la estructura ecológica complementaria, priorizando parques y zonas verdes.
3. Arborización de Canales: Se priorizan los siguientes canales para adecuación paisajística, siembra, y adecuación, mantenimiento o reforzamiento de árboles existentes que estén en mal estado.

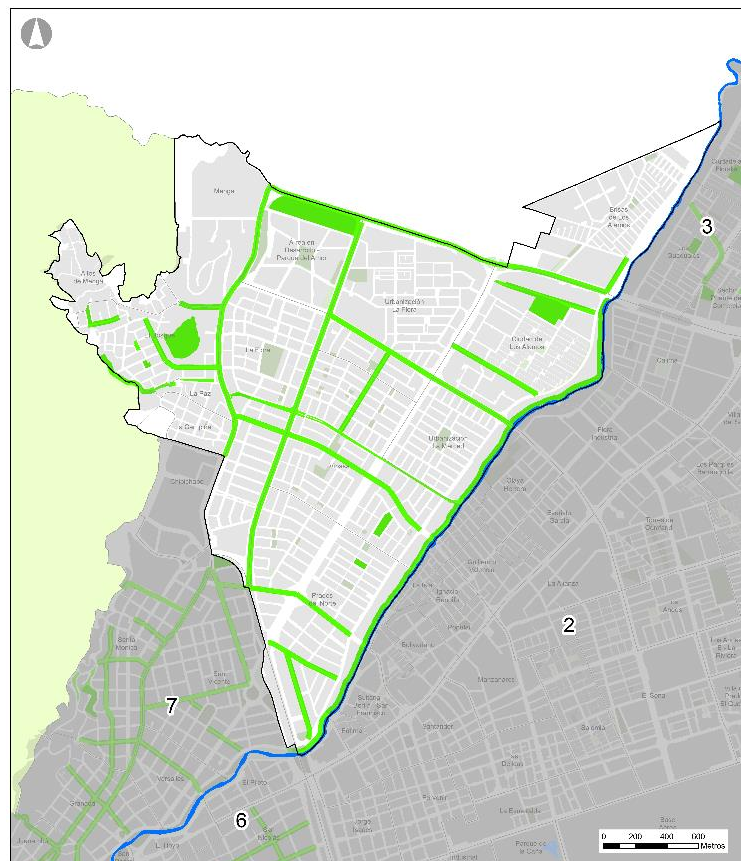


Gráfico 21. Programa de Silvicultura Urbana – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### **4.6.3 Programa de descontaminación y recuperación ambiental y paisajística de los canales del sistema de drenaje pluvial municipal.**

Este programa busca desarrollar estrategias que permitan la reducción de disposición de residuos en los canales que hacen parte de UPU 1 Menga. El programa contemplará acciones para la identificación, corrección y prevención de futuras conexiones de aguas sanitarias a los sistemas pluviales, lo cuales descargarán posteriormente a los canales del sistema de drenaje, para garantizar el correcto funcionamiento como sistema urbano de drenaje sostenible. Así mismo, se priorizan los siguientes canales para mantenimiento del área forestal, garantizando las conexiones peatonales.

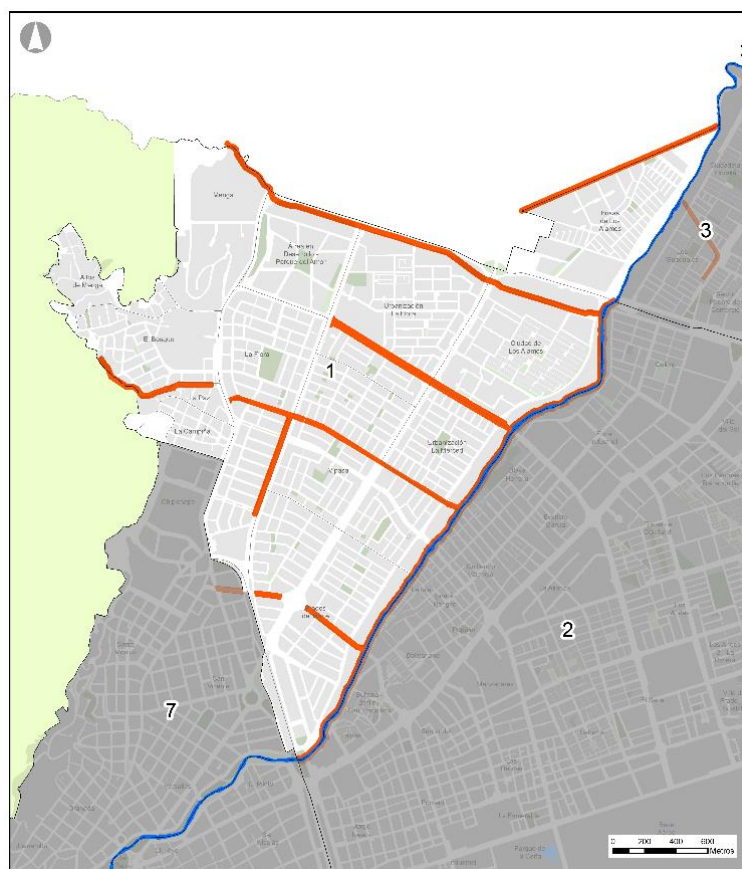


Gráfico 22. Programa de descontaminación y recuperación ambiental y paisajística de los canales del sistema pluvial municipal – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### **4.6.4 Reposición de Redes de Servicios Públicos e Infraestructura Vial:**

Este programa se basa en la reposición de las redes de acueducto y alcantarillado que han cumplido su vida útil o su material de construcción es de Asbesto-cemento. La información para definir el área de ejecución de este programa se basó en datos entregados por EMCALI, Este programa identificado en el Mapa 2B, se basa en la reposición de las redes de acueducto y alcantarillado que han cumplido con su vida útil o están construidas en asbesto-cemento. La información para definir el área de ejecución se formuló de acuerdo con los datos entregados por EMCALI y su programación de obras de reposición de redes

a corto, mediano y largo plazo. Así mismo, se priorizan los tramos identificados en la ficha de proyecto en los que se necesitan el mejoramiento de la carpeta asfáltica o de las condiciones de infraestructura. La realización de cada una de las intervenciones deberá ir acompañada por los estudios técnicos respectivos y deberán ser articuladas con el Plan Maestro de los Servicios públicos Domiciliarios del Municipio.

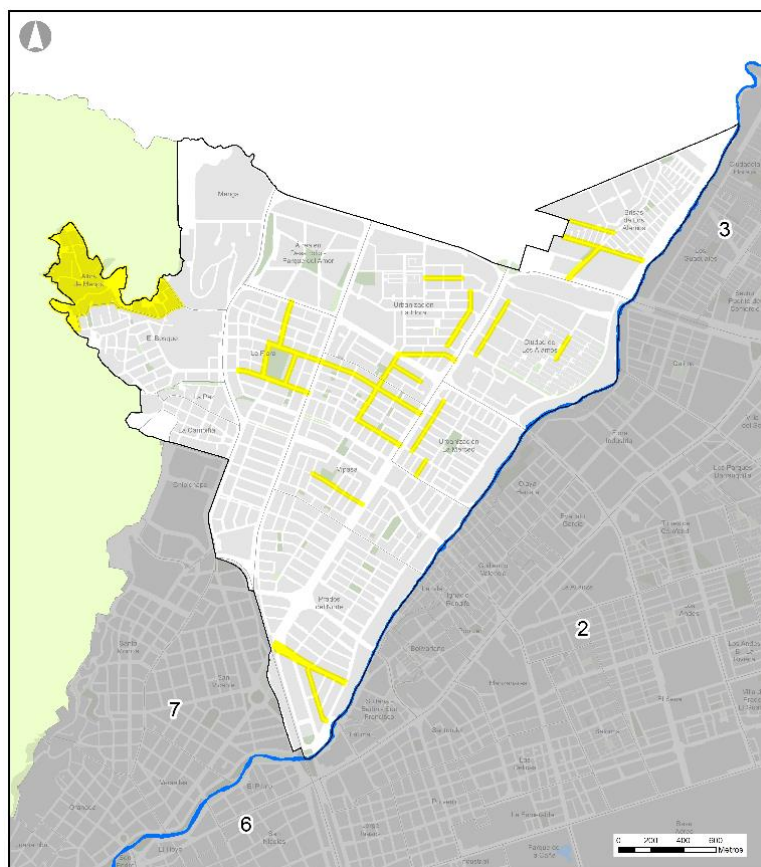


Gráfico 23. Programa de reposición de redes de servicios públicos e infraestructura vial – UPU 01 Mega.  
 Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### 4.6.5 Programa de Monitoreo y Control de Residuos Sólidos y/o peligrosos

Tal como se evidencia en las zonas delimitadas en el Mapa No. 2A señalado en color naranja; se determinan las áreas que requieren un monitoreo y seguimiento constante por parte del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGMA), la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC), y de las empresas prestadoras del servicio público de aseo, con el fin verificar el adecuado manejo y gestión de los residuos sólidos. Estas zonas también serán objeto de una campaña de cultura ciudadana para crear conciencia sobre el adecuado manejo y disposición de los residuos sólidos y escombros.

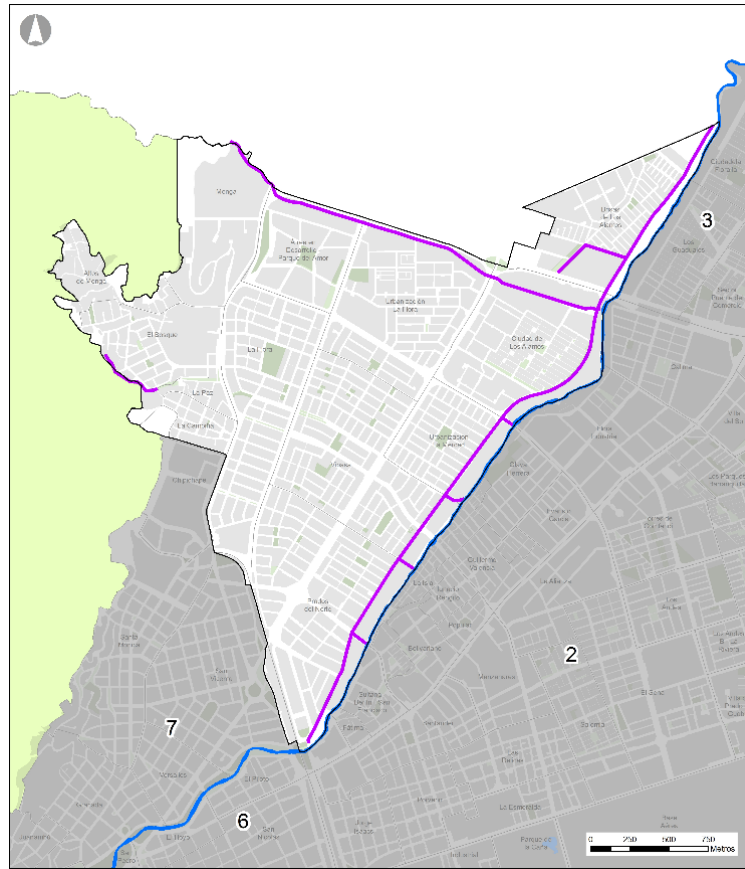


Gráfico 24. Programa de monitoreo y control de residuos sólidos y/o peligrosos – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### **4.6.6 Control a la Ocupación del Espacio Público:**

El programa busca la recuperación de los espacios públicos como andenes y parques que son ocupados con actividades económicas que dificultan el tránsito de peatones o el disfrute de las zonas verdes. Identificado en el Mapa 2B, este programa está orientado al seguimiento y monitoreo permanente en materia de ocupación e invasión del espacio público con ventas ambulantes y desarrollo de actividades comerciales y asentamientos humanos de desarrollo incompleto.

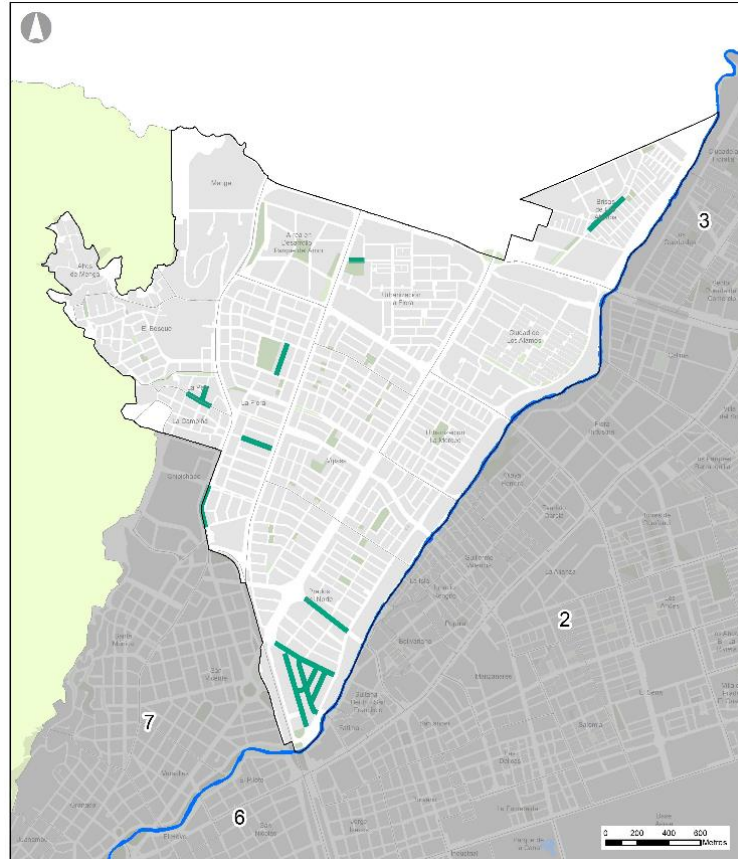


Gráfico 25. Control a la ocupación del espacio público – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### 4.6.7 Control al Uso del Suelo:

Surge ante la necesidad de controlar las actividades que causan mayor impacto en la comunidad. A partir de análisis internos, recorridos de campo, y trabajo con comunidad, se pudieron definir las áreas y los ejes viales más prioritarios, sin desconocer que esta labor se debe hacer de forma continua en los sectores respectivos y en toda el área urbana del municipio.

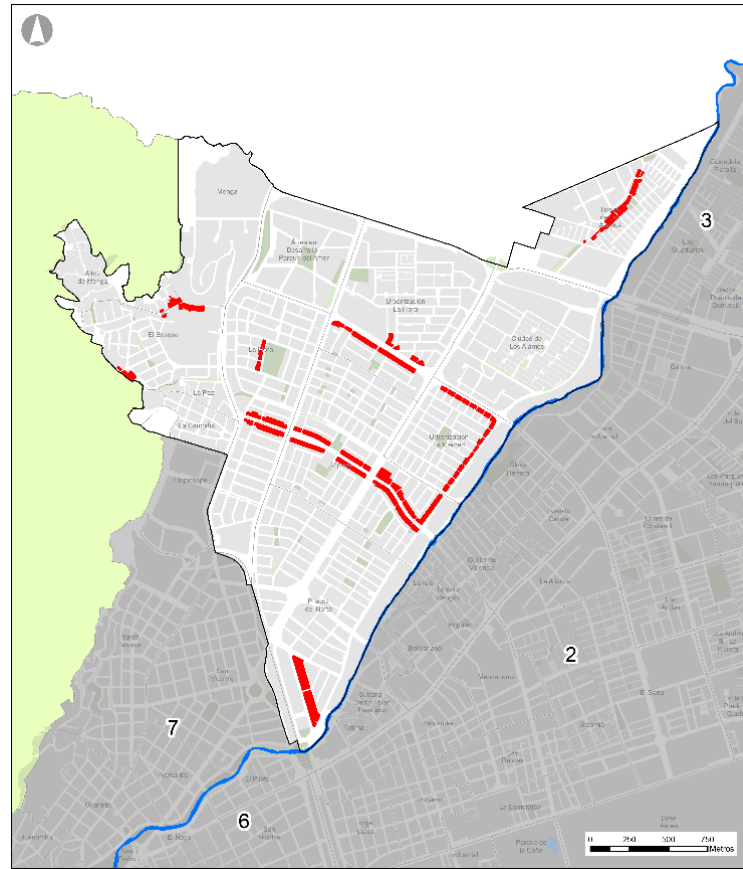


Gráfico 26. Programa de control al uso del suelo – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.

#### 4.6.8 Programa de Mejoramiento de la Seguridad Ciudadana:

Este programa reforzar la seguridad ciudadana por medio del mejoramiento de la iluminación e instalación de cámaras de video-vigilancia en sitios estratégicos de las áreas reportadas por la comunidad donde se acumulan los registros de incidentes agresivos y delictivos que niegan un ambiente urbano seguro.

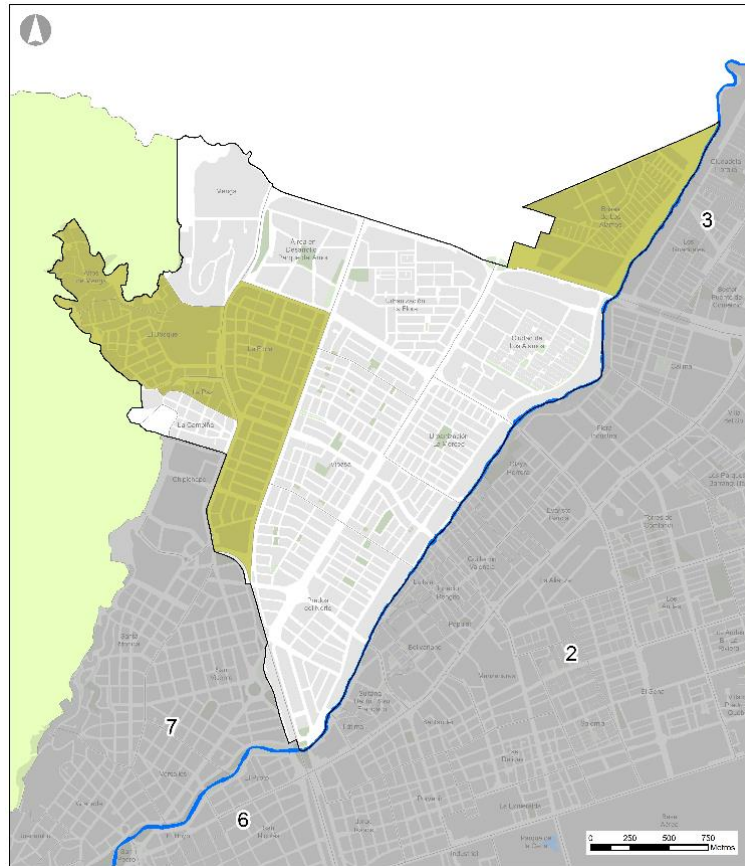


Gráfico 27. Programa de mejoramiento de la seguridad ciudadana – UPU 01 Mega. Fuente DAPM – SPT, 2018.