

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 2 – INDUSTRIAL

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE – ACUERDO XXX

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

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	6
1.1. DESCRIPCIÓN	
1.2. LOCALIZACIÓN	7
1.3. DESARROLLO HISTÓRICO	7
2. CONTEXTO NORMATIVO.....	13
2.1. EL PAPEL DE LA UNIDAD Y LINEAMIENTOS	13
2.2. DETERMINANTES DEL POT	13
2.3. OTROS DETERMINANTES	17
3. ANÁLISIS URBANO de la UPU 2 – INDUSTRIAL	17
3.1. SISTEMA AMBIENTAL	17
3.2. SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO	20
3.3. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	22
3.4. SISTEMA DE MOVILIDAD:	24
3.5. COMPONENTE SOCIO – ECONÓMICO	27
3.6. HITOS Y REFERENTES COMUNITARIOS	31
3.7. ZONAS HOMÓGENEAS	31
3.8. ESTRUCTURA URBANA	32
4. PROPUESTA.....	35
PROGRAMAS	36
PROYECTOS INTEGRALES	47
NORMAS COMPLEMENTARIAS	55

GRÁFICOS

Gráfico 1. Perímetros y periodos de desarrollo – estructura urbana UPU 02 Industrial.....	8
Gráfico 2. La Ciudad de Cali en 1951. Tomado de Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio.	11
Gráfico 3. Elementos del Patrimonio Natural - UPU 02 Industrial.....	15
Gráfico 4. Elementos del Patrimonio Cultural Inmueble - UPU 02 Industrial.....	16
Gráfico 5. Amenaza por inundación del rio Cauca (Tr 500 años) - UPU 02 Industrial.	18
Gráfico 6. Amenaza por desbordamiento de afluentes del Cauca (Tr 50 años) - UPU 02 Industrial..	19
Gráfico 7. Estructura Ecológica Principal y Complementaria - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	20
Gráfico 8. Elementos sistema de espacio público - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	21
Gráfico 9. Equipamientos existentes - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	22
Gráfico 10. Areas priorizadas para desarrollo de equipamientos POT Acuerdo 0373 - UPU 02 Industrial..	24
Gráfico 11. Cobertura ciclorutas proyectadas POT y PIMU - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	25
Gráfico 12. Líneas SITM - UPU 02 Industrial	26
Gráfico 13. Estado Infraestructura vial - UPU 02 Industrial.....	26
Gráfico 14. Vías proyectadas POT - UPU 02 Industrial	27
Gráfico 15. Densidad poblacional - UPU 02 Industrial.	28
Gráfico 16. Áreas de actividad - UPU 02 Industrial.	29
Gráfico 17. Centralidades y corredores - UPU 02 Industrial..	29
Gráfico 18. Solicitudes usos del suelo industrial y comercial - UPU 02 Industrial.....	30
Gráfico 19. Usos existentes catastro año 2016 - UPU 02 Industrial.	30
Gráfico 20. Estructura urbana - UPU 02 Industrial..	32
Gráfico 21. Articulación intervenciones UPUs colindantes - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	36
Gráfico 22. Programa de Control a la Ocupación del Espacio Público - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	37
Gráfico 23. Programa de Control de Usos del Suelo - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	38
Gráfico 24. Programa de Consolidación y Regularización de Sectores - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	39
Gráfico 25. Programa de Descontaminación y Recuperación de Canales del Sistema de Drenaje Pluvial Municipal - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	40
Gráfico 26. Programa de Monitoreo y Control de Residuos Sólidos y/o Peligrosos - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	41

Gráfico 27. Programa de Mejoramiento de la Seguridad Ciudadana - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	42
Gráfico 28. Programa de Silvicultura Urbana - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	43
Gráfico 29. Programa de soluciones viales - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	44
Gráfico 30. Programa de estacionamiento regulado - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	45
Gráfico 31. Programa de Reposición de Redes de Servicios Públicos e Infraestructura Vial - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	46
Gráfico 32. Programa de Reordenamiento de Sentidos Viales - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	47
Gráfico 33. Proyectos Integrales - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	48
Gráfico 34. Proyecto Integral Zona Industrial y Parque Metropolitano - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	51
Gráfico 35. Proyecto Integral Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	53
Gráfico 36. Proyecto Integral Enlace de Espacios Públicos y equipamientos - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	55
Gráfico 37. Mapa de Norma proyecto Zona Industrial y parque metropolitano - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	56
Gráfico 38. Mapa de Norma proyecto Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	57
Gráfico 39. Mapa de Norma proyecto Enlace de Espacios Públicos y Equipamientos - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	58
Gráfico 40. Mapa corredor zonal proyecto Zona Industrial y parque metropolitano - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	59
Gráfico 41. Mapa corredor zonal proyecto Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	60

TABLAS

Tabla 1. Conformación Barrial de la UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.	7
Tabla 2. Enmarcación de la UPU en el Modelo de Ordenamiento Territorial POT Cali. Fuente: DAPM – SPT, 2018.....	13

1. INTRODUCCIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN

La UPU 02 delimita un área donde se encuentra una mezcla de usos particular, en la que se encuentra una importante zona industrial de la ciudad, zonas con usos mixtos, zonas residenciales con diferentes tipos de densidades, áreas de concentración de actividad comercial y de servicios asociadas a vías de la malla vial principal y secundaria y a algunas agrupaciones de equipamientos.

Se presentan distintos tipos de urbanización, en concordancia con la diversidad de usos y densidades que se encuentran en la UPU, dentro de las que se encuentran manzanas alargadas y con frente a vías vehiculares, loteo muy pequeño, configuración de unidades residenciales aisladas, manzanas de gran área asociadas a los usos industriales, entre otras.

Así mismo cuenta con elementos de proyectos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial dentro de su ámbito, como lo son el Corredor Verde en sus tramos de la carrera 7, carrera 8 y calle 26; y la base Aérea Marco Fidel Suarez. No se encuentra una mayor concentración de equipamientos de gran escala, así como tampoco cuenta con mayor número de equipamientos de gran escala.

Unidad en la que predominan el estrato socioeconómico 3, cuenta con una población estimada de 189.820 habitantes (año 2015) y una extensión de 1209,76 hectáreas, con una densidad poblacional importante, 156 habitantes por hectárea, equivalente al 8% de la población de Cali.

La conforman 42 (cuarenta y dos) barrios de las comunas 4, 5, parte de la comunas 7 y un barrio de la comuna 8 repartidos como se muestra en la tabla.

BARRIOS QUE CONFORMAN LA UPU 02 INDUSTRIAL		
BARRIOS	COMUNA	HABITANTES A 2015
Barrio Olaya Herrera, Bolivariano, Calima, Evaristo García, Fátima, Flora Industrial, Guillermo Valencia, Ignacio Rengifo, Industria de Licores, Jorge Isaacs, La Alianza, La Esmeralda, La Isla, Las Delicias, Manzanares, Marco Fidel Suarez, Popular, Porvenir, Salomia, Santander, Sultana - Berlin - San Francisco, Unidad Residencial Bueno Madrid	4	189.820
Chiminangos Primera Etapa, Chiminangos Segunda Etapa, El Sena, Los Andes, Los Andes B- La Rivera, Los Guayacanes, Los Parques – Barranquilla, Metropolitano del Norte, Paseo de los Almendros, Torres de Comfandi, Villa del Prado - El Guabito, Villa del Sol	5	

BARRIOS QUE CONFORMAN LA UPU 02 INDUSTRIAL		
Base Área, Fepicol, Las Ceibas, Los Pinos, Parque de la Caña, San Marino	7	
Industrial	8	

Tabla 1. Conformación Barrial de la UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Cuenta con tres cementerios dentro de su ámbito, tres centralidades, se encuentran pequeñas concentraciones de equipamientos de menor escala distribuidos por todo el territorio, las que se constituyen en los referentes de servicios prioritarios y de la vida social de la comunidad.

Predomina el área de actividad residencial y el área de actividad industrial, así mismo se encuentran zonas importantes con área de actividad mixta, las dos últimas relacionadas a las centralidades y corredores principales. Se encuentra una zona de equipamientos de gran extensión en donde se encuentran la Base Aérea Marco Fidel Suarez y el Parque de la Caña. Con varias zonas residenciales con desarrollo de actividades económicas en las viviendas de diferentes tipologías. Presenta áreas de concentración de actividad comercial asociadas a vías y a algunas agrupaciones de equipamientos.

1.2. LOCALIZACIÓN

Se ubica al nororiente del casco urbano de Santiago de Cali, zona de entreda norte y oriente desde los municipios de Yumbo y Palmira, limita al norte con la margen oriental del río Cali, al oriente con la Autopista Simón Bolívar o Calle 70, al sur con Carrera 8 – barrio Industrial y al occidente con la Calle 26. Sue estructura vial se soporta principalmente por la Calle 25, carrera 1 y Autopista Simón Bolívar. Alberga las zonas con mayor concentración de industria, así como actividad comercial y de servicios.

1.3. DESARROLLO HISTÓRICO

La zona que conforma hoy a la Unidad de Planificación 2 Industrial era parte de los terrenos rurales de Cali dedicados al uso agrícola, e hizo parte de esa separación espacial urbana moderna en grupos sociales ocurrida en la década de 1940-50, como prolongación de la que ya había sucedido en la ciudad tradicional entre El Empedrado y El Vallano. Entre 1946 y 1952, en tan sólo 6 años, la ciudad pasó de 780 a 1920 hectáreas y su población creció 1.6 veces aproximadamente, debido al desarrollo de los usos comercial, bancario, de vivienda, de infraestructura vial, institucional y recreativo, asociados al auge industrial que sobrevino con la creación del Departamento del Valle que declaró a Cali como su capital.

El ferrocarril había llegado a la ciudad en 1915 proveniente de Buenaventura, así la vía férrea jugó un papel muy importante en el desarrollo y organización de la ciudad, sirviendo

inicialmente como barrera física y luego como estímulo para la localización de la nueva industria, al ofrecer facilidades de transporte, bodegas y zonas de cargue y descargue.¹

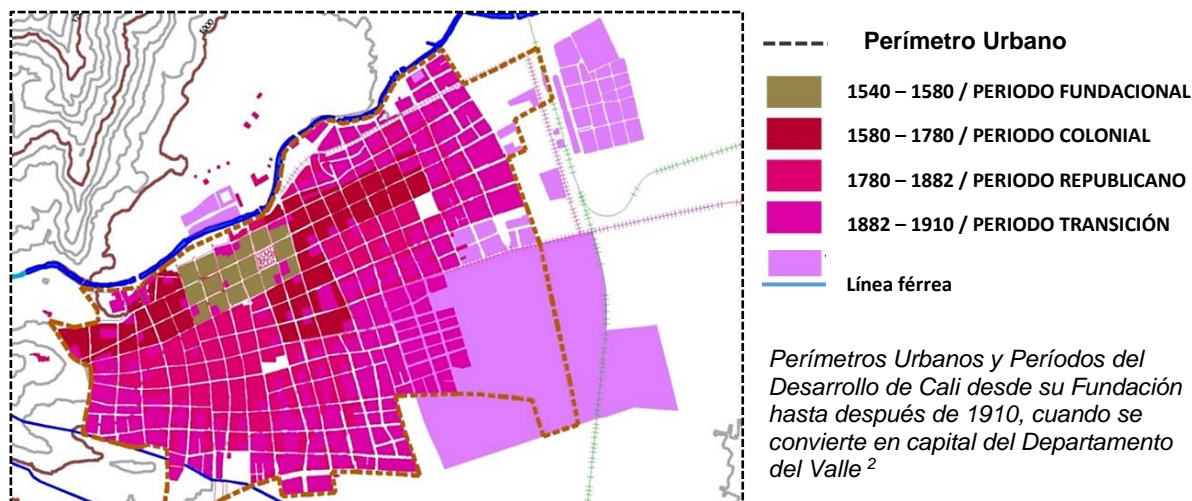


Gráfico 1. Perímetros y periodos de desarrollo – estructura urbana UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

La carrera 1ª llegaba hasta la calle 22, donde iniciaba el carreteable que conducía a Puerto Simmonds sobre el río Cauca, tradicional sitio de paso entre las dos bandas del río a comienzos del siglo XIX y embarcadero de balsas que hacían intercambio comercial a lo largo del afluente. Recibió este nombre en homenaje al alemán Carlos Hauer Simmonds, impulsor de la navegación a vapor por el río Cauca en 1883 desde este lugar hasta Puerto Sucre en Cartago, muelle caleño posteriormente llamado Puerto del Comercio por su importancia comercial. El barco a vapor integró muchos de los pueblos del valle que eran serpenteados por el río, intensificando de una serie de relaciones comerciales

Esta gran actividad lucrativa por el río Cauca jalonó el desarrollo urbano hacia el oriente, junto con el Cementerio Central de obligada visita y trasladado en 1852 a su lugar actual, luego de ser removido de los solares aledaños a la capilla de San Nicolás siguiendo disposiciones nacionales sobre higiene y salubridad que exigían se localizaran por fuera de los centros poblados, razón por la cual había sido reubicado en 1828 de su lugar inicial junto a la Catedral de San Pedro en la Plaza Mayor del poblado de Cali.

Nótese en el mapa anterior que el desarrollo urbano tardó 60 años en llegar al lugar, siendo el barrio Santander el primero en fundarse en 1920 saltando al oriente del límite tradicional de la línea férrea, seguido del barrio Jorge Isaacs en 1922, y Benjamín Herrera en 1928, cuando *“al finalizar la segunda década del siglo XX se levantaron los primeros ranchos de bahareque, con techos de paja de palmiche y zinc, rodeados de finquitas de café, plátano, naranjos, chirimoyas y nísperos, localizadas detrás del cementerio hasta la calle 36 y entre*

¹ 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.

² Francisco Bonilla, Diego Giraldo et al. *“Crecimiento Histórico de Santiago de Cali”*. Especialización en Derecho Urbano, Universidad del Rosario, Cali marzo de 2015.

las carreras 1ª y 3ª. Los pobladores provenían de Cali, municipios del Valle y otros departamentos, muchos de los cuales eran trabajadores del ferrocarril”.³



Fotografía 1. Foto aérea de la ciudad de Cali y su desarrollo urbano, año 1932

En rigor, las dos bandas del río Cauca sólo se unieron realmente en 1917 con la llegada del ferrocarril a Palmira proveniente de Cali, lo que obligó a construir el puente “Carlos Holguín” en puerto Mallarino (Juanchito) en la vía Cali-Candelaria, inaugurado en 1920.

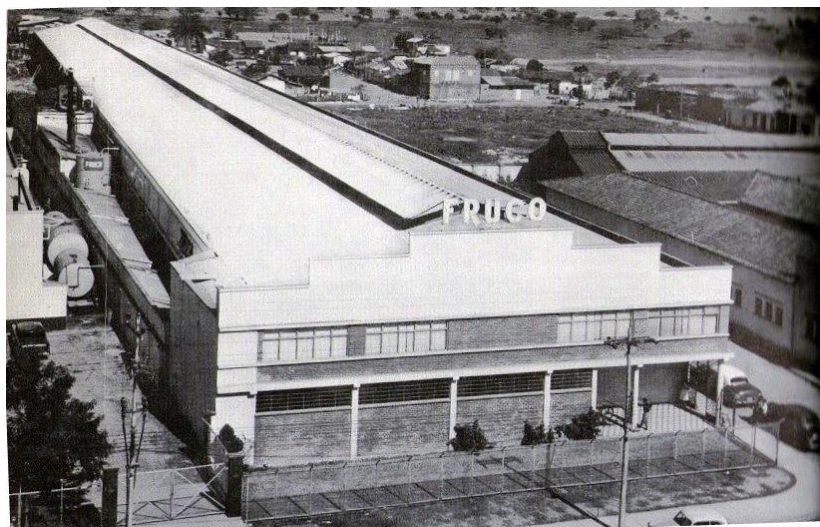
Los usos agrícolas cambiaron por los industriales y el trabajo agrícola por el asalariado en las manufacturas y el ferrocarril, en especial sobre el carreteable hacia Palmira por la carrera 1ª, donde se ubicaron industrias como la Fábrica de Licores del Valle (1920), la de curtimbres Liscano Hnos., Fábrica de Jabones “El Fraile”, Fábrica de bolsas y rollos de papel Marco Trujillo & Cía en la carrera 1ª con calle 35, Relieves “Farves”, Relieves “Bueno”, Fábrica de Pilas Eveready en la carrera 3ª con calle 30, Aliños “El Gaucho” en la carrera 1ª con calle 29, la fábrica de Camisas Arrow, años más tarde la Frutera Colombiana – FRUCO, Britilana, Colgate-Palmolive, Fábrica de Tejidos “Punto Sport” en 1932, Fábrica de pastas “La Espiga de Oro”, Grasas Vegetales La Americana, Chicléts Adams, Guillette, entre otras.

³ VÁSQUEZ BENÍTEZ, Edgar. *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio*. Artes Gráficas del Valle Editores-Impresores Ltda. Cali 2001, pag 132.



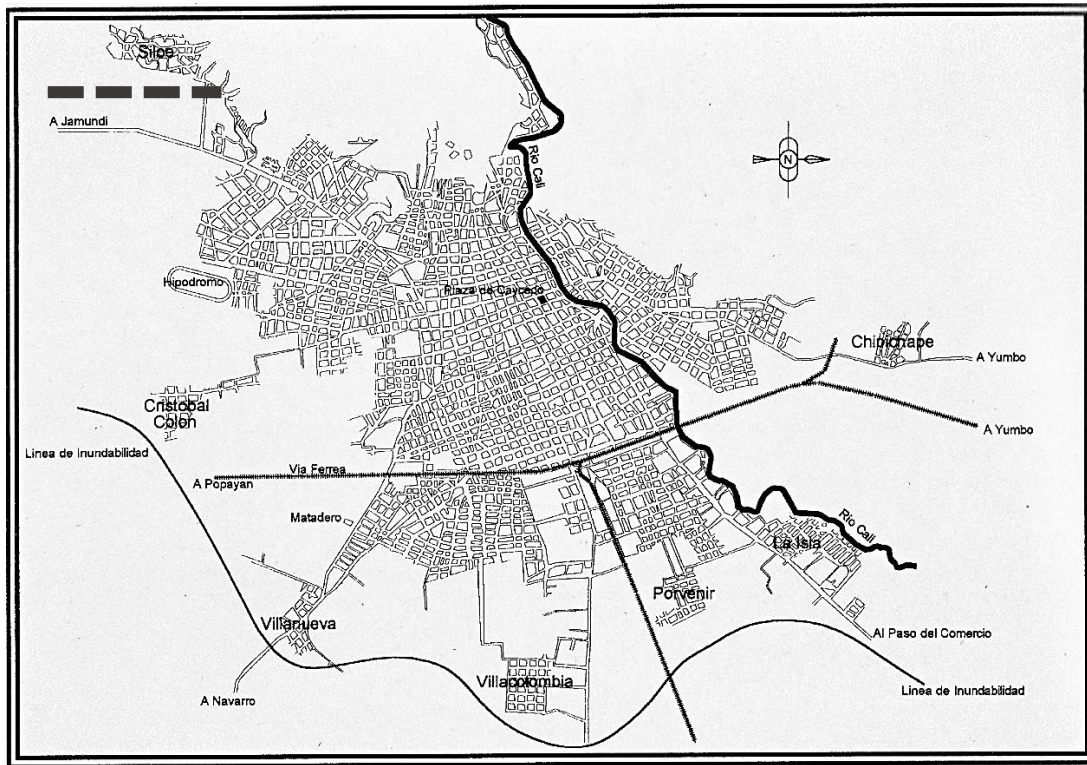
Fotografía 2. Foto aérea de la ciudad de Cali ferrocarril.

El ramal del ferrocarril que se desprendía hacia Palmira incentivó la localización de la industria sobre la Avenida Antioquia, o carrera 8ª, que unía a Cali con Juanchito y la Base Aérea de “El Guabito”, construida en 1933 para apoyar la Guerra con Perú, operando luego como base de la aviación militar y aeropuerto comercial, hasta que Avianca construyó Cali-Puerto a 14 kms de distancia en el municipio de Candelaria.⁴



Fotografía 3. Fábrica de Frutera Colombiana – FRUCO, carrera 1ª Calle 47

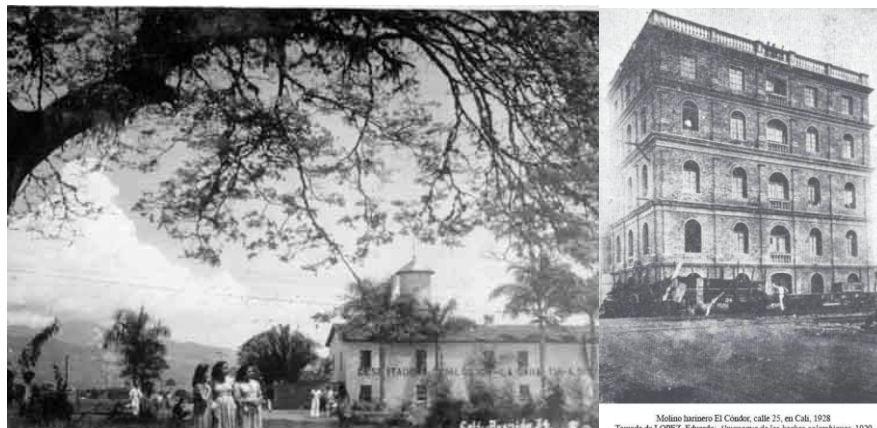
4 Idem



Cali en 1951. Fuente: Cidse - Univalle. Retrospectiva Urbana y Servicios Públicos en Cali. 1900-1993. Cali: Emcali, 1994.

Gráfico 2. La Ciudad de Cali en 1951. Tomado de Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio.

La zona industrial de la Avenida Antioquia o carrera 8ª se inició a partir de la Fábrica de tejidos de punto “La Garantía” en 1915 en el barrio El troncal y más tarde en El Porvenir en 1934, la Industria Textilera de Colombia en 1925 en la carrera 5ª con calle 15, el Molino harinero “El Cóndor del Valle”, y la Cervecería Unida de Colombia, filial de Bavaria S.A. en la carrera 8ª con calle 32 en 1930. Posteriormente se instaló Maizena S.A. sobre la carrera 7ª en 1933, Gaseosas Postobón, Gaseosas Lux en la carrera 8ª con calles 28 y 29, Embotelladora Canada Dry, carrera 8ª con calle 27, Lloreda Grasas S.A. en la carrera 10 con calle 32, e Icolápiz en la carrera 8ª con calle 35, entre otras.



Fotografía 4. Fábrica de tejidos de punto “La Garantía” y edificación del Molino harinero “El Cóndor del Valle”, luego denominado como Roncallo

La presencia de la industria como generadora de empleo propició la expansión de los barrios y la conformación de asentamientos e invasiones. Pero además de los factores antes mencionados, la violencia política que azotó al país en la década de los cincuenta también contribuyó al crecimiento masivo de la zona a través del surgimiento de invasiones producto del desplazamiento de los habitantes de otras regiones lo que dio origen a asentamientos humanos como La Isla, Fátima, Berlín y San Francisco sobre la margen derecha del río Cali.⁵

Debido a la violencia colombiana de los años 50, gran parte de los campesinos del país dejaron los campos y migraron hacia las ciudades, siendo Cali una de las más apetecidas por su gran pujanza y desarrollo. Como era lógico, la infraestructura instalada no alcanzó para albergar a tantos nuevos pobladores y se presentó un gran déficit de vivienda, unido a otros muchos problemas como desempleo, prostitución, inseguridad y pobreza. De esta manera, los pobres comenzaron a invadir los terrenos que encontraban desocupados, pero estas invasiones eran repelidas por la fuerza militar con gran brutalidad, desbaratando y quemando los cambuches que allí se construían.

La urbanización de lo que hoy es la Comuna 5 comienza en los años 60, sobre terrenos húmedos de uso agrícola y pastizales en donde funcionaban las haciendas ganaderas de Salomia y San Luis, allí se comenzaron a construir los primeros asentamientos urbanos, jalonados por las industrias que funcionaban en el barrio el Sena en 1964. Posteriormente, se presentó un segundo periodo de urbanización de tipo residencial hacia finales de la década del 60 donde aparecen entre otros el Barrio Los Andes.⁶

En los años 70 se construye la Autopista Suroriental, que se convirtió en un centro de atracción para nuevas construcciones, ejecutadas ante el incremento de nuevas familias y promovidas por entidades como el Instituto de Crédito Territorial I.C.T y el Banco Central Hipotecario B.C.H., como la Urbanización Barranquilla, Guayacanes, La Rivera, Los Andes II, el conjunto multifamiliar Chiminangos. La construcción de nuevos barrios ocurrió a través de las siguientes décadas hasta mediados de los años 90, cuando por efectos de la crisis económica que agobió al país la actividad edificadora se estancó. Luego vino un nuevo impulso con los proyectos de vivienda de interés social y la declaratoria de áreas de desarrollo y construcción prioritaria establecida en Cali en 1994, cuando comenzaron a construirse también los conjuntos cerrados de vivienda.⁷ Se construyen Brisas de Los Andes, Palmeras del Norte, Torres de Comfandi y Portales de Comfandi, entre otros.

La mayor parte de los terrenos que hoy conforman la comuna 7 eran potreros que hacían parte de la Hacienda El Guabito, los cuales pertenecían al señor Abraham Domínguez Vásquez, y sobre ellos se construyó la actual Base Aérea o Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez y muy posteriormente el Parque de La Caña.⁸ En la década del 70 el I.C.T. desarrolló los barrios Los Pinos y, San Marino, y los industriales promovieron la urbanización industrial Fepicol.

⁵ *Agenda Ambiental Comuna 4. Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente – DAGMA, Alcaldía de Santiago de Cali, 2009.*

⁶ *Plan de Desarrollo Estratégico Comuna Cinco, Periodo 2004 – 2008. Aspectos Históricos.*

⁷ *Agenda Ambiental Comuna 5. Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente – DAGMA, Alcaldía de Santiago de Cali, 2009.*

⁸ *Plan de Desarrollo Estratégico Comuna Siete, Periodo 2004 – 2008. Aspectos Históricos.*

2. CONTEXTO NORMATIVO

2.1. EL PAPEL DE LA UNIDAD Y LINEAMIENTOS

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 02 Industrial son los siguientes (Artículo 21):

PAPEL DE LA UPU 03 RIO CALI EN EL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	LINEAMIENTOS DE POLÍTICA
Área de importancia estratégica regional para el municipio, con áreas potenciales para la localización de grandes equipamientos y generación de espacio público así como de actividades logísticas y empresariales vitales para la competitividad del municipio y la región.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidar la UPU como el área estratégica para el desarrollo competitivo del municipio a partir de: <ol style="list-style-type: none"> a. Fortalecer el corredor de la carrera primera como elemento que concentra actividades comerciales e industriales y como eje de entrada y salida al aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón. b. Consolidar las áreas industriales en especial la localizada sobre la carrera 7 paralelo al corredor férreo desde la calle 34 hasta la calle 70 y la carrera 4 entre las calles 15 y 25. c. Limitar el crecimiento de actividades comerciales y de otro tipo que pueden desplazar a la industria. 2. Incorporar áreas disponibles para vivienda, para su densificación, aprovechando la cercanía a fuentes de empleo, proyectos de espacio público y equipamientos. 3. Potenciar e incorporar nuevas áreas para equipamientos a través del desarrollo de los nodos potenciales identificados como “Base” y “Bodega”. 4. Generar nuevas áreas de espacio público. 5. Disminuir el déficit de espacio público a través de la articulación de los corredores identificados dentro de la estructura ecológica complementaria, en especial la vía férrea a través del corredor ambiental “corredor verde”.

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

2.2. DETERMINANTES DEL POT

En el ámbito de la Unidad de Planificación Urbana 2 – Industrial, se encuentran algunas condiciones específicas normativas que determinan la forma de abordar la planeación del territorio, estas condiciones parten de los elementos presentes y que cuentan con condiciones especiales para su desarrollo desde el Plan de Ordenamiento Territorial de Cali, en el que se encuentran los siguientes aspectos:

- a) La localización de la Base Aérea Marco Fidel Suarez y sus disposiciones en las que se determina que una vez las instalaciones de la base se retiren de la zona urbana, el municipio gestionará el proyecto Aeroparque Marco Fidel Suarez, el cual será complementario al proyecto Corredor Verde, en donde se debe considerar la generación de un parque público de mínimo el cincuenta y seis por ciento (56%) del área total del predio, un área del catorce por ciento (14%) del área total del predio para la construcción de la Unidad Deportiva de Oriente, y en el otro treinta por ciento (30%) se podrán desarrollar otros usos siempre y cuando, acorde con su calidad de suelo de protección ambiental.⁹
- b) Proyecto Corredor Verde que se posiciona como el nuevo eje de desarrollo de la ciudad (carrera 7 y límites con la calle 26 y carrera 8), en el ámbito de la UPU, acompañado de la renovación urbana del área de influencia del antiguo corredor férreo de Cali, para la articulación de zonas verdes, espacios públicos y equipamientos. Se define la conformación de un centro empresarial y logístico a la altura de la antigua zona industrial. En los ejes de Corredor Verde se restringe a dos (2) pisos de altura las edificaciones y solo es posible desarrollar el uso de vivienda, hasta tanto se haya ejecutado el proyecto.¹⁰
- c) La localización de las centralidades de vocación industrial y empresarial: Industrial, Ferrocarril, y Jorge Isaacs. Por una parte incompatibles con la localización de la vivienda y por otra de articulación regional para la localización de servicios a las empresas localizadas allí, respectivamente.
- d) El río Cali como corredor ambiental de escala municipal, parte de la estructura ecológica principal del municipio, límite norte de la UPU, en el tramo de la calle 26 a la Autopista Simón Bolívar. Con la intención de la recuperación de su área de protección al costado sur y las limitantes que presenta el territorio debido a sus actuales condiciones para la recuperación, debido a la localización de los Asentamientos Humanos de Desarrollo Incompleto y algunos equipamientos, en la zona forestal protectora del recurso hídrico.
- e) Patrimonio natural y cultural material:
La caracterización del patrimonio natural y cultural material en la Unidad de Planificación Urbana 2 Industrial complementa y especifica la identificación de elementos e individuos del patrimonio natural y del cultural mueble e inmueble existente en el registro del POT, y su análisis de detalle se realizó a partir de información secundaria y obtenida en campo, y mediante las jornadas de participación ciudadana durante las cuales se realizó el ejercicio de identificación de los referentes de identidad comunitaria.
- f) Patrimonio Natural: En la UPU 2 Industrial existen varios bienes de interés natural BIN que forman parte del Patrimonio Natural de Santiago de Cali, algunos de ellos provienen de la Estructura Ecológica Principal y otros de la Estructura Ecológica

⁹ Artículo 450, Acuerdo 0373 de 2014 “Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali”.

¹⁰ Artículo 206, Acuerdo 0373 de 2014.

Complementaria, como los parques y zonas verdes que son elementos del sistema de espacio público:

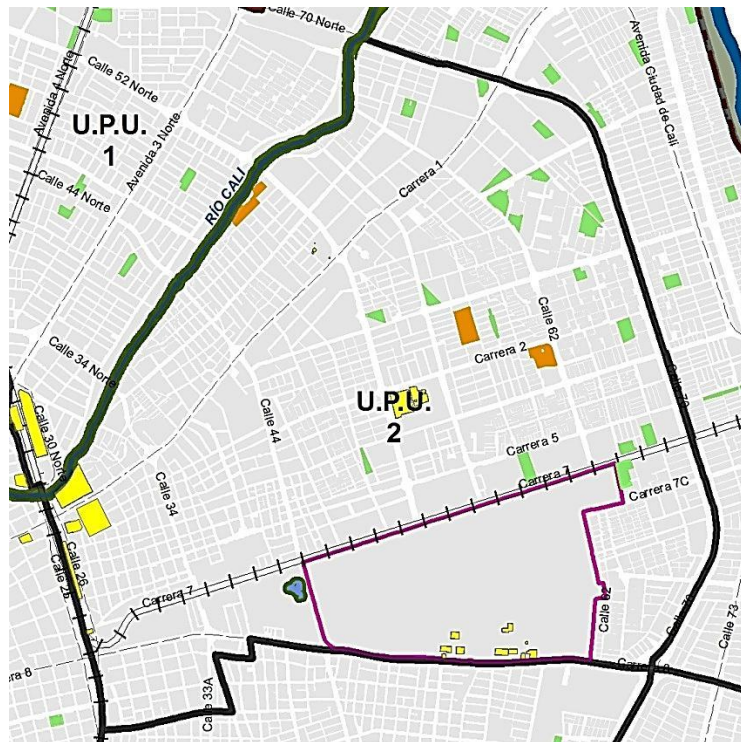


Gráfico 3. Elementos del Patrimonio Natural - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Estructura Ecológica Principal:

- Parque de Escala Regional, Calle 56, calle 52 A y diagonal 53 y calle 52 A
- Parque de Escala Zonal, Carrera 1i - Calle 59
- Parque de Escala Zonal, Carrera 2 - Calle 62
- Área de conservación por iniciativa pública Base Aérea Marco Fidel Suárez
- Corriente superficial y área forestal protectora del Río Cali
- Parque lineal paralelo al río Cali

Estructura Ecológica Complementaria:

- Parque de Escala Zonal, CRA 1A6 - CLL 62
- Parque de Escala Zonal, CRA 1A7 - CLL 70
- Parque de Escala Zonal, CRA 1B - CLL 62
- Parque de Escala Zonal, CRA 1C1 - CLL 66
- Parque de Escala Zonal, CRA 1D - CLL 56
- Parque de Escala Zonal, CRA 1D - CLL 64A
- Parque de Escala Zonal, CRA 1J - CLL 59
- Parque de Escala Zonal, CRA 1J - CLL 59
- Parque de Escala Zonal, CRA 1N - CLL 84
- Parque de Escala Zonal, CRA 7 - CLL 62
- Parque de Escala Zonal, CRA 7 - CLL 64
- Parque de Escala Zonal, CRA 7 - CLL 66

- Parque de Escala Zonal, CRA 7 - CLL 67
- Zona verde de Escala Zonal, CRA 1A4 - CLL 69
- Zona verde de Escala Zonal, CRA 1A6 - CLL 62
- Zona verde de Escala Zonal, CRA 1B3 - CLL 66
- Zona verde de Escala Zonal, CRA 1D - CLL 53A
- Zona verde de Escala Zonal, CRA 4 - CLL 50
- Los Cauchos de la India de la Calle 34 entre las Carreras 2N y 4N
- Los *Ficus microcarpa* y Algarrobos de la Base Aérea Escuela Marco Fidel Suárez
- Los Samanes de la Autopista Simón Bolívar

Patrimonio Cultural Inmueble: Dentro de la UPU 2 Industrial están presentes ocho (8) bienes inmuebles de interés cultural del ámbito municipal, todos catalogados de Nivel de Intervención 1 Conservación Integral:



Gráfico 4. Elementos del Patrimonio Cultural Inmueble - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

- BIC N-7, Cementerio Central, bien del ámbito municipal propuesto para el ámbito nacional.
- BIC M1-2, Antiguo Molino Roncallo, Carrera 7ª Calle 26 esq.
- BIC M1-8, Bodegas del Ferrocarril carrera 26.
- BIC M1-15, Cementerio Hebreo.
- BIC M1-57, Edificios originales Antigua Industria de Licores del Valle.
- BIC M1-60, Motovalle.

- BIC M1-72, Sena-Salomia.
- BIC M1-80, Edificios Base Aérea Escuela Marco Fidel Suárez, EMAVI:
 - Casa Museo Antigua Hacienda El Guabito
 - Edificio Académico
 - Hangares 1, 2, 3, 4 y 5
 - Iglesia o Capilla
 - Los Guabitos I y II
 - Planetario

2.3. OTROS DETERMINANTES

Adicionalmente a las determinantes que se encuentran a partir de los proyectos y normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, se encuentran otro tipo de determinantes como en el caso de la UPU 2 – Industrial, los planes parciales Guayacan y Marcas Mall, que marcan la transformación de las grandes zonas industriales en donde funcionaban industrias importantes como Bavaria, y que han pasado a usos principalmente, de comercio y vivienda, los planes parciales mencionados se localizan en el ámbito de dos de los proyectos propuestos en la UPU 2, el primero entre la carrera 7 y 8 y entre calles 26 y 33 en las antiguas instalaciones de Bavaria.

En este caso, en el marco del plan parcial se plantea la continuidad de la calle 31 entre las carreras 7 y 8, por lo que a la altura de la carrera 7 se debe realizar o construir en el marco de la UPU 2 el cruce vehicular respectivo para dar continuidad a dicha vía hacia el barrio El Porvenir, este tramo que se realizará en el plan parcial es el único que falta para completar el tramo vial de la calle 31 entre la carrera 1 y el barrio Industrial.

El segundo plan parcial con nombre Marcas Mall, se localiza en el barrio Flora Industrial entre las carreras 1 y 5 N y calles 52 y 56, en este caso no hay vías propuestas en el ámbito del plan parcial, sin embargo, el plan parcial colinda con la intervención principal del proyecto, que es la adecuación del perfil vial de la carrera 5 N, e igualmente es consecuente con la propuesta de ajuste normativo para la priorización del desarrollo de usos de comercio y servicios sobre la carrera 1 con el fin de consolidar el corredor urbano con este carácter. Por último, se articula con el proyecto integral B a través de la intervención en la calle 52 con la adecuación de andenes e implementación de ciclo-ruta.

3. ANÁLISIS URBANO DE LA UPU 2 – INDUSTRIAL

3.1. SISTEMA AMBIENTAL

La característica general de la UPU 2 – Industrial es el límite o colindancia por el norte con el corredor ambiental del río Cali y su área forestal protectora, y la localización de elementos de las áreas de conservación y protección ambiental como la base aérea Marco Fidel Suárez.

Parte de la UPU 2 Industrial en la zona oriental se encuentra en zona de amenaza por inundación del río Cauca (Tr 500 años), afectando parte de la comuna 5 y los barrios de la

comuna 7 que se encuentran en el ámbito de la UPU, debido a la localización en cercanías al río Cauca, que es parte de la “llanura de inundación” del río y que representa cierto nivel de riesgo para los habitantes.

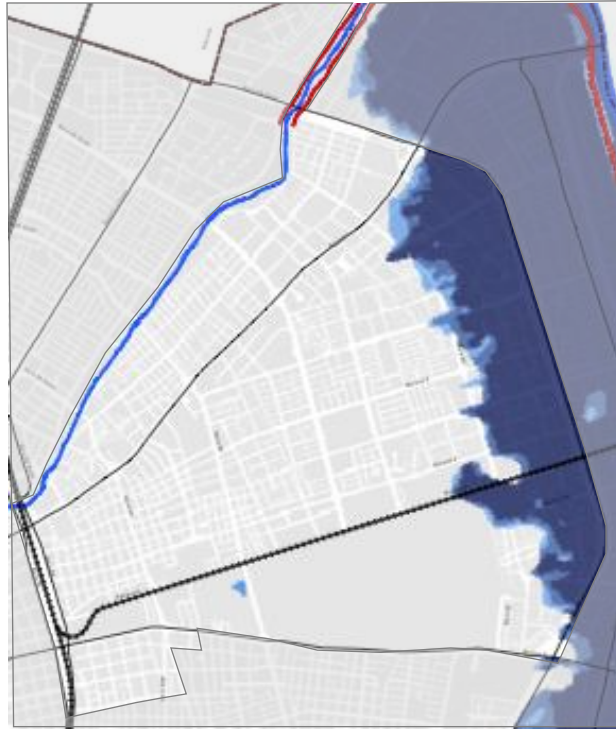


Gráfico 5. Amenaza por inundación del río Cauca (Tr 500 años) - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

En la UPU hay una zona sobre el área forestal protectora del río Cali que se encuentra en amenaza por desbordamiento de afluentes del río Cauca, se localiza entre calles 44 y 57, y se sobrepone en parte de los Asentamientos Humanos de Desarrollo Incompleto de La Isla y Camilo Torres I y II. En dicha zona se requiere establecer acciones para la recuperación y evitar la exposición de población al riesgo por inundación. Cuenta también con los canales de la carrera 1 D y carrera 3, ente calle 70 y calle 62 y entre calle y y calle 59 D, que se encuentran en general en regular estado.

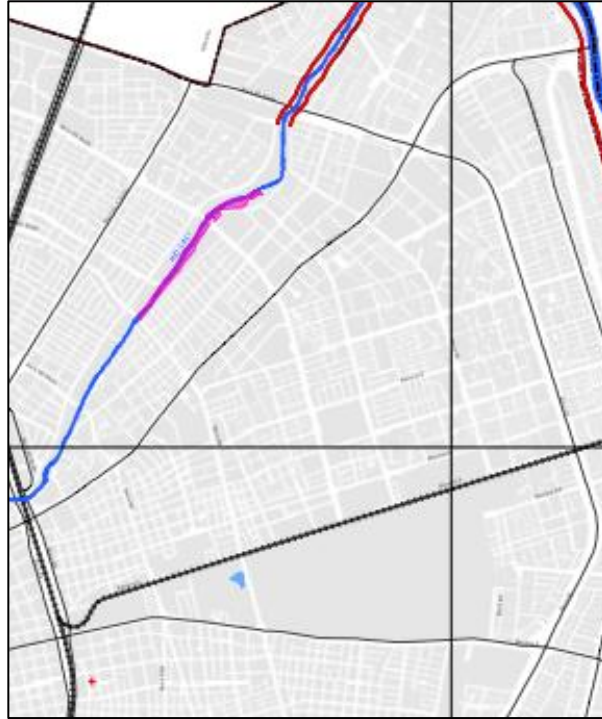


Gráfico 6. Amenaza por desbordamiento de afluentes del Cauca (Tr 50 años) - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Los elementos que componen la estructura ambiental de la UPU 2 Industrial son los siguientes:

Se encuentran el área forestal protectora del recurso hídrico del río Cali, al interior del Parque de La Caña se encuentra un Humedal, el área de conservación por iniciativa privada y pública referida a la base aérea Marco Fidel Suarez, cuenta con algunos parques y zonas verdes mayores a 2 hectáreas en las comunas 4 y 5 específicamente en los barrios Los Andes, Los Andes B – La Rivera, y Olaya Herrera.

De la estructura ecológica complementaria se encuentran los elementos relacionados con el sistema vial, el Corredor Verde carrera 7, las calles 44, 52 y Autopista Simón Bolívar, parte de las calles 62 y 66, carrera 1 a 6 en la zona de Chiminangos; los canales de la carrera 1D y carrera 3 como parte del sistema de drenaje pluvial; el Parque de la La Caña y El Sena, del sistema de equipamientos.

El río Cali hace parte de las áreas protegidas del municipio y es uno de los elementos que colinda también con la UPU 1 – Menga, y que se debe orientar a la recuperación y desarrollo como corredor ambiental, igualmente el área de interés para la conservación del predio de la base Aérea Marco Fidel Suarez.

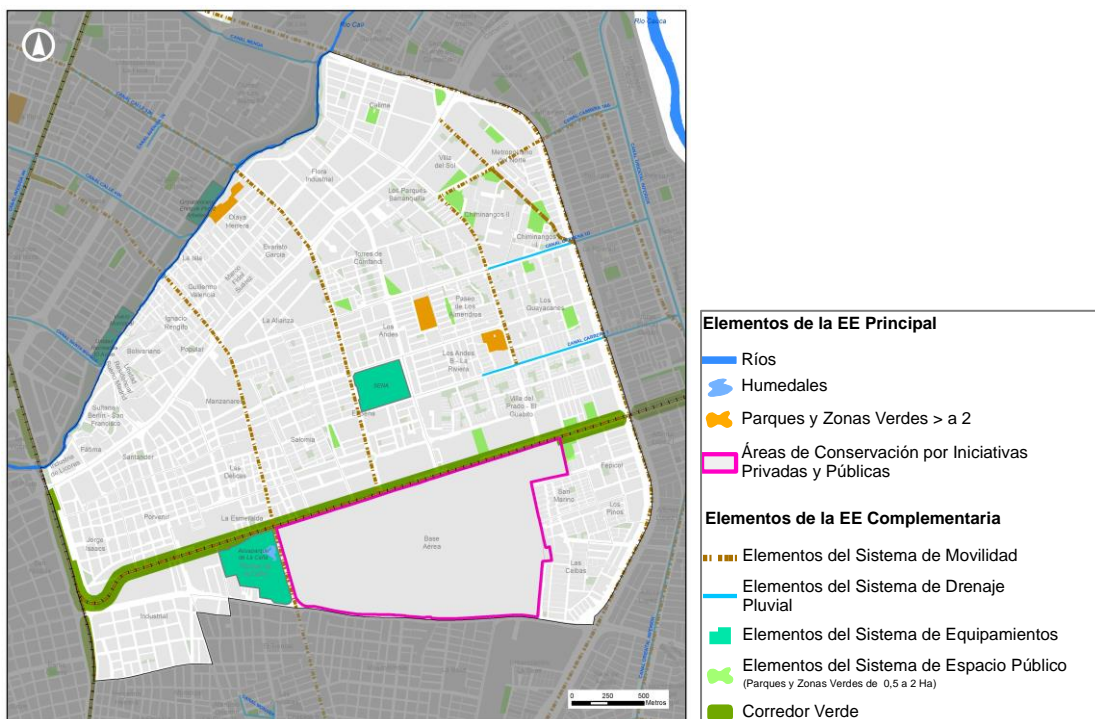


Gráfico 7. Estructura Ecológica Principal y Complementaria - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

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 m²/habitante en promedio de toda la ciudad; y la meta territorializada de obtener para los sectores y comunas más deficitarios una nivelación al menos al 2,4 m²/habitante, promedio de la ciudad al momento de formular los proyectos de Espacio Público.

En el caso de esta Unidad de Planificación, a continuación se caracteriza su estado y se refieren las orientaciones aplicables, entre las cuales el factor de la calidad que produce la adecuación juega un papel determinante.

El Espacio Público representado por parques y zonas verdes de escala Zonal y Local de la UPU alcanzan un área de 490.273 m², son elementos en gran parte adecuados y varios con zonas para la practica de deportes o actividades recreativas, la proyección de población de los barrios que conforman la UPU para el año 2017 corresponde a 190.552 habitantes, lo que da un índice de 2,57 m² de espacio público por habitante, que se encuentra por encima del promedio de la ciudad (2,4 m²/hab).

El sistema de espacio público en la UPU 2 – Industrial es posible reforzarlo a partir de varios componentes de la estructura urbana, elementos de proyectos estratégicos del Plan de

Ordenamiento Territorial, estructura ecológica principal y complementaria, en donde se destacan los siguientes:

- Base Aérea Marco Fidel Suárez
- Corredor Verde tramos carrera 7, carrera 8, calle 25 y 26
- Corredor ambiental del río Cali
- Troncal de la calle 70
- Parques de escala zonal, entre 5.000 y 50.000 m²

El elemento mas importante para la generación de espaciopúblico en la UPU es el desarrollo del proyecto Aeroparque en el predio de la Base Aérea Marco Fidel Suárez que no solo generará espacio público para la zona sino para toda la ciudad como parque metropolitano asociado ademas al proyecto de Corredor Verde en los tramos mencionados que también generaran un área importante de espacio público de escala regional, sin embargo estos proyectos estan en el largo plazo.

Adicionalmente, ya en un mediano plazo es posible generar espacio público mediante el desarrollo de la troncal de la calle 70 que cuenta con un perfil que permite aprovechar el separador vial y potenciar los elementos deportivos y recreativos que se localizan en el. Por otra parte el corredor ambiental del río Cali en la par norte permite la adecuación y aprovechamiento para el desarrollo de espacio público y en un futuro con la recuperación de la zona de protección del costado sur del río se podrá generar la adecuación que impida la localización de asentamientos humanos nuevamente.



Gráfico 8. Elementos sistema de espacio público - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

3.3. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

De acuerdo con el déficit de equipamientos identificado por el Plan de Ordenamiento Territorial, y la necesidad de priorizar la localización de ciertos servicios en las zonas mas necesitadas, el análisis desde la UPU en la escala zonal y Local identifica los equipamientos prioritarios. Análisis zonal que evidencia los déficits o suficiencias que orientarán las decisiones de intervenciones y proyectos, en el caso de la UPU 02 - Industrial, que presenta una densidad de población media en una extensión de territorio amplia, se encuentra lo siguiente:

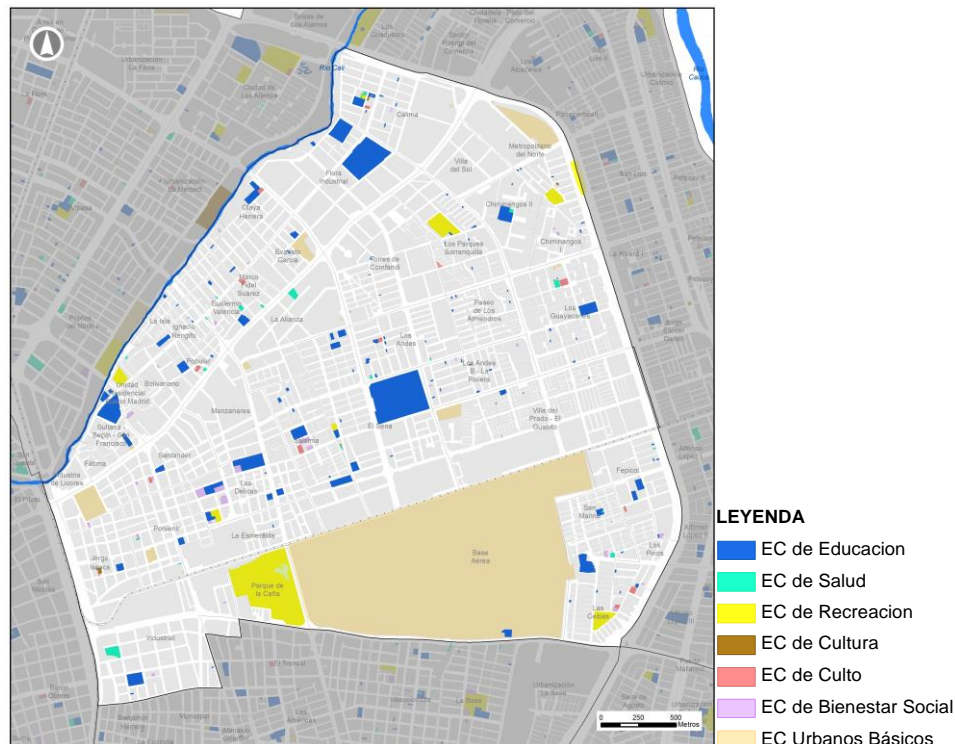


Gráfico 9. Equipamientos existentes - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Presencia de equipamientos y déficit: La UPU cuenta con equipamientos en su mayoría educativos de escalas zonal y local, algunos de escala urbana, correspondientes a instituciones educativas como la Santo Tomas, Nuestra Señora de Fátima, Inem Jorge Isaacs, entre otros, en general se encuentra con cobertura la UPU.

La localización de equipamientos de salud es poca y de menor escala; correspondientes a centros de salud, puestos de salud, IPIS y EPS localizadas en la zona, dentro de las que se encuentran el Centro de Salud Popular, EPS La Alianza, Cnetro de Salud la Riviera, entre otros, el equipamiento diferenciado en la zona corresponde al Centro de Zoonosis ESE Centro. Por lo que en el ámbito de la UPU no se encuentran equipamientos de salud de gran escala como clinicas, hospitales y complejos médicos.

Hay algunos equipamientos de recreación dispersos en el territorio que van desde la escala mas grande hasta la mas pequeña, en donde se destacan el Parque de La Caña, la Unidad Recreativa Barranquilla, Unidad Recreativa Bueno Madrid y el Centro de Recreación Las Delicias. Sin embargo no se cuenta con una cantidad de equipamientos que cubra apropiadamente la UPU.

Los equipamientos de cultura son aún mas pocos, ya que en todo el ámbito de la UPU hay únicamente 5 públicos y 1 privado; que corresponden a bibliotecas como la Isaías Gamboa, El Sena, entre otras, se localiza el Instituto Popular de Cultura en el barrio Jorge Isaacs. Se encuentra falta de cobertura ya que no hay otro tipo de equipamientos culturales y hacen falta bibliotecas en varios sectores.

Los equipamientos de bienestar social se encuentran concentrados en su mayoría en dos zonas, en la parte sur de la comuna 4 y los barrios de la comuna 7; dentro de los que se encuentran casetas comunales, centros del ICBF, algunos hogares infantiles, centros para atención de población vulnerable y hogar para ancianos. Si bien se encuentra una mayor cantidad de equipamientos no hay cobertura en ciertos sectores.

En términos generales de la falta de cobertura en los equipamientos se identifican: como ausentes los deportivos, con poca presencia los de cultura y recreación principalmente en la comuna 5 y el barrio Industrial, así mismo se observa algún déficit en los equipamientos públicos de salud y educación hacia el sector sur de las comunas 4 y 5, al igual que los equipamientos de bienestar social que presentan falta de cobertura en la comuna 5, para los de seguridad ciudadana se encuentran distribuidos en el territorio sin cubrirlo totalmente.

En el caso de la UPU 2 – Industrial se encuentran Nodos Potenciales para la localización de equipamientos correspondientes al Nodo Bodegas y Belalcazar, que presentan una oportunidad para la localización de equipamientos de gran escala, así mismo se encuentran áreas priorizadas para la localización de equipamientos en el POT.

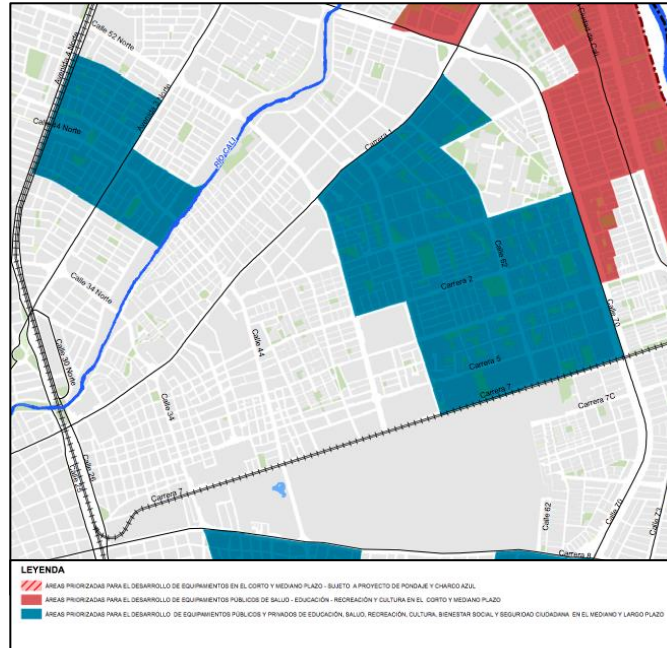


Gráfico 10. Áreas prioritizadas para desarrollo de equipamientos POT Acuerdo 0373 - UPU 02 Industrial.
 Fuente: DAPM – SPT, 2018.

3.4. SISTEMA DE MOVILIDAD:

En cuanto a la caracterización de los aspectos: peatonal, de bicicletas, transporte público y transpote privado; conforme a la información recogida en la etapa de diagnóstico y el levantamiento de información, se encuentra lo siguiente:

En la Infraestructura peatonal se evidencia falta de continuidad en la estructura principal de andenes debido a la misma descontinuidad vial en la UPU, por ejemplo en el sector sur en la base aérea Marco Fidel Suarez en las calles 52 y 62, la troncal de la Carrera 1 también se convierte en una barrera física para la continuidad de los flujos peatonales, sin embargo la Carrera 1 cuenta con una estructura en el sentido occidente – oriente para el peatón adecuada.

Se encuentran en mal estado algunos puentes peatonales específicamente sobre el canal de la carrera 3, calle 69 entre carreras 1 y 2, y en la carrera 1 G entre calles 62 y 67. La UPU presenta andenes en deterioro como es el caso de los barrios Calima, Guayacanes, Los Parques Barranquilla, Torres de Comfandi, andenes sin norma de accesibilidad universal como el caso de los barrios Chiminangos II, El Sena, La Riviera, y zonas con falta de andenes como es el caso del barrio Fepicol.

Actualmente la UPU 2 – Industrial no cuenta con ciclorrutas existentes. Se enuentra proyectada infraestructura de ciclorutas en el POT sobre la Autopista Simón Bolívar o calle 70, Avenida 2 norte, calle 26, carrera 8, carrera 1, carrera 5, carrera 5 norte en un tramo, carrera 1 D y carrera 2, calle 44 y gran parte de la calle 52. La cobertura de la red proyectada en el POT es del 85%, sin embargo parte de las zonas no cubiertas corresponden a la zona

de la base aérea. Se plantea la articulación con la red de ciclorutas a través de vías principales.

El PIMU propone cicloinfraestructura adicional, la principal que coincide en varios tramos con la proyectada en POT y otros tramos propuestos como cicloinfraestructura secundaria que en dos tramos coincide con la propuesta en POT, las ciclorutas propuestas en PIMU complementan la estructura vial secundaria para dar cubrimiento en todo el ámbito de la UPU 2, así como por cubrir las vías proyectas.

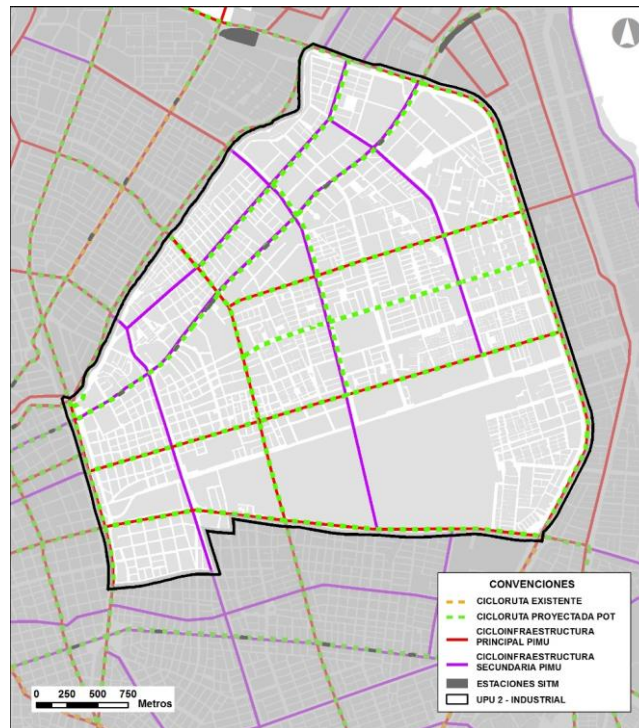


Gráfico 11. Cobertura ciclorutas proyectadas POT y PIMU - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

En cuanto a la cobertura actual del SITM se encuentra cercana al 90,0%, el acceso es aproximadamente menor a 5 minutos. La UPU cuenta con la troncal carrera 1 del MIO, las demás vías se atienden con rutas pre troncales y alimentadoras.

La infraestructura vial presenta discontinuidad en algunas zonas como se evidencia para la infraestructura peatonal, en especial en el sector sur de la UPU, en los demás sectores de la UPU se encuentra adecuadamente conectada la infraestructura vial, sin embargo mucha de esta se encuentra en deterioro para lo que se identifican algunos barrios con esta condición: Berlín, Flora Industrial, Calima, Bolivariano, Alianza (comuna 4), Las Ceibas, los Pinos, Fepicol, San Marino (comuna 7), Industrial (comuna 8), Villa del Prado, El Guabito, el Sena, La Riviera, Los Andes, Torres de Comfandi, Los Guayacanes, Paseo de los Almendros y Chiminangos II.

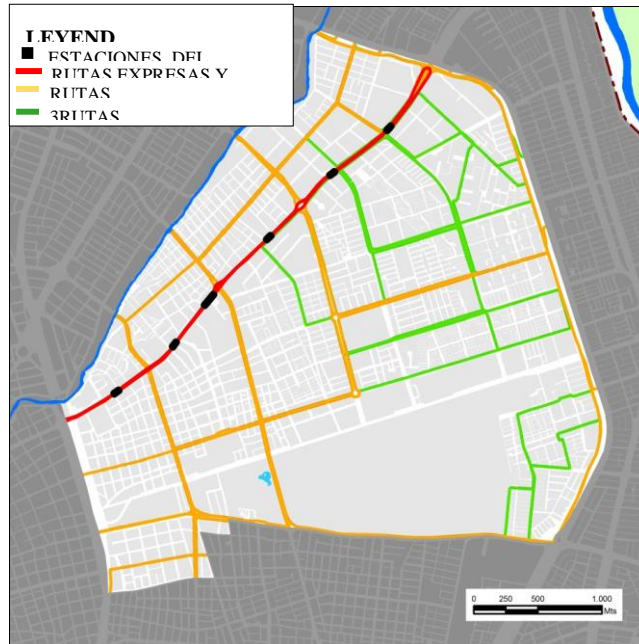


Gráfico 12. Líneas SITM - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

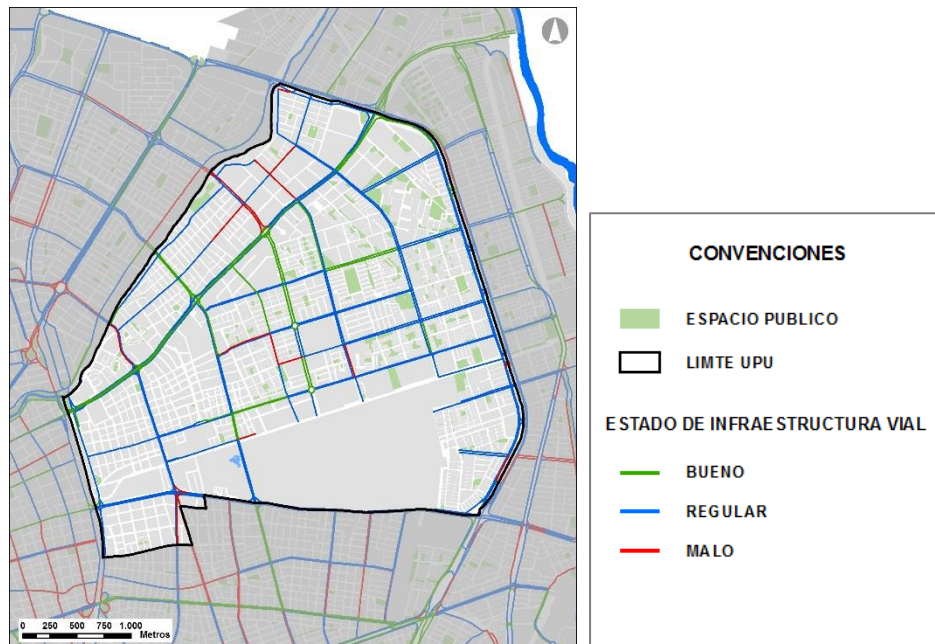


Gráfico 13. Estado Infraestructura vial - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Desde el POT y otros instrumentos, se encuentran proyectados tramos viales de gran importancia para la conectividad y continuidad vial que permitira la unión de sectores actualmente separados y la integración de los modos de transporte, parte de estos corresponde a los que ,una vez sea posible realizar el proyecto Aeroparque Marco Fidel Suárez y el tramo del Corredor Verde carrera 7, se conectará la calle 52 entre carreras 7 y 8, calle 62 entre carrera 7 y 7 C y el desarrollo de la via principal sobre la carrera 7 entre calle 26 y calle 70.

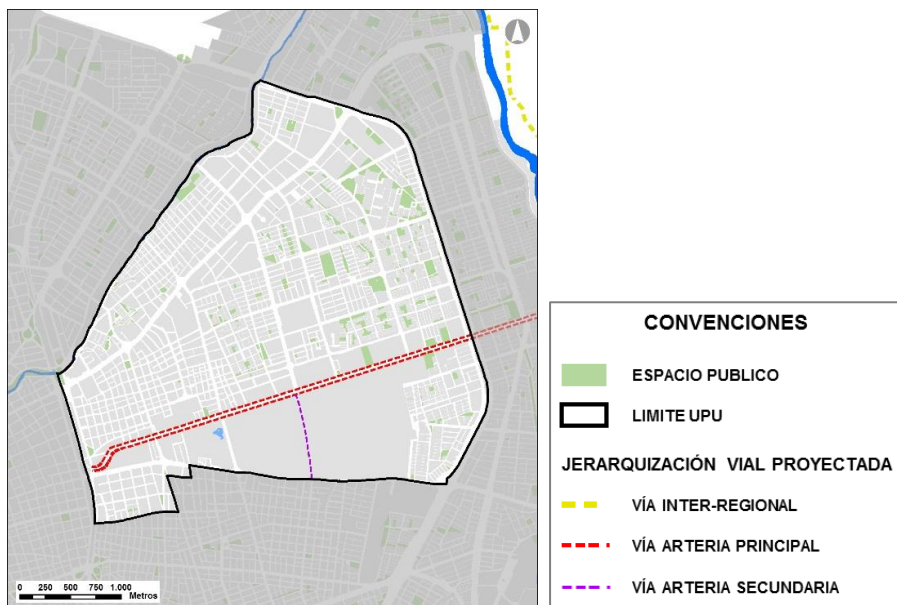


Gráfico 14. Vías proyectadas POT - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

3.5. COMPONENTE SOCIO – ECONÓMICO

Se analizan los aspectos de áreas de actividad y corredores, estrato socioeconómico, las solicitudes de usos permitidos por concepto de uso del suelo, los usos existentes según la base de catastro año 2016, y nueva información relacionada con los usos del suelo solicitados a la Subdirección de Espacio Público y Ordenamiento Urbanístico del DAPM. Así mismo, se analiza la población de la UPU ya que esto está relacionado directamente con las actividades y demás dinámicas socioeconómicas.

La Población de la UPU 2 - Industrial la componen 41 barrios pertenecientes a las comunas 4, 5, parte de la comuna 7 y un barrio de la comuna 8, los cuales tienen una población total para el año 2015 de 189.820 habitantes y una densidad de 156 habitantes por hectárea. La densidad de población se encuentra por debajo de la del municipio de Santiago de Cali (193 Hab/Ha), es relativamente cercana, está entre las UPU que cuenta con una densidad de población media, teniendo en cuenta que es la cuarta UPU con mayor área.

Geográficamente los barrios con mayor densidad (mayor a 301 Hab/Ha) se encuentran en el norte y nor-occidente de la unidad de planificación y corresponden a Chiminangos I, Chiminangos II, Torres de Comfandi, Los Parques Barranquilla, Paseo de Los Almendros, La Isla, Unidad Residencial Bueno Madrid y Marco Fidel Suárez. Los barrios con menor densidad (50Hab/Ha) corresponden a los barrios Flora Industrial, La Alianza e Industrial en razón a la localización concentrada de usos industriales y de servicios que supera el uso de vivienda.

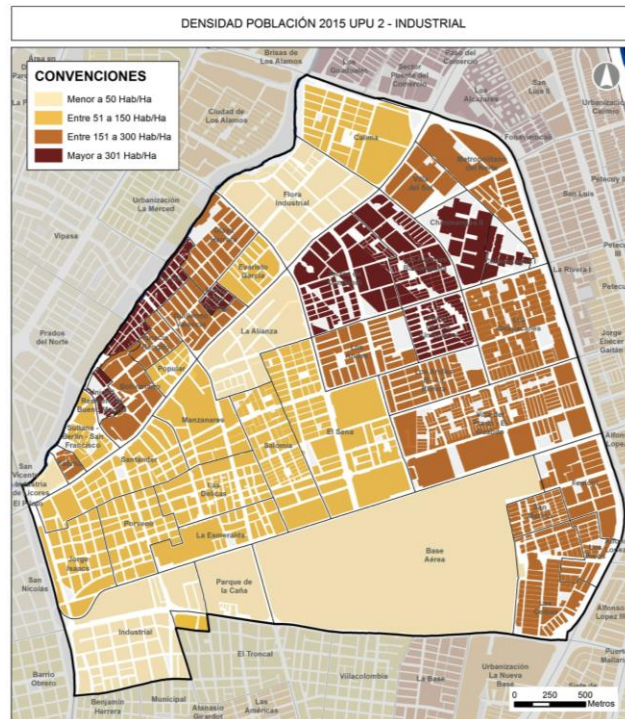


Gráfico 15. Densidad poblacional - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Se presentan 3 estratos socioeconómicos siendo el estrato 3 el más representativo con más del 50% del territorio de la UPU, el estrato 2 con aproximadamente el 20% y el estrato 4 únicamente con algo mas del 5% al nor-oriente de la UPU.

Las áreas de actividad en la UPU 2 son variadas, debido a las características especiales de localización de usos, sin embargo predominan el área de actividad residencial y el área de actividad industrial, el área de actividad mixta se localiza sobre los corredores viales principales como la carrera 1, carrera 5 N, calle 70, carrera 2 y en los barrios Jorge Isaacs y el Porvenir. El área de actividad industrial se concentra en gran parte a lo largo de la carrera 7, carrera 8, los barrios el Porvenir, Santander, y la Alizanza, Flora Industrial y Calima sobre la carrera 1.

La amplia concentración de usos industriales conforman y definen la utilización del suelo en ciertos sectores, de tal forma que se consolidan y conforman las centralidades industriales dentro de las que se encuentran 2, Industrial y Ferrocarril, de igual manera sucede con la localización concentración de usos mixtos con predominancia de servicios, denominadas centralidades empresariales correspondiente a la centralidad Jorge Isaacs.

Por otra parte, se encuentran corredores estratégicos de actividad que en el caso de la UPU 2 cuenta con corredores de usos de servicios industriales, comerciales y de servicios 3 (según clasificación en POT) y empresariales, asociados a las vías principales como la calle 70, carera 8, calle 26 y carrera 1, así mismo cuenta con corredores urbanos para la localización de usos con condiciones diferentes de intensidad, de usos comerciales y de servicios 1 y 3 asociados a vías secundarias como la carrera 2 calle 44, carrera 5 N, entre otras, y los corredores zonales de actividad que se definieron al interior de los barrios.

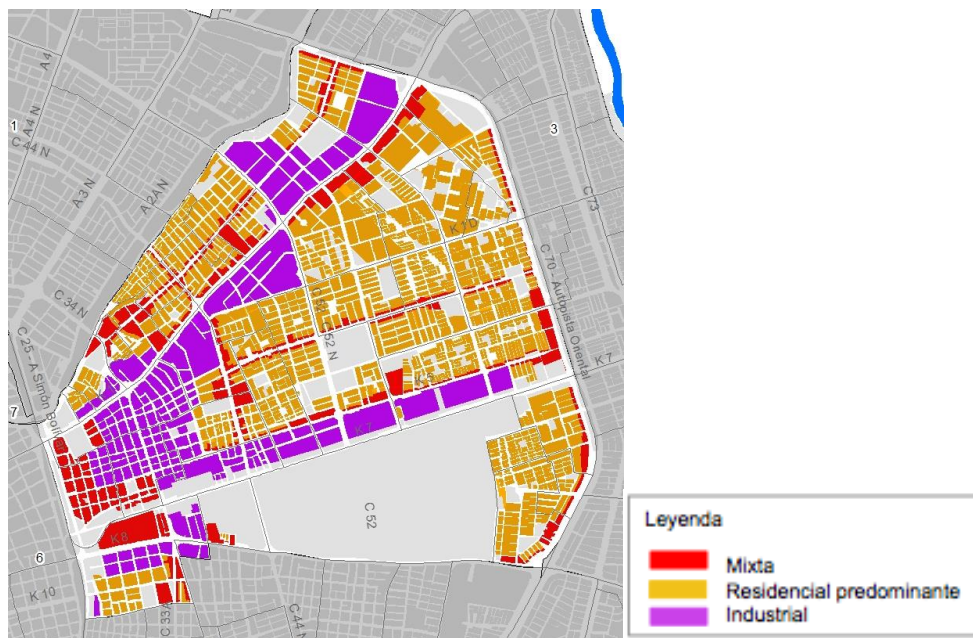


Gráfico 16. Áreas de actividad - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

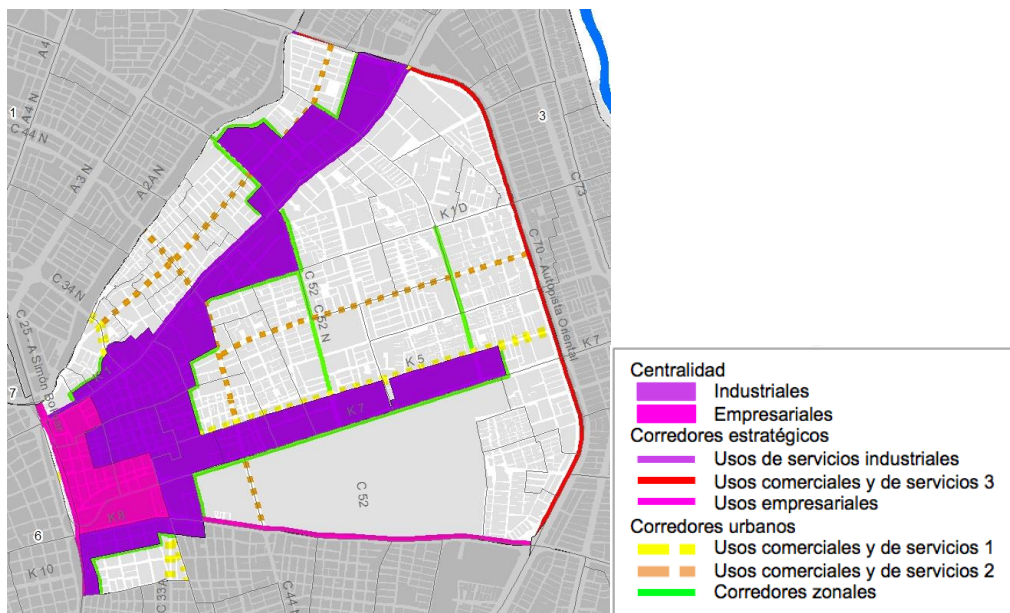


Gráfico 17. Centralidades y corredores - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

En los análisis espaciales de los conceptos de usos del suelo (2004 - 2014) que se solicitaron ante la Subdirección de Espacio y Público y Ordenamiento Urbanístico, según las categorías, resalta la importancia del uso industrial y comercial que se concentra en la UPU y que se tiende a localizar en los mismos sectores mencionados, consolidando así las centralidades y corredores propuestos.

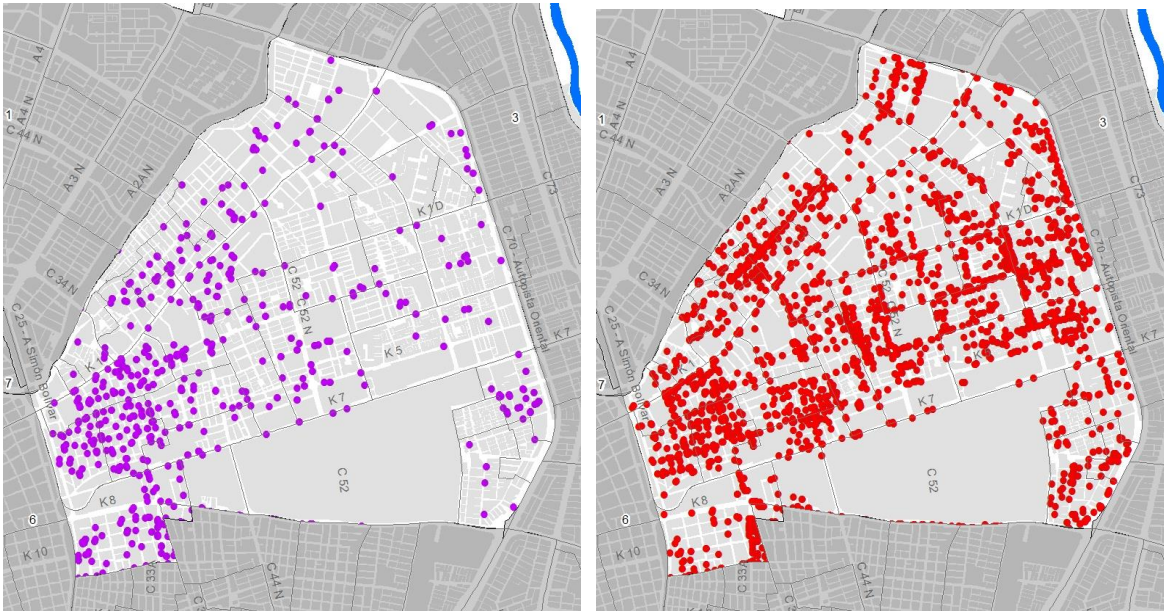


Gráfico 18. Solicitudes usos del suelo industrial y comercial - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Por otra parte en la información sobre usos existentes de catastro del año 2016, se puede observar el proceso de transformación que sufren las zonas industriales en los corredores principales que cuentan con el tratamiento de renovación urbana, principalmente hacia usos comerciales y de vivienda.

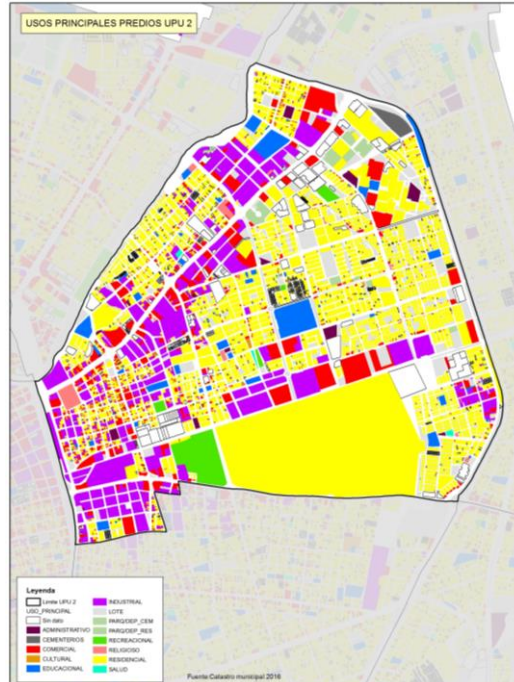


Gráfico 19. Usos existentes catastro año 2016 - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

3.6. HITOS Y REFERENTES COMUNITARIOS

En cuanto a los equipamientos e hitos representativos identificados en la UPU 2 – Industrial, se encuentran: el Colegio Inem Jorge Isaacc localizado en el barrio Flora Industrial en cercanía a zonas residenciales como el barrio Calima y rodeado de la zona industrial; el centro comercial calima que cuenta con coexión directa con el resto de la ciudad por la calle 70; una particularidad de la UPU 2 es la localización de tres cementerios en su ámbito, se encuentran el Cementerio metropolitano localizado sobre la calle 70 entre carreras 1 y 1 a 6, cementerio Israelita localizado en el barrio Evaristo Garcia y el cementerio central localizado en el barrio Santander.

Por otra parte, se encuentran los equipamientos o lugares de interes que se localizan en la zona de protección del río Cali, parte o la totalidad de estos equipamientos o actividades se localizan en el área forestal protectora del río, en su gran mayoría al costado nor-occidental del río, estos son la Institución Educativa Santo Tomas, el Orquideorama Enrique Perez, el Vivero municipal y la Unidad Recreativa El Avión.

Los lugares de interés localizados en la parte nor-occidental del río Cali no hacen parte del ámbito territorial de la UPU, sin embargo tienen influencia directa y colindancia, igualmente se encuentran otros lugares de interés que si bien se localizan fuera de la UPU 2 es importante su consideración: el terminal de transportes de Cali, el terminal del SITM – MIO de Menga y el Terminal Paso del Comercio.

Adicionalmente, se encuentran el centro comercial Calima y La Estación asociados al comercio y servicios que se localizan sobre la carrera 1, y el centro comercial único en el barrio El Sena. Por último se encuentran algunos equipamientos representativos como el Sena, la Secretaría de tránsito y el Parque de La Caña.

3.7. ZONAS HOMOGENEAS

Las zonas homogéneas son diversas en la UPU 2 – Industrial, debido a la localización y mezcla de diferentes usos, en primer lugar se encuentra una zona que se caracteriza por esto último, encontrando usos industriales, comerciales, de servicios, vivienda y equipamientos diseminados en varios sectores, esta zona se denomina Zona Mixta Renovación, debido a que en su gran mayoría se encuentra en las áreas con tratamiento urbanístico de renovación urbana.

Si bien se encuentran zonas residenciales predominantes, se encuentran algunas zonas características en la UPU, por una parte unas áreas residenciales con alta densidad poblacional como lo son las zonas de Chiminangos, Torres de Comfandi, La Isla, entre otros, con mas de 300 habitantes por hectárea, denominadas Zona Residencial Tipo 1; por otra parte, se encuentran zonas con una estructura predial pequeña, en su mayoría desarrollos predio a predio con tipología de vivienda mayormente unifamiliar, una densidad poblacional baja-media y evidente falta de espacio público y zonas verdes, denominada

Zona Residencial Tipo 2; adicionalmente, se encuentran algunas áreas igualmente con estructura predial pequeña, en su mayoría desarrollos predio a predio pero con una importante distribución de espacios públicos y algunos equipamientos, presentan una densidad poblacional media-alta, denominada Zona Residencial Tipo 3.

Por último se encuentra una zona en la que mayormente se localizan usos industriales y que conforman las zonas y corredores de las centralidades de vocación industrial en las que se encuentran grandes y medianas industrias, y que forman parte de las centralidades Industrial y Ferrocarril, denominadas Zona Industrial Renovación debido al tratamiento de renovación urbana en el que se encuentran.

3.8. ESTRUCTURA URBANA

El principio general para la formulación de programas y proyectos integrales y norma complementaria parte de identificar la estructura urbana general de la UPU, que hace referencia a la identificación de los principales elementos urbanos del área y sus relaciones, los cuales sustentan el funcionamiento general. En la Unidad de Planificación Urbana 2 – Industrial se encuentran como componentes de la estructura urbana a partir del análisis realizado los de: estructura vial, equipamientos e itos, zonas homogéneas y proyectos estratégicos y de borde.

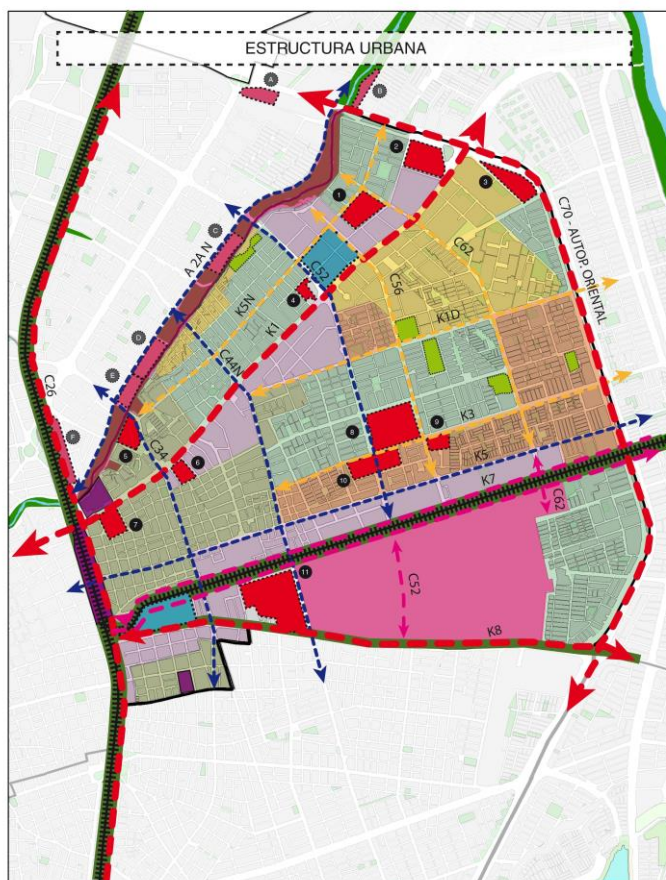


Gráfico 20. Estructura urbana - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Conclusiones y lineamientos:

- a) Entre las potencialidades ambientales en la UPU se destacan el desarrollo de los proyectos Corredor Verde y Aeroparque Marco Fidel Suárez, los ejes con valor paisajístico que son parte de la estructura ecológica complementaria y el corredor ambiental del río Cali, es necesario mejorar las condiciones ambientales a partir de estos elementos y con los siguientes lineamientos:
- La recuperación y conservación del corredor ambiental del río Cali, estableciendo las acciones para el tratamiento de la zona de protección del cuerpo de agua.
 - El desarrollo del pulmón verde en el área destinada para el parque metropolitano en el proyecto Aeroparque Amrco Fidel Suárez, estableciendo los lineamientos para su manejo
 - Líneas de articulación para el adecuado desarrollo de los tramos del proyecto corredor verde en el área de la UPU.
 - El saneamiento y mejoramiento paisajístico de canales existentes.
 - El incremento de la cobertura arbórea de parques, zonas verdes y perfiles viales en donde se propongan intervenciones.
 - La articulación y adecuación de zonas verdes que eventualmente conformen parques lineales.
 - La recuperación de zonas blandas en vías y su arborización donde el perfil lo permita.
- b) En la UPU 2 –Industrial se localiza una importante cantidad de elementos de patrimonio natural y cultural inmueble, que deben ser resaltados y valorados en las intervenciones que se desarrollen, es por esto que es necesario dar valor e identificar los elementos que pueden ser incluidos para su adecuación y mayor aprovechamiento por parte de la población, como los parques de escala regional y zonal, las zonas estratégicas como la base Aérea Marco Fidel Suárez, el área forestal protectora del río Cali, y demás parques de escala zonal de importancia que puedan hacer parte de las intervenciones propuestas.

Por otra parte, es necesario definir los lineamientos de manejo para la adecuada integración de los bienes inmuebles de interés cultura existentes en el predio de la base aérea, para su conservación y aprovechamiento al momento que se genere el parque metropolitano en dicho predio que colindara y hará parte de su entorno inmediato. Así mismo, con los demás BIC, el caso de la industria de licores y las bodegas del ferrocarril que hacen parte de un nodo de equipamientos, el edificio Molino Roncallo que puede ser aprovechado para el desarrollo de equipamientos, el cementerio y el Sena que como elementos representativos merecen el enlucimiento respectivo para que formen parte importante del paisaje urbano.

- c) En términos del indicador promedio de la ciudad como primera meta de espacio público (2,4 m²/hab) en la UPU se estaría alcanzando con el espacio público existente, sin embargo muchos de estos elementos se encuentran cerrados y con una adecuación muy básica que no permite su aprovechamiento, así mismo teniendo en cuenta la

densidad de población alta que se presenta en algunos sectores de la UPU (oriental y norte).

Es necesario desarrollar los proyectos estratégicos que generarán espacio público y adecuar los existentes, así como recuperar los elementos ambientales como el corredor ambiental del río Cali, para lograr aumentar el índice de espacio público por habitante a futuro. Otra oportunidad para la generación de espacio público en la UPU es mediante los proyectos que se desarrollen en las zonas de renovación urbana a través de las cesiones de espacio público de los planes parciales.

- d) Se requiere cubrir principalmente el déficit en equipamientos de recreación, bienestar social y salud en algunas zonas como la parte sur de las comunas 4 y 5 y el barrio industrial; los deportivos y culturales en general en toda la UPU. Por lo que se debe priorizar el desarrollo de estos tipos de equipamientos en los predios que se identifiquen como potenciales para su desarrollo y en los nodos potenciales localizados dentro de la UPU, orientándolos de acuerdo a los sectores en los que mas se requiere y de acuerdo con los lineamientos establecidos en el POT.

En concordancia el POT estableció para la UPU 2, específicamente un sector de la comuna 5 como 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.

- e) Del análisis del sistema vial y de movilidad, se establece que es necesario dar continuidad a la red vial principal y secundaria en la carrera 7 (vía férrea), calles 52 y 62 de acuerdo con lo establecido en el POT; para el caso de la carrera 7 establecer las acciones necesarias para no generar deterioro del corredor de vía férrea mientras es ejecutado el tramo de Corredor Verde sobre la carrera 7, en cuanto a la red peatonal y de ciclorutas se deben priorizar los tramos a intervenir para la adecuación de andenes e implementación de ciclorutas que contribuyan a la conexión peatonal entre los barrios, con la red de ciclorutas y el sistema de transporte SITM – MIO, se deben priorizar las vías en deterioro de la infraestructura que deberán ser recuperadas, y establecer los lineamientos de articulación con la futura infraestructura del SITM del corto plazo como la troncal de la Calle 70.
- f) Es consecuente las solicitudes de usos industriales con la conformación de las centralidades de este tipo de uso y que son una determinante importante a la hora de aborar el territorio, estos usos sobre los corredores viales principales sufren un proceso de transformación del uso a través de los planes parciales de renovación que han llevado principalmente al desarrollo de usos comerciales en grandes superficies que se mezclan con grandes industrias.

Dichas zonas representan una zona de aprovechamiento importante en la ciudad que debe ser orientada bajo los parámetros del POT, para el desarrollo de los usos con el fin de que no sea sobre cargada de usos comerciales, pero que propenda por mantener la dinámica económica, lo cual es posible a través de las normas complementarias.

Si bien el POT planteo varios corredores zonales en el ámbito de la UPU 2 que identifican los interbarriales mas importantes, es preciso examinar el desarrollo de las actividades mas al interior de los barrios para establecer la consolidación de usos que se han desarrollado por demanda y que pueden ser potenciales corredores zonales que complementen la normativa actual.

4. PROPUESTA

La propuesta de la Unidad de Planificación Urbana 2 – Industrial consta de 10 programas y 3 proyectos integrales, en los cuales se recogió, analizó y validó lo desarrollado en las jornadas de participación ciudadana realizadas con la comunidad, así mismo se realizó la articulación con las dependencias responsables de la ejecución de cada uno de los componentes incluidos, más la verificación en territorio y lo definido en el Plan de Ordenamiento Territorial, así como las iniciativas apalancadas por parte del municipio.

Por otra parte, fueron tenidas en cuenta las propuestas realizadas para las Unidades de planificación colindantes como lo son UPU 3 Río Cauca (adoptada) al oriente, UPU 1 Menga al norte, UPU 6 Centro al occidente y UPU 5 Villanueva al sur, con el fin de articular y complementar las propuestas territorialmente.

Es así como al costado oriental se articula con la UPU 3 con la propuesta de la vía perimetral o de borde propuesta paralela al río Cali y río, con una propuesta similar en UPU 2 como parte de los lineamientos de articulación con el proyecto río Cali, con el fin de que se realice desarrollo una vía semi peatonal sobre vías vehiculares existentes paralelas al río, esto conforme promueva y contribuya la recuperación de la zona de protección del río Cali, con la misma UPU 3 se encuentra la articulación en los puntos de las carreras 5N, 2, 5 y 7 L Bis.

En el caso de los puntos de articulación con la UPU 1 se realizan sobre la calle 52, calle 34 mediante adecuación de andenes e implementación de cicloruta principalmente, en la calle 32 mediante una conexión vial nueva sobre el río Cali desde la carrera 5N. Con la UPU 6 se conecta en las carreras 5, 8 y 10, a través de las adecuaciones de cruces, perfil y andenes. Con la UPU 5 se conecta en las calles 34, 52 y 63 mediante la continuidad vial proyectada de la calle 52 y adecuación de andenes y cicloruta en los demás puntos.

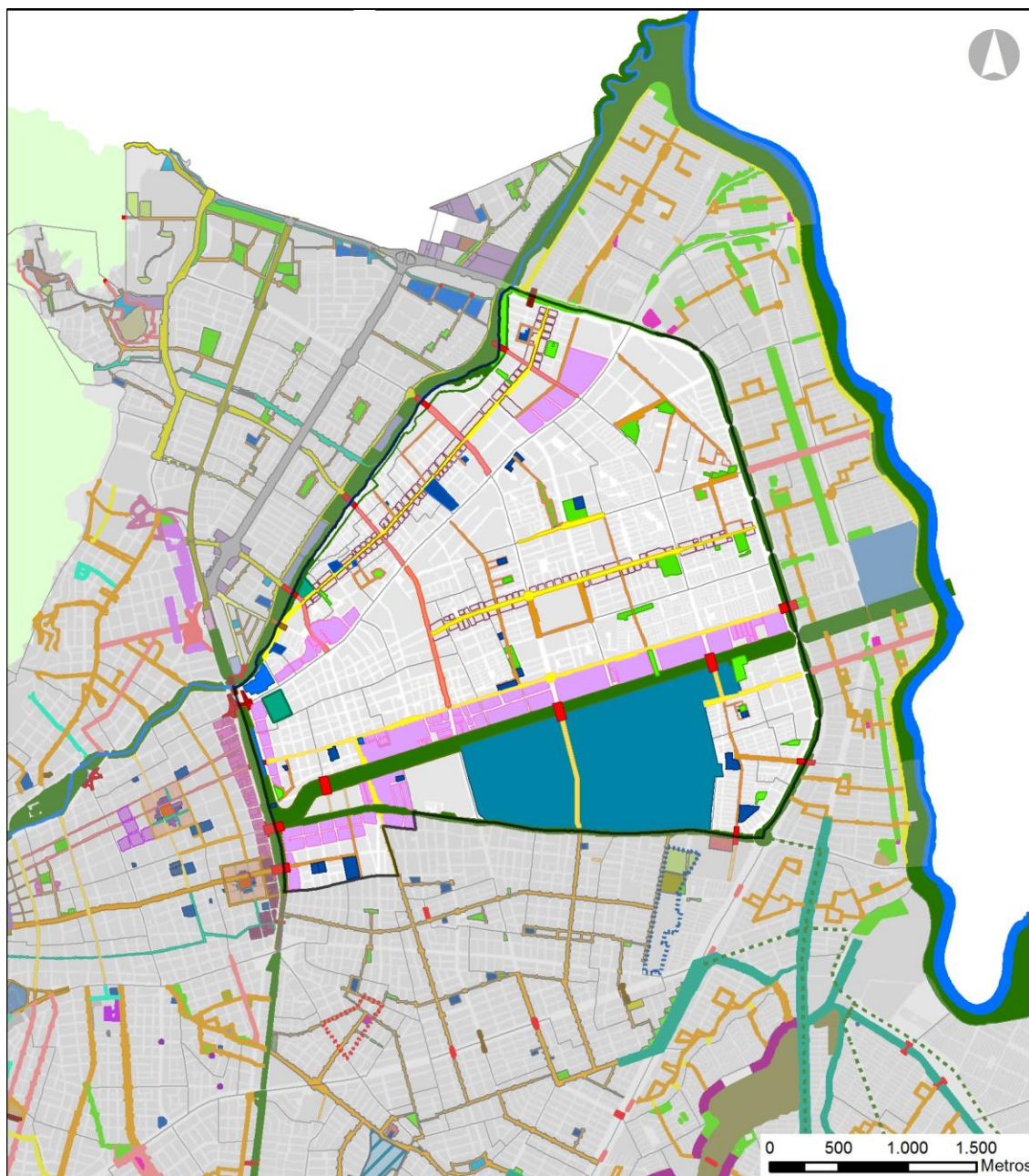


Gráfico 21. Articulación intervenciones UPUs colindantes - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

PROGRAMAS

Los programas propuestos en la UPU 2 – Industrial son los siguientes:

4.1.1 Programa de Control a la Ocupación del Espacio Público

Este programa está orientado a delimitar zonas que requieren de un 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, así como la recuperación y apertura de zonas públicas que se encuentren cerradas como zonas verdes y vías. El programa incluye las acciones legales pertinentes para garantizar la restitución de bienes de uso público.

En la UPU 2 se identificaron sectores específicos que presentan diferentes tipos de ocupación con ventas, ampliación de locales comerciales hacia el antejardín, estacionamiento, entre otros. Por lo que se generó la necesidad de realizar dicho control en algunos corredores principales y barrios completos como es el caso de los barrios Flora Industrial, Chiminangos y los corredores viales de las carreras 7 y 3.

Adicionalmente, para este programa se identificaron específicamente vías que han sido cerradas e invadidas por particulares y que requieren la recuperación y apertura, como es el caso de la calle 52 entre carrera 5 y 7 en donde fue cerrado el carril oriental de la calle por el predio de Maizena; el caso de las vías de circundantes a la Unidad Recreativa Barranquilla por la carrera 1 A 1 y calle 61 o 61A, en estos casos de acuerdo con los planos de esquemas básicos expedidos las vías se encontraban en estos actos administrativos.

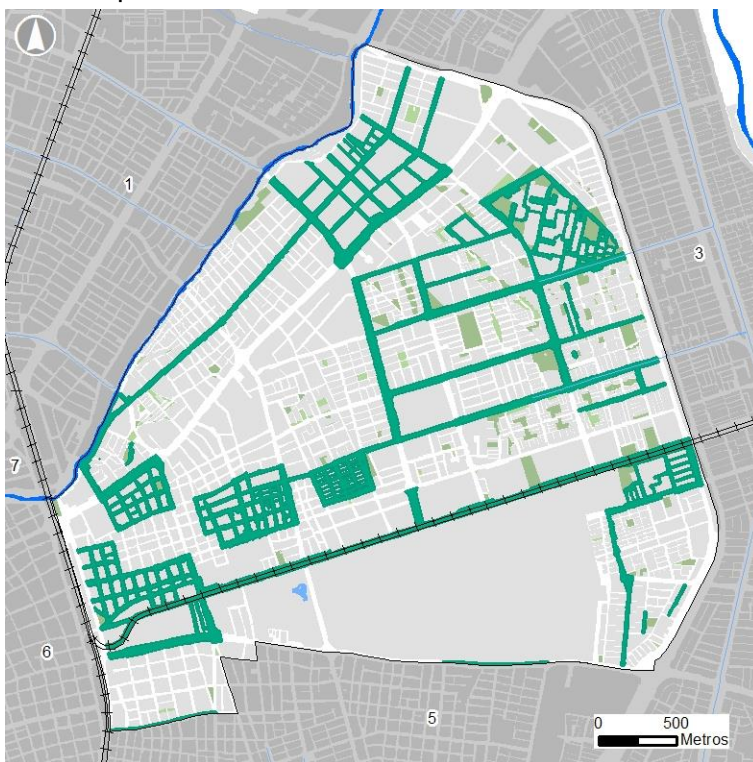


Gráfico 22. Programa de Control a la Ocupación del Espacio Público - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.2 Programa de Control de Usos del Suelo

En sectores de la UPU el uso de vivienda y mixto se encuentra afectado por impactos negativos que deterioran progresivamente el medio urbano, por efecto de actividades no permitidas. Este programa de priorización se aplica a las zonas que requieren un monitoreo, seguimiento y la adopción de correctivos que minimicen las anomalías encontradas. A este

respecto, la principal fuente de información fue la suministrada por la misma comunidad afectada, que con la verificación de campo y el balance interno delimita objeto del programa.

En la UPU 2 se incluyeron varios corredores viales de extremo a extremo del territorio debido a la concentración de actividades que en algunos casos no se encuentran permitidos bajo las normas, por lo que es necesario revisar la localización y el tipo de actividades, como es el caso de la carrera 5 N y carrera 1 D.

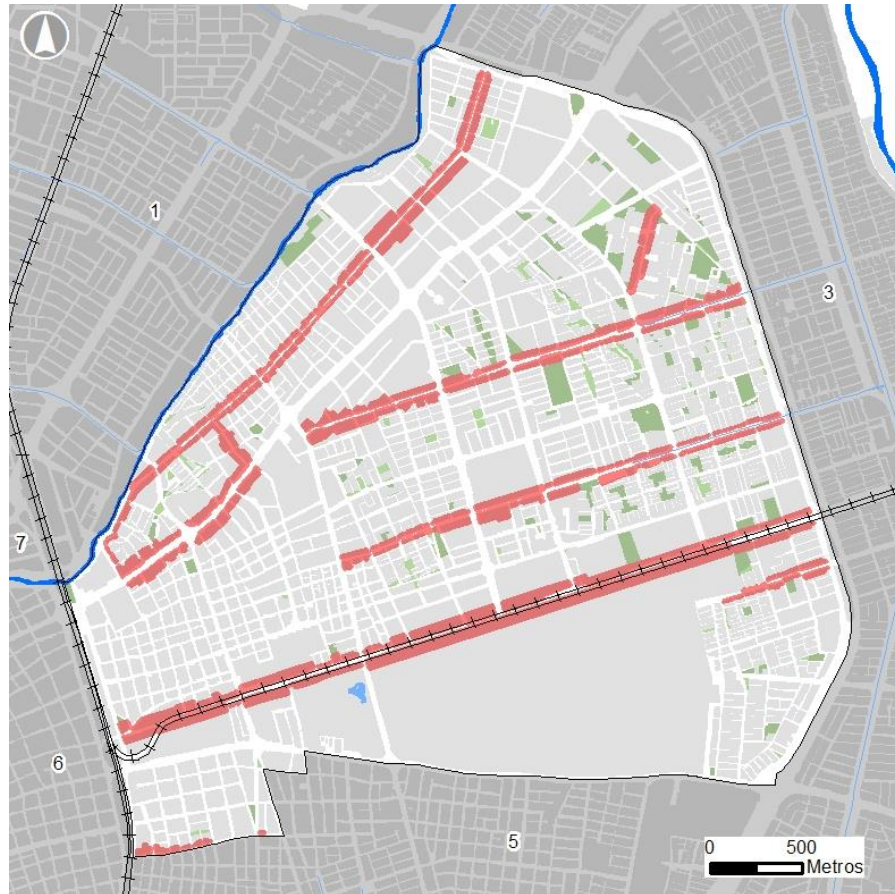


Gráfico 23. Programa de Control de Usos del Suelo - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.3 Programa de Consolidación y Regularización de Sectores

Este programa está orientado a consolidar y regularizar áreas o barrios mediante la articulación de acciones de legalización de Asentamientos Humanos de Desarrollo Incompleto, la reubicación de asentamientos localizados en zonas de riesgo no mitigable y suelos de protección ambiental, y la definición de proyectos territoriales que apoyen la Política Pública de Mejoramiento Integral del Hábitat del municipio de Santiago de Cali.

En el marco de este programa se deberá hacer un ejercicio de articulación entre la estructura urbana que se proponga en los procesos de legalización, las áreas liberadas en los procesos de reubicación, la ciudad consolidada, y los proyectos integrales de las UPU.

Así mismo, se deberá estudiar el estado actual de los equipamientos y definir las actuaciones específicas de mejoramiento a realizar, en coordinación con las dependencias competentes, las cuales estarán a cargo de la ejecución de las obras requeridas.

En el caso de la UPU 2 se incluyó el programa para la atención en dos tiempos, en el corto plazo para los sectores de los Asentamiento Humanos de Desarrollo Incompleto que se encuentran en zona de riesgo no mitigable puntualmente en amenaza por desbordamiento de afluentes del río Cauca y que requieren implementar acciones para su reubicación en el que se incluyó el asentamiento Camilo Torres, una pequeña parte de La Isla y la zona del parque del Chontaduro sobre la calle 34 entre carrera 5 N y río Cali; y en el mediano plazo sectores que requieren la legalización y mejoramiento integral y en donde se encuentran algunos equipamientos cuyo mejoramiento, adecuación y/o ampliación debe ser evaluada en el marco del programa y en el que se incluye el resto del polígono correspondiente a La Isla como se muestra en el gráfico.

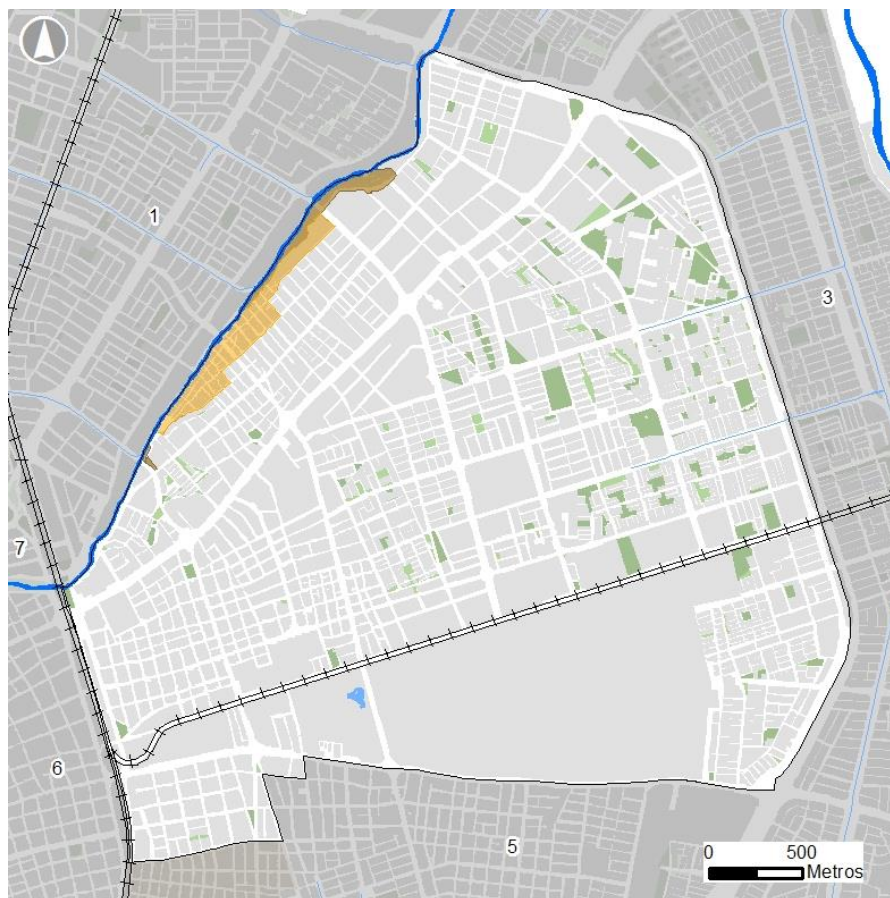


Gráfico 24. Programa de Consolidación y Regularización de Sectores - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.4 Programa de Descontaminación y Recuperación de Canales del Sistema de Drenaje Pluvial Municipal

Desarrolla una estrategia de control a la disposición de residuos sólidos que impacta negativamente los canales, con acciones de identificación, corrección y prevención de futuras conexiones erradas de aguas sanitarias a los sistemas pluviales, que garanticen su funcionamiento como sistemas urbanos de drenaje sostenible. Además la recuperación de los canales y la optimización de sus áreas de protección, con intervenciones como arborización, empedrización, senderos peatonales.

En la UPU 2 se encuentran dos canales que se incluyen en este programa sobre la carrera 1 D y carrera 3 al occidente de la calle 70, estos canales vienen de la UPU 3 colindante, en los que se identificó vertimiento de aguas y contaminación.

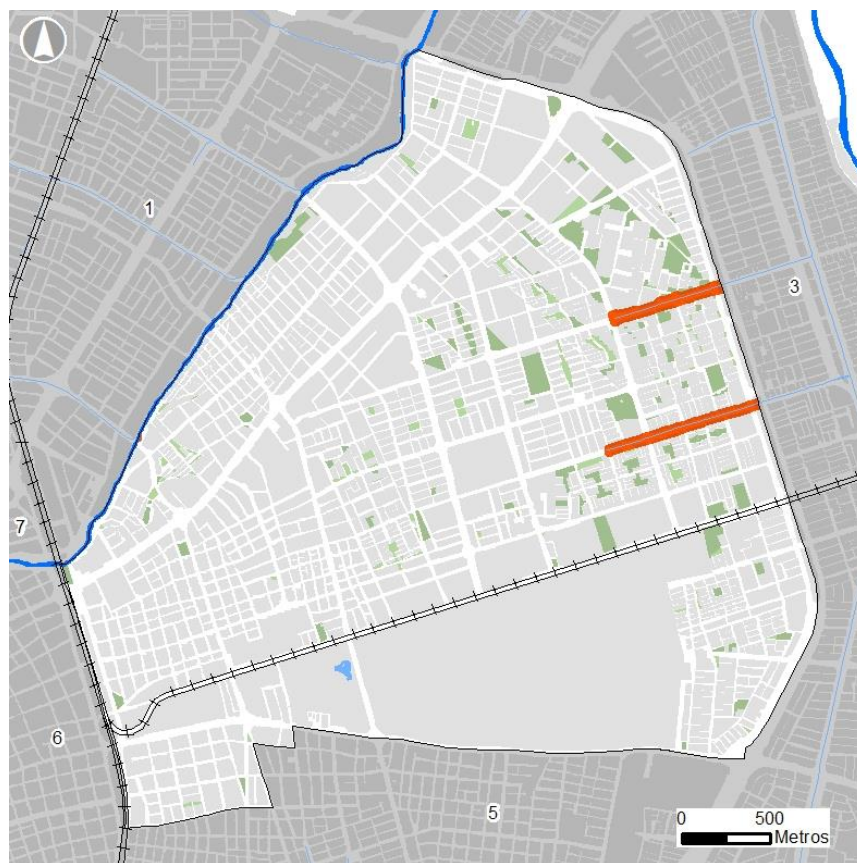


Gráfico 25. Programa de Descontaminación y Recuperación de Canales del Sistema de Drenaje Pluvial Municipal - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.5 Programa de Monitoreo y Control de Residuos Sólidos y/o Peligrosos

Este programa está enfocado en mejorar el manejo de los residuos sólidos y peligrosos, los cuales se generan principalmente en los equipamientos, usos comerciales y abastecimientos de tiendas de grandes superficies.

En la definición del área de aplicación de este programa en la UPU 2, se incluyeron sectores residenciales y comerciales afectados por residuos ordinarios como es el caso de Chiminangos y San Amrino; y sectores industriales afectados por este tipo de residuos como es el caso del corredor industrial de la carrera 7; así mismo fueron incluidos los puntos de monitoreo de residuos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos que cuenta con puntos específicos como los marcados en el barrio Jorge Isaacs e Industrial.

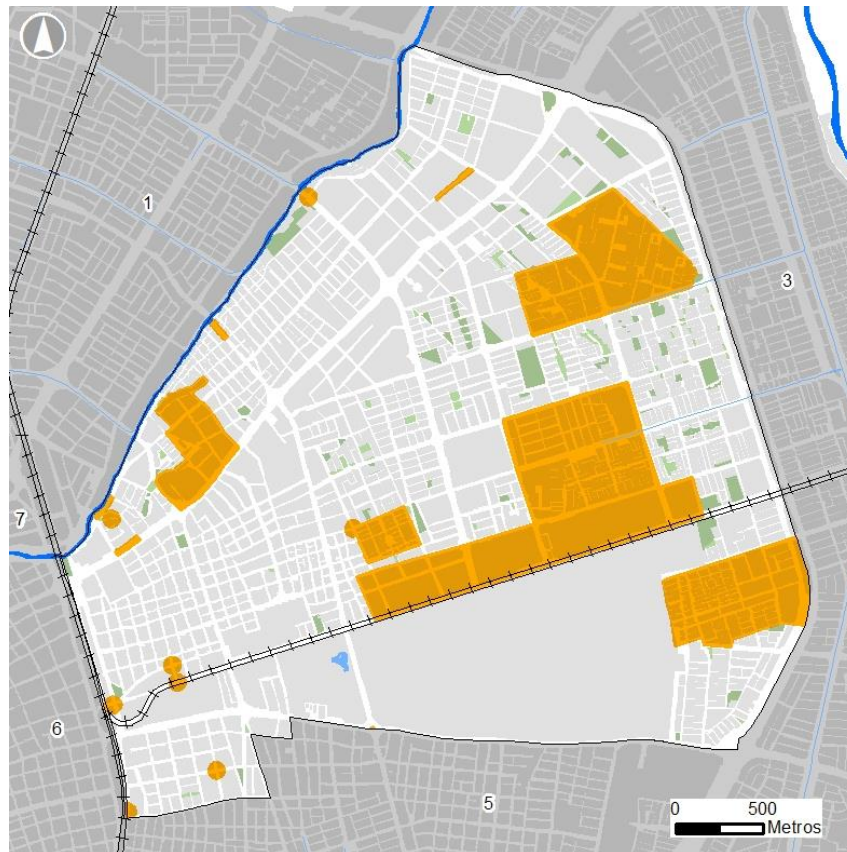


Gráfico 26. Programa de Monitoreo y Control de Residuos Sólidos y/o Peligrosos - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.6 Programa de Mejoramiento de la Seguridad Ciudadana

Se busca 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. En la UPU 2 se incluyeron los barrios identificados por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos para el cambio de iluminación y un barrio identificado por la comunidad que requiere ser evaluado para el mejoramiento de iluminación.

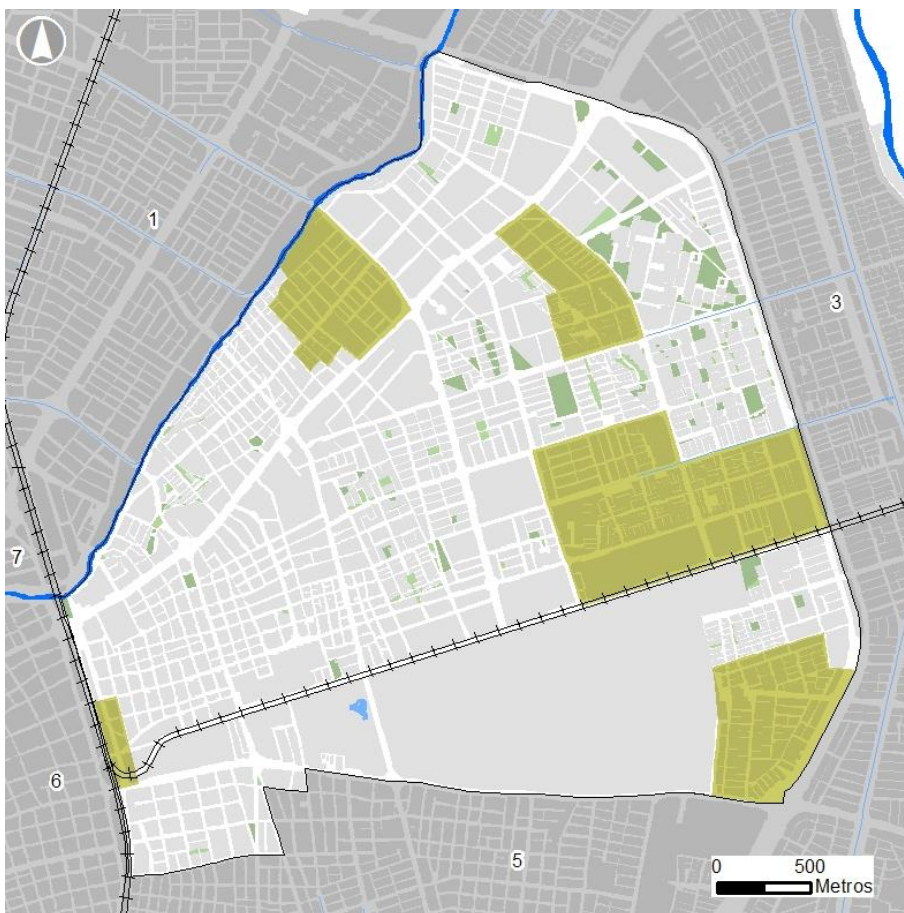


Gráfico 27. Programa de Mejoramiento de la Seguridad Ciudadana - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.7 Programa de Silvicultura Urbana

Se incluye el programa de Silvicultura Urbana con el fin de recuperar, mantener y mejorar con reemplazo y siembra la arborización de los elementos de la Estructura Ecológica de esta Unidad de planificación. Así mismo fue determinante para la definición del programa el estado del territorio en cuanto a las Islas de Calor Urbanas¹¹ en el cual se identificaron principalmente algunas zonas de las comunas 4 y 5 que se encuentran con alto aumento en los grados de temperatura y que la siembra y mejoramiento de la arborización permite mejorar este panorama.

Conforme a lo anterior y como resultado de la observación en recorridos, el trabajo con la comunidad y las evaluaciones internas pertinentes, se identificaron áreas para siembra y otras para reemplazo de especies arbustivas, la mayoría de ellas asociadas con intervenciones de los mismos proyectos propuestos para la UPU 02 Industrial, como lo la

¹¹ Identificación de zonas y formulación de propuestas para el tratamiento de Islas de Calor, Convenio CVC-CIAT-DAGMA NO. 110 de 2015.

carrera 5, carrera 5 N, calle 34, calle 44, carrera 2, carrera 1 D, entre otros corredores, los barrios Sena, Fepicol, entre otros.

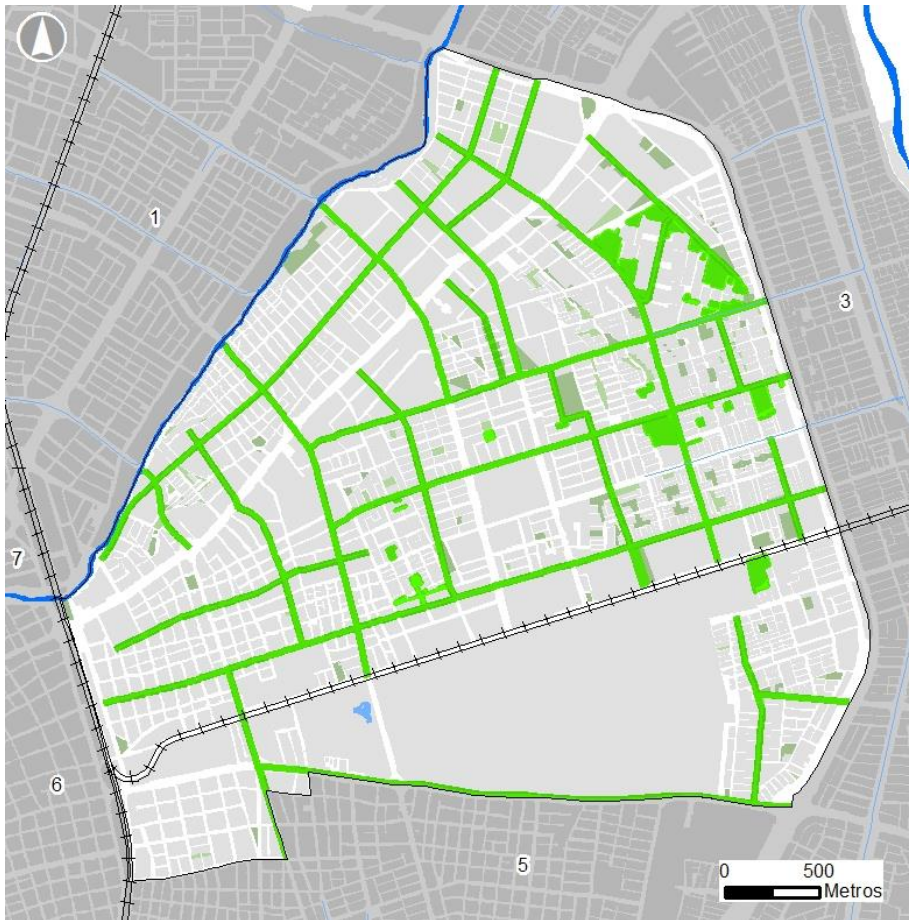


Gráfico 28. Programa de Silvicultura Urbana - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.8 Programa de Entorno Seguro para Intersecciones

Este programa está orientado a dar solución a la presencia de conflictos de flujos entre peatones, ciclistas y conductores en las intersecciones identificadas como conflictivas. Estos cruces deberán ser diseñados y/o reconfigurados para ayudar a evitar accidentes, así como para aprovechar zonas del espacio público que se encuentran subutilizadas donde se implementarán soluciones viales de forma que se facilite la visibilidad de los usuarios, creando entornos seguros para peatones y ciclistas. El programa está basado en los siguientes principios:

- a) Las intersecciones deben ser tan compactas como sea posible: Cruces adecuados para que se reduzca la exposición de los peatones, disminuyendo la velocidad del tráfico vehicular e incrementando la visibilidad para todos los usuarios.
- b) Realizar análisis de las intersecciones como parte de una red: Las soluciones deben ser implementadas a niveles de corredor o de la red completa de la UPU.

- c) Integración del tiempo y el espacio: Reconfigurar los tiempos de las intersecciones mediante semaforización, como forma virtual de ampliar su capacidad para ayudar con las demoras y los problemas de congestión.
- d) Las intersecciones son espacios compartidos: Reconfigurar las intersecciones de forma que los usuarios sean mutuamente conscientes de los demás, visibles y predecibles en sus acciones. Se deberá implementar extensiones de andén y elementos verticales para el control de velocidad (pompeyanos, hitos, resaltos, entre otros).
- e) Utilizar el espacio residual como espacio público: Emplear el espacio sobrante en las intersecciones para la implementación de isletas canalizadoras, pequeñas plazoletas, parklets (diseño temporal y de bajo costo) u otros elementos urbanos potenciales para uso peatonal.

Conforme al trabajo con la comunidad y en el territorio, se identificaron algunos puntos como conflictivos, varios de ellos sobre la calle 70, en la zona occidental y norte de la UPU; barrios como Las Delicias, Jorge Isaacs, Flora Industrial, entre otros.

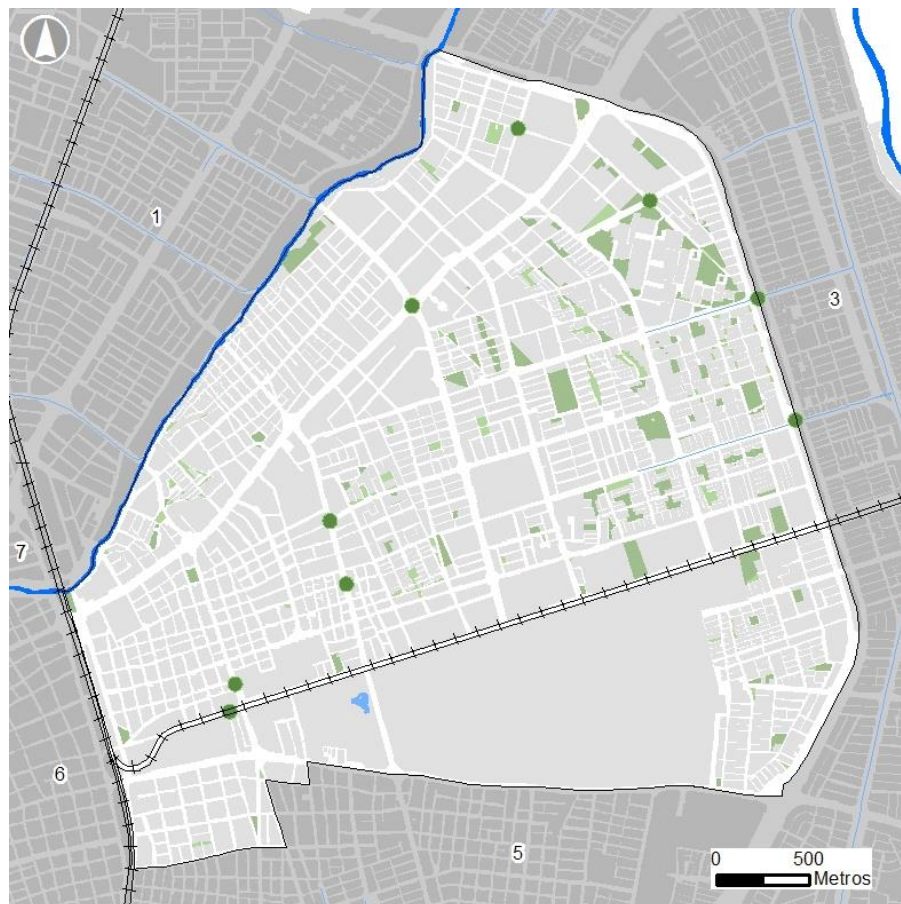


Gráfico 29. Programa de soluciones viales - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.9 Programa de estacionamiento regulado

Ante los problemas crecientes de movilidad en la ciudad, y del estacionamiento en vía sin criterio alguno de capacidad de la misma, se plantea en la Unidad 2 Industrial la

implementación del programa de estacionamiento regulado, o zonas azules, en aquellos sectores de mayor demanda de estacionamiento y capacidad para albergarlos sin mayores traumatismos.

Para la definición de la aplicación de este programa, se incluyeron los sectores previstos en otros estudios para estacionamiento regulado que incorporan zonas de los barrios colindantes a la calle 26 y zona industrial como el Jorge Isaacs, Santander, Porvenir e Industrial; así mismo se incluyeron sectores con base en lo observado en el territorio que presentan estacionamiento permanente en vía y espacios públicos de vehículos de carga pesada y vehículos particulares en ciertos corredores asociados a la actividad industrial y de servicios principalmente. Por lo que se incluyen dos tipos de zonas una para el estacionamiento regulado y otra susceptible a estudio de movilidad para estacionamiento regulado.

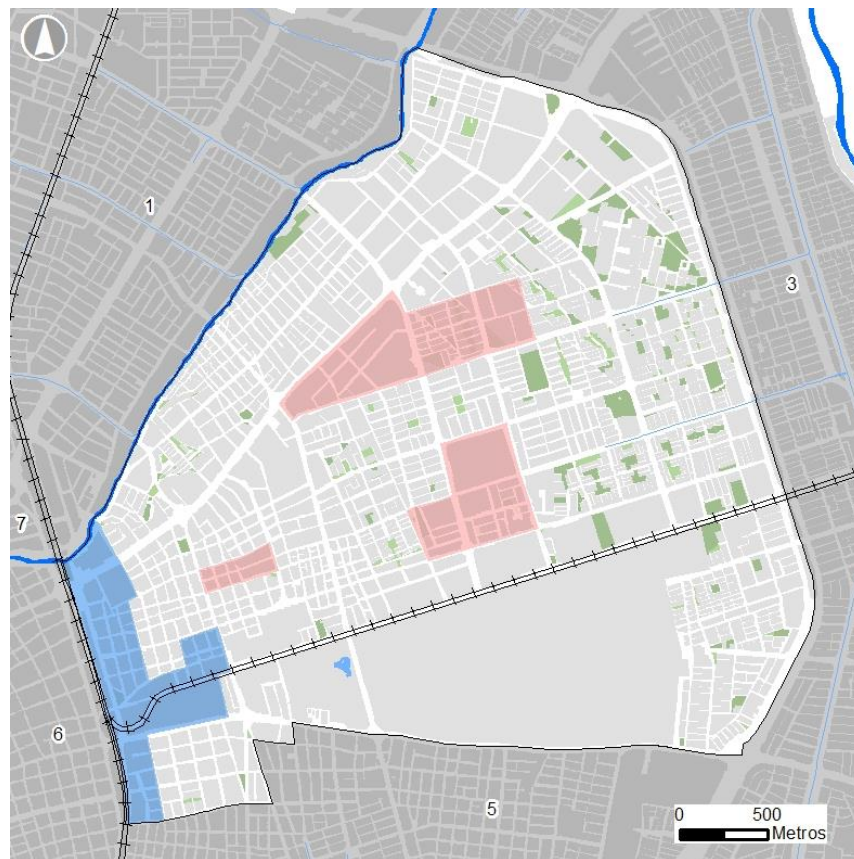


Gráfico 30. Programa de estacionamiento regulado - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.10 Programa de Reposición de Redes de Servicios Públicos e Infraestructura Vial

Programa requerido ante la situación de deterioro de la carpeta asfáltica, necesidad de reposición de redes de acueducto y/o alcantarillado en mal estado o su actualización en cuanto a capacidad hidráulica o calidad del servicio. La realización de este programa en la UPU 2 no incluye la subterranización de redes de energía y TIC y hace indispensable contar

con estudios técnicos y diseños de ejecución que deberán articularse con al Plan Maestro de Servicios Públicos Domiciliarios y TIC del Municipio. Las categorías definidas son:

- Reposición de redes de acueducto y/o alcantarillado su correspondiente reparación de la capa asfáltica
- Recuperación de la malla vial

Los sectores incluidos se definieron con base en el trabajo con la comunidad y la identificación en territorio, priorizando algunos sectores para la reposición de redes con unos tramos específicos y priorizando la intervención de algunos tramos viales para la recuperación de la malla vial. Así mismo se articuló la información suministrada por la Secretaría de Infraestructura sobre las intervenciones programadas en el corto plazo y el sector identificado por EMCALI para la reposición de redes de alcantarillado. Entre los sectores encuentran los barrios Guayacanes, Los Almendros, Flora Industrial, entre otros, así mismo se priorizaron algunos corredores para recuperación de malla vial como la carrera 3, calle 63.

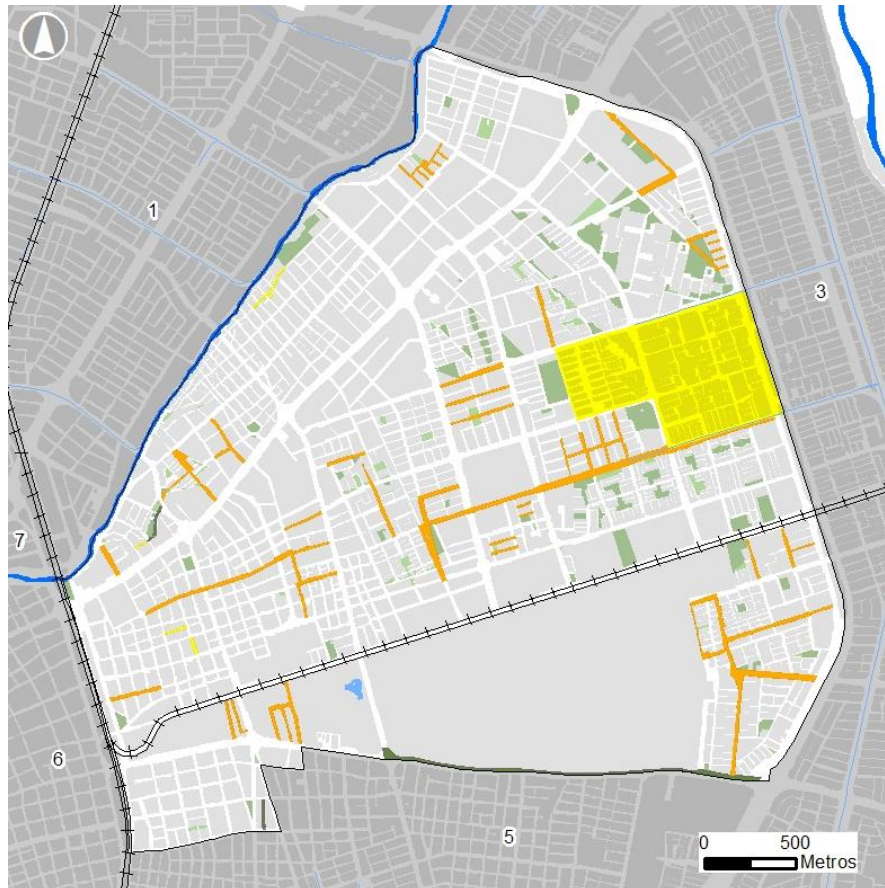


Gráfico 31. Programa de Reposición de Redes de Servicios Públicos e Infraestructura Vial - UPU 02 Industrial.
Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.11 Programa de Reordenamiento de Sentidos Viales

Este programa se orienta a identificar áreas objeto de evaluación en materia de sentidos viales existentes con el fin de plantear un reordenamiento de los mismos que apunten a un funcionamiento más eficiente de la red vial, garantizando de forma ordenada y oportuna el ingreso y salida de vehículos dentro de un sector determinado, así como su movilidad interna y su conexión con las áreas circundantes.

Específicamente para la UPU 2 Industrial se identificó con la comunidad de los barrios Torres de Comfandi y Los Parques Barranquilla la necesidad de evaluar los sentidos viales para las carreras 1B y 1C con el fin de optimizar el ingreso y salida a los barrios en horas pico, y posiblemente establecer cada vía en un solo sentido, según lo solicitado por la comunidad.

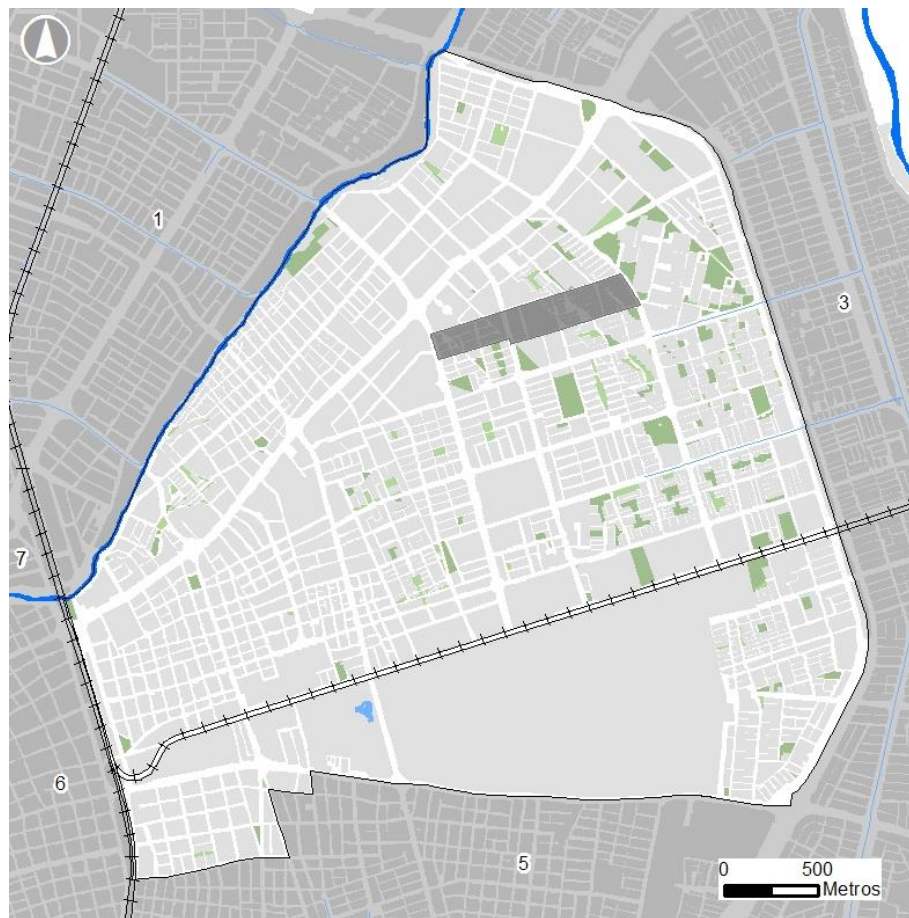


Gráfico 32. Programa de Reordenamiento de Sentidos Viales - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

PROYECTOS INTEGRALES

Para la Unidad de Planificación Urbana 2 Industrial se definieron tres Proyectos Integrales en tres zonas, a saber:

- Proyecto Integral Zona Industrial y Parque Metropolitano
- Proyecto Integral Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde.
- Proyecto Integral Enlace de Espacios Públicos y Equipamientos

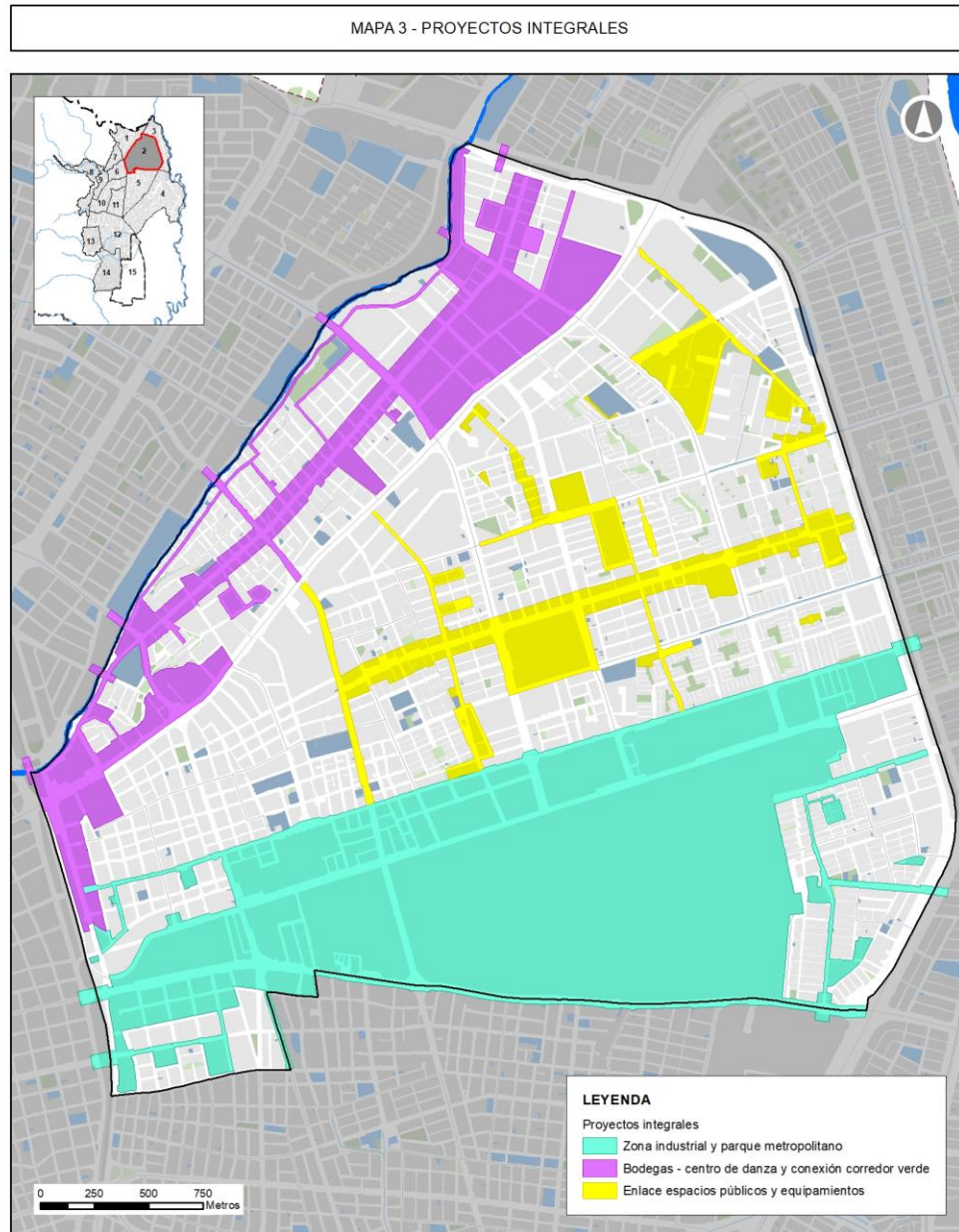


Gráfico 33. Proyectos Integrales - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.12 Proyecto Integral Zona Industrial y Parque Metropolitano

Objetivo. Consolidar como zona de transformación la zona de la carrera 7 mediante el mejoramiento del espacio público, construcción de equipamientos, desarrollo del proyecto

Aeroparque Marco Fidel Suarez¹², así como la definición de normas complementarias y directrices para el desarrollo de los usos en las zonas potenciales identificadas.

Justificación

Aeroparque. El proyecto Aeroparque Marco fidel Suárez como proyecto estratégico del Plan de Ordenamiento Territorial, se incluyó como intervención principal debido a la necesidad de orientar el desarrollo de este proyecto estratégico del POT establecido en el artículo 450, en el cual se señala que: *“Cualquier planificación en esta área debe considerar la generación de un **parque público de mínimo el cincuenta y seis por ciento (56%)** del área total del predio, es decir como mínimo noventa y cinco hectáreas (95 ha). El área destinada a parque deberá entregarse en un solo globo y adecuarse de tal forma que se aumente su cobertura arbórea, y se mantenga como mínimo un noventa (90%) de su área como zona verde.*

Adicionalmente, se deberá prever un área de aproximadamente el catorce por ciento (14%) del área total del predio, es decir aproximadamente veinticuatro hectáreas (24 ha), para la construcción de la Unidad Deportiva de Oriente.”

Adicionalmente establece *“Las Instalaciones de la Escuela Militar de Aviación, así como su uso permanecerán y harán parte integral del Aeroparque Marco Fidel Suárez.”*, y *“En el otro treinta por ciento (30%) del área se podrán desarrollar otros usos siempre y cuando, acorde con su calidad de suelo de protección ambiental, se cumplan con los criterios que se garanticen su sostenibilidad ambiental.”*

Por otra parte, se tiene en cuenta que el POT contempla la continuidad de la calle 52 entre carrera 7 y carrera 8, y el PIMU plantea la proyección de la calle 62 entre carrera 7 y carrera 7 C, lo cual establece de por si una distribución preliminar que en conjunto con las condiciones para el desarrollo del Aeroparque del artículo 450, se encuentra la necesidad de definir la localización del parque metropolitano en el polígono mas grande y que corresponde a la zona planteada como Área 1, lo cual deja para la localización del equipamiento deportivo proyectado y otros usos en las áreas 2 y 3, para lo que se definió localizar de manera conjunta ambas destinaciones en el área 2, promoviendo la mezcla de usos, y parte del equipamiento deprotivo en el área 3 con el fin de beneficiar a la zona oriental.

Se establecen las directrices para que se integren adecuadamente al entorno, las condiciones para su desarrollo, y orientar los usos a desarrollar según lo permitido en el POT para el área destinada a otros usos.

Corredor Verde. Adicionalmente se encuentra integrado el proyecto Corredor Verde en los tramos de la carrera 7, carrera 8 y cales 25 y 26; para lo cual se establecen los lineamientos de articulación para el momento de su desarrollo, que incluyen el desarrollo de zonas de permanencia para el aprovechamiento del espacio público, zonas de articulación con los parques existentes, el desarrollo de cruces vehiculares y peatonales en concordancia con los tramos viales proyectados desde el POT y otros instrumentos en el ámbito del predio de la base aérea, así como por las solicitudes de la comunidad para los cruces peatonales,

¹² Proyecto estratégico Plan de Ordenamiento Territorial predio Base Aérea Marco Fidel Suarez, artículo 450.

entre otros aspectos. Es indispensable la inclusión de esta intervención en el proyecto integral ya que atraviesa el territorio de la UPU y presenta gran importancia para el sector y para la ciudad.

Zona de transformación. Teniendo en cuenta el objetivo y los lineamientos del POT para la UPU 2, en donde se establece como un área de importancia estratégica regional para la **localización de actividades logísticas y empresariales** para la competitividad del municipio, así el lineamiento que establece la consolidación de las áreas industriales en especial la localizada sobre la carrera 7, para estas áreas que se encuentran en el tratamiento de renovación urbana 3, a través del POT mediante la norma establecida para los planes parciales se desdibuja la intención del POT sobre la consolidación del uso industrial ya que mediante este es posible cambiar el uso en área de actividad industrial.

Adicionalmente el POT establece como otro lineamiento para la UPU limitar el crecimiento de actividades comerciales y de otro tipo que puedan desplazar a la industria. Así mismo, se tiene en cuenta que la zona hace parte de la centralidad de servicios industriales para las que establece el POT, son aptas para la llegada de usos empresariales.

De acuerdo con lo anterior y conforme a la dinámica presentada en la zona, en donde se ha venido desplazando la industria, se orienta la propuesta de la UPU en esta zona, para lo cual se establece la consolidación de usos empresariales y de servicios industriales en dicho corredor de la carrera 7 y algunas manzanas del barrio industrial con la exigencia de al menos el 40% del área construida en los planes parciales para usos empresariales y de servicios industriales, con el fin de mantener la dinámica de empleo y empresarial de la zona.

Por lo tanto, esta zona es potencial para el desarrollo de proyectos mixtos y transformación de usos de manera coherente y orientada a los objetivos del POT, en donde los planes parciales que se desarrollen deberán incluir este lineamiento, lo cual es posible traslapar con la exigencia del POT para los planes parciales en renovación 3, en la cual se establece la exigencia del 30% de área construida para usos diferentes a la vivienda.

Adecuación de perfiles viales. Adicionalmente, para consolidar esta zona, se encuentra como intervención la adecuación del perfil vial de la carrera 5, la calle 34 y carrera 7 C que incluye cicloruta y que bordea las manzanas demarcadas como zona de transformación, en el caso de las dos primeras, así mismo permiten el mejoramiento de la movilidad, la conectividad y el entorno urbano, teniendo en cuenta que son vías principales de acceso y salida de la zona.

Desarrollo de equipamientos y adecuaciones (equipamientos, parques y andenes). Igualmente se encuentran identificados lotes potenciales para el desarrollo de equipamientos, que fueron identificados con la comunidad y de acuerdo a las condiciones físicas y normativas de los predios, por una parte se encuentra una bodega en el barrio industrial que se reconoció con facilidad de adecuación para un equipamiento deportivo o cultural, luego se encuentra el predio del Nodo de equipamientos belalcazar que cuenta con las condiciones y normativa desde el POT, y el predio del edificio Molino Roncallo que

ofrece la posibilidad de recuperarlo y adecuarse para el funcionamiento de un equipamiento. Los identificados como prioritarios a desarrollar por tener déficit en el sector son los recreativos, deportivos, culturales y de salud.

Finalmente, se encuentran la construcción de equipamientos y adecuación de exipientes que principalmente responden a los equipamientos previstos para construir y adecuar por parte de las secretarías y algunos identificados para largo mediano y plazo; y los parques y zonas verdes que se priorizan de acuerdo a su escala y colindancia con los elementos estratégicos del proyecto así como la necesidad de adecuación para su aprovechamiento, y que se articulan mediante adecuaciones de andenes de algunas vías locales.

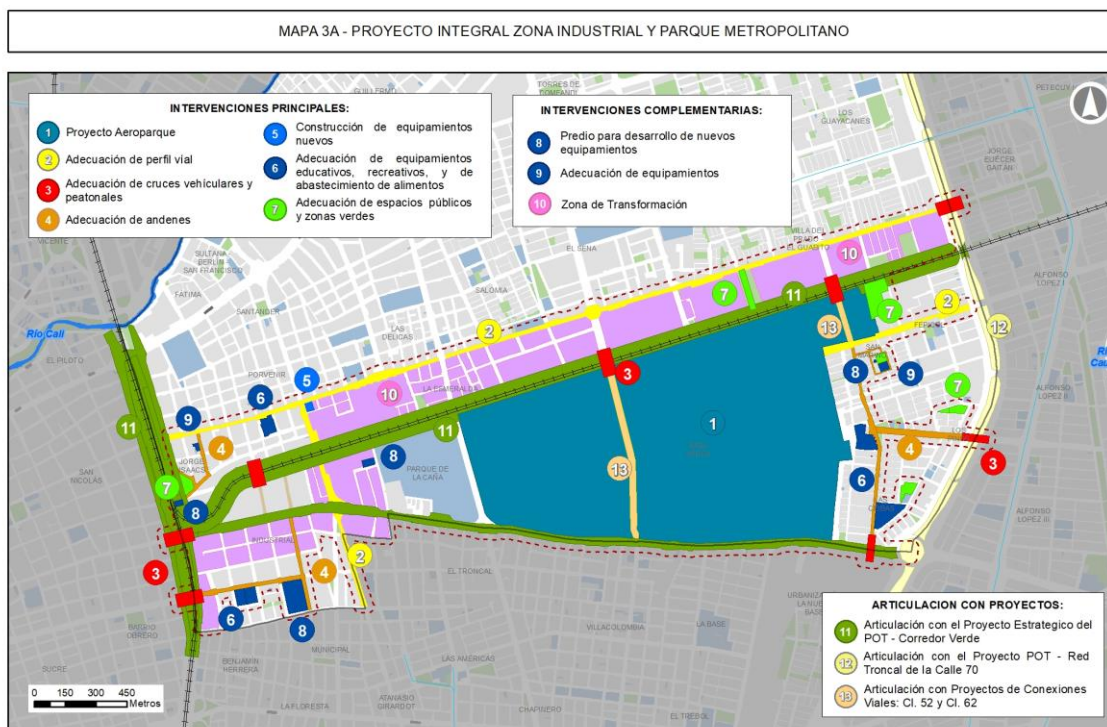


Gráfico 34. Proyecto Integral Zona Industrial y Parque Metropolitano - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.13 Proyecto Integral Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde

Objetivo. Consolidación de la zona de intersección de la Avenida del río y corredor verde mediante el desarrollo de equipamientos de gran escala en el nodo “Bodegas”, el mejoramiento de la conexión vial y peatonal de los barrios de la zona norte de la UPU, y la definición de normas complementarias para el desarrollo de proyectos mixtos en zonas de renovación.

Justificación

Nodo de equipamientos Bodegas. En el proyecto se encuentra como zona estratégica para el desarrollo de equipamientos el nodo belalcazar establecido desde el POT, en el que además, gracias a las condiciones normativas dadas está proyectada la construcción de un

Centro de Danza y Coreografía para el Valle del Cauca, impulsado por la Gobernación del Valle y el Ministerio de Cultura en el predio de la antigua Licorera del Valle, por lo cual el desarrollo de este nodo, incluyendo el aprovechamiento de las bodegas de la estación del ferrocarril de Cali se convierte en una de las intervenciones principales y estratégicas del proyecto Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde, que permitirá mejorar, impulsar el desarrollo y consolidar la zona de la intersección entre la calle 25 y el río Cali. Adicionalmente, el desarrollo de equipamientos en estos predios ayudará a disminuir el déficit de equipamientos que presenta el sector.

Conexión vial sobre río cali. Se incluye dentro de las intervenciones principales una conexión vial nueva en puente sobre el río cali desde la carrera 5 norte con calle 33 y la avenida 2 norte con calle 32, teniendo en cuenta la falta de accesibilidad ya que no cuenta con una entreada y salida hacia los barrios localizados entre la carrera 1 y el río cali debido al límite de las calles 25 y 26 con la vía férrea y el río Cali, ya que los flujos deben salir por la calle 30 hacia la carrera 1, empeorando aún más la congestión vehicular que se presenta sobre la carrera primera y calle 26 con los flujos que vienen entrando a la ciudad y que van hacia el centro, norte y terminal de transportes,

Adecuación de perfiles viales. Los barrios localizados en la comuna 4 entre la carrera 1 y el río Cali y la calle 25 y calle 70 se surten a través de la carrera 5 Norte como vía principal que presenta actividad comercial importante, y que no cuenta con el perfil adecuado para la función que cumple, adicionalmente se presentan problemas de movilidad y accidentes debido a sus condiciones, no cuenta con un separador, cruces peatonales adecuados, andenes con las normas de accesibilidad ni cicloruta. Igualmente para mejorar la movilidad peatonal y conectividad de los bici usuarios se incluye la adecuación de andenes e implementación de cicloruta sobre las calles principales como lo son la 34, 44, 52 y 62.

Articulación y cruces con el río Cali. El río Cali representa una barrera física para el territorio de la comuna 4, por lo que se propone adecuar los cruces vehiculares o ampliarlos para que se tengan las condiciones adecuadas para el cruce peatonal y de bicicletas continuando con las ciclorutas propuestas en las calles principales mencionadas (calles 34, 44, 52 y 62) permitiendo así la conectividad en todos los modos hacia ambos lados del río.

Así mismo, teniendo en cuenta la colindancia con el corredor ambiental del río Cali se plantean los lineamientos de articulación para la adecuación futura del mismo, como parte del proyecto río Cali, estratégico para la ciudad, para el cual se plantea un lineamiento para la adecuación de tramos viales que conformarían una vía semi peatonal paralela al río costado sur, es decir que tendría prioridad peatonal con ingreso vehicular restringido, con el fin de consolidar en un futuro la recuperación de la zona forestal protectora del río Cali y promover la reubicación de los asentamientos localizados en zona de riesgo.

Desarrollo de equipamientos y adecuaciones (equipamientos, parques y andenes). Igualmente se encuentran identificados lotes potenciales para el desarrollo de equipamientos, que fueron identificados con la comunidad y de acuerdo a las condiciones físicas y normativas de los predios, por una parte se encuentran las antiguas bodegas de Fruko debido a su tamaño, condiciones físicas y localización, luego se encuentran dos

predios sobre la carrera 5 norte actualmente parqueaderos que cuentan con las condiciones de área y normativas desde el POT. Los identificados como prioritarios a desarrollar por tener déficit en el sector son los deportivos, culturales, de salud y bienestar social.

Finalmente, se encuentran la construcción de equipamientos y adecuación de exipientes que principalmente responden a los equipamientos previstos para construir y adecuar por parte de las secretarías y algunos identificados para largo mediano y plazo; y los parques y zonas verdes que se priorizan de acuerdo a su escala y colindancia con los elementos estratégicos del proyecto así como la necesidad de adecuación para su aprovechamiento, y que se articulan mediante adecuaciones de andenes de algunas vías locales.



Gráfico 35. Proyecto Integral Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde - UPU 02 Industrial.
Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.14 Proyecto Integral Enlace de Espacios Públicos y Equipamientos

Objetivo. Conectar mediante los elementos de espacio público y equipamientos de las comunas 4 y 5, generando recorridos peatonales, los proyectos integrales Zona Industrial y Parque Metropolitano y Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde, mediante la adecuación de andenes, parques, zonas verdes y construcción de ciclo rutas, articulando áreas de oportunidad para el desarrollo de nuevos equipamientos.

Adecuación de perfiles viales. La carrera 2 se encuentra como eje central de los barrios de la comuna 5 en el cual además se localizan equipamientos de importancia como el Sena y parques y zonas verdes de importante área, así mismo sobre esta vía se localiza una

importante actividad comercial, que se encuentra como corredor urbano de comercio y servicios, por otra parte, se encuentra el tramo de la carrera 1 D para adecuación del perfil debido a la discontinuidad del perfil en ese tramo, ya que un predio de gran tamaño se encuentra sobre el carril norte reduciendo a un canal de circulación la vía que viene en 2 carriles continuos, por lo que se requiere realizar los procesos para recuperar el espacio vial y conformar el perfil, debido a esto se eligieron para realizar la adecuación del perfil vial y teniendo en cuenta que igualmente la carrera 2 en ciertas zonas no cuentan con el perfil adecuado ya que presenta discontinuidad, que genera problemas de movilidad, en algunos tramos cuenta con separador y en otros no, en gran parte no cuenta con andenes que cumplan las normas de accesibilidad ni con cicloruta. Adicionalmente, con el fin de mejorar la movilidad peatonal y conectividad de los bici usuarios se incluye la adecuación de andenes e implementación de cicloruta sobre la calle 44, que conecta lo propuesto en los proyectos 1 y 2 (carrera 5 y calle 44 norte).

Desarrollo de equipamientos y adecuaciones (equipamientos, parques y andenes).

Igualmente se encuentran identificados lotes potenciales para el desarrollo de equipamientos, que fueron identificados con la comunidad y de acuerdo a las condiciones físicas y normativas de los predios, por una parte se encuentran unos predios sin urbanizar sobre la carrera 1, luego se encuentran un predio sobre la carrera 1 D que funciona como parqueadero, otro que si bien esta adecuado como espacio público con corresponde a espacio público o zona verde y esta en el parque de torres de comfandi, y por último esta el predio del antiguo seguro social en el barrio El Sena, estos predios cuentan con las condiciones de área y normativas desde el POT. Los equipamientos identificados como prioritarios a desarrollar por tener déficit en el sector son los deportivos, de salud y bienestar social.

Finalmente, se encuentran la adecuación de equipamientos existentes que responden a los equipamientos previstos para adecuar por parte de las secretarías; los parques y zonas verdes que se priorizan responden a la conformación de recorridos peatonales entre los barrios que unen espacios públicos conectando los proyectos 1 y 2, además teniendo en cuenta el tamaño de los parques y la necesidad de adecuación para su aprovechamiento, estas redes peatonales que se articulan mediante adecuaciones de andenes de algunas vías locales entre norte y sur de la comuna 5.

MAPA 3C - PROYECTO INTEGRAL ENLACE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS

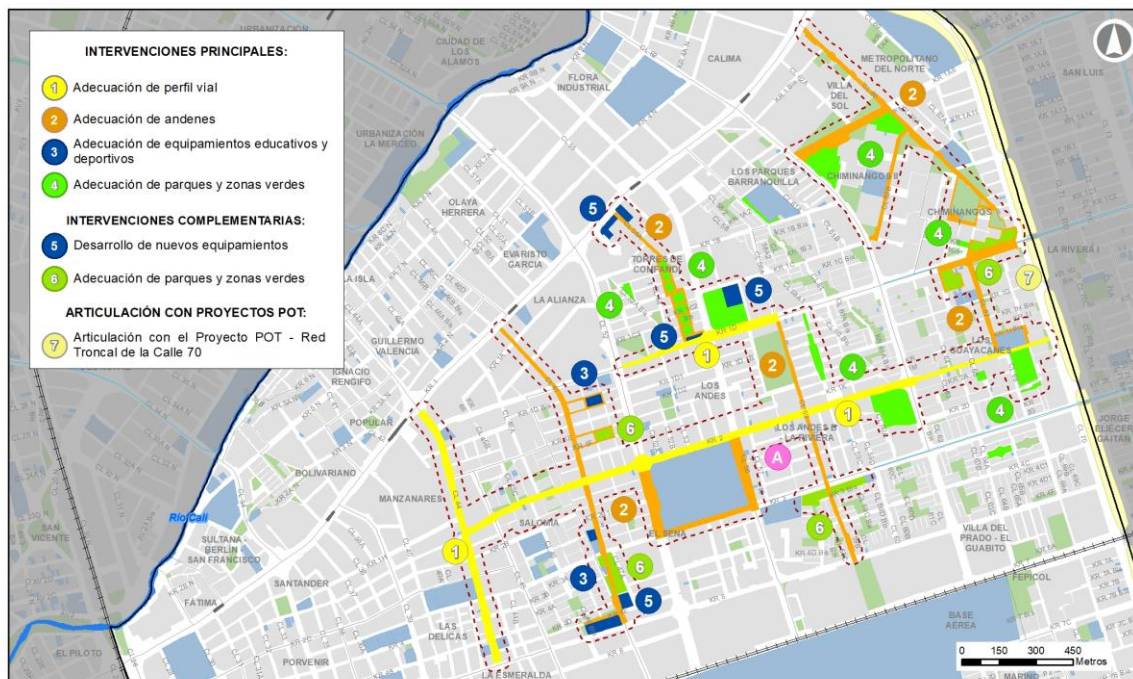


Gráfico 36. Proyecto Integral Enlace de Espacios Públicos y equipamientos - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

NORMAS COMPLEMENTARIAS

4.1.15 Normas sobre usos del suelo

En las normas complementarias planteadas en la UPU 2 Industrial, se encuentran normas de usos complementarias a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial en los proyectos A y B, enfocadas al desarrollo de ciertos usos, dentro de los permitidos, que se proponen afianzar en algunas zonas, con lo siguiente en cada uno de los proyectos:

Proyecto Zona Industrial y Parque Metropolitano (proyecto A). Como complemento al desarrollo del Aeroparque se incluyen las manzanas de la carrera 7 y manzanas del barrio Industrial, por su colindancia con el predio de la base aérea y su potencial de transformación debido a sus condiciones físicas de grandes predios, los usos industriales que se encuentran allí y el tratamiento de renovación urbana que permite el desarrollo de proyectos con diferentes usos para lograr consolidar la zona como zona empresarial y de servicios en concordancia con lo establecido en el POT, en el proceso que ha venido sucediendo de salida de las industrias del perímetro urbano de Cali. Por lo cual esta zona es potencial para el desarrollo de proyectos mixtos y transformación de usos en el territorio.

Por otra parte se incluyen normas que permiten generar un entorno urbano vital con actividad, y seguridad, impidiendo que los cerramientos aislen los sectores y generen inseguridad.

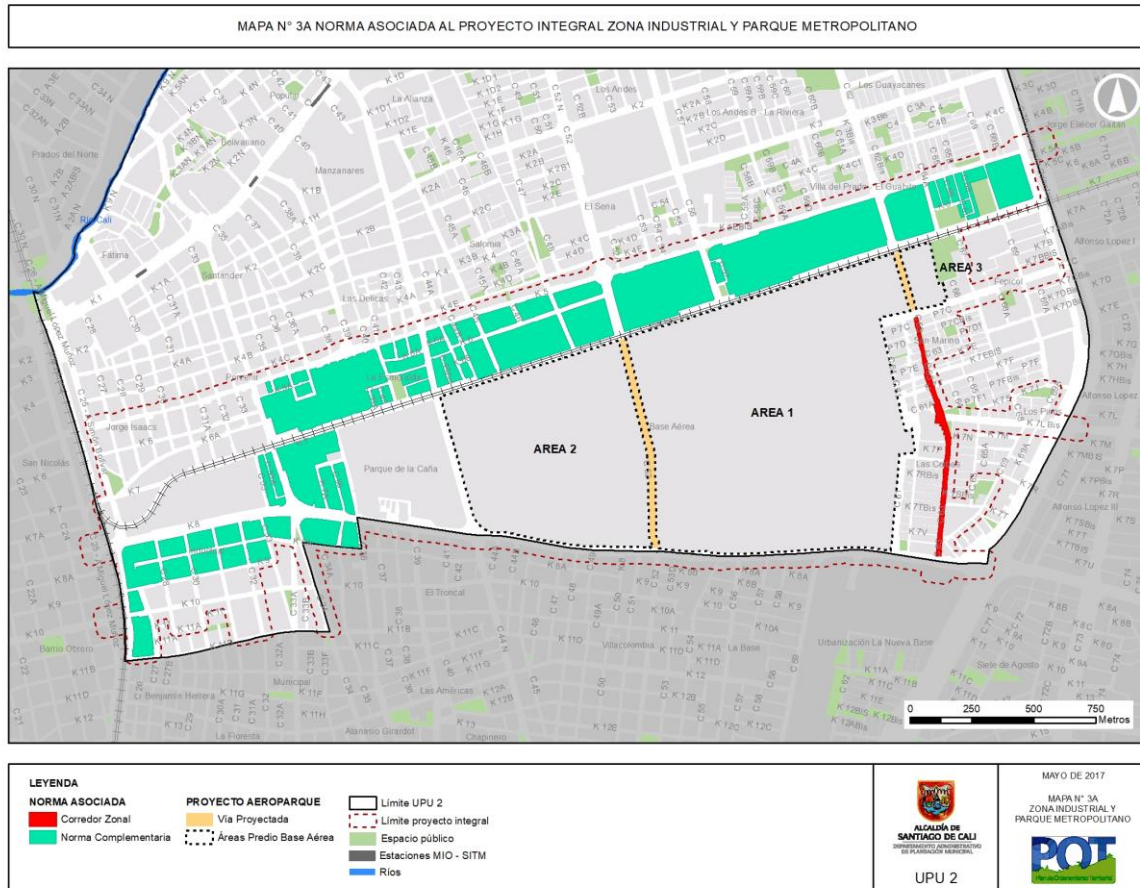


Gráfico 37. Mapa de Norma proyecto Zona Industrial y parque metropolitano - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Proyecto Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde (proyecto B). El corredor de la carrera 1 es característico por la localización de actividad comercial y de servicios, sobre este aún resaltan algunas industrial principalmente en la Flora Industrial, en el corredor vial principal se cuentan igualmente unas manzanas con las condiciones de grandes predios, usos industriales y el tratamiento de renovación urbana que permite el desarrollo de proyectos con diferentes usos para lograr consolidar el corredor como de comercio y servicios, condiciones similares se encuentran en las manzanas marcadas sobre la calle 26 que colindan con el Corredor Verde y le aplican las mismas normas complementarias.

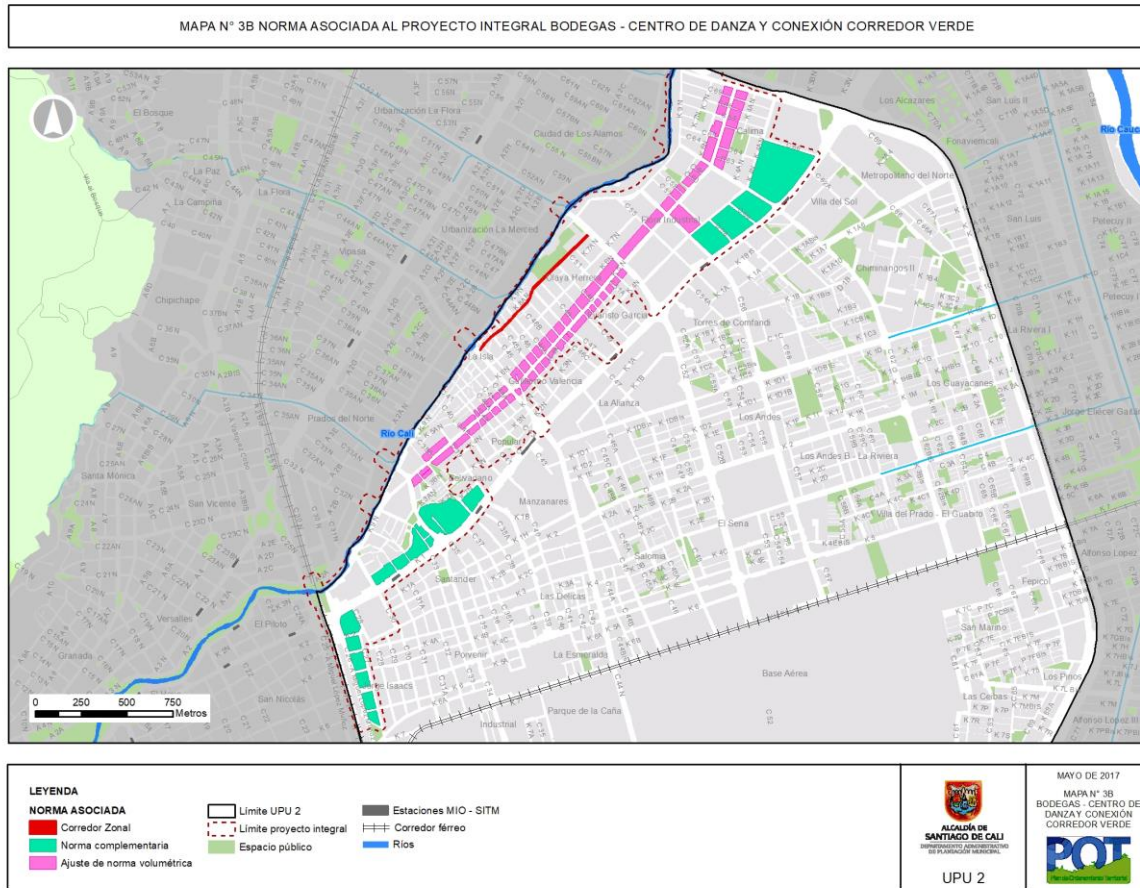


Gráfico 38. Mapa de Norma proyecto Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.16 Normas volumétricas

Se establecen normas complementarias que ajustan las normas volumétricas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, con el fin de permitir el desarrollo de mayor área construida que promueva incrementar la actividad económica en los corredores demarcados y que coinciden con los que se les realizará la adecuación del perfil vial en los proyectos Zona Industrial y Parque Metropolitano (B) y Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor verde (C) en las carreras 5 norte y carrera 2 respectivamente, como se muestra en los mapas de norma.

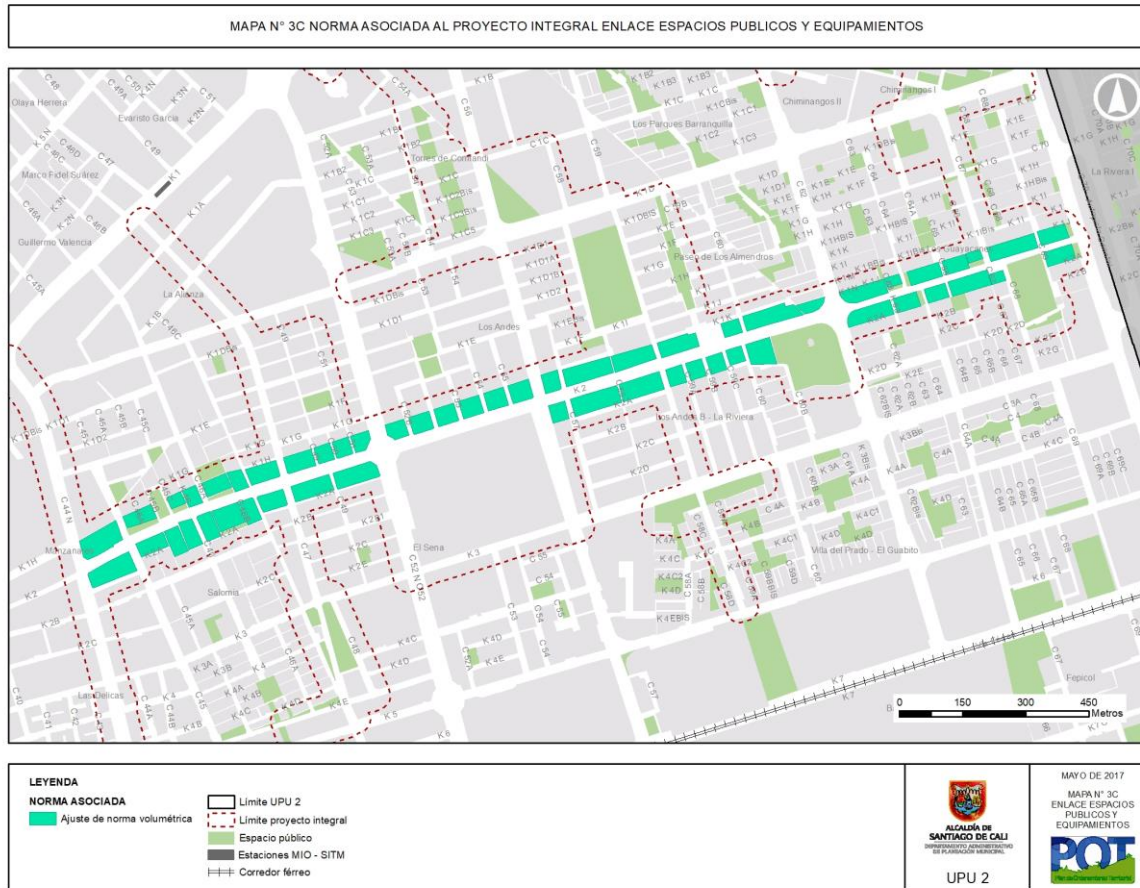


Gráfico 39. Mapa de Norma proyecto Enlace de Espacios Públicos y Equipamientos - UPU 02 Industrial.
 Fuente: DAPM – SPT, 2018.

4.1.17 Corredores zonales

Proyecto Zona Industrial y Parque Metropolitano (proyecto A). Se plantea la inclusión de un corredor zonal en el proyecto A con el fin de consolidar e impulsar el desarrollo de actividades económicas en la calle 63 entre carrera 7 C y carrera 8, se incluyó de acuerdo a los usos existentes observados en el territorio y lo evaluado en las propuestas con la comunidad del sector, así como las condiciones normativas actuales ya que no se encuentran corredores zonales cercanos en el sector desde el Plan de Ordenamiento Territorial.

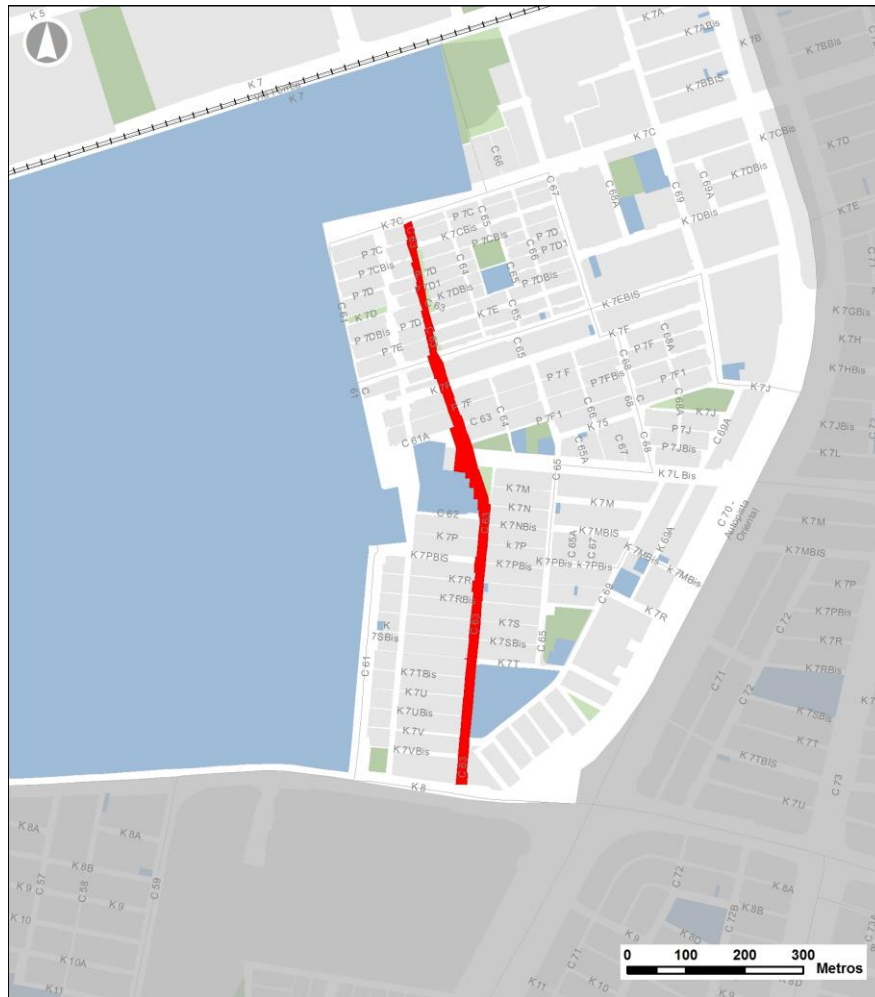


Gráfico 40. Mapa corredor zonal proyecto Zona Industrial y parque metropolitano - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.

Proyecto Bodegas - Centro de Danza y conexión Corredor Verde (proyecto B). Se plantea también la inclusión de un corredor zonal en el proyecto B con el fin de consolidar la propuesta de la vía perimetral para el corredor ambiental del río Cali, lo cual ayudará en el proceso de transformación de la zona con un mejor entorno urbano con mayor dinámica económica en el borde del corredor ambiental, así mismo, con el fin de apoyar las iniciativas de reubicación de población que se encuentran en marcha y que se realicen en el futuro para el AHD Camilo Torres y colindantes, para que sobre este corredor se puedan localizar actividades productivas que viene desarrollando la población en sus actuales viviendas informales. Por último, este corredor da continuidad al corredor zonal marcado en el POT sobre la carrera 9 N entre calles 52 N y 56 N, como corredor frente a centralidad (Industrial).

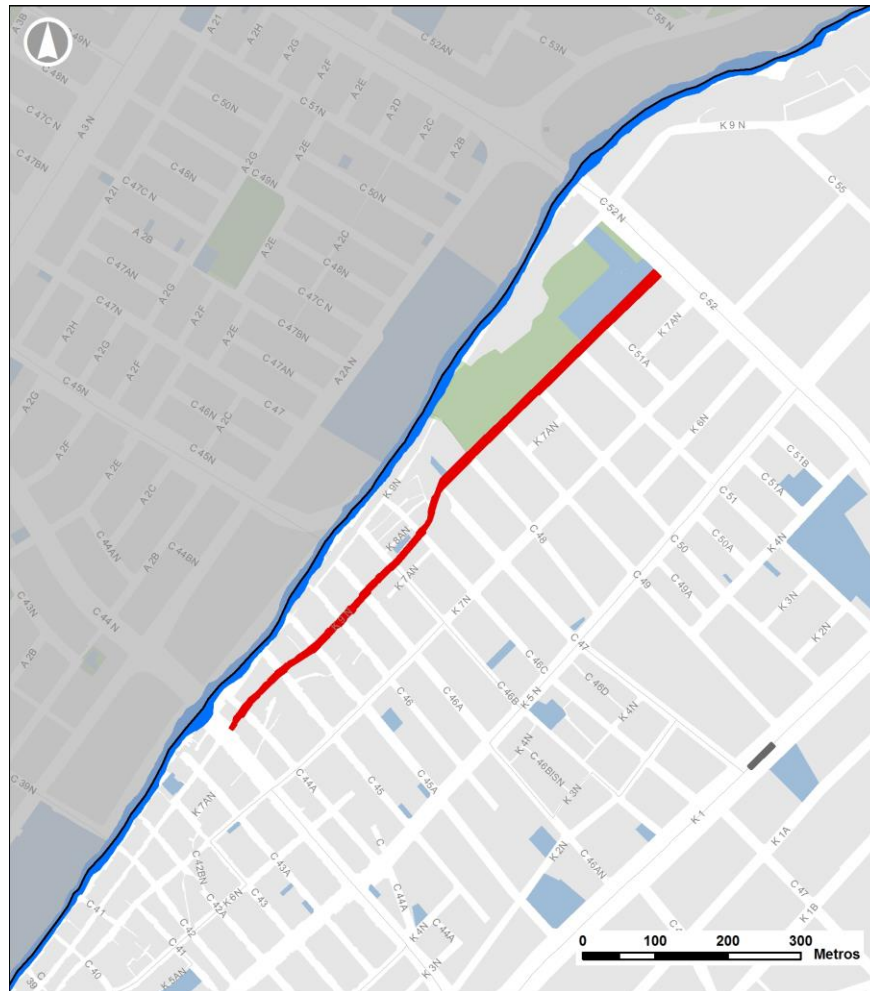


Gráfico 41. Mapa corredor zonal proyecto Bodegas – Centro de Danza y conexión Corredor Verde - UPU 02 Industrial. Fuente: DAPM – SPT, 2018.