

Municipio de Santiago de Cali



Departamento Administrativo de Planeación Municipal

## **PROYECTO**

# **PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

## **Libro de Anexos**

**RICARDO H. COBO LLOREDA**

Alcalde de Santiago de Cali

**FRANCISCO J. HERNANDEZ BÖHMER**

Director de Planeación Municipal

**FABIOLA AGUIRRE PEREA**

Coordinadora Técnica POT

**Plan de Ordenamiento Territorial  
de Santiago de Cali**

**RELACION DE ANEXOS**

## **Listado de Anexos**

### **ANEXO No. 1:**

- Planos del Plan de Ordenamiento Territorial

### **ANEXO No. 2:**

- Fichas Técnicas – Estudios que sirvieron de insumo para la formulación de la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali

### **ANEXO No. 3:**

- Delimitación del Suelo Urbano:
  - Perímetro Urbano
  - Perímetro Sanitario
- Delimitación del Suelo de Protección:
  - Parque Natural Farallones de Cali
  - Zona Amortiguadora del Parque Natural Farallones de Cali
  - Área de Reserva Forestal
  - Áreas sustraídas del Área de Reserva Forestal
  - Zona de Protección Ambiental del Río Cauca
- Delimitación del Suelo de Expansión
  - Área de Expansión Corredor Cali – Jamundí
- Delimitación de Áreas de Régimen diferido
- Delimitación de núcleos poblados del área rural

### **ANEXO No. 4:**

- Sistema Vial y de Transporte

**ANEXO No. 5:**

- Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos

**ANEXO No. 6:**

Plan de Inversiones del Plan de Ordenamiento Territorial

**ANEXO No. 7:**

Carta de Intención de Cooperación Horizontal

## **ANEXO No. 1**

# **Planos del Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali**

## **Listado de Planos del Plan de Ordenamiento Territorial**

<b>NOMBRE</b>	<b>Pág.</b>
Suelo Urbano (Perímetro Urbano)	1
Suelo de Expansión Corredor Cali-Jamundí	2
Clasificación del Suelo	3
Piezas Urbanas	4
Centralidades	5
Suelos de Protección Ambiental	6
Valores Paisajísticos	7
Jerarquización del Sistema Vial	8
Áreas permitidas para Localización de Terminales de Transporte	9
Corredores del Sistema Integrado de Transporte Masivo	10
Monumentos Nacionales	11
Patrimonio Paisajístico Ambiental	12
Recintos Urbanos	13
Hitos Urbanos	14
Áreas con Régimen Diferido	15
Suelos de Protección por Amenazas Naturales	16
Infraestructura Actual de Acueducto	17
Receptores Pluviales de Alcantarillado	18
Colectores Sanitarios Alcantarillado	19
Infraestructura de Servicio de Energía	20

<b>NOMBRE</b>	<b>Pág.</b>
Infraestructura de Servicio de Teléfonos	21
Infraestructura de Servicio de Gas	22
Infraestructura de Servicio de Aseo	23
Zonificación por Áreas de Actividad	24
Tratamientos	25
Distribución Espacial de la Población Rural	26
Conflicto de Usos de Suelo en el Área de Manejo de Reserva Forestal	27
Clasificación del Uso Potencial del Suelo en el Área Rural del Municipio Santiago de Cali	28

**ANEXO 3**  
**DELIMITACIONES**

### 3.1 DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

#### 3.1.1 Delimitación Perímetro Urbano

VERTICE No. 1 . Localizado en el punto de coordenadas 115.603N – 111.715E sobre el eje de la quebrada Menga. De este punto, continuando en línea recta en sentido norte-sur, hasta el vértice No. 2.

VERTICE No. 2. Localizado en el punto de coordenadas 114.552N – 111.723E .Continuando en línea recta en sentido sur-oriente, nor-occidente, hasta el vértice No. 3.

VERTICE No. 3. Localizado en el punto de coordenadas 114.698N – 111.525E .Desde este punto continuando en línea recta en sentido sur-norte, hasta el vértice No. 4.

VERTICE No. 4. Localizado en el punto de coordenadas 115.000N – 111.500E . Desde este punto continuando en línea recta en sentido oriente-occidente, hasta el vértice No. 5.

VERTICE No. 5. Localizado en el punto de coordenadas 115.052N – 111.076E . Desde este punto continuando en línea recta en sentido oriente-occidente, hasta el vértice No. 6.

VERTICE No. 6. Localizado en el punto de coordenadas 115.025N – 110.923E . Desde este punto continuando en línea recta en sentido nororiente-suroccidente, hasta el vértice No. 7.

VERTICE No. 7. Localizado en el punto de coordenadas 114.780N – 110.600E . Desde este punto continuando en línea recta en sentido norte – sur hasta el vértice No. 8.

VERTICE No. 8. Localizado en el punto de coordenadas 114.719N – 110.616E . Desde este punto continuando en línea recta en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 9.

VERTICE No. 9. Localizado en el punto de coordenadas 114.576N – 110.989E . Desde este punto continuando en línea recta en sentido noroccidente- suroccidente hasta el vértice No. 10.

VERTICE No. 10. Localizado en el punto de coordenadas 114.520N – 111.016E . Desde este punto continuando en línea recta, hasta el vértice No. 11.

VERTICE No. 11. Localizado en el punto de coordenadas 113.898N – 111.385E . Desde este punto continuando en línea recta siguiendo el trazado de la Avenida 6D Norte, hasta el vértice No. 12.

VERTICE No. 12. Localizado en el punto de coordenadas 113.909N – 111.629E , punto de intersección entre la Avenida 6D Norte y la Calle 40 Norte, desde este punto siguiendo el trazado de la Avenida 8 Norte, hasta el vértice No. 13.

VERTICE No. 13. Corresponde al punto de coordenadas 113.702N – 111.670E. Desde este punto se continúa en sentido norte-sur, siguiendo el eje de la Avenida 9 Norte hasta el vértice No. 14.

VERTICE No. 14. Localizado en el punto de coordenadas 113.151N – 111.507E, desde este punto continuando en sentido norte-sur, hasta el vértice No. 15.

VERTICE No. 15. Localizado en el punto de coordenadas 112.775N – 111.410E, desde este punto continuando en línea recta , hasta el vértice No. 16.

VERTICE No. 16. Localizado en el punto de coordenadas 112.558N – 111.255E. De este punto se continúa en sentido Nororiente– suroccidente, hasta el vértice No. 17.

VERTICE No. 17. Localizado en el punto de coordenadas del Plano de Cali 112.320N – 111.132E. Desde este punto se continúa en sentido norte-sur hasta el vértice No. 18.

VERTICE No. 18. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.793N – 110.929E, se continúa en línea recta en sentido oriente – occidente, hasta el vértice No. 19.

VERTICE No. 19. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 112.047N – 110.416E, se continúa en línea recta en sentido oriente- occidente, hasta el vértice No. 20.

VERTICE No. 20. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.324N – 110.330E, se continúa en línea recta en sentido oriente-occidente, hasta el vértice No. 21.

VERTICE No. 21. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.303N – 110.221E, se continúa en línea recta en sentido nororiente-suroccidente, hasta el vértice No. 22.

VERTICE No. 22. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.200N– 110.100E, se continúa en sentido noroccidente-suroriente, hasta el vértice No. 23.

VERTICE No. 23. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.062N – 110.259E, se continúa por el borde izquierdo de la Quebrada Los Chochos, en sentido nororiente – suroccidente, hasta el vértice No. 24.

VERTICE No. 24. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 110.960N – 109.960E, se continúa en línea recta en sentido oriente - occidente hasta el vértice No. 25.

VERTICE No. 25. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.005N – 109.830E, se continúa en sentido suroriente– noroccidente, hasta el vértice No. 26.

VERTICE No. 26. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.095N– 109.680E, se continúa en sentido norte – sur, por la margen izquierda del río Aguacatal, hasta el vértice No. 27.

VERTICE No. 27. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 110.850N– 109.700E, se continúa en línea recta en sentido suroriente-noroccidente hasta el vértice No. 28.

VERTICE No. 28. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.000N – 109.560E, de este punto siguiendo por la margen derecha de la vía Cali – Buenaventura, hasta el vértice No. 29

VERTICE No. 29. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.120N – 109.520E, se continúa en línea recta en sentido suroriente-noroccidente hasta el vértice No. 30.

VERTICE No. 30. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.432N – 109.290E, se continúa en línea recta en sentido oriente-occidente hasta el vértice No. 31.

VERTICE No. 31. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.422N – 108.807E, se continúa siguiendo por el eje de la quebrada El Chocho aguas arriba hasta el vértice No. 32.

VERTICE No. 32. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.846N – 108.284E, siguiendo en sentido oriente-occidente hasta el vértice No. 33.

VERTICE No. 33. Corresponde al punto de coordenadas 111.848N - 108.108E. siguiendo en sentido nororiente-suroccidente hasta el vértice No. 34.

VERTICE No. 34. , Corresponde al punto de coordenadas 111.011N - 107.854E, continuando en sentido oriente –occidente aguas arriba por el eje del Río Aguacatal hasta el vértice No. 35.

VERTICE No. 35. Corresponde al punto de coordenadas 111.457N – 106.010E. Desde este punto en línea recta en sentido nororiente – suroccidente hasta el vértice No. 36.

VERTICE No. 36. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.180N - 105.660E continuando en sentido suroriente-noroccidente hasta el vértice No. 37.

VERTICE No. 37. Corresponde al punto cuyas coordenadas son 112.260N – 104.776E. Desde este punto en sentido nororiente-suroccidente hasta el vértice No. 38.

VERTICE No. 38. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 112.150N – 104.550E. Desde este punto siguiendo en línea recta en sentido noroccidente- suroriente hasta el vértice No. 39.

VERTICE No. 39. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 112.063N – 104.827E . Desde este punto se continúa en sentido noroccidente – suroriente hasta el vértice No. 40.

VERTICE No. 40. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.182N – 105.574E . Desde este punto se continúa en sentido norte - sur, hasta el vértice No. 41.

VERTICE No. 41. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.100N – 105.550E . Desde este punto se continúa en sentido nororiente - suroccidente, hasta el vértice No. 42.

VERTICE No. 42. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 111.029N – 105.460E . Desde este punto se continúa por el eje del Río Cali aguas abajo hasta el vértice No. 43.

VERTICE No. 43. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 110.234N – 107.150E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte – sur hasta el vértice No. 44.

VERTICE No. 44. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.150N – 110.200E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido occidente - suroriente, hasta el vértice No. 45.

VERTICE No. 45. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 109.996N – 108.546E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido noroccidente – suroriente, hasta el vértice No. 46.

VERTICE No. 46. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 109.583N – 108.759E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte – sur hasta el vértice No. 47.

VERTICE No. 47. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 108.545N – 108.551E . Desde este punto se continúa en sentido norte sur hasta el vértice No. 48.

VERTICE No. 48. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.990N – 108.620E . Desde este punto se continúa en sentido oriente - occidente hasta el vértice No. 49.

VERTICE No. 49. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.990N – 108.391E . Desde este punto se continúa en sentido norte - sur hasta el vértice No. 50.

VERTICE No. 50. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.580N – 108.440E . Desde este punto se continúa en sentido oriente - occidente hasta el vértice No. 51.

VERTICE No. 51. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.590N – 107.980E . Desde este punto se continúa en sentido suroriente - noroccidente hasta el vértice No. 52.

VERTICE No. 52. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.701N – 107.730E . Desde este punto se continúa en sentido norte - suroccidente hasta el vértice No. 53.

VERTICE No. 53. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.500N – 107.660E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 54.

VERTICE No. 54. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 107.000N – 107.290E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 55.

VERTICE No. 55. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 106.060N – 107.220E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido suroccidente - nororiente hasta el vértice No. 56.

VERTICE No. 56. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 106.141N – 107.499E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 57.

VERTICE No. 57. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.874N – 107.500E . Desde este punto se sigue en línea recta en sentido occidente - oriente, hasta el vértice No. 58.

VERTICE No. 58. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.857N – 107.645E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 59.

VERTICE No. 59. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.760N – 107.580E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 60.

VERTICE No. 60. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.508N – 107.590E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido suroccidente - nororiente hasta el vértice No. 61.

VERTICE No. 61. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.700N – 107.760E . Desde este punto se continúa en sentido suroccidente - nororiente hasta el vértice No. 62.

VERTICE No. 62. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.824N – 107.967E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido suroccidente - nororiente hasta el vértice No. 63.

VERTICE No. 63. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 106.150N – 108.285E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido noroccidente - suroriente hasta el vértice No. 64.

VERTICE No. 64. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.937N – 108.373E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 65.

VERTICE No. 65. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 105.900N – 108.640E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 66.

VERTICE No. 66. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 104.241N – 108.419E . Desde este punto se continúa en sentido oriente - occidente hasta el vértice No. 67.

VERTICE No. 67. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 104.273N – 108.026E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 68.

VERTICE No. 68. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 104.007N – 108.026E . Desde este punto se continúa en sentido norte – sur por la cota 1.100 hasta el vértice No. 69.

VERTICE No. 69. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.995N – 108.030E. Desde este punto se continúa en sentido occidente – oriente hasta el vértice No. 70.

VERTICE No. 70. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.995N - 108.110E . Desde este punto se continúa en sentido noroccidente – suroriente hasta el vértice No. 71.

VERTICE No. 71. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.535N – 108.260E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 72.

VERTICE No. 72. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.450N – 108.215E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - suroccidente hasta el vértice No. 73.

VERTICE No. 73. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.190N – 108.160E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 74.

VERTICE No. 74. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.120N – 108.135E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido oriente - occidente hasta el vértice No. 75.

VERTICE No. 75. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 102.137N – 108.076E . Desde este punto se continúa por la margen izquierda del Río Meléndez aguas abajo en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 76.

VERTICE No. 76. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 101.562N – 109.386E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido noroccidente - suroriente hasta el vértice No. 77.

VERTICE No. 77. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 101.515N – 109.430E . Desde este punto se continúa en sentido noroccidente – suroriente hasta el vértice No.78.

VERTICE No. 78. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 100.550N – 110.195E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido nororiente - suroccidente hasta encontrar el vértice No. 79.

VERTICE No. 79. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 100.310N – 109.938E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 80.

VERTICE No. 80 Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 100.100N - 109.920E . Desde este punto se continúa en sentido occidente – oriente hasta el vértice No. 81.

VERTICE No. 81. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 100.100N – 110.060E. De este punto se continúa por la margen izquierda del río Lili, en sentido nororiente – suroccidente hasta el vértice No. 82.

VERTICE No. 82. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 99.840N – 109.650E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido norte - sur hasta el vértice No. 83.

VERTICE No. 83. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 99.670N – 109.690E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 84.

VERTICE No. 84. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 99.328N – 109.452E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 85.

VERTICE No. 85. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 98.430N – 109.126E . Desde este punto se continúa por la margen izquierda del Río Pance en sentido norte – sur hasta el vértice No. 86.

VERTICE No. 86. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 97.278N – 109.254E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido occidente – oriente hasta el vértice No. 87.

VERTICE No. 87. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 97.330N – 109.650E, siguiendo en línea recta en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 88.

VERTICE No. 88. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 97.626N – 112.102E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido sur – norte hasta el vértice No. 89.

VERTICE No. 89. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 100.656N – 112.105E . Desde este punto se continúa por la margen izquierda del Río Lili aguas abajo en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 90.

VERTICE No. 90. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 100.774N – 113.248E . Desde este punto se continúa en sentido sur - norte, hasta el vértice No. 91

VERTICE No. 91. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 103.693N – 113.321E . Desde este punto se continúa por la margen izquierda del Río Meléndez aguas abajo en sentido occidente – oriente hasta el vértice No. 92

VERTICE No. 92. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 103.572N – 113.726E . Desde este punto se continúa en línea recta en sentido noroccidente - suroriental hasta el vértice No. 93

VERTICE No. 93. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 103.535N – 113.744E . Desde este punto se continúa por el eje del antiguo cauce del Río Meléndez aguas abajo en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 94

VERTICE No. 94. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 106.497N – 116.770E . Desde este punto se continúa en sentido occidente - oriente hasta el vértice No. 95.

VERTICE No. 95. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 106.162N – 117.085E . Desde este punto se continúa en sentido norte - suroriental hasta el vértice No. 96.

VERTICE No. 96. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 104.810N – 118.488E . desde este punto siguiendo por la pata seca del Jarillón de protección del Río Cauca en sentido sur - norte hasta la intersección del Caño Cauquita hasta el vértice No. 97.

VERTICE No. 97. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 110.247N – 117.427E . Desde este punto se continúa en sentido occidente - oriente, por el Caño Cauquita hasta la intersección con el eje del Jarillón de protección del Río Cauca hasta el vértice No. 98.

VERTICE No. 98. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 110.273N – 117.446E . Desde este punto siguiendo en sentido sur – norte hasta el vértice No. 99.

VERTICE No. 99. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 110.391N – 117.395E. Desde este punto siguiendo en sentido sur- norte por el costado occidental del Jarillón del río Cauca, hasta el vértice No. 100.

VERTICE No. 100. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 115.035N – 116.626E. Desde este punto siguiendo en sentido occidente – oriente, hasta el vértice No. 101.

VERTICE No. 101. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 115.052N – 116.739E . Desde este punto se continúa en sentido sur - norte hasta el vértice No. 102.

VERTICE No. 102. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 116.498N – 115.825E . Desde este punto se continúa en sentido oriente – suroccidente por la margen derecha del río Cali, hasta el vértice No. 103.

VERTICE No. 103. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 115.651N – 115.157E . Desde este punto se continúa por el eje del Canal Colector de desagüe de Acopi de sección trapezoidal revestido de cemento en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 104.

VERTICE No. 104. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 115.202N – 114.000E. Desde este punto siguiendo en sentido nororiente - suroccidente hasta el vértice No. 105.

VERTICE No. 105. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 114.772N – 113.881E. Desde este punto siguiendo en sentido suroriente – noroccidente, en línea recta hasta el vértice No. 106.

VERTICE No. 106. Corresponde al punto de coordenadas del Plano de Cali 115.299N – 112.328E. Desde este punto siguiendo el sentido oriente – occidente por la Quebrada Menga hasta el vértice No. 1

### 3.1.2 Delimitación Perímetro Sanitario

VERTICE	Coordenadas ESTE	Coordenadas NORTE
1	111715.414	115603.180
2	111723.117	114552.305
3	111525.109	114698.914
4	111500.094	115000.172
5	111076.070	115052.094
6	110923.180	115025.523
7	110600.078	114780.336
8	110616.289	114719.695
9	110989.187	114576.906
10	111016.000	114520.187
11	111385.742	113898.875
12	111629.000	113909.500
13	111670.633	113702.141
14	111507.297	113151.297
15	111410.000	112775.008
16	111255.008	112558.008
17	111132.008	112320.008
18	110929.000	111793.602
19	110416.891	112047.016
20	110330.586	111324.805
21	110221.312	111303.750
22	110100.633	111200.766
23	110259.078	111062.687
24	109960.516	110960.133
25	109830.883	111005.289
26	109680.844	111095.250
27	109700.164	110850.117
28	109560.234	111000.031
29	109520.234	111120.656
30	109290.016	111432.094
31	108807.062	111422.852
32	108284.781	111846.898

<b>VERTICE</b>	<b>Coordenadas ESTE</b>	<b>Coordenadas NORTE</b>
33	108108.664	111848.953
34	107854.586	111011.687
35	106010.547	111457.898
36	105660.266	111180.234
37	104776.445	112260.875
38	104550.117	112150.102
39	104827.938	112063.336
40	105574.203	111182.586
41	105550.555	111100.711
42	105460.688	111029.867
43	107150.398	110234.523
44	107150.203	110200.031
45	108546.625	109996.289
46	108759.352	109583.500
47	108551.227	108545.414
48	108620.539	107990.344
49	108391.312	107990.359
50	108440.180	107580.734
51	107980.727	107590.641
52	107730.523	107701.078
53	107660.625	107500.352
54	107290.562	107000.227
55	107220.984	106060.617
56	107499.937	106141.430
57	107500.398	105874.766
58	107645.031	105857.023
59	107580.031	105760.828
60	107590.000	105508.008
61	107760.258	105700.188
62	107967.016	105824.016
63	108285.008	106150.297
64	108373.008	105937.008
65	108640.031	105900.938
66	108419.539	104241.656
67	108026.914	104273.586
68	108026.914	104007.398
69	108030.602	102995.352
70	108110.516	102995.570
71	108260.266	102535.109
72	108215.359	102450.438
73	108160.055	102190.391
74	108135.430	102120.234
75	108076.242	102137.258
76	109386.000	101562.195

<b>VERTICE</b>	<b>Coordenadas ESTE</b>	<b>Coordenadas NORTE</b>
77	109430.055	101515.430
78	110195.094	100550.273
79	109938.281	100310.000
80	109920.117	100100.055
81	110060.781	100100.383
82	109650.906	99840.898
83	109690.297	99670.219
84	109452.672	99328.094
85	109126.656	98430.094
86	109254.883	97278.594
87	109650.734	97330.102
88	112102.133	97626.383
89	112105.836	100656.008
90	113248.664	100774.336
91	113321.672	103693.406
92	113726.984	103572.961
93	113744.719	103535.797
94	116770.125	106497.258
95	117085.187	106162.656
96	118488.773	104810.313
97	117427.102	110247.633
98	117446.539	110273.742
99	117395.203	110391.852
100	116626.492	115035.227
101	116739.148	115052.867
102	115825.297	116498.328
103	115157.844	115651.758
104	114000.148	115202.773
105	113881.750	114772.703
106	112328.211	115299.383

## 3.2 DELIMITACIÓN DEL SUELO DE PROTECCIÓN

### 3.2.1 Delimitación del Parque Nacional Natural Farallones de Cali

La línea que define la porción del Municipio perteneciente al Parque Nacional Natural Farallones de Cali, referida al sistema de coordenadas del Plano Digital del Municipio elaborado en 1996 a partir de fotografías aéreas de 1993, se describe a continuación:

VÉRTICE No. 1: Punto de coordenadas 94.496N - 101.892E, localizado en la intersección de la Cuchilla de Pico de Loro (límite entre los Municipios Santiago de Cali y Jamundí) con la curva de nivel 2000 m.s.n.m. De este punto se continúa por la mencionada cota hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre, afluente mas al sur de la Quebrada El Indio, con la cota 2000 m.s.n.m. de coordenadas 94.832N - 99.292E. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada sin nombre y por la Quebrada El Indio hasta el Vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Desembocadura de La Quebrada la Chorrera en la Quebrada El Indio, punto de coordenadas 95.904N - 99.897E. De este punto siguiendo aguas abajo por la Quebrada del Indio hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Punto de intersección de la Quebrada el Indio con la curva de nivel 1600 m.s.n.m, de coordenadas 96.084N - 99.970E. Siguiendo por la mencionada cota hasta encontrar el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Punto de intersección de la curva de nivel 1.600 m.s.n.m. con el eje del Río Pance, de coordenadas 97.065N - 99.464E. De este punto aguas arriba por el Río Pance hasta encontrar el vértice No. 6.

VÉRTICE No. 6: Punto de coordenadas 97.260N - 97.702E, localizado en la intersección del eje del Río Pance con la curva de nivel 1.800 m.s.n.m. De este punto siguiendo por la mencionada cota hasta el vértice No. 7.

VÉRTICE No. 7: Ubicado en la Escuela El Otoño con coordenadas 100.943N - 102.391E.

VÉRTICE No. 8: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Meléndez y Lili en sentido este oeste hasta encontrar el denominado Alto del Rosario donde está localizado este vértice de coordenadas 102.267N - 103.635E.

VÉRTICE No. 9: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de la Quebrada Guabos hasta encontrar el río Meléndez, a la altura de la Vereda El Minuto, donde está localizado este vértice de coordenadas 103.909N - 103.328E.

VÉRTICE No. 10: Del punto anterior se continúa por el mencionado río aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada La Candelaria donde está localizado este vértice de coordenadas 101.293N - 100.022E.

VÉRTICE No. 11: Del punto anterior se continúa por la Quebrada La Candelaria aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada Hueco o Huevo Negro donde está localizado este vértice de coordenadas 101.506N - 99.177E.

VÉRTICE No. 12: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta encontrar el filo conocido como Cuchilla de Los Cárpatos o divisoria de los ríos Meléndez y Pichindecito donde está localizado este vértice de coordenadas 102.995N - 97.998E.

VÉRTICE No. 13: Del punto anterior se continúa por el filo y la divisoria de aguas mencionados en sentido noroeste hasta encontrar el Pico de La Botella donde está localizado este vértice de coordenadas 104.166N - 98.762E.

VÉRTICE No. 14: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Pichindécito y Meléndez en sentido noroeste hasta encontrar un punto donde está localizado este vértice de coordenadas 105.804N - 102.705E.

VÉRTICE No. 15: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Pichindécito y Meléndez y el filo que conduce a la Virgen de Yanacónas en sentido noroeste hasta encontrar un punto donde está localizado este vértice de coordenadas 107.035N - 102.959E.

VÉRTICE No. 16: Del punto anterior se continúa por el filo mencionado en sentido noroeste hasta encontrar el carretable que lleva al Centro Recreativo de Comfenalco Yanacónas donde está localizado este vértice de coordenadas 109.132N - 104.321E.

VÉRTICE No. 17: Del punto anterior se continúa por el mencionado carretable hasta encontrar la Quebrada Agua Sucia o Yanacónas, donde está localizado este vértice de coordenadas 108.960N - 103.839E.

VÉRTICE No. 18: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas abajo hasta su desembocadura en el río Pichindé donde está localizado este vértice de coordenadas 110.062N - 103.957E.

VÉRTICE No. 19: Del punto anterior se continúa por el mencionado río aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada La Tulia y la divisoria de aguas de la Quebrada La Marina donde está localizado este vértice de coordenadas 108.718N - 101.189E.

VÉRTICE No. 20: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de la Quebrada La Marina en sentido este oeste hasta encontrar el filo divisorio de los ríos Cali y Pichindé donde está localizado este vértice de coordenadas 109.793N - 100.002E.

VÉRTICE No. 21: Del punto anterior se continúa por la divisoria de los ríos mencionados en sentido este oeste hasta encontrar el Alto de Los Lucios donde está localizado este vértice de coordenadas 109.854N - 98.619E.

VÉRTICE No. 22: Del punto anterior continuando por la divisoria de los ríos Cali y Pichindé en sentido este oeste hasta encontrar el camino de herradura que conduce a Pichindé donde está localizado este vértice de coordenadas 109.843N - 97.762E.

VÉRTICE No. 23: Del punto anterior se continúa por el camino mencionado en sentido este oeste hasta encontrar la Quebrada de Los Lucios donde está localizado este vértice de coordenadas 109.679N - 96.948E.

VÉRTICE No. 24: Del punto anterior se continúa por la Quebrada de Los Lucios aguas abajo hasta su desembocadura en el río Felidia donde está localizado este vértice de coordenadas 110.540N - 96.481E.

VÉRTICE No. 25: Del punto anterior se continúa por el río Felidia aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada El Diamante donde está localizado este vértice de coordenadas 110.527N - 95.792E.

VÉRTICE No. 26: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta su nacimiento y de allí hasta la cima del Cerro El Diamante, cima de la Cordillera Occidental que sirve de límite entre los municipios Santiago de Cali y Dagua, donde está localizado este vértice de coordenadas 111.960N - 96.100E.

### 3.2.2 Delimitación de la Zona Amortiguadora del Parque Nacional Natural Farallones de Cali

VÉRTICE No. 1: Localizado en la intersección del filo divisorio de los ríos Meléndez y Lili con la prolongación aguas arriba de una quebrada sin nombre afluente del Río Lili, punto de coordenadas 102.337N - 105.562E.

VÉRTICE No. 2: Del punto anterior siguiendo en sentido norte - sur aguas abajo por una quebrada sin nombre hasta su desembocadura en el Río Lili, se encuentra este vértice de coordenadas 101.548N - 105.824E. Desde este punto se sigue aguas arriba por el Río Lili hasta encontrar el vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en la desembocadura de una quebrada sin nombre sobre el Río Lili, punto de coordenadas 101.473N - 105.712E. De este punto siguiendo en sentido suroeste aguas arriba por la quebrada sin nombre hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Punto donde la prolongación aguas arriba de una quebrada sin nombre afluente del Río Lili se intersecta con la curva de nivel 1.450 m.s.n.m., de coordenadas 100.689N - 104.566E. De este punto siguiendo la mencionada cota hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Punto de coordenadas 99.955N - 103.815E donde la curva de nivel 1.450 m.s.n.m. se intersecta con la Quebrada La Soledad. De este punto aguas arriba por la mencionada quebrada hasta encontrar el vértice No. 6.

VÉRTICE No. 6: Punto donde el cauce de la Quebrada La Soledad se intersecta con la curva de nivel 1.500 m.s.n.m., de coordenadas 100.085N - 103.602E. De este punto siguiendo en sentido suroeste por la mencionada cota hasta el vértice No. 7.

VÉRTICE No. 7: Localizado en la intersección de la curva de nivel 1.500 m.s.n.m. con el cauce de una quebrada sin nombre afluente del Río Pance, punto de coordenadas 97.895N - 102.401E. De este punto se continúa aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el vértice No. 8.

VÉRTICE No. 8: Desembocadura de una quebrada sin nombre en el Río Pance, punto de coordenadas 97.441N - 102.441E. De este punto se continúa aguas abajo por el Río Pance hasta el vértice No. 9.

VÉRTICE No. 9: Confluencia de la Quebrada San Francisco en el Río Pance, punto de coordenadas 97.654N - 103.391E. De este punto aguas arriba por la Quebrada San Francisco hasta el vértice No. 10.

VÉRTICE No. 10: Punto de coordenadas 96.605N - 102.837E donde la Quebrada San Francisco intersecta la curva de nivel 1.700 m.s.n.m. De este punto en sentido oeste - este por la mencionada cota hasta el vértice No. 11.

VÉRTICE No. 11: Localizado en la intersección de la cota 1.700 m.s.n.m. con la divisoria de aguas de dos cauce menores afluentes de la Quebrada Macondo, punto de coordenadas 96.246N - 103.291E. De este punto se sigue hacia el este bajando por la mencionada divisoria hasta el vértice No. 12.

VÉRTICE No. 12: Punto donde la prolongación del parteaguas de dos cauce menores afluentes de la Quebrada Macondo intersecta el eje de esta última, de coordenadas 96.175N - 103.620E. De este punto se continúa hacia el este con el alineamiento que une los vértices No. 11 y No. 12, hasta encontrar el vértice No. 13.

VÉRTICE No. 13: Intersección de la prolongación del alineamiento que une los vértices No. 11 y No. 12 con el divorcio de aguas de las quebradas Macondo, al oeste, y Dosquebradas al este, punto de coordenadas 96.142N - 103.876E. De este punto siguiendo en sentido suroeste por el mencionado divorcio de aguas hasta el vértice 14.

VÉRTICE No. 14: Punto de coordenadas 95.135N - 103.190E, donde el divorcio de aguas de las quebradas Macondo y Dosquebradas se intersecta con la curva de nivel 1.900 m.s.n.m. y con la cuchilla divisoria de las cuencas de los ríos Pance, al norte, y Jamundí, al sur, que constituye el límite entre los Municipios Santiago de Cali y Jamundí. De este punto siguiendo en sentido este - oeste por el mencionado límite municipal hasta el vértice No. 15.

VÉRTICE No. 15: Punto de coordenadas 94.496N - 101.892E, localizado en la intersección de la Cuchilla de Pico de Loro (límite entre los Municipios Santiago de Cali y Jamundí) con la curva de nivel 2000 m.s.n.m. De este punto se continua por la mencionada cota hasta el vértice No. 16.

VÉRTICE No. 16: Localizado en el punto de intersección de la cota 2000 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Chorrera, de coordenadas 95.234N - 100.171E. De este punto siguiendo por la mencionada quebrada sin nombre y por la Quebrada La Chorrera aguas abajo hasta el Vértice No. 17.

VÉRTICE No. 17: Desembocadura de La Quebrada la Chorrera en la Quebrada el Indio, punto de coordenadas 95.904N - 99.897E. De este punto siguiendo aguas abajo por la Quebrada del Indio hasta el vértice No. 18.

VÉRTICE No. 18: Punto de intersección de la Quebrada el Indio con la curva de nivel 1600 m.s.n.m, de coordenadas 96.086N - 99.967E. Siguiendo por la mencionada cota hasta encontrar el vértice No. 19.

VÉRTICE No. 19: Punto de intersección de la curva de nivel 1.600 m.s.n.m. con el eje del Río Pance, de coordenadas 97.048N - 99.386E. De este punto aguas arriba por el Río, tomando luego, también aguas arriba, el primer afluente que se encuentra en la margen derecha hasta el vértice No. 20.

VÉRTICE No. 20: Localizado en el punto de intersección de la cota 1680 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río Pance de coordenadas 97.149N - 99.334E. De este punto continuando por la mencionada cota hasta el Vértice No.21.

VÉRTICE No. 21: Localizado en el punto de intersección de la curva de nivel 1680 m.s.n.m con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Castellana, de coordenadas 97.187N - 99.256E. De este punto continuando aguas arriba por la quebrada sin nombre hasta el Vértice No. 22.

VÉRTICE No. 22: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Castellana con la cota 1800 m.s.n.m. de coordenadas 97.666N - 99.097E. De este punto continuando por la mencionada cota hasta el Vértice No. 23.

VÉRTICE No. 23: Localizado en el punto de intersección de la cota 1800 m.s.n.m.con el eje de un camino que conduce a la zona de San Pablo, de coordenadas 97.971N -99.132E. De este punto continuando en sentido noroeste por el mencionado camino hasta el Vértice No. 24.

VÉRTICE No. 24: Localizado en el punto de intersección del eje del camino que conduce a la zona de San Pablo con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Chorrera del Indio, de coordenadas 97.407N - 101.028E. De este punto continuando aguas abajo por la quebrada sin nombre hasta el Vértice No. 25.

VÉRTICE No. 25: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre con el eje de la Quebrada la Chorrera del Indio, de coordenadas 97.847N - 101.161E. De este punto continuando por esta última quebrada aguas arriba hasta el Vértice No. 26.

VÉRTICE No. 26: Localizado en el punto de confluencia de una quebrada sin nombre en la Quebrada La Chorrera del Indio, de coordenadas 97.890N - 101.106E. De este punto continuando aguas arriba por la quebrada sin nombre hasta el Vértice No. 27.

VÉRTICE No. 27: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre, tributaria de la Quebrada La Chorrera del Indio, con la cota 1800 m.s.n.m., de coordenadas 98.268N - 101.176E. De este punto continuando en sentido sur norte por la mencionada cota hasta el Vértice No. 28.

VÉRTICE No. 28: Ubicado en la Escuela El Otoño con coordenadas 100.943N - 102.391E.

VÉRTICE No. 29: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Meléndez y Lili en sentido este oeste hasta encontrar el denominado Alto del Rosario donde está localizado este vértice de coordenadas 102.267N - 103.634E. De este punto se continua en sentido oeste - este por la divisoria de aguas de los ríos Meléndez, al norte, y Lili, al sur, hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de la presente delimitación.

### **3.2.3 Delimitación de la Reserva Forestal**

La delimitación definitiva de la Reserva Forestal, basada en las Resoluciones No. 9 de 1938, No. 7 de 1941 y No. 5 de 1943 emanadas del Ministerio de Economía Nacional y en la Resoluciones Nos. 0126 del 9 de febrero de 1998 y 0198 de Marzo 3 de 1998 expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente, referida al sistema de coordenadas del Plano Digital del Municipio elaborado en 1996 a partir de fotografías aéreas de 1993, es la siguiente:

#### **3.2.3.1 Reserva Forestal en las Cuencas de los Rios El Chocho, Aguacatal, Cali, Cañaveralejo y Meléndez**

VÉRTICE No.1: Localizado en el punto de intersección de la línea imaginaria de la Reserva Forestal (Resolución No.5 de abril 20 de 1943) con la línea imaginaria límite entre los municipios Santiago de Cali y Yumbo de coordenadas 118.721N -105.745E. De este punto continuando por la mencionada línea límite entre municipios en sentido sureste hasta el Vértice No.2.

VÉRTICE No.2: Localizado en el punto de intersección de la línea imaginaria límite entre los municipios Santiago de Cali y Yumbo con la cota 2.000 m.s.n.m. de coordenadas 118.161N - 106.496E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido noreste hasta el Vértice No.3.

VÉRTICE No.3: Localizado en el punto de intersección de la cota 2.000 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Chocho de coordenadas 118.036N - 106.313E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.4.

VÉRTICE No.4: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Chocho con la cota 1.990 m.s.n.m. de coordenadas 118.028N - 106.369E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido este oeste hasta el Vértice No.5.

VÉRTICE No.5: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.990 m.s.n.m con el eje de la Quebrada El Chocho de coordenadas 117.960N - 106.399E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.6.

VÉRTICE No.6: Localizado en el punto de intersección del eje de la Quebrada El Chocho con la cota 1.945 m.s.n.m. de coordenadas 117.889N - 106.705E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No.7.

VÉRTICE No.7: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.945 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho de coordenadas 117.880N - 106.759E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.8.

VÉRTICE No.8: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho con la cota 1.920 m.s.n.m. de coordenadas 118.037 N - 106.871E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sur norte hasta el Vértice No.9.

VÉRTICE No.9: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.920 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho de coordenadas 117.991 N - 106.884E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.10.

VÉRTICE No.10: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho con la cota 1.900 m.s.n.m. de coordenadas 118.019 N - 107.053E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No.11.

VÉRTICE No.11: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.900 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho de coordenadas 117.806 N - 107.190E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.12.

VÉRTICE No.12: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho con la cota 1.825 m.s.n.m. de coordenadas 117.814 N - 107.615E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No.13.

VÉRTICE No.13: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.825 m.s.n.m. con la Línea imaginaria límite entre los Municipios Santiago de Cali y Yumbo de coordenadas 117.784 N - 107.444E. De este punto continuando por la mencionada línea imaginaria límite en sentido este oeste hasta el Vértice No.13.

VÉRTICE No.14: Localizado en el punto de intersección de la línea imaginaria límite entre los Municipios Santiago de Cali y Yumbo con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho, de coordenadas 117.635 N - 107.700E. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No.15.

VÉRTICE No.15: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho con el eje de otra quebrada tributaria del Río El Chocho de coordenadas 117.130 N - 107.280E. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No.16.

VÉRTICE No.16: Localizado en el punto de confluencia de una quebrada sin nombre en el Río El Chocho, de coordenadas 116.400 N - 107.415E. De este punto continuando aguas arriba por el mencionado río hasta el Vértice No.17.

VÉRTICE No.17: Localizado en el punto de intersección del eje del Río El Chocho con el eje de una quebrada sin nombre de coordenadas 116.415 N - 107.130E. De este punto continuando aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No.18.

VÉRTICE No.18: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre con el eje de un camino paralelo a la Quebrada El Suspiro de coordenadas 116.120 N - 107.130E. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido norte sur hasta el Vértice No.19.

VÉRTICE No.19: Localizado en el punto de intersección del eje de un camino paralelo a la Quebrada El Suspiro con el eje de una quebrada sin nombre tributaria de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 115.665 N - 107.200E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.20.

VÉRTICE No.20: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre tributaria de la Quebrada El Suspiro con la cota 1.500 m.s.n.m. de coordenadas 115.510 N - 107.215E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido norte sur hasta el Vértice No.21.

VÉRTICE No.21: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.500 m.s.n.m. con el eje de una quebrada seca sin nombre de coordenadas 114.265 N - 106.825E. De este punto continuando por el mencionado cauce seco aguas abajo hasta el Vértice No.22.

VÉRTICE No.22: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada seca sin nombre con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho de coordenadas 114.188 N - 106.795E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.23.

VÉRTICE No.23: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho con la cota 1.400 m.s.n.m. de coordenadas 114.050 N - 106.910E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido norte sur hasta el Vértice No.24.

VÉRTICE No.24: Localizado en el punto de intersección la cota 1.400 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho de coordenadas 113.560 N - 106.910E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.25.

VÉRTICE No.25: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río El Chocho con la cota 1.290 m.s.n.m. de coordenadas 113.335 N - 107.020E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido norte sur hasta el Vértice No.26.

VÉRTICE No.26: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.290 m.s.n.m. con el eje de una quebrada seca de coordenadas 112.090 N - 106.850E. De este punto continuando por el mencionado cauce seco en sentido noroeste hasta el Vértice No.27.

VÉRTICE No.27: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada seca con la cota 1.350 m.s.n.m. de coordenadas 112.030 N - 106.760E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido norte sur hasta el Vértice No.28.

VÉRTICE No.28: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.350 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal de coordenadas 112.000 N - 106.750E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.29.

VÉRTICE No.29: Localizado en el punto donde una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal se interseca con la cota 1130 m.s.n.m. de coordenadas 111.424 N - 106.658E. De este punto se continua por toda la cota 1.130 m.n.s.m.. en sentido oeste hasta el vértice No. 30.

VÉRTICE No.30: Localizado en el punto donde la cota 1.130 m.s.n.m. se interseca con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal de coordenadas 111.478 N - 106.314E. De este punto se continua por el eje de la quebrada mencionada aguas abajo hasta el Vértice No.31.

VÉRTICE No.31: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal se interseca con la cota 1.120 m.s.n.m. de coordenadas 111.440 N - 106.330E. De este punto se continua por en sentido noroeste hasta el vértice No.32.

VÉRTICE No.32: Localizado en el punto donde la cota 1.120 m.s.n.m. se interseca con el eje del Río Aguacatal de coordenadas 111.405 N - 106.290E. De este punto se continua por el mencionado río aguas arriba hasta el vértice No.33

VÉRTICE No.33: Localizado en un punto sobre el eje del Río Aguacatal donde la línea imaginaria de la Reserva Forestal se interseca con dicho cauce de coordenadas 11.460 N - 106.010E. De este punto se continua por el mencionado río aguas arriba hasta el Vértice No.34.

VÉRTICE No.34: Localizado en el punto de confluencia en el Río Aguacatal de una quebrada sin nombre de coordenadas 113.150 N - 105.125E. De este punto se continua por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.35.

VÉRTICE No.35: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal se intersecta con el eje de la Vía a Buenaventura de coordenadas 112.970 N - 104.844E. De este punto continuando por la mencionada vía en sentido suroeste hasta el Vértice No.36.

VÉRTICE No.36: Localizado en el punto donde el eje de la Vía a Buenaventura se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal de coordenadas 112.269 N - 104.797E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.37.

VÉRTICE No.37: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal se intersecta con la cota 1.400 m.s.n.m. de coordenadas 112.298 N - 104.733E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido suroeste hasta el Vértice No.38.

VÉRTICE No.38: localizado en el punto de coordenadas 11.806 N - 104.989E del planop de Cali. De este punto se continúa en sentido suroeste hasta el Vértice No.39.

VÉRTICE No.39: Localizado en el punto donde la prolongación del eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Cali se intersecta con la cota 1.350 m.s.n.m. de coordenadas 111.601 N - 105.023E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sureste hasta el Vértice No.40.

VÉRTICE No.40: Localizado en el punto de coordenadas 111.133 N - 105.624E. De este punto continuando por una línea imaginaria paralela al eje de la vía al Mar, en 100 metros, en sentido sureste hasta el Vértice No.41.

VÉRTICE No.41: Localizado en el punto de coordenadas 110.629 N - 106.245E. De este punto continuando por una línea imaginaria paralela al eje de la vía al Mar, en sentido sureste hasta el Vértice No.42.

VÉRTICE No.42: Localizado en el punto donde una línea imaginaria paralela al eje de la vía al Mar se intersecta con la cota 1.175 m.s.n.m. de coordenadas 110.532 N - 106.759E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No.43.

VÉRTICE No.43: Localizado en el punto donde la cota 1.175 m.s.n.m. se intersecta con la línea imaginaria límite de la reserva forestal y la Avenida Simón Bolívar o Avenida 4, de coordenadas 110.599 N - 107.092E. De este punto continuando por la Avenida 4 en sentido oeste este hasta el Vértice No.44.

VÉRTICE No.44: Localizado en el punto de intersección del eje de la Avenida 4, pasando por la Curva de la Legua, con la prolongación del eje de un filo, de coordenadas 110.447 N -107.092E. De este punto continuando por el mencionado filo en sentido sureste hasta el Vértice No.45

VÉRTICE No.45: Descendiendo por el filo mencionado en sentido sureste y cruzando el Río Cali hasta la Planta Alta del mismo río, donde está localizado este vértice de coordenadas 110.447 N - 107.092E.

VÉRTICE No.46: Del punto anterior se continúa por el filo que divide las aguas de las Quebradas La Florencia - Las Cañas en sentido norte sur donde está localizado este vértice de coordenadas 109.370 N - 107.463E.

VÉRTICE No.47: Del punto anterior se continúa por la cima del Cerro de Cristo Rey en sentido norte sur donde está localizado este vértice de coordenadas 108.748 N - 107.667E.

VÉRTICE No.48: Del punto anterior se continúa por el filo divisorio de aguas de los ríos Cali y Cañaveralejo en sentido suroeste hasta el Cerro del Higuerón donde está localizado este vértice de coordenadas 107.262 N - 105.900E.

VÉRTICE No.49: Del punto anterior se continúa por el filo divisorio de aguas de los ríos mencionados en sentido este oeste hasta el Cerro de Las Estrellas (en el cual están ubicadas las antenas repetidoras) donde está localizado este vértice de coordenadas 107.448 N 103.279E.

VÉRTICE No.50: De punto anterior se continúa por la línea imaginaria que marca el divorcio de aguas de las Quebradas Filadelfia, La Carolina en sentido sureste hasta encontrar la cota 1.500 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 106.518 N - 104.008E.

VÉRTICE No.51: Del punto anterior se continúa por la cota 1.500 m.s.n.m. en sentido norte sur hasta encontrar el denominado Filo Cañaveralejo o divisorio de aguas de los ríos Cañaveralejo y Meléndez, donde está localizado este vértice de coordenadas 105.125 N - 103.857E.

VÉRTICE No.52: Del punto anterior se continúa por el Filo Cañaveralejo en sentido sureste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez, donde está localizado este vértice de coordenadas 103.700 N - 105.580E.

VÉRTICE No.53: Del punto anterior se continúa por la quebrada mencionada aguas abajo hasta encontrar la cota 1.275 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 103.366 N - 105.815E.

VÉRTICE No.54: Del punto anterior se continúa por la cota 1.275 m.s.n.m. en sentido este oeste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez donde está localizado este vértice de coordenadas 103.391 N - 105.571E.

VÉRTICE No.55: Del punto anterior se continúa aguas abajo por la quebrada sin nombre mencionada hasta su confluencia en el Río Meléndez, donde está localizado este vértice de coordenadas 103.266 N - 105.439E.

VÉRTICE No.56: Del punto anterior se continúa aguas arriba por el Río Meléndez hasta su intersección con la Quebrada Nacedero, donde está localizado este vértice de coordenadas 103.315 N - 105.333E.

VÉRTICE No.57: Del punto anterior se continúa aguas arriba por la Quebrada Nacedero hasta su intersección con la cota 1.275 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 103.206 N - 105.274E.

VÉRTICE No.58: Del punto anterior se continúa por la cota 1.275 m.s.n.m. en sentido suroeste hasta encontrar la Quebrada La Chorrera, donde está localizado este vértice, de coordenadas 102.604 N - 105.521E.

VÉRTICE No.59: Del punto anterior se continúa aguas abajo por la Quebrada La Chorrera hasta encontrar la carretera que de la Buitrera conduce al Alto del Rosario donde está localizado este vértice de coordenadas 102.563 N - 105.820E.

VÉRTICE No.60: Del punto anterior se continúa por la carretera que de La Buitrera conduce al Alto del Rosario en sentido suroeste hasta encontrar el filo divisorio de los ríos Meléndez y Lili donde está localizado este vértice de coordenadas 102.337 N - 105.562E.

VÉRTICE No.61: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Meléndez y Lili en sentido este oeste hasta encontrar la Quebrada Nacedero donde está localizado este vértice de coordenadas 102.469 N - 104.626E.

VÉRTICE No.62: Del punto anterior se continúa por la Quebrada Nacedero aguas arriba hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente por su lado izquierdo donde está localizado este vértice de coordenadas 102.646 N - 104.625E.

VÉRTICE No.63: Del punto anterior se continúa por la quebrada sin nombre afluente por el lado izquierdo de la Quebrada Nacedero aguas arriba hasta encontrar la cota 1.425 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 102.622 N - 104.460E.

VÉRTICE No.64: Del punto anterior se continúa 1.425 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta encontrar una quebrada sin nombre donde está localizado este vértice de coordenadas 102.804 N - 104.394E.

VÉRTICE No.65: Del punto anterior se continúa por la quebrada sin nombre aguas arriba hasta encontrar la cota 1.500 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 102.836 N - 104.208E.

VÉRTICE No.66: Del punto anterior continuando por la cota 1.500 m.s.n.m. en sentido sur norte hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente derecho de la Quebrada Matecaña donde está localizado este vértice de coordenadas 102.900 N - 104.170E.

VÉRTICE No.67: Del punto anterior se continúa por el afluente derecho de la Quebrada Matecaña aguas arriba hasta encontrar el filo divisorio de aguas de los ríos Meléndez y Lili donde está localizado este vértice de coordenadas 102.377 N - 103.934E.

VÉRTICE No.68: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Meléndez y Lili en sentido este oeste hasta encontrar el denominado Alto del Rosario donde está localizado este vértice de coordenadas 102.267 N - 103.635E.

VÉRTICE No.69: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de la Quebrada Guabos hasta encontrar el Río Meléndez, a la altura de la Vereda El Minuto, donde está localizado este vértice de coordenadas 103.909 N - 103.328E del plano de Cali

VÉRTICE No.70: Del punto anterior se continúa por el Río Meléndez aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada Los Monos donde está localizado este vértice de coordenadas 102.595 N - 102.377E.

VÉRTICE No.71: Del punto anterior se continúa por la Quebrada Los Monos aguas arriba hasta encontrar la cota 1.800 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 103.235 N - 101.634E.

VÉRTICE No.72: Del punto anterior se continúa por la cota 1.800 m.s.n.m. en sentido suroeste hasta encontrar una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez donde está localizado este vértice de coordenadas 103.119 N - 101.433E.

VÉRTICE No.73: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada sin nombre aguas abajo hasta encontrar otra quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez donde está localizado este vértice de coordenadas 102.777 N - 101.486E.

VÉRTICE No.74: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada sin nombre aguas arriba hasta encontrar la prolongación del eje del camino que conduce a Villa Matiqui donde está localizado este vértice de coordenadas 102.966 N - 101.283E.

VÉRTICE No.75: Del punto anterior se continúa por el camino mencionado en sentido suroeste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada Dos Quebradas donde está localizado este vértice de coordenadas 102.873 N - 101.163E.

VÉRTICE No.76: Del punto anterior continuando por la mencionada quebrada sin nombre aguas abajo hasta su confluencia con la Quebrada Dos Quebradas donde está localizado este vértice de coordenadas 102.709 N - 101.021E.

VÉRTICE No.77: Del punto anterior se continúa por la Quebrada Dos Quebradas aguas abajo hasta encontrar una quebrada sin nombre donde está localizado este vértice de coordenadas 102.395 N - 100.958E.

VÉRTICE No.78: Del punto anterior se continúa por el mencionado afluente sin nombre aguas arriba hasta encontrar la cota 1.700 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 101.985 N - 100.831E.

VÉRTICE No.79: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido suroeste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez y la cota 1.675 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 101.945 N - 100.898E.

VÉRTICE No.80: Del punto anterior se continúa por la cota 1.675 m.s.n.m. en sentido sureste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez y la cota 1.675 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 101.750 N - 100.840E.

VÉRTICE No.81: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido suroeste hasta encontrar el camino a Villacarmelo donde está localizado este vértice de coordenadas 101.623 N - 100.898E.

VÉRTICE No.82: Del punto anterior se continúa por el carretable que conduce a Villacarmelo hasta encontrar el Río Meléndez donde está localizado este vértice de coordenadas 101.642 N - 101.057E.

VÉRTICE No.83: Del punto anterior se continúa por el mencionado río aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada La Candelaria donde está localizado este vértice de coordenadas 101.293 N - 100.022E.

VÉRTICE No.84: Del punto anterior se continúa por la Quebrada La Candelaria aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada Hueco o Huevo Negro donde está localizado este vértice de coordenadas 101.506 N - 99.177E.

VÉRTICE No.85: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta encontrar el filo conocido como Cuchilla de Los Cárpatos o divisoria de los ríos Meléndez y Pichindécito donde está localizado este vértice de coordenadas 102.995 N - 97.998E.

VÉRTICE No.86: Del punto anterior se continúa por el filo y la divisoria de aguas mencionados en sentido noroeste hasta encontrar el Pico de La Botella donde está localizado este vértice de coordenadas 104.166 N - 98.762E.

VÉRTICE No.87: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Pichindécito y Meléndez en sentido noroeste hasta encontrar un punto donde está localizado este vértice de coordenadas 105.804 N - 102.705E.

VÉRTICE No.88: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de los ríos Pichindécito y Meléndez y el filo que conduce a la Virgen de Yanaconas en sentido noroeste hasta encontrar un punto donde está localizado este vértice de coordenadas 107.035 N - 102.959E.

VÉRTICE No.89: Del punto anterior se continúa por el filo mencionado en sentido noroeste hasta encontrar el carretable que lleva al Centro Recreativo de Comfenalco Yanaconas donde está localizado este vértice de coordenadas 109.132 N - 104.321E.

VÉRTICE No.90: Del punto anterior se continúa por el mencionado carretable hasta encontrar la Quebrada Agua Sucia o Yanaconas, donde está localizado este vértice de coordenadas 108.960 N - 103.839E.

VÉRTICE No.91: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas abajo hasta su desembocadura en el Río Pichindé donde está localizado este vértice de coordenadas 110.062 N - 103.957E.

VÉRTICE No.92: Del punto anterior se continúa por el mencionado río aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada La Tulia y la divisoria de aguas de la Quebrada La Marina donde está localizado este vértice de coordenadas 108.718 N - 101.189E.

VÉRTICE No.93: Del punto anterior se continúa por la divisoria de aguas de la Quebrada La Marina en sentido este oeste hasta encontrar el filo divisorio de los ríos Cali y Pichindé donde está localizado este vértice de coordenadas 109.793 N - 100.002E.

VÉRTICE No.94: Del punto anterior se continúa por la divisoria de los ríos mencionados en sentido este oeste hasta encontrar el Alto de Los Lucios donde está localizado este vértice de coordenadas 109.854 N - 98.619E.

VÉRTICE No.95: Del punto anterior continuando por la divisoria de los ríos Cali y Pichindé en sentido este oeste hasta encontrar el camino de herradura que conduce a Pichindé donde está localizado este vértice de coordenadas 109.843 N - 97.762E.

VÉRTICE No.96: Del punto anterior se continúa por el camino mencionado en sentido este oeste hasta encontrar la Quebrada de Los Lucios donde está localizado este vértice de coordenadas 109.679 N - 96.948E.

VÉRTICE No.97: Del punto anterior se continúa por la Quebrada de Los Lucios aguas abajo hasta su desembocadura en el Río Felidia donde está localizado este vértice de coordenadas 110.540 N - 96.481E.

VÉRTICE No.98: Del punto anterior se continúa por el Río Felidia aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada El Diamante donde está localizado este vértice de coordenadas 110.527 N - 95.792E.

VÉRTICE No.99: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta su nacimiento y de allí hasta la cima del Cerro El Diamante, en la estribación de la Cordillera Occidental, donde está localizado este vértice de coordenadas 111.960 N - 96.100E.

VÉRTICE No.100: Del punto anterior desde el Cerro El Diamante tomando el divorcio de aguas de las cuencas de los municipios Dagua y Santiago de Cali en sentido noreste hasta encontrar el Alto de Cubiletes donde está localizado este vértice de coordenadas 113.430 N - 99.008E.

VÉRTICE No.101: Del punto anterior continuando por el divorcio de aguas mencionado en sentido sur norte hasta encontrar el nacimiento de la Quebrada Argelia donde está localizado este vértice de coordenadas 116.612 N - 101.218E.

VÉRTICE No.102: Del punto anterior se continúa por la Quebrada Argelia aguas abajo hasta encontrar la antigua carretera al mar donde está localizado este vértice de coordenadas 116.688 N - 101.296E.

VÉRTICE No.103: Del punto anterior se continúa por la carretera al mar en sentido norte sur hasta encontrar la cota 1.950 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 116.167 N - 101.533E.

VÉRTICE No.104: Del punto anterior se continúa por la cota 1.950 en sentido suroeste hasta encontrar una quebrada sin nombre en inmediaciones del predio el saladito donde está localizado este vértice de coordenadas 115.530 N - 101.526E.

VÉRTICE No.105: Del punto anterior se continúa por la quebrada sin nombre mencionada aguas abajo hasta encontrar la carretera al mar donde está localizado este vértice de coordenadas 115.356 N - 101.757E.

VÉRTICE No.106: Del punto anterior se continúa por la carretera mencionada en sentido oeste este hasta encontrar la carretera que conduce al sector de San Antonio donde está localizado este vértice de coordenadas 115.313 N - 101.893E.

VÉRTICE No.107: Del punto anterior se continúa por la carretera a San Antonio en sentido norte sur hasta encontrar la vía que conduce a la Parcelación El Líbano donde está localizado este vértice de coordenadas 115.000 N - 101.772E.

VÉRTICE No.108: Del punto anterior se continúa por por la antigua carretera al mar en sentido norte sur hasta encontrar la vía de entrada a San Antonio donde está localizado este vértice de coordenadas 114.777 N - 101.976E.

VÉRTICE No.109: Del punto anterior se continúa por la antigua carretera al mar en sentido noreste hasta encontrar la vía que de El saladito conduce a Felidia donde está localizado este vértice de coordenadas 113.985 N - 102.670E.

VÉRTICE No.110: Del punto anterior se continúa por la mencionada vía en sentido noroeste hasta encontrar la cota 1.750 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.314 N - 100.892E.

VÉRTICE No.111: Del punto anterior se continúa por la cota 1.750 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta encontrar un pequeño drenaje donde está localizado este vértice de coordenadas 112.536 N - 100.586E.

VÉRTICE No.112: Del punto anterior se continúa por el mencionado drenaje aguas arriba hasta encontrar la cota 1.800 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.617 N - 100.615E.

VÉRTICE No.113: Del punto anterior se continúa por la cota 1.800 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta encontrar la Quebrada Felidia donde está localizado este vértice de coordenadas 112.840 N - 100.363E.

VÉRTICE No.114: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta encontrar la vía que proviene de las cabañas de Carvajal donde está localizado este vértice de coordenadas 113.027 N - 100.032E.

VÉRTICE No.115: Del punto anterior se continúa por la mencionada vía en sentido norte sur hasta encontrar la cota 1.900 m.s.n.m. y un pequeño filo donde está localizado este vértice de coordenadas 112.299 N - 99.915E.

VÉRTICE No.116: Del punto anterior se continúa por el mencionado filo en sentido noreste hasta encontrar la cota 1.750 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.044 N - 100.073E.

VÉRTICE No.117: Del punto anterior y siguiendo una línea recta imaginaria con un azimut de 169 grados, 22 minutos y 49.2 segundos hasta encontrar la cota 1.700 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 111.906 N - 100.100E.

VÉRTICE No.118: Del punto anterior se continúa por la cota 1.700 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta encontrar un pequeño drenaje donde está localizado este vértice de coordenadas 111.839 N - 100.036E.

VÉRTICE No.119: Del punto anterior continuando por el mencionado drenaje aguas abajo hasta encontrar la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 111.757 N - 100.214E.

VÉRTICE No.120: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada hasta encontrar la Quebrada Santa Rosa y la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.118 N - 100.703E.

VÉRTICE No.121: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido oeste este hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada Santa Rosa y un pequeño filo donde está localizado este vértice de coordenadas 112.118 N - 100.703E.

VÉRTICE No.122: Del punto anterior continuando por el filo mencionado en sentido este este hasta encontrar la cota 1.700 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.159 N - 100.872E.

VÉRTICE No.123: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido noreste hasta encontrar un pequeño drenaje donde está localizado este vértice de coordenadas 112.371 N - 101.151E.

VÉRTICE No.124: Del punto anterior se continúa por el drenaje mencionado aguas abajo hasta encontrar la cota 1.680 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.331 N - 101.191E.

VÉRTICE No.125: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido oeste este hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Cali donde está localizado este vértice de coordenadas 112.353 N - 101.423E.

VÉRTICE No.126: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta encontrar la cota 1.700 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.483 N - 101.423E.

VÉRTICE No.127: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido oeste este hasta encontrar la cabecera de una quebrada sin nombre afluente del Río Cali donde está localizado este vértice de coordenadas 112.462 N - 101.480E.

VÉRTICE No.128: Del punto anterior se continua por la mencionada quebrada aguas abajo hasta encontrar la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.469 N - 101.901E.

VÉRTICE No.129: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido noreste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Cali donde está localizado este vértice de coordenadas 112.634 N - 102.052E.

VÉRTICE No.130: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas abajo hasta encontrar la cota 1.600 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 112.619 N - 102.131E.

VÉRTICE No.131: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido noreste hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada Las Nieves donde está localizado este vértice de coordenadas 113.068 N - 102.535E.

VÉRTICE No.132: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta encontrar el eje de la vía que conduce a la Vereda Nieves Arriba donde está localizado este vértice de coordenadas 113.153 N - 102.356E.

VÉRTICE No.133: Del punto anterior se continúa por la mencionada vía en sentido noreste hasta encontrar la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 113.573 N - 102.569E.

VÉRTICE No.134: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido noreste hasta encontrar la Quebrada Las Nieves y la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 113.770 N - 102.830E.

VÉRTICE No.135: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido norte sur hasta encontrar un punto sobre la misma donde está localizado este vértice de coordenadas 113.586 N - 102.820E.

VÉRTICE No.136: Del punto anterior se continúa por una línea imaginaria en sentido oeste este con un azimut de 69 grados, 51 minutos y 49.3 segundos hasta encontrar la cota 1.750 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 113.687 N - 103.18E.

VÉRTICE No.137: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido noreste y norte sur hasta encontrar un punto sobre la misma cota donde está localizado este vértice de coordenadas 113.317 N - 103.320E.

VÉRTICE No.138: Del punto anterior se continúa por una línea imaginaria paralela a una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada Las Nieves hasta encontrar la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 113.465 N - 103.454E.

VÉRTICE No.139: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido sur norte hasta encontrar una quebrada sin nombre afluente del Río Aguacatal donde está localizado este vértice de coordenadas 114.183 N - 103.396E.

VÉRTICE No.140: Del punto anterior se continúa por la quebrada mencionada y una línea imaginaria perpendicular a la vía al mar hasta encontrar la Quebrada Los Arrieros donde está localizado este vértice de coordenadas 114.281 N - 103.093E.

VÉRTICE No.141: Del punto anterior se continúa por la Quebrada Los Arrieros aguas abajo hasta encontrar la Quebrada San Antonio donde está localizado este vértice de coordenadas 114.995 N - 103.392E.

VÉRTICE No.142: Del punto anterior se continúa por la Quebrada San Antonio aguas arriba hasta encontrar la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 115.180 N - 103.245E.

VÉRTICE No.143: Del punto anterior se continúa por la cota mencionada en sentido este oeste hasta encontrar un punto sobre la misma cota donde está localizado este vértice de coordenadas 115.190 N - 103.245E.

VÉRTICE No.144: Del punto anterior se continúa por una línea recta imaginaria con un azimut de 358 grados, 18 minutos y 55.1 segundos hasta encontrar la cota 1.650 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 115.354 N - 103.240E.

VÉRTICE No.145: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido noroeste hasta encontrar la vía que de San Miguel conduce a La Elvira donde está localizado este vértice de coordenadas 115.541 N - 102.998E.

VÉRTICE No.146: Del punto anterior se continúa por la vía mencionada en sentido sur norte hasta encontrar la Quebrada San Miguel donde está localizado este vértice de coordenadas 115.707 N - 103.002E.

VÉRTICE No.147: Del punto anterior se continúa por la mencionada quebrada aguas arriba hasta encontrar la cota 1.700 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 115.798 N - 102.714E.

VÉRTICE No.148: Del punto anterior se continúa por la mencionada cota en sentido suroeste hasta encontrar un pequeño filo en las inmediaciones de la finca San Miguel donde está localizado este vértice de coordenadas 115.483 N - 102.928E.

VÉRTICE No.149: Del punto anterior continuamos por el mencionado filo en sentido este oeste hasta encontrar la cota 1.750 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 115.446 N - 102.737E.

VÉRTICE No.150: Del punto anterior continuamos por la mencionada cota en sentido noroeste hasta encontrar la Quebrada San Antonio donde está localizado este vértice de coordenadas 115.277 N - 102.439E.

VÉRTICE No.151: Del punto anterior se continúa por la Quebrada San Antonio aguas arriba hasta encontrar la cota 1.810 m.s.n.m. donde está localizado este vértice de coordenadas 115.316 N - 102.064E.

VÉRTICE No.152: Del punto anterior se continúa por una línea imaginaria paralela y a 100 metros del eje de la vía al mar hasta encontrar el filo que divide las cuencas de los ríos Dagua y Aguacatal en las inmediaciones del kilómetro 18 donde está localizado este vértice de coordenadas 118.041 N - 101.582 E.

VÉRTICE No.153: Del punto anterior se continúa por el filo divisorio de aguas de las cuencas de los ríos Dagua y Cali-Aguacatal en sentido sur norte hasta encontrar sobre el mismo filo el Cerro de Clorinda donde está localizado este vértice de coordenadas 120.520 N - 102.980E. De este punto se continúa por el mencionado filo en sentido noroeste hasta el vértice No.1 punto de inicio de la presente delimitación.

**NOTA:** Queda excluida de la Reserva Forestal antes descrita la Cabecera del Corregimiento La Castilla, cuya delimitación, referida al sistema de coordenadas del Plano Digital del Municipio elaborado en 1996 a partir de fotografías aéreas de 1993, es la siguiente:

VÉRTICE No.1: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro se intersecta con el eje del carretable que conduce al centro poblado La Castilla de coordenadas 115.685 N - 106.290E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado carretable hasta el Vértice No.2.

VÉRTICE No.2: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce al centro poblado La Castilla se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre de coordenadas 115.685 N - 106.290E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.3.

VÉRTICE No.3: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m. de coordenadas 115.585 N - 106.230E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionada cota en sentido norte sur y sur norte hasta el Vértice No.4.

VÉRTICE No.4: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 114.900 N - 106.440E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.5.

VÉRTICE No.5: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino que conduce al centro poblado La Castilla de coordenadas 114.900 N - 106.380E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido sur norte hasta el Vértice No.6.

VÉRTICE No.6: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce al centro poblado La Castilla se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 115.026 N - 106.390E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.7.

VÉRTICE No.7: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m. de coordenadas 115.036 N - 106.440E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sur norte hasta el Vértice No.8.

VÉRTICE No.8: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 115.680 N - 106.368E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No.1 punto de inicio de la presente delimitación.

### 3.2.3.2 Reserva Forestal en el Corregimiento Villacarmelo

VÉRTICE No.154: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo de coordenadas 102.591 N - 101.644E. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido sureste hasta el vértice No.155.

VÉRTICE No.155: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a Villacarmelo se intersecta con el eje de la vía principal de Villacarmelo de coordenadas 102.712 N - 102.041E. De este punto siguiendo por la mencionada vía principal en sentido sureste hasta el vértice No.156.

VÉRTICE No.156: Localizado en el punto donde el eje de la vía principal de Villacarmelo y el eje de un carretable aledaño se intersecta con la cota 1.600 m.s.n.m. de coordenadas 102.380 N - 102.644E. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido suroeste hasta el vértice No.157.

VÉRTICE No.157: Localizado en el punto donde la cota 1.600 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez de coordenadas 101.333 N - 101.718E. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el vértice No.158.

VÉRTICE No.158: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo de coordenadas 101.939 N - 101.191E. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido suroeste hasta el vértice No.159.

VÉRTICE No.159: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del carretable que conduce a Villacarmelo se intersecta con el eje del camino que conduce al sitio conocido como El Aireado de coordenadas 102.203 N - 101.288E. De este punto siguiendo por el mencionado camino en sentido noroeste hasta el vértice No.160.

VÉRTICE No.160: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce al sitio conocido como El Aireado se intersecta con la cota 1.775 m.s.n.m. de coordenadas 102.263 N - 101.288E. De este punto siguiendo por el mencionado camino en sentido noroeste hasta el vértice No.161.

VÉRTICE No.161: Localizado en el punto donde la cota 1.775 m.s.n.m se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez de coordenadas 102.560 N - 101.274E. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el vértice No.162.

VÉRTICE No.162: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con la cota 1.700 m.s.n.m. de coordenadas 102.536 N - 101.461E. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido noreste hasta el vértice No.163.

VÉRTICE No.163: Localizado en el punto donde la cota 1.700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez de coordenadas 102.809 N - 101.681E. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada sin nombre hasta el vértice No.154 punto de inicio de esta delimitación

### 3.2.3.3 Reserva Forestal en la Chorrera del Indio - Cuenca del Río Pance

VÉRTICE No.164: Localizado en el punto de intersección de la cota 1800 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre tributaria de la Quebrada La Chorrera del Indio de coordenadas 98.477 N - 100.691E. De este punto continuando en sentido sureste por la mencionada cota hasta el Vértice No.165.

VÉRTICE No.165: Localizado en el punto de intersección de la cota 1800 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre, tributaria de la Quebrada La Chorrera del Indio, de coordenadas 98.268 N - 101.176E.

De este punto continuando por la mencionada quebrada, sobre la cual está el Vértice No.166 de coordenadas 97.983N - 101.118E, aguas abajo hasta el Vértice 167.

VÉRTICE No.167: Localizado en el punto de confluencia de una quebrada sin nombre en la Quebrada La Chorrera del Indio, de coordenadas 97.890 N - 101.106E. De este punto continuando aguas abajo por La Chorrera del Indio hasta el Vértice No. 168.

VÉRTICE No168: Localizado en el punto de intersección de la Quebrada La Chorrera del Indio con el eje de un afluente sin nombre proveniente de su margen derecha (sur), de coordenadas 97.847 N - 101.161E. De este punto aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No. 169.

VÉRTICE No169: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Chorrera del Indio con el eje de un camino que conduce a la zona de San Pablo de coordenadas 97.584 N - 101.001E. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido norte sur hasta el Vértice No.168.

VÉRTICE No.170: Localizado en el punto de intersección del eje de un camino que conduce a la zona de San Pablo con la cota 1800 m.s.n.m. de coordenadas 97.407 N -101.028E. De este punto continuando por la mencionada cota, sobre la cual está el VÉRTICE No. 171 de coordenadas 97.738N - 100.332E, en sentido noroeste hasta el Vértice No.164 punto de inicio de la presente delimitación.

#### **3.2.3.4 Reserva Forestal Río Pance**

VÉRTICE No.172: Localizado en el punto de intersección de la cota 1800 m.s.n.m con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Castellana de coordenadas 97.971 N - 99.132E. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No.173.

VÉRTICE No.173: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Castellana con la cota 1680 m.s.n.m. de coordenadas 97.666 N - 99.097E. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido suroeste hasta el Vértice No.174.

VÉRTICE No.174: Localizado en el punto de intersección de la cota 1680 m.s.n.m. el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Pance de coordenadas 97.187 N - 99.256E. De este punto continuando por la mencionada quebrada, sobre la cual está el Vértice No.175 de coordenadas 97.149N - 99.334E, aguas abajo hasta el Vértice No.176.

VÉRTICE No.176: Localizado en la confluencia de una quebrada sin nombre con Río Pance, de coordenadas 97.048 N - 99.386E. De este punto continuando por el eje del mencionado río, sobre el cual está el VÉRTICE No. 177 de coordenadas 96.892 N - 98.005E, aguas arriba hasta el Vértice No.178.

VÉRTICE No.178: Localizado en el punto de intersección del eje del Río Pance con la cota 1800 m.s.n.m. de coordenadas 97.260 N - 97.702E. De este punto continuando por la mencionada cota, sobre la cual está el Vértice No. 179 de coordenadas 96.976 N - 98.084E, en sentido suroeste hasta el Vértice No.172 punto de inicio de la presente delimitación.

#### **3.2.3.5 Reserva Forestal La Chorrera - Cuenca del Río Pance**

VÉRTICE No.180: Desembocadura de la Quebrada La Chorrera en la Quebrada el Indio, punto de coordenadas 95.904N - 99.897E. De este punto siguiendo aguas arriba por la Quebrada La Chorrera, y luego por el segundo afluente de la margen derecha (sur) hasta el Vértice No.181.

VÉRTICE No.181: Localizado en el punto de intersección de la cota 2000 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada La Chorrera, de coordenadas 95.234 N - 100.171E. De este

punto siguiendo en sentido suroeste por la mencionada cota, sobre la cual está el VÉRTICE No. 182 de coordenadas 94.865 N - 99.691E, hasta el Vértice No.183.

VÉRTICE No. 183: Localizado en el punto de intersección de la cota 2000 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre, afluente mas al sur de la Quebrada El Indio, de coordenadas 94.832 N - 99.292E. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada sin nombre y por la Quebrada El Indio hasta el Vértice No. 180, punto de inicio de la presente delimitación.

### **3.2.3.6 Áreas Sustraídas de la Reserva Forestal**

#### **Áreas de sustracción con restricciones en núcleos concentrados**

##### **a. Área de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de Pichindé (A-1)**

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el cruce del eje de la vía que conduce a Pichindé con el eje de la quebrada el Zanjón, sobre la cota 1580 m.s.n.m. y coordenadas 108.819 N y 101.963 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa aguas arriba por el eje de la quebrada el Zanjón hasta encontrar la cota 1600 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 2 y tiene coordenadas: 108.962 N y 101.887 E.

VÉRTICE No. 3: Del vértice anterior se continúa hacia el oeste por la cota 1600 m.s.n.m. hasta encontrar el eje de la quebrada El Caño donde se localiza el vértice No. 3, con coordenadas: 108.928 N y 101.785 E.

VÉRTICE No. 4: A partir del vértice No. 3, se continúa aguas arriba por la quebrada El Caño hasta el cruce de su eje con la cota 1700 m.s.n.m., en donde se ubica el vértice No. 4, con coordenadas: 109.229 N y 101.497 E.

VÉRTICE No. 5: Del punto anterior se continúa por la cota 1900 m.s.n.m. hasta encontrar el eje de la quebrada El Jardín afluente de la quebrada Miravalle; en este punto se localiza el vértice No. 5 y tiene coordenadas: 109.315 N y 101.573 E.

VÉRTICE No. 6: Se continúa por todo el eje de la quebrada El Jardín hacia aguas abajo hasta el cruce de este con la cota 1620 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 6 y tiene coordenadas: 109.397 N y 101.910 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice anterior se continúa sobre la cota 1620 m.s.n.m. en dirección predominante sur, hasta encontrar el vértice No. 7 ubicado en la intersección de dicha cota con el eje de la vía que cruza el poblado de Pichindé en el punto de coordenadas 108.999 N y 102.131 E.

VÉRTICE No. 8: A partir del punto anterior, se continúa por todo el eje de la vía hasta encontrar el vértice No. 8 localizado en el cruce de esta con la cota 1600 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 108.965 N y 102.295 E.

VÉRTICE No. 9: Del punto anterior se continúa paralelo al eje de la vía que tiene dirección predominante Norte hasta el cruce de esta con la cota 1580 m.s.n.m., de coordenadas: 109.119 N y 102.375 E, en donde se ubica el vértice No. 9.

A partir de este vértice se continúa con toda la cota 1580 m.s.n.m., hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado de Pichindé ( A - 1 ) es de: 27.92 Ha y el perímetro total es de 3123 m.

**b. Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de La Leonera (A-2)**

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el cruce del eje de la vía que une Pichindé y La Leonera con la cota 1750 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 110.742 N y 100.008 E.

VÉRTICE No. 2: Del vértice anterior se continúa por el eje de la carretera que conduce a la vereda el Porvenir hasta el cruce de este con el eje de la quebrada Agua Bonita en donde se ubica el vértice No. 2 y que tiene coordenadas: 110.648 N y 99.718 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del punto anterior se continúa por el eje de la vía que conduce a la vereda El Porvenir hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada El Bosque de coordenadas: 110.673 N y 99.527 E, en donde se ubica este vértice.

VÉRTICE No. 4: Del vértice No. 3 se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada El Bosque hasta el cruce de esta con el eje de la vía que de La Leonera conduce a Felidia, punto de coordenadas: 110.891 N y 99.641 E, en donde se ubica el vértice No. 4.

Vértice No. 5: Del punto anterior se continúa en sentido SE-NW, paralelo al eje de la vía hasta encontrar el vértice No. 5 ubicado sobre un pequeño filo en el punto de coordenadas: 110.971 N y 99.552 E.

VÉRTICE No. 6: Del vértice No. 5 se continúa por todo el filo hasta encontrar la cota 1680 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 111.139 N y 99.626 E, en donde se localiza este vértice.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa hacia el este por la cota 1680 m.s.n.m., hasta el cruce de esta con el eje de la carretera que une La Leonera con Felidia, en donde se ubica el vértice No. 7 en el punto de coordenadas: 111.102 N y 99.774 E.

VÉRTICE No. 8: Del vértice anterior se continúa paralelo al eje de la vía hasta el cruce de esta con la cota 1700 m.s.n.m. punto donde se ubica el vértice No. 8, con coordenadas: 111.024 N y 99.916 E.

VÉRTICE No. 9: Del punto anterior se continúa por la cota 1700 m.s.n.m. en sentido NE-SW hasta el cruce de esta con el eje de la vía que une La Leonera con Felidia, en donde se ubica el vértice No. 9 en el punto de coordenadas: 110.923 N y 99.771 E.

A partir de este vértice se continúa paralelo al eje de la vía, hasta encontrar el vértice No. 1 punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado La Leonera ( A - 2 ) es de 13.21 Ha y el perímetro total es de 2067 m.

**c. Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de El Porvenir (A-3)**

VÉRTICE No. 1: Localizado sobre curva pronunciada en el eje de la vía de acceso a esta vereda en el punto de coordenadas: 110.994 N y 99.148 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa ladera arriba por el Filo que allí se observa hasta encontrar la cota 1900 m.s.n.m. en donde se ubica este vértice con coordenadas: 110.832 N y 99.090 E.

VÉRTICE No. 3: Del vértice anterior se continúa en sentido predominante NE-SW por la cota 1900 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada El Porvenir en donde se ubica el vértice No. 3 en el punto de coordenadas: 110.632 N y 98.874 E.

VÉRTICE No. 4: Desde el punto anterior se continúa hacia aguas abajo por la quebrada El Porvenir hasta encontrar el cruce del eje de esta con la cota 1880 m.s.n.m., en donde se ubica este vértice con coordenadas: 110.670 N y 98.761 E.

VÉRTICE No. 5: Del vértice anterior se continúa hacia el oeste por toda la cota 1880 m.s.n.m. hasta una pequeña divisoria en el punto de coordenadas: 110.752 N y 98.524 E en donde se ubica el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 6: Está ubicado sobre el eje de la vía que conduce a El Pato a 40 m del eje de la quebrada El Cedro y cruce de este con la cota 1840 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 110.776 N y 98.446 E. El punto anterior y este se unen en línea recta.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa hacia el este por toda la cota 1840 m.s.n.m., hasta encontrar el vértice No. 7 ubicado sobre un Filo en las coordenadas: 111.084 N y 99.158 E.

De este punto se continúa en línea recta hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado El Porvenir ( A - 3 ) es de 12.58 Ha y el perímetro total es de 2069 m.

#### **d. Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de Felidia (A-4)**

VÉRTICE No. 1: Este vértice está localizado en el cruce del eje de la quebrada Santa Rosa con la cota 1700 m.s.n.m. y coordenadas: 112.216 N y 100.447 E, en las inmediaciones del cementerio de Felidia.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa en sentido sur por toda la cota 1700 m.s.n.m. hasta el vértice No. 2 ubicado en un pequeño filo y que tiene coordenadas 112.047 N y 100.463 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del vértice No. 2 se continúa ladera arriba por toda la pequeña divisoria hasta la cota 1800 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 3 en la coordenada: 112.183 N y 100.121 E.

VÉRTICE No. 4: Del punto anterior se continúa hacia el norte por toda la cota 1800 m.s.n.m. hasta el vértice No. 4 ubicado en la divisoria de aguas entre la quebrada Santa Rosa y la quebrada Felidia, en el punto de coordenada: 112.504 N y 100.222 E.

VÉRTICE No. 5: Del vértice No. 4 se continúa ladera abajo por toda la anterior divisoria hasta encontrar el vértice No. 5, localizado sobre la cota 1750 m.s.n.m. y punto de coordenada 112.424 N y 100.367 E.

VÉRTICE No. 6: Del punto anterior se continúa hacia el norte por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 6 ubicado en el cruce de esta con el eje de la quebrada Felidia, punto de coordenada: 112.758 N y 100.415 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada Felidia, hasta encontrar el vértice No. 7 ubicado en el cruce del eje de esta quebrada con la cota 1670 m.s.n.m., punto de coordenadas: 112.174 N y 100.771 E.

VÉRTICE No. 8: Desde el vértice No. 7 se continúa en sentido predominante Este-Oeste por toda la cota 1670 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Santa Rosa punto de coordenada: 112.171 N y 100.544 E, en donde se ubica el vértice No. 8.

A partir del vértice No. 8, se continúa aguas arriba por la quebrada Santa Rosa hasta encontrar el vértice No. 1, punto de partida de esta Poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado Felidia ( A - 4 ) es de 21.4 Ha y el perímetro total es de 2717 m.

**e. Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de El Saladito - Montañuelas (A-5)**

VÉRTICE No. 1: Este vértice está localizado sobre el eje de la vía al mar a unos 620 m arriba de la bifurcación de la vía de acceso a San Miguel y tiene punto de coordenadas: 114.153 N y 103.216 E.

VÉRTICE No. 2: Este vértice lo encontramos de la siguiente forma: ubicados en el vértice No. 1 leemos un azimut de  $97^{\circ}35'40.72''$  y una distancia de 151.33 m, aproximadamente sobre la cota 1670 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 114.135 N y 103.354 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del punto anterior continuamos en sentido sur por la cota 1670 m.s.n.m. hasta encontrar el cruce de esta con el eje de una quebrada sin nombre, punto donde se localiza el vértice No. 3 y tiene coordenadas: 113.459 N y 103.339 E.

VÉRTICE No. 4: Del vértice No. 3 se continúa aguas arriba por la quebrada hasta encontrar el cruce del eje de esta con la cota 1730 m.s.n.m. donde se ubica el vértice No. 4 con coordenadas: 113.355 N y 103.313 E.

VÉRTICE No. 5: Este vértice está localizado sobre el cruce de la cota 1730 m.s.n.m. y el filo alargado que baja hacia la Curva del Cerezo, en el punto de coordenadas: 114.013 N y 103.238 E.

VÉRTICE No. 6: A partir del punto anterior se continúa hacia el sur por la cota 1730 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 6 el cual tiene como coordenadas: 113.771 N y 103.090 E; la distancia aproximada entre estos dos vértices es de 270 m.

VÉRTICE No. 7: Ubicados en el vértice No. 6, leemos un azimut de  $234^{\circ}41'19.63''$  y una distancia de 147 m y encontramos el vértice No. 7 sobre el lecho de un pequeño drenaje, cota 1670 m.s.n.m. y con punto de coordenadas: 113.686 N y 102.970 E.

VÉRTICE No. 8: Este punto está ubicado en donde se corta la cota 1670 m.s.n.m. y una carretera de acceso a fincas de este corregimiento en el punto de coordenadas: 113.798 N y 102.891 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del punto anterior se continúa paralelo a la vía hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Las Nieves donde se ubica este vértice y tiene como coordenadas: 113.866 N, 102.794E.

VÉRTICE No. 10: Desde el vértice No. 9 se continúa aguas arriba por la quebrada Las Nieves hasta el vértice No. 10 ubicado sobre toda la divisoria de aguas entre el río Aguacatal y Cali, en el punto de coordenadas: 114.002 N y 102.703 E.

VÉRTICE No. 11: A partir del punto anterior se continúa en dirección Oeste-Este por toda la divisoria hasta encontrar el vértice No. 11 ubicado en la confluencia de la vía al mar con la carretera de acceso al Saladito, en el punto de coordenadas: 113.917 N y 103.015 E.

De este punto se continúa por el eje de la vía al mar hasta encontrar nuevamente el vértice No. 1 punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado El Saladito - Montañuelas ( A - 5 ) es de 16.7 Ha. y el perímetro total es de 3328 m.

**f. Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de La Elvira (A-6)**

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el cruce del eje de la quebrada La Elvira, con la vía que conduce a la propiedad de la Arquidiócesis de Cali, en el punto de coordenadas: 118.174 N y 102.690 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del vértice No. 1 se continúa paralelo al eje de la vía en sentido Oeste-Este, hasta encontrar el vértice No. 2 localizado en el cruce de esta con la cota 1800 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 118.152 N y 102.917 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del vértice anterior se continúa por la cota 1800 m.s.n.m., pasando dos afluentes de la quebrada San Rafael hasta un pequeño filo en donde se localiza el vértice No. 3 en el punto de coordenadas 118.269 N y 102.887 E.

VÉRTICE No. 4: Ubicados en el vértice No. 3 leemos un azimut de  $109^{\circ}58'59.1''$  y una distancia de 117 m y encontramos el vértice No. 4, sobre la cota 1780 m.s.n.m. y coordenadas 118.232 N y 102.993 E.

VÉRTICE No. 5: A partir del vértice anterior continuamos por la cota 1780 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 5 ubicado en el punto de coordenadas: 118.103 N y 103.088 E.

VÉRTICE No. 6: Ubicados en el vértice No. 5 leemos un azimut de  $98^{\circ}7'48.4''$  y una distancia de 70.7 m y encontramos el vértice No. 6 sobre la cota 1750 m.s.n.m. y coordenadas: 118.094 N y 103.157 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa al sur por la cota 1750 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con la vía que de La Elvira conduce al Alto Aguacatal, en el punto de coordenadas: 117.986 N y 103.153 E.

VÉRTICE No. 8: Ubicados en el vértice No. 7 leemos un azimut de  $141^{\circ}20'24.7''$  y una distancia de 192 m y encontramos el vértice No. 8 sobre una pequeña colina con punto de coordenadas: 117.832 N y 103.271 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del vértice anterior continuamos aguas abajo por un pequeño drenaje hasta el cruce del eje de este con la cota 1700 m.s.n.m. donde se ubica el vértice No. 9 con coordenadas: 117.744 N y 103.344 E.

VÉRTICE No. 10: A partir del vértice No. 9 continuamos por la cota 1700 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de un afluente de la quebrada La Elvira, punto de coordenadas: 117.768 N y 103.103 E en donde se ubica el vértice No. 10.

VÉRTICE No. 11: Del vértice 10 continuamos aguas arriba por la quebrada sin nombre hasta el cruce del eje de esta con la cota 1750 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 11 con coordenadas: 117.947 N y 103.101 E.

VÉRTICE No. 12: Del vértice No. 11 se continúa al oeste por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada La Elvira, punto donde se ubica el vértice No. 12 de coordenadas: 117.955 N y 102.864 E.

A partir de este vértice se continúa aguas arriba por el eje de la quebrada La Elvira hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado La Elvira ( A - 6 ) es de 14.93 Ha. y el perímetro total es de 2660 m.

**g. Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de Patio Bonito y Terrón Colorado (A-7)**

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el punto donde se interceptan los límites de la zona de Reserva Forestal con el perímetro urbano de la ciudad de Cali, en el punto con coordenadas: 110.599 N y 107.092 E.

VÉRTICE No. 2: Desde el punto anterior se continúa por el límite del perímetro urbano hasta encontrar el vértice No. 2 en el punto de coordenadas 110.532 N y 106.759 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del vértice No. 2 se continúa por el límite del perímetro urbano hasta encontrar el vértice No. 3 de coordenadas: 110.629 N y 106.245 E.

VÉRTICE No. 4: Desde el vértice No. 3 se continúa por el límite del perímetro urbano hasta encontrar el vértice No. 4 ubicado a 100 m sobre una línea imaginaria perpendicular a la vía al mar en el Kilómetro 18 en el punto de coordenadas: 111.133 N y 105.624 E y cota 1350 m.s.n.m.

VÉRTICE No. 5: A partir del punto anterior se continúa por la cota 1350 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de una quebrada sin nombre en el punto de coordenadas 111.601 N y 105.023 E donde se localiza el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 6: A partir del vértice anterior se continúa aguas arriba por dicha quebrada hasta el cruce del eje de esta con la cota 1400 m.s.n.m. donde se ubica el vértice No. 6 con coordenadas 111.806 N y 104.989 E.

VÉRTICE No. 7: Desde el vértice No. 6 se continúa por toda la cota 1400 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de una quebrada sin nombre, donde se localiza el vértice No. 7 con coordenadas 112.298 N y 104.733 E.

VÉRTICE No. 8: Del punto anterior se continúa aguas abajo por la quebrada hasta el cruce del eje de esta con el eje de la vía al mar, donde se localiza el vértice No. 8 con coordenadas: 112.269 N y 104.797 E.

VÉRTICE No. 9: Del vértice anterior se continúa aguas abajo por la misma quebrada hasta encontrar el cruce del eje de esta con la cota 1350 m.s.n.m., punto donde se ubica el vértice No. 9 con coordenadas: 112.265 N y 104.885 E.

VÉRTICE No. 10: Del punto anterior se continúa por toda la cota 1350 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con la vía al mar, donde se ubica el vértice No. 10 de coordenadas: 111.466 N y 105.534 E.

VÉRTICE No. 11: Del vértice No. 10 se continúa paralelo a la vía al mar hasta encontrar nuevamente la cota 1350 m.s.n.m. donde se localiza el vértice No. 11 con coordenadas 111.194 N y 105.651 E y sobre la divisoria de aguas de los ríos Cali y Aguacatal.

VÉRTICE No. 12: Del vértice No. 11 se continúa por toda la divisoria de aguas entre el río Cali y Aguacatal hasta encontrar el vértice No. 12 en el punto de coordenadas: 110.737 N y 106.971 E.

De este vértice se continúa en línea recta hasta encontrar nuevamente el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado Patio Bonito ( A - 7 ) es de 38.47 Ha. y el perímetro total es de 6229 m.

#### **h. Área de Sustracción en el Núcleo Concentrado Las Pilas del Cabuyal (A- 8)**

VÉRTICE No 1: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal se intersecta con la prolongación del eje del carretable que conduce al Club de Tiro Caza y Pesca Los Saltamontes, de coordenadas 110.210 N - 107.217 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal en sentido Suroeste hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal se intersecta con el eje de un camino que conduce a la zona denominada Las Pilas, de coordenadas 109.665 N 106.861 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado camino en sentido Noroeste hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce a la zona denominada Las Pilas se intersecta con la cota 1125 m.s.n.m. de coordenadas 109.682 N- 106.837 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noroeste hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1125 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Cabuyal, de coordenadas 109.830 N - 106.767 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde la quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Cabuyal se intersecta con la cota 1150 m.s.n.m. de coordenadas 109.870 N - 106.653 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noreste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde la cota 1150 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre tributaria del Río Cali de coordenadas 110.047 N - 106.816 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente del Río Cali se intersecta con el eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal de coordenadas 110.301 N - 106.940 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

El área estimada a sustraer del núcleo concentrado Las Pilas del Cabuyal ( A - 8 ) es de 12.3 Ha. y el perímetro total es de 2002 m.

El área total a sustraer con restricciones en núcleos concentrados de la Zona de Reserva Forestal Fase I es de 157.51 Has.

### **Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas**

#### **a. Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de Pichindé (B-1)**

VÉRTICE No. 1: Ubicado sobre la intersección del eje de la vía de acceso a Pichindé en curva pronunciada, con la cota 1570 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 108.715 N y 101.886 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa hacia el oeste por la cota 1570 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de una quebrada sin nombre, donde se ubica el vértice No. 2 con coordenadas: 108.729 N y 101.777 E.

VÉRTICE No. 3: Del vértice No. 2 se continúa aguas arriba por la quebrada hasta donde ésta se divide en dos ramales cuyo cruce de ejes definen el vértice No. 3 y tiene coordenadas: 108.809 N y 101.802 E.

VÉRTICE No. 4: Del punto anterior se continúa aguas arriba por el ramal izquierdo hasta encontrar el vértice No. 4 localizado en el cruce del eje de esta quebrada y la cota 1700 m.s.n.m. y coordenadas: 108.972 N y 101.558 E.

VÉRTICE No. 5: A partir del vértice No. 4 se continúa hacia el norte por la cota 1700 m.s.n.m. hasta el filo que divide los anteriores drenajes, donde se localiza el vértice No. 5 con coordenadas: 109.179 N y 101.547 E.

VÉRTICE No. 6: Del punto anterior se continúa ladera arriba por el filo hasta encontrar el vértice No. 6 en la intersección de este con la cota 1750 m.s.n.m. y coordenadas: 109.165 N y 101.432 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa hacia el norte por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada El Descanso, punto donde se localiza el vértice No. 7 de coordenadas: 109.485 N y 101.314 E.

VÉRTICE No. 8: Desde el vértice No. 7 se continúa aguas abajo por la quebrada El Descanso hasta encontrar el cruce del eje de esta con la cota 1600 m.s.n.m., donde se ubica el vértice No. 8 de coordenadas: 109.584 N y 101.814 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del punto anterior se continúa hacia el norte por la cota 1600 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Dosquebradas donde se ubica el vértice No. 9 de coordenadas: 109.742 N y 101.800 E.

VÉRTICE No. 10: Del vértice No. 9 se continúa aguas arriba por la quebrada Dosquebradas hasta la intersección del eje de esta con la cota 1650 m.s.n.m. punto donde se localiza el vértice No. 10 de coordenadas: 109.786 N y 101.625 E.

VÉRTICE No. 11: A partir del punto anterior se continúa por la cota 1650 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 11 en el cruce de esta con el eje de un afluente de la quebrada Miravalle, con coordenadas: 109.942 N y 101.784 E.

VÉRTICE No. 12: Del punto anterior se continúa por la cota 1650 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje del siguiente afluente de la quebrada Miravalle, donde se ubica el vértice No. 12 de coordenadas: 110.030 N y 101.788 E.

VÉRTICE No. 13: Del vértice No. 12 se continúa aguas arriba por el ramal anterior hasta el sitio donde este se bifurca y en el cruce de los dos ejes se ubica el vértice No. 13 de coordenadas: 110.057 N y 101.734 E.

VÉRTICE No. 14: Del punto anterior se continúa por el ramal más norte hacia aguas arriba hasta el cruce del eje de esta con la cota 1700 m.s.n.m. donde se localiza el vértice No. 14 de coordenadas: 110.119 N y 101.705 E.

VÉRTICE No. 15: Del vértice No. 14 se continúa en dirección predominante SW-NE por toda la cota 1700 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la vía que conduce a la Cajita, donde se ubica el vértice No. 15 de coordenadas: 110.202 N y 101.872 E.

VÉRTICE No. 16: Del punto anterior se continúa hacia el sur por todo el eje de la vía hasta el cruce de este con el eje de la primera quebrada que se encuentra, (afluente de la quebrada Miravalle), punto donde se ubica el vértice No. 16 con coordenadas: 110.028 N y 101.870 E.

VÉRTICE No. 17: Del vértice No. 16 se continúa aguas abajo, por la quebrada Miravalle, hasta la intersección del eje de esta con la cota 1580 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 17 de coordenadas: 109.809 N y 102.062 E.

VÉRTICE No. 18: Del punto anterior se continúa por toda la cota 1580 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Dosquebradas, punto donde se ubica el vértice No. 18 con coordenadas: 109.681 N y 101.903 E.

VÉRTICE No. 19: Del punto anterior se continúa por la cota 1580 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada El Descanso, punto donde se ubica el vértice No. 19 con coordenadas: 109.623 N y 101.893 E.

VÉRTICE No. 20: Del vértice anterior se continúa por la cota 1580 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada El Jardín, punto donde se localiza el vértice No. 20 con coordenadas: 109.527 N y 102.065 E.

VÉRTICE No. 21: Del punto anterior se continúa aguas arriba por la quebrada El Descanso hasta la intersección del eje de esta con la cota 1600 m.s.n.m., punto donde se ubica el vértice No. 21 con coordenadas: 109.455 N y 101.995 E.

De este vértice se continúa por toda la cota 1600 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la vía de acceso a Pichindé, continuando por el eje de la carretera hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer con restricciones en viviendas dispersas para Pichindé ( B - 1 ) es de 44.46 Ha. contenida en un perímetro de 6804 m.

#### **b. Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de La Leonera (B-2)**

VÉRTICE No. 1: Localizado en el cruce de ejes de la vía que de la Leonera conduce a El Porvenir y el de la quebrada La Leonera, punto de coordenadas: 110.757 N y 99.378 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa aguas abajo por la quebrada La Leonera hasta la intersección del eje de esta cota 1650 m.s.n.m. punto donde se localiza el vértice No. 2 con coordenadas: 111.164 N y 99.520 E.

VÉRTICE No. 3: Del vértice anterior se continúa hacia el este por la cota 1650 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la vía que de La Leonera conduce a Felidia, punto donde se ubica el vértice No. 3 de coordenadas: 111.150 N y 99.938 E.

VÉRTICE No. 4: A partir del punto anterior se continúa hacia el este por el eje de esta vía hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Brasilia, punto donde se ubica el vértice No. 4 de coordenadas: 111.148 N y 100.611 E.

VÉRTICE No. 5: Desde el vértice No. 4 se continúa por la cota 1700 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de una quebrada sin nombre donde se ubica el vértice No. 5 con coordenadas: 111.136 N y 100.928 E.

VÉRTICE No. 6: Del punto anterior se continúa por la cota 1700 m.s.n.m. hasta encontrar el cruce de esta con el eje de la quebrada La García, punto donde se ubica el vértice No. 6 de coordenadas: 111.098 N y 101.075 E.

VÉRTICE No. 7: Del vértice No. 6 se continúa hacia aguas arriba por el eje de la quebrada La García hasta el cruce de este con la cota 1800 m.s.n.m. punto donde se ubica el vértice No. 7 con coordenadas: 110.782 N y 101.171 E.

VÉRTICE No. 8: A partir del punto anterior se continúa por la cota 1800 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada sin nombre, punto donde se localiza el vértice No. 8 de coordenadas: 110.708 N y 100.963 E.

VÉRTICE No. 9: Se continúa por la cota 1800 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Brasilia, punto donde se localiza el vértice No. 9 con coordenadas 110.761 N y 100.783 E.

VÉRTICE No. 10: Desde el vértice No. 9 se continúa hacia el oeste por toda la cota 1800 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje del ramal mas oeste de la quebrada Agua Bonita, punto donde se localiza el vértice No. 10 de coordenadas: 110.587 N y 99.952 E.

VÉRTICE No. 11: Del punto anterior se continúa aguas arriba por la quebrada hasta encontrar el vértice No. 11 localizado en la intersección del eje de esta con la cota 1850 m.s.n.m., punto de coordenadas: 110.437 N y 99.885 E.

VÉRTICE No. 12: Del vértice anterior se continúa al oeste por la cota 1850 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada El Bosque, donde se ubica el vértice No. 12 con coordenadas: 110.563 N y 99.488 E.

VÉRTICE No. 13: Del punto anterior se continúa hacia el oeste por la cota 1850 m.s.n.m. hasta el filo más cercano en donde se ubica el vértice No. 13 de coordenadas: 110.653 N y 99.452 E.

VÉRTICE No. 14: Del punto anterior se baja por todo el filo hasta la intersección de este con el eje de la vía que conduce de La Leonera a El Porvenir, donde se localiza el vértice No. 14 de coordenadas: 110.788 N y 99.488 E.

A partir de este vértice se continúa por el eje de la vía, hacia el occidente hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de este poligonal.

El área estimada de sustracción con restricciones en viviendas dispersas para La Leonera ( B - 2 ) es de 65.04 Ha. contenida en un perímetro de 6305 m.

### **c. Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de El Porvenir (B-3)**

VÉRTICE No. 1: Está localizado sobre el cruce de la carretera que una La Leonera con El Porvenir, con un pequeño drenaje sin nombre en las coordenadas: 110.948 N y 99.180 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa hacia aguas arriba de este drenaje hasta la intersección del eje de este con la cota 1920 m.s.n.m. punto donde se localiza el vértice No. 2 de coordenadas: 110.759 N y 99.089 E.

VÉRTICE No. 3: Del punto anterior se continúa por la cota 1920 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada El Porvenir, donde se localiza el vértice No. 3 con coordenadas: 110.566 N y 98.906 E.

VÉRTICE No. 4: Del vértice anterior se sigue aguas abajo por la quebrada El Porvenir hasta el cruce del eje de esta con la cota 1910 m.s.n.m. donde se localiza el vértice No. 4 de coordenadas: 110.594 N y 98.886 E.

VÉRTICE No. 5: Del punto anterior se continúa al oeste por la cota 1910 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada El Cedro, punto donde se localiza el vértice No. 5 de coordenadas: 110.493 N y 98.361 E.

VÉRTICE No. 6: Del vértice No. 5 se continúa aguas abajo por la quebrada El Cedro hasta la intersección del eje de esta con la cota 1820 m.s.n.m. punto donde se ubica el vértice No. 6 de coordenadas: 110.807 N y 98.407 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del punto anterior se continúa hacia el este por la cota 1820 m.s.n.m., hasta la intersección de esta con el eje de una quebrada sin nombre donde se localiza el vértice No. 7 de coordenadas: 110.973 N y 99.217 E.

A partir de este punto se continúa aguas arriba por el drenaje natural, hasta encontrar el vértice No. 1 punto de inicio de este poligonal.

El área estimada de sustracción con restricciones en viviendas dispersas para El Porvenir ( B- 3 ) es de 11.84 Ha., contenida en un perímetro de 2799 m.

**d. Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de Felidia Saladito (B-4)**

VÉRTICE No. 1: Este punto está localizado sobre la divisoria de aguas de las cuencas de los ríos Cali y Dagua, en la Cordillera Occidental, en los nacimientos de la quebrada Argelia y coordenadas: 116.612 N y 101.218 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se sigue hacia aguas abajo por la quebrada Argelia hasta encontrar el vértice No. 2 localizado en la intersección del eje de la quebrada, con el eje de la antigua carretera al mar en el punto de coordenadas: 116.688 N y 101.296 E.

VÉRTICE No. 3: Del punto anterior se continúa en sentido predominante sur, por el eje de la antigua carretera al mar hasta encontrar el vértice No. 3 ubicado en la intersección del eje de la vía y la cota 1950 m.s.n.m. en el punto de coordenadas: 116.167 N y 101.533 E.

VÉRTICE No. 4: Del vértice anterior se continúa en dirección predominante sur-sureste a través de la cota 1950 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de una quebrada sin nombre localizada en las inmediaciones del predio El Saladito, en donde se ubica el vértice No. 4 de coordenadas: 115.530 N y 101.526 E.

VÉRTICE No. 5: Del punto anterior se continúa aguas abajo por el eje de esta quebrada hasta encontrar nuevamente el eje de la antigua carretera al mar, donde se localiza el vértice No. 5 de coordenadas: 115.356 N y 101.757 E.

VÉRTICE No. 6: Del vértice No. 5 se continúa hacia el sur por el eje de la vía hasta la intersección de este con el eje de la vía que viene del sector de San Antonio, punto donde se localiza el vértice No. 6 de coordenadas: 115.313 N y 101.893 E.

VÉRTICE No. 7: Se continúa hacia el sur por el eje de la vía, (antigua carretera al mar), hasta la intersección de este con el eje de la vía que conduce a la parcelación El Líbano, punto donde se ubica el vértice No. 7 de coordenadas: 115.000 N y 101.772 E.

VÉRTICE No. 8: Del punto anterior se continúa hacia el sur por eje de la antigua vía al mar, hasta la intersección de este con el eje de la vía que viene de la nueva carretera a Buenaventura (entrada a San Antonio), en donde se ubica el vértice No. 8 de coordenadas: 114.777 N y 101.976 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del vértice No. 8, se continúa al sur por todo el eje de la antigua carretera al mar hasta la intersección de este con el eje de la vía que de El Saladito conduce a Felidia, punto en el cual se localiza el vértice No. 9 con coordenadas: 113.985 N y 102.670 E.

VÉRTICE No. 10: Del punto anterior se continúa en dirección predominante NE-SW por todo el eje de la vía que de El Saladito conduce a Felidia, hasta la intersección de este con la cota 1750 m.s.n.m., en la inmediaciones del sitio El Mirador, donde se localiza el vértice No. 10 de coordenadas: 112.314 N y 100.892 E.

VÉRTICE No. 11: Se continúa por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta encontrar un pequeño drenaje en cuyo eje se localiza el vértice No. 11 de coordenadas: 112.536 N y 100.586 E.

VÉRTICE No. 12: A partir del punto anterior se continúa aguas arriba por el eje del drenaje hasta la intersección de este con la cota 1800 m.s.n.m., donde se localiza el vértice No. 12 de coordenadas: 112.617 N y 100.615 E.

VÉRTICE No. 13: Del vértice No. 12 se continúa hacia el NW por la cota 1800 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada Felidia, punto donde se localiza el vértice No. 13 de coordenadas: 112.840 N y 100.363 E.

VÉRTICE No. 14: Del punto anterior se continúa hacia aguas arriba por el eje del cauce principal de la quebrada Felidia hasta encontrar el eje de la vía que proviene de las cabañas de Carvajal, en cuyo punto de intersección se localiza el vértice No. 14 de coordenadas: 113.027 N y 100.032 E.

VÉRTICE No. 15: Se continúa hacia el sur por todo el eje de esta vía hasta la intersección de este con la cota 1900 m.s.n.m., en donde se localiza el vértice No. 15 sobre un pequeño filo en el punto de coordenadas: 112.299 N y 99.915 E.

VÉRTICE No. 16: Del punto anterior se baja por el eje de un pequeño drenaje hasta la intersección de este con la cota 1750 m.s.n.m. donde se localiza el vértice No. 16 de coordenadas: 112.044 N y 100.073 E.

VÉRTICE No. 17: Ubicados en el vértice No. 17 leemos un azimut de  $169^{\circ}22'49.2''$  y en esta dirección localizamos el vértice No. 17 en la intersección de esta línea imaginaria y la cota 1700 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 111.906 N y 100.100 E.

VÉRTICE No. 18: Del punto anterior continuamos hacia el sur por la cota 1700 m.s.n.m. hasta encontrar el eje de un pequeño drenaje en cuya intersección se localiza el vértice No. 18 con coordenadas: 111.839 N y 100.036 E.

VÉRTICE No. 19: A partir del punto anterior se continúa aguas abajo por el eje de un pequeño drenaje hasta la intersección de este con la cota 1650 m.s.n.m., punto donde se ubica el vértice No. 19 de coordenadas: 111.757 N y 100.214 E.

VÉRTICE No. 20: Del punto anterior se continúa en dirección predominante SW-NE por toda la cota 1650 m.s.n.m. hasta localizar el vértice No. 20 en la intersección de esta con el eje de la quebrada Santa Rosa en el punto de coordenadas: 112.120 N y 100.590 E.

VÉRTICE No. 21: Del punto anterior se continúa por la misma cota 1650 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de un afluente de la quebrada Santa Rosa, punto donde se localiza el vértice No. 21 de coordenadas: 112.118 N y 100.703 E.

VÉRTICE No. 22: Del vértice anterior se sigue ladera arriba por un pequeño filo hasta encontrar la cota 1700 m.s.n.m. en donde se localiza el vértice No. 22 de coordenadas: 112.159 N y 100.872 E.

VÉRTICE No. 23: Del punto anterior se continúa en dirección noreste por la cota 1700 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de un pequeño drenaje punto donde se ubica el vértice No. 23 de coordenadas: 112.371 N y 101.151 E.

VÉRTICE No. 24: A partir del vértice anterior se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada hasta la intersección de este con la cota 1680 m.s.n.m., punto donde se ubica el vértice No. 24 de coordenadas: 112.331 N y 101.191 E.

VÉRTICE No. 25: Se continúa por la cota 1680 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada siguiente, punto donde se ubica el vértice No. 25 de coordenadas: 112.353 N y 101.451 E.

VÉRTICE No. 26: Por el eje del drenaje se continúa hacia aguas arriba hasta encontrar el vértice No. 26 en la intersección de este con la cota 1700 m.s.n.m. y coordenadas 112.483 N y 101.423 E.

VÉRTICE No. 27: A partir del punto anterior se continúa por la cota 1700 m.s.n.m. hasta las cabeceras de una quebrada sin nombre en donde se localiza el vértice No. 27 de coordenadas: 112.462 N y 101.480 E.

VÉRTICE No. 28: Del punto anterior se continúa hacia aguas abajo por el eje de la quebrada hasta la intersección de este con la cota 1650 m.s.n.m. punto donde se ubica el vértice No. 28 con coordenadas: 112.469 N y 101.901 E.

VÉRTICE No. 29: Del vértice No. 28 se continúa en dirección noreste por la cota 1650 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de una quebrada sin nombre, punto donde se localiza el vértice No. 29 con coordenadas: 112.634 N y 102.052 E.

VÉRTICE No. 30: A partir del punto anterior se continúa aguas abajo por el eje de esta quebrada hasta la intersección de este con la cota 1600 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 30 de coordenadas: 112.619 N y 102.131 E.

VÉRTICE No. 31: Del vértice No. 30 se continúa hacia el noreste, por la cota 1600 m.s.n.m., hasta la intersección de esta con el eje de una quebrada sin nombre, afluente de la quebrada Las Nieves, donde se localiza el vértice No. 31 de coordenadas: 113.068 N y 102.535 E.

VÉRTICE No. 32: A partir del punto anterior se continúa por el eje de dicha quebrada hasta la intersección de esta con el eje de la vía que conduce a la vereda Nieves Arriba punto donde se localiza el vértice No. 32 de coordenadas: 113.153 N y 102.356 E.

VÉRTICE No. 33: Del vértice anterior se continúa hacia el noreste por el eje de dicha vía hasta la intersección de este con la cota 1650 m.s.n.m., punto denominado vértice No. 33 de coordenadas: 113.573 N y 102.569 E.

VÉRTICE No. 34: Se continúa por la cota 1650 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje del cauce principal de la quebrada Las Nieves, punto donde se localiza el vértice No. 34 de coordenadas: 113.770 N y 102.830 E.

VÉRTICE No. 35: Se continúa por la cota 1650 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 35 ubicado sobre la margen izquierda de la quebrada Las Nieves en las coordenadas: 113.586 N y 102.820 E.

VÉRTICE No. 36: Ubicados en el vértice No. 35 leemos un azimut de 69°51'49.3" y encontramos el vértice No. 36 en la intersección de esta línea imaginaria y la cota 1750 m.s.n.m., punto de coordenadas: 113.687 N y 103.118 E.

VÉRTICE No. 37: A partir del punto anterior se continúa por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 37 ubicado sobre esta cota a unos 30 m después del cruce de una quebrada sin nombre, en el punto de coordenadas: 113.317 N y 103.320 E.

VÉRTICE No. 38: Del punto anterior se continúa ladera abajo a 30 m del eje de dicha quebrada hasta encontrar el cruce de esta línea imaginaria con la cota 1650 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 113.465 N y 103.454 E.

VÉRTICE No. 39: Se continúa hacia el norte por toda la cota 1650 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de una quebrada sin nombre, punto donde se localiza el vértice No. 39 a las coordenadas: 114.183 N y 103.396 E.

VÉRTICE No. 40: Del vértice anterior se traza una línea imaginaria perpendicular al eje de la vía al mar, prolongándose hacia el oeste hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada Los Arrieros, punto donde se ubica el vértice No. 40 de coordenadas: 114.281 N y 103.093 E.

VÉRTICE No. 41: Se continúa hacia aguas abajo por el eje de la quebrada Los Arrieros, hasta la intersección de este con el eje de la quebrada San Antonio, punto donde se localiza el vértice No. 41 de coordenadas: 114.995 N y 103.392 E.

VÉRTICE No. 42: Se continúa hacia aguas arriba por todo el eje de la quebrada San Antonio, hasta la intersección de este con la cota 1650 m.s.n.m. punto donde se localiza el vértice No. 42 de coordenadas: 115.180 N y 103.155 E.

VÉRTICE No. 43: Continúa por la cota 1650 en dirección Oeste - Este por un tramo de 97 metros hasta el vértice 43 de coordenadas: 115.190 N y 103.245 E.

VÉRTICE No. 44: Continúa en línea recta de Azimut 358°18'55.1'' hasta la intersección con la cota 1650 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 44 de coordenadas: 115.354 N y 103.240 E.

VÉRTICE No. 45: Del punto anterior continuamos por la cota 1650 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la vía que de San Miguel conduce a La Elvira, punto donde se localiza el vértice No. 45 de coordenadas: 115.541 N y 102.298 E.

VÉRTICE No. 46: Se continúa hacia el norte por todo el eje de la vía hasta la intersección de este con el eje de la quebrada San Miguel, donde se localiza el vértice No. 46 de coordenadas: 115.707 N y 103.002 E.

VÉRTICE No. 47: Del punto anterior continuamos aguas arriba por el eje de la quebrada San Miguel hasta la intersección de esta con la cota 1700 m.s.n.m., donde se localiza el vértice No. 47 de coordenadas: 115.798 N y 102.714 E.

VÉRTICE No. 48: Del punto anterior continuamos hacia el sureste por toda la cota 1700 m.s.n.m. hasta encontrar un pequeño filo en las inmediaciones de la finca San Miguel, punto donde se localiza el vértice No. 48 de coordenadas: 115.483 N y 102.928 E.

VÉRTICE No. 49: Del vértice No. 48 continuamos hacia el oeste por todo el filo hasta la intersección de este con la cota 1750 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 49 de coordenadas: 115.446 N y 102.737 E.

VÉRTICE No. 50: A partir del punto anterior se continúa por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada San Antonio, punto donde se localiza el vértice No. 50 de coordenadas: 115.277 N y 102.439 E.

VÉRTICE No. 51: Del punto anterior se continúa aguas arriba por todo el eje de la quebrada San Antonio hasta la intersección de este con la cota 1810 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 51 de coordenadas: 115.316 N y 102.064 E.

VÉRTICE No. 52: A partir del vértice anterior se continúa hacia el norte a través de una línea imaginaria paralela y a 100 m del eje de la vía al mar hasta la intersección de esta con el filo que divide las cuencas de los ríos Dagua y Aguacatal; en las inmediaciones del Kilómetro 18 y de coordenadas: 118.041 N y 101.582 E, punto donde se localiza el vértice No. 52.

A partir de este vértice se continúa hacia el sur por toda la divisoria de aguas de las cuencas de los ríos Dagua y Cali-Aguacatal, hasta encontrar nuevamente el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área total estimada a con restricciones en vivienda dispersa para Felidia - El Saladito es de 437,6 Has., contenida en un perímetro de 28008 m.

**e. Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de La Elvira (B-5)**

VÉRTICE No. 1: Este punto está localizado en la intersección del eje de la quebrada Aguaclara y la cota 1850 m.s.n.m. punto de coordenadas: 118.549 N y 102.489 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del vértice anterior se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada Aguaclara, hasta la intersección de este con el eje de la quebrada San Rafael, donde se localiza el vértice No. 2 de coordenadas: 118.299 N y 103.139 E.

VÉRTICE No. 3: Del punto anterior se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada San Rafael, hasta la intersección de este con la cota 1650 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 3 con coordenadas: 117.793 N y 103.540 E.

VÉRTICE No. 4: A partir del punto anterior se continúa por la cota 1650 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la quebrada La Elvira, punto donde se localiza el vértice No. 4 de coordenadas: 117.558 N y 103.097 E.

VÉRTICE No. 5: Se continúa aguas arriba por el eje de la quebrada La Elvira hasta la intersección de este con la cota 1700 m.s.n.m. punto donde se localiza el vértice No. 5 con coordenadas: 117.681 N y 102.952 E.

VÉRTICE No. 6: Del punto anterior se continúa por la cota 1700 m.s.n.m. hasta encontrar la intersección de esta con el eje de la vía que de San Miguel conduce a La Elvira, punto donde se localiza el vértice No. 6 de coordenadas: 117.374 N y 102.913 E.

VÉRTICE No. 7: Ubicados en el vértice No. 6 leemos un azimut de  $262^{\circ}52'3''$  y continuamos al oeste por dicha línea imaginaria hasta la intersección de esta con la cota 1750 m.s.n.m., punto donde se localiza el vértice No. 7 de coordenadas: 117.374 N y 102.842 E.

VÉRTICE No. 8: Del punto anterior se continúa hacia el oeste por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta la intersección de esta con el eje de la vía que de La Elvira conduce al cementerio de esta población, punto donde se localiza el vértice No. 8 de coordenadas: 117.391 N y 102.708 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del vértice anterior, se continúa hacia el norte por el eje de dicha vía hasta la intersección de este con el eje de una quebrada sin nombre, afluente de la quebrada La Elvira, punto donde se localiza el vértice No. 9 de coordenadas: 118.115 N y 102.666 E.

VÉRTICE No. 10: Del punto anterior se continúa aguas arriba por el eje de esta quebrada hasta la intersección de este con la cota 1850 m.s.n.m. donde se localiza el vértice No. 10 de coordenadas: 118.241 N y 102.455 E.

A partir de este vértice se continúa hacia el norte por toda la cota 1850 m.s.n.m. hasta encontrar nuevamente el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

El área estimada a sustraer con restricciones en vivienda dispersa para La Elvira ( B - 5 ) es de 53.23 Ha, contenida en un perímetro de 5095 m.

El área total propuesta para sustraer con restricciones en viviendas dispersas de la zona de Reserva Forestal de Cali - Fase I - es de 612.17 Has.

El área total propuesta para sustraer con restricciones en viviendas concentradas y dispersas de la Reserva Forestal - Fase I es de 769.68 Has.

**Áreas de sustracción con restricciones en núcleos concentrados de la reserva forestal - Cuenca Meléndez****Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de LA FONDA (A - 1)**

VÉRTICE No 1: Localizado sobre la línea imaginaria de la Reserva Forestal punto de coordenadas 103.777 N - 105.436 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la línea imaginaria de la Reserva Forestal en sentido Noroeste hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto de intersección de la línea imaginaria de la Reserva Forestal con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez de coordenadas 104.525 N - 104.687 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada sin nombre hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez se intersecta con la cota 1310 m.s.n.m. de coordenadas 104.171 N - 104.628 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 4

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1310 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino que conduce a la zona La Esperanza de coordenadas 104.122 N - 104.180 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del mencionado camino en sentido Suroeste hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce a la zona La Esperanza se intersecta con el eje del carretable que conduce a la Vereda El Minuto de coordenadas 103.966 N - 104.116 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del mencionado camino en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a la Vereda El Minuto se intersecta con la cota 1310 m.s.n.m. de coordenadas 103.867 N - 104.587 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde la cota 1310 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la Quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez por su lado derecho de coordenadas 103.779 N - 105.576 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez por su lado derecho se intersecta con la cota 1345 m.s.n.m. de coordenadas 103.671 N - 104.625 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 9.

VÉRTICE No 9: Localizado en la intersección de la cota 1345 m.s.n.m. con el eje de la Quebrada Matecaña en el punto de coordenadas 103.465 N - 104.445 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 10.

VÉRTICE No 10: Localizado en la confluencia de la Quebrada Matecaña con el Río Meléndez punto de coordenadas 103.492 N - 105.104 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado Río hasta el Vértice No 11.

VÉRTICE No 11: Localizado en la desembocadura de una quebrada sin nombre en el Río Meléndez punto de coordenadas 103.539 N - 105.168 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

El área total a sustraer con restricciones en núcleo el concentrado de La Fonda ( A - 1 ) es de 59.70 Has, con un perímetro total de 4613 m.

**Áreas de sustracción con restricciones en el núcleo concentrado de VILLACARMELO (A - 2)**

VÉRTICE No 1: Localizado en la intersección de la Línea imaginaria de la Reserva Forestal con el eje del Río Meléndez de coordenadas 102.595 N - 102.377 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el Río Meléndez hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el Río Meléndez recibe a la Quebrada Los Monos de coordenadas 102.640 N - 102.347 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No. 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en la intersección del eje de la Quebrada Los Monos con la cota 1525 m.s.n.m. punto de coordenadas 102.450 N - 102.164 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 4

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1525 se intersecta con el eje imaginario de una depresión o torratera, de coordenadas 102.591 N - 102.139 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la vía principal a Villacarmelo en dirección Noreste y Noroeste hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje imaginario de la depresión se intersecta con el eje de la Vía principal de Villacarmelo, de coordenadas 102.594 N - 102.034 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada vía en sentido Noroeste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde el eje de la Vía principal de Villacarmelo y el eje de un carretable aledaño se intersecta con la cota 1600 m.s.n.m. de coordenadas 102.380 N - 102.644 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde la cota 1600 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez, de coordenadas 102.333 N - 101. 718 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo, de coordenadas 101.939 N - 101.191 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido Suroeste hasta el Vértice No 9.

VÉRTICE No 9: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del carretable que conduce a Villacarmelo se intersecta con el eje de la Quebrada Dos Quebradas, de coordenadas 102.394 N - 101.029 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 10.

VÉRTICE No 10: Localizado en el punto donde la Quebrada Dos Quebradas recibe una Quebrada sin nombre, de coordenadas 102.395 N -100.958 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No 11.

VÉRTICE No 11: Localizado en el punto donde el eje del afluente sin nombre de la Quebrada Dos Quebradas se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m, con coordenadas 101.985 N - 100.831 E. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 12.

VÉRTICE No 12: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez, de coordenadas 101.945 N - 100.898 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 13.

VÉRTICE No 13: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con la cota 1675 m.s.n.m. de coordenadas 101.623 N - 100.898 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 14.

VÉRTICE No 14: Localizado en el punto donde la cota 1675 m.s.n.m. se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo, de coordenadas 101.642 N - 101.057 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada línea imaginaria en sentido Noreste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

El área total a sustraer con restricciones en núcleo el concentrado de Villacarmelo ( A -2 ) es de 29.94 Has, con un perímetro de 6221 m.

#### **Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas -**

##### **Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de La Buitrera (B-1)**

VÉRTICE No 1: Localizado en el punto de coordenadas 103.060 N - 106.088 E del Plano de Cali, sobre la línea imaginaria de la Reserva Forestal. De este punto siguiendo en línea recta en sentido Noroeste hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde la línea recta mencionada se intersecta con la cota 1275 m.s.n.m. de coordenadas 103.366 N - 105.815 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde la cota 1275 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre, tributaria del Río Meléndez, de coordenadas 103.391 N - 105.571 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la mencionada quebrada en sentido Suroeste hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde se intersecta el eje de la Quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez con el eje del mismo Río de coordenadas 103.266 N - 105.439 E del plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el Río Meléndez hasta encontrar el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje del Río Meléndez se intersecta con el eje de la Quebrada Nacadero de coordenadas 103.325 N - 105.335 E del Plano de Cali. De este punto aguas arriba por el eje de la mencionada quebrada hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada Nacadero se intersecta con la cota 1275 m.s.n.m. de coordenadas 103.315 N - 105.333 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto de intersección de la cota 1275 m.s.n.m. con el eje de la Quebrada La Chorrera de coordenadas 102.604 N - 105.521 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada y su afluente derecho hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada La Chorrera y su afluente derecho se intersecta con la línea imaginaria de la Reserva Forestal de coordenadas 102.563 N - 105.820 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada línea imaginaria de la Reserva Forestal en sentido Sureste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

El área total a sustraer con restricciones en vivienda dispersa para ( B - 1 ) La Buitrera es de 33.61 Has., contenida en un perímetro total de 3264 m.

**Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de EL ROSARIO (B - 2)**

VÉRTICE No 1: Localizado en la intersección de la línea imaginaria de la Reserva Forestal con el eje de la Quebrada Nacedero punto de coordenadas 102.469 N - 104.626 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la mencionada quebrada en sentido Sur Norte hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada Nacedero se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente por su lado izquierdo de coordenadas 102.646 N - 104.625 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente por el lado izquierdo de la Quebrada Nacedero se intersecta con la cota 1425 m.s.n.m. de coordenadas 102.622 N - 104.460 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la cota mencionada en sentido Noroeste hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1425 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre de coordenadas 102.804 N - 104.394 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje de una Quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1500 m.s.n.m. de coordenadas 102.836 N - 104.208 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Sur Norte hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde la cota 1500 m.s.n.m. se intersecta con una Quebrada sin nombre afluente derecho de la Quebrada Matecaña de coordenadas 102.900 N - 104.170 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde la Quebrada sin nombre afluente derecho de la Quebrada Matecaña se intersecta con la línea imaginaria de la Reserva Forestal de coordenadas 102.377 N - 103.934 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la línea imaginaria de la Reserva Forestal en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

El área total a sustraer con restricciones en vivienda dispersa para ( B - 2 ) El Rosario es de 25.42 Has, contenida en un perímetro total de 2456 m.

**Áreas de sustracción con restricciones en viviendas dispersas de DOS QUEBRADAS (B - 3)**

VÉRTICE No 1: Localizado en la intersección de la cota 1525 m.s.n.m. con el eje de la Quebrada Los Monos, punto de coordenadas 102.640 N -102.347 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada Los Monos se intersecta con la cota 1800 m.s.n.m., de coordenadas 103.235 N - 101.634 E del plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde la cota 1800 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre, tributaria del Río Meléndez, de coordenadas 103.119 N - 101.433 E del plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada sin nombre hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto de confluencia de dos quebradas sin nombre tributarias del Río Meléndez, de coordenadas 102.777 N - 101.486 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por una de las mencionadas quebradas hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje de una Quebrada sin nombre se intersecta con la prolongación del eje del camino que conduce a Villa Matiqui, de coordenadas 102.966 N - 101.283 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del mencionado camino en sentido Suroeste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del camino que conduce a Villa Matiqui se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada Dos Quebradas, de coordenadas 102.873 N - 101.163 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada en sentido Suroeste hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde la Quebrada sin nombre confluye en la quebrada Dos Quebradas de coordenadas 102.709 N - 101.021 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la quebrada Dos Quebradas hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada Dos Quebradas se intersecta con el eje del camino que conduce a Villacarmelo, de coordenadas 101.939 N - 101.191 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del camino mencionado en sentido Noreste hasta el Vértice No 9.

VÉRTICE No 9: Localizado en el punto de intersección del eje del camino que conduce a Villacarmelo y el eje del camino que conduce al sitio conocido como el Aireado, de coordenadas 102.203 N - 101.532 E del Plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido Noroeste hasta el Vértice No 10.

VÉRTICE No 10: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce al sitio conocido como el Aireado se intersecta con la cota 1775 m.s.n.m. de coordenadas 102.263 N - 101.288 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Sur Norte hasta el Vértice No 11.

VÉRTICE No 11: Localizado en el punto donde la cota 1775 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez, de coordenadas 102.560 N - 101.274 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 12.

VÉRTICE No 12: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m. de coordenadas 102.536 N - 101.461 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noreste hasta el Vértice No 13.

VÉRTICE No 13: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez de coordenadas 102.809 N - 101.681 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada quebrada sin nombre en sentido Sur Norte hasta el Vértice No 14.

VÉRTICE No 14: Localizado en el punto donde la Quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo de coordenadas 102.943 N - 101.644 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido Suroeste hasta el Vértice No 15.

VÉRTICE No 15: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a Villacarmelo se intersecta con el eje de la vía principal de Villacarmelo de coordenadas 102.712 N - 102.041 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada vía principal en sentido Suroeste hasta el Vértice No 16.

VÉRTICE No 16: Localizado en el punto donde el eje de la Vía principal de Villacarmelo se intersecta con una línea imaginaria que marca una depresión, de coordenadas 102.591 N - 102.139 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada línea imaginaria en sentido Norte Sur hasta el Vértice No 17.

VÉRTICE No 17: Localizado en el punto donde la línea imaginaria que marca una depresión se intersecta con la cota 1525 m.s.n.m. de coordenadas 102.450 N - 102.164 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noreste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

El área total a sustraer con restricciones en vivienda dispersa para ( B - 3 ) Dos Quebradas es de 52.34 Has, contenida en un perímetro total de 6493 m.

El área total propuesta para sustraer en viviendas concentradas y dispersas de la Reserva Forestal Fase I es de 769.68 Has.

El área total propuesta para sustraer en viviendas concentradas y dispersas de la Reserva Forestal Fase II es de 201.01 Has.

El gran consolidado de áreas a sustraer para núcleos concentrados y para viviendas dispersas en las Fases I y II del Area de Reserva Forestal de Cali es de 970.69 Has.

### **3.2.4 Zona de Protección Ambiental del Río Cauca.**

VÉRTICE No. 1: Punto de coordenadas 91.385N, 114.000 E localizado en la intersección de la margen izquierda (norte) del Río Jamundí con la coordenada 114.000E.

VÉRTICE No. 2: Del punto anterior siguiendo por la mencionada coordenada hacia el norte hasta intersectar la prolongación de la Quebrada o Zanjón Cascajal, se encuentra este punto de coordenadas 92.853N, 114.000E. De este punto se sigue en línea recta hacia el nororienté hasta encontrar el Vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Punto de coordenadas 93.505N, 114.467E localizado en el inicio del cauce principal de la Quebrada o Zanjón Cascajal. De este punto se sigue aguas abajo por el mencionado Zanjón hasta encontrar el Vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Punto de coordenadas 95.563N, 115.892E localizado en la intersección del Zanjón Cascajal con el eje de la vía que de Cali conduce al Municipio Puerto Tejada.

VÉRTICE No. 5: Del punto anterior se continúa aguas abajo por el mencionado Zanjón hasta encontrar este punto de coordenadas 100.000N, 116.221E, ubicado en el sitio donde el Zanjón Cascajal intersecta la coordenada 100.000N.

VÉRTICE No. 6: Del punto anterior se continúa aguas abajo por la margen occidental del Zanjón (antiguo cauce del Río Cauca) hasta encontrar este punto de coordenadas 100.781N, 116.514E. De este punto se continúa aguas abajo por la mencionada margen hasta encontrar el Vértice No. 7.

VÉRTICE No. 7: Punto de coordenadas 101.305N, 116.728E, localizado en la margen occidental del Zanjón (antiguo cauce del Río Cauca). De este punto se continúa aguas abajo por la mencionada margen hasta encontrar el Vértice No. 8.

VÉRTICE No. 8: Punto de coordenadas 101.622N, 117.005E, localizado en la margen occidental del Zanjón (antiguo cauce del Río Cauca). De este punto se continúa aguas abajo por la mencionada margen hasta encontrar el Vértice No. 9.

VÉRTICE No. 9: Punto de coordenadas 102.000 N, 117.330E, localizado en la margen occidental del Zanjón (antiguo cauce del Río Cauca). De este punto se continúa aguas abajo por la mencionada margen hasta encontrar el Vértice No. 10.

VÉRTICE No. 10: Punto de coordenadas 102.198N, 117.279E, localizado en la margen occidental del Zanjón (antiguo cauce del Río Cauca).

VÉRTICE No. 11: Del punto anterior se continua en sentido sur norte hasta encontrar este vértice de coordenadas 102.374N, 117.292E, localizado en el borde derecho (sur) del Canal Interceptor CVC Sur. De este punto aguas abajo por el borde derecho del mencionado canal hasta encontrar el Vértice No. 12.

VÉRTICE No. 12: Punto de coordenadas 102.348N, 117.991E, localizado en la intersección del borde derecho del Canal Interceptor CVC Sur con el borde izquierdo (occidental) del Río Cauca. De este punto aguas arriba por la margen izquierda del Río Cauca hasta encontrar el Vértice No. 13.

VÉRTICE No. 13: Punto de coordenadas 92.552N, 115.628E, localizado en la intersección de la margen izquierda del Río Cauca con la margen izquierda (norte) del Río Jamundí. De este punto aguas arriba por la margen izquierda del Río Jamundí hasta encontrar el Vértice No.1, punto de inicio de la presente delimitación.

### **3.3 DELIMITACIÓN DEL SUELO DE EXPANSIÓN**

#### **3.3.1 Delimitación del Área de Expansión Corredor Cali – Jamundí**

Vértice No. 1. Punto de Coordenadas 97.439N – 111.246E, de este punto por la Avenida Cañas Gordas o Calle 18 en sentido Norte-Sur, hasta el vértice No. 2.

Vértice No. 2. Punto de Coordenadas 96.224N – 110.988E, de este punto por la Carrera 141 en sentido Occidente-Oriente, hasta el vértice No. 3

Vértice No. 3. Punto de Coordenadas 96.004N – 112.363E, de este punto por la Calle 36 o Vía Cali - Jamundí en sentido Norte-Sur, hasta el vértice 4.

Vértice No. 4. Punto de Coordenadas 95.693N – 112.341E, de este punto por la Carrera 143 en sentido Occidente–Oriente, hasta el vértice No. 5.

Vértice No. 5. Punto de Coordenadas 95.779N – 113.455E, de este punto por la Calle 48 o Avenida Ciudad de Cali, en sentido Sur-Norte, hasta el vértice No. 6.

Vértice No. 6. Punto de Coordenadas 96.511N – 113.427E, de este punto por la Carrera 134 en sentido Occidente-Oriente hasta el vértice No. 7.

Vértice No. 7. Punto de Coordenadas 96.457N – 114.788E, en la intersección con la Vía Cali - Puerto Tejada y de este punto por la Calle 61 (proyectada) en sentido Sur-Norte, hasta el vértice No. 8.

Vértice No. 8. Punto de Coordenadas 102.322N – 114.194E, de este punto por el Río Lilí aguas abajo hasta el vértice No. 9, localizado en el canal interceptor CVC Sur.

Vértice No. 9. Punto de Coordenadas 102.644N – 114.391E, de este punto por el canal interceptor CVC Sur, aguas arriba hasta el vértice No. 10, localizado en la intersección con el Río Meléndez.

Vértice No. 10. Punto de Coordenadas 103.536N – 113.755E, de este punto aguas arriba por el Río Meléndez, hasta el vértice 11.

Vértice No. 11. Punto de Coordenadas 103.659N – 113.320E, de este punto en línea recta en sentido norte – sur, por la Calle 50, hasta el vértice No. 12.

Vértice No. 12. Punto de Coordenadas 100.743N – 113.248E, de este punto aguas arriba por el Río Lilí hasta el vértice No. 13, localizado en la intersección con la Vía Férrea Cali - Jamundí.

Vértice No. 13. Punto de Coordenadas 100.619N – 112.112E, de este punto siguiendo la Línea Férrea Cali – Jamundí en sentido norte – sur, hasta el vértice No. 14.

Vértice No. 14. Punto de Coordenadas 97.608N – 112.105E, de este punto por la vía al Banco en sentido occidente – oriente, hasta el vértice No. 1.

### **3.4 DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS CON RÉGIMEN DIFERIDO**

#### **3.4.1 Área con Régimen diferido CORONA DE LOS CERROS 1**

Vértice No. 1. Coordenadas 116.226N - 110.505E en sentido Norte Sur, por la curva de nivel 1250 hasta el vértice No. 2.

Vértice No. 2. Coordenadas 111.577N - 109.680E línea recta, sentido Norte-Sur hasta el vértice No. 3.

Vértice No. 3. Coordenadas 110.850N - 109.700E línea recta, sentido Occidente- Oriente hasta el vértice No. 4.

Vértice No. 4. Coordenadas 110.820N - 110.135E línea recta, sentido Noroccidente- Suroriente hasta el vértice No. 5.

Vértice No. 5. Coordenadas 110.570N - 110.360E línea recta, sentido Suroccidente- Nororiente hasta el vértice No. 6.

Vértice No. 6. Coordenadas 110.680N - 110.410E línea recta, sentido Sur- Norte hasta el vértice No. 7.

Vértice No. 7. Coordenadas 110.800N - 110.400E línea recta, sentido Suroccidente- Nororiente hasta el vértice No. 8.

Vértice No. 8. Coordenadas 111.793N - 110.929E línea recta, sentido Sur- Norte por el perímetro urbano propuesto, hasta el vértice No. 9.

Vértice No. 9. Coordenadas 113.151N - 111.507E línea recta, sentido Sur- Norte por el perímetro urbano propuesto, hasta el vértice No. 10.

Vértice No. 10. Coordenadas 113.702N - 111.670E continuando por el perímetro urbano propuesto, hasta el vértice No. 11.

Vértice No. 11. Coordenadas 113.909N - 111.629E continuando por el perímetro urbano en sentido Oriente- Occidente, hasta el vértice No. 12.

Vértice No. 12. Coordenadas 113.898N - 111.385E en línea recta en sentido Suroriente- Noroccidente, hasta el vértice No. 13.

Vértice No. 13. Coordenadas 114.576N – 110.989E en línea recta en sentido Suroriente- Noroccidente, hasta el vértice No. 14.

Vértice No. 14. Coordenadas 114.719N – 110.616E en línea recta en sentido Sur- Norte, hasta el vértice No. 15.

Vértice No. 15. Coordenadas 114.780N – 110.600E en línea recta en sentido Suroccidente- Nororiente, hasta el vértice No. 16.

Vértice No. 16. Coordenadas 115.025N – 110.923E en línea recta en sentido Occidente- Oriente, hasta el vértice No. 17.

Vértice No. 17. Coordenadas 115.052N – 111.076E en línea recta en sentido Occidente- Oriente, hasta el vértice No. 18.

Vértice No. 18. Coordenadas 115.000N – 111.500E en línea recta en sentido Norte- Sur, hasta el vértice No. 19.

Vértice No. 19. Coordenadas 114.698N – 111.525E en línea recta en sentido Noroccidente- Suroriente, hasta el vértice No. 20.

Vértice No. 20. Coordenadas 114.552N – 111.525E en línea recta en sentido Noroccidente- Suroriente, hasta el vértice No. 21.

Vértice No. 21. Coordenadas 115.603N – 111.715E de éste punto por la quebrada Menga en sentido aguas abajo hasta el vértice No. 22.

Vértice No. 22. Coordenadas 115.555N – 112.111E de éste punto Oriente- Occidente por el perímetro Municipal, hasta el vértice No. 1.

### **3.4.2 Área con Régimen diferido CORONA DE LOS CERROS 2**

Vértice No. 1. Coordenadas 109.634N – 108.733E en línea recta en sentido Nororiente – Suroccidente hasta el vértice No. 2.

Vértice No. 2. Coordenadas 108.903N – 107.959E ubicado en la curva de nivel 1.350, continuando por ésta en sentido Sur- Norte hasta el vértice No. 3.

Vértice No. 3. Coordenadas 107.294N – 105.768E por la cuchilla en sentido Oriente- Occidente hasta el vértice No. 4 en la curva de nivel 1.350.

Vértice No. 4. Coordenadas 107.322N – 105.495E por la curva de nivel 1.350, en sentido Sur- Norte hasta el vértice No. 5.

Vértice No. 5. Coordenadas 106.910N – 105.154E, de éste punto en línea recta en sentido Noroccidente Suroriente hasta el vértice No. 6.

Vértice No. 6. Coordenadas 106.244N – 105.609E de éste punto se continúa por la curva de nivel 1.150 hasta el vértice No. 7.

Vértice No. 7. Coordenadas 104.899N – 107.087E de éste punto en línea recta en sentido Suroccidente Nororiente, hasta el vértice No. 8.

Vértice No. 8. Coordenadas 105.110N – 107.170E de éste punto en línea recta en sentido Suroccidente Nororiente, hasta el vértice No. 9.

Vértice No. 9. Coordenadas 105.190N – 107.300E de éste punto en línea recta en sentido Suroccidente Nororiente, hasta el vértice No. 10.

Vértice No. 10. Coordenadas 105.390N – 107.390E de éste punto en línea recta en sentido Suroriente Noroccidente, hasta el vértice No. 11.

Vértice No. 11. Coordenadas 105.570N – 107.330E de éste punto en línea recta en sentido Suroccidente Nororiente, hasta el vértice No. 12.

Vértice No. 12. Coordenadas 105.760N – 107.450E de éste punto en línea recta en sentido Suroccidente Nororiente, hasta el vértice No. 13.

Vértice No. 13. Coordenadas 105.877N – 107.631E de éste punto en línea recta en sentido Oriente Occidente, hasta el vértice No. 14.

Vértice No. 14. Coordenadas 105.874N – 107.500E de éste punto en línea recta en sentido Sur Norte, hasta el vértice No. 15.

Vértice No. 15. Coordenadas 106.141N – 107.499E de éste punto en línea recta en sentido Nororiente Suroccidente, hasta el vértice No. 16.

Vértice No. 16. Coordenadas 106.060N – 107.220E de éste punto en línea recta en sentido Sur Norte, hasta el vértice No. 17.

Vértice No. 17. Coordenadas 107.000N – 107.290E de éste punto en línea recta en sentido Surocciente Nororiente, hasta el vértice No. 18.

Vértice No. 18. Coordenadas 107.500N – 107.660E de éste punto en línea recta en sentido Norte Sur, hasta el vértice No. 19.

Vértice No. 19. Coordenadas 107.701N – 107.730E de éste punto en línea recta en sentido Noroccidente Suroriente, hasta el vértice No. 20.

Vértice No. 20. Coordenadas 107.590N – 107.980E de éste punto en línea recta en sentido Occidente Oriente, hasta el vértice No. 21.

Vértice No. 21. Coordenadas 107.580N – 108.440E de éste punto en línea recta en sentido Sur Norte, hasta el vértice No. 22.

Vértice No. 22. Coordenadas 107.874N – 108.405E de éste punto en línea recta en sentido Suroccidente Nororiente, hasta el vértice No. 23.

Vértice No. 23. Coordenadas 107.990N – 108.620E de éste punto en línea recta en sentido Sur Norte, hasta el vértice No. 24.

Vértice No. 24. Coordenadas 108.545N – 108.551E por la vía que conduce a Cristo Rey en sentido Sur Norte, hasta el vértice No. 25

Vértice No. 25. Coordenadas 109.583N – 108.759E de éste punto en línea recta, hasta el vértice No 1.

### **3.4.3 Área con Régimen diferido - CAÑAVERALEJO**

Vértice No. 1. Punto de Coordenadas 107.701N – 107.730E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Oriente – Nor-Occidente hasta el vértice No. 2.

Vértice No. 2. Punto de Coordenadas 108.100N – 107.203E, de este punto continuando por la curva de nivel 1350 en sentido Nor-Oriente – Sur-Occidente hasta el vértice No. 3

Vértice No. 3. Punto de Coordenadas 107.796N – 106.357E, de este punto en línea recta en sentido Norte – Sur, hasta el vértice No. 4.

Vértice No. 4. Punto de Coordenadas 107.168N – 106.383E, de este punto en línea recta en sentido Nor-Occidente – Sur-Oriente, hasta el vértice No. 5.

Vértice No. 5. Punto de Coordenadas 106.080N – 106.768E, de este punto en línea recta en sentido Occidente- Oriente, hasta el vértice No. 6.

Vértice No. 6. Punto de Coordenadas 106.060N – 107.220E, de este punto en línea recta en sentido Sur - Norte, hasta el vértice No. 7.

Vértice No. 7. Punto de Coordenadas 107.000N – 107.290E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Occidente - Nor-Oriente, hasta el vértice No. 8.

Vértice No. 8. Punto de Coordenadas 107.500N – 107.660E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Occidente - Nor-Oriente, hasta el vértice No.1.

#### **3.4.4 Área con Régimen diferido – RIVERITA**

Vértice No. 1. Punto de Coordenadas 100.543N – 109.140E, de este punto en línea recta en sentido Nor-Oriente - Sur-Occidente, hasta el vértice No. 2.

Vértice No. 2. Punto de Coordenadas 100.291N – 108.981E, de este punto siguiendo por la Calle 2ª Oeste en sentido Norte-Sur, hasta el vértice No. 3

Vértice No. 3. Punto de Coordenadas 99.105N – 108.548E, de este punto siguiendo por la Vía que conduce a la Voragine en sentido Occidente-Oriente, hasta el vértice 4.

Vértice No. 4. Punto de Coordenadas 98.802N – 109.267E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Occidente – Nor-Oriente, hasta el vértice No. 5.

Vértice No. 5. Punto de Coordenadas 99.325N – 109.450E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Occidente - Nor-Oriente, hasta el vértice No. 6.

Vértice No. 6. Punto de Coordenadas 99.670N – 109.690E, de este punto en línea recta en sentido Sur - oriente - Nor-Occidente, hasta el vértice No. 7.

Vértice No. 7. Punto de Coordenadas 99.840N – 109.650E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Occidente - Nor-Oriente, hasta el vértice No. 8.

Vértice No. 8. Punto de Coordenadas 100.100N – 110.060E, de este punto en línea recta en sentido Oriente-Occidente, hasta el vértice No.9.

Vértice No. 9. Punto de Coordenadas 100.100N – 109.920E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Norte, hasta el vértice No.10.

Vértice No. 10. Punto de Coordenadas 100.310N – 109.938E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Occidente - Nor-Oriente, hasta el vértice No.11.

Vértice No. 11. Punto de Coordenadas 100.550N – 110.195E, de este punto en línea recta en sentido Sur-Oriente-Nor-Occidente, hasta el vértice No.12.

Vértice No. 12. Punto de Coordenadas 100.889N – 109.926E, de intersección con el Río Meléndez aguas arriba, hasta el vértice No.1

### **3.4.5 Área con Régimen diferido – NAVARRO**

Vértice No. 1. Punto de Coordenadas 106.109N – 116.841E, de este punto continuando por el borde oriental del Cinturón Ecológico en sentido Norte-Sur, hasta el vértice No. 2.

Vértice No. 2. Punto de Coordenadas 104.169N – 114.781E, de este punto en línea recta en sentido Nor-Occidente - Sur-Oriente, hasta el vértice No. 3

Vértice No. 3. Punto de Coordenadas 104.061N – 115.063E, de este punto bordeando el área de protección Norte del Humedal, en sentido Occidente-Oriente, hasta el vértice 4.

Vértice No. 4. Punto de Coordenadas 103.461N – 116.763E, de este punto haciendo un semiarco en sentido Nor-Occidente – Sur-Oriente, hasta el vértice No. 5.

Vértice No. 5. Punto de Coordenadas 102.366N – 117.484E, de este punto en línea recta en sentido Occidente-Oriente, hasta el vértice No. 6.

Vértice No. 6. Punto de Coordenadas 102.358N – 117.921E, de este punto bordeando el área de protección del Río Cauca en sentido Sur-Norte hasta el vértice No. 7.

Vértice No. 7. Punto de Coordenadas 104.620N – 118.566E, de este punto por el borde Sur del cinturón Ecológico en sentido Oriente- Occidente, hasta el vértice No. 1.

## **3.5 DELIMITACIÓN DE NÚCLEOS POBLADOS DEL AREA RURAL**

### **3.5.1 CORREGIMIENTO VILLACARMELO - CABECERA**

VÉRTICE No 1: Localizado en la intersección de la Línea imaginaria de la Reserva Forestal con el eje del Río Meléndez de coordenadas 102.600 N - 102.515 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el Río Meléndez hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el Río Meléndez recibe a la Quebrada Los Monos de coordenadas 102.380 N - 102.370 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No. 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en la intersección del eje de la Quebrada Los Monos con la cota 1425 m.s.n.m. punto de coordenadas 102.645 N - 102.335 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 4

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1425 se intersecta con el eje imaginario de una depresión, de coordenadas 102.440 N - 102.155 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado eje de la depresión en sentido Sur Norte hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje imaginario de la depresión se intersecta con el eje de la Vía principal de Villacarmelo, de coordenadas 102.600 N - 102.135 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada vía en sentido Noroeste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde el eje de la Vía principal de Villacarmelo y el eje de un carretable aledaño se intersecta con la cota 1600 m.s.n.m. de coordenadas 102.600 N - 102.040 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde la cota 1600 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez, de coordenadas 102.375 N - 101.645 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo, de coordenadas 102.330 N - 101.720 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido Suroeste hasta el Vértice No 9.

VÉRTICE No 9: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del carretable que conduce a Villacarmelo se intersecta con el eje de la Quebrada Dos Quebradas, de coordenadas 101.925 N - 101.175 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 10.

VÉRTICE No 10: Localizado en el punto donde la Quebrada Dos Quebradas recibe una Quebrada sin nombre, de coordenadas 102.385 N - 101.020 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No 11.

VÉRTICE No 11: Localizado en el punto donde el eje del afluente sin nombre de la Quebrada Dos Quebradas se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 12.

VÉRTICE No 12: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez, de coordenadas 101.990 N - 100.825 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 13.

VÉRTICE No 13: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez se intersecta con la cota 1675 m.s.n.m. de coordenadas 101.945 N - 100.890 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 14.

VÉRTICE No 14: Localizado en el punto donde la cota 1675 m.s.n.m. se intersecta con el eje del carretable que conduce a Villacarmelo, de coordenadas 101.630 N - 100.900 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 15.

VÉRTICE No 15: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a Villacarmelo se intersecta con la Línea imaginaria de la Reserva Forestal, de coordenadas 101.650 N - 101.055 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada línea imaginaria en sentido Noreste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

### **3.5.1.1 LA FONDA**

VÉRTICE No 1: Localizado sobre la línea imaginaria de la Reserva Forestal punto de coordenadas 103.775 N - 105.440 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la línea imaginaria de la Reserva Forestal en sentido Noroeste hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto de intersección de la línea imaginaria de la Reserva Forestal con el eje de una quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez de coordenadas 104.530 N - 104.685 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada sin nombre hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez se intersecta con la cota 1310 m.s.n.m. de coordenadas 104.210 N - 104.620 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 4

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1310 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino que conduce a la zona La Esperanza de coordenadas 104.135 N - 104.190 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del mencionado camino en sentido Suroeste hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce a la zona La Esperanza se intersecta con el eje del carretable que conduce a la Vereda El Minuto de coordenadas 103.965 N - 104.115 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del mencionado camino en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a la Vereda El Minuto se intersecta con la cota 1310 m.s.n.m. de coordenadas 103.865 N - 104.585 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde la cota 1310 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la Quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez por su lado derecho de coordenadas 103.780 N - 105.575 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente del Río Meléndez por su lado derecho se intersecta con la cota 1345 m.s.n.m. de coordenadas 103.690 N - 104.610 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Suroeste hasta el Vértice No 9.

VÉRTICE No 9: Localizado en la intersección de la cota 1345 m.s.n.m. con el eje de la Quebrada Matecaña en el punto de coordenadas 103.455 N - 104.440 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 10.

VÉRTICE No 10: Localizado en la confluencia de la Quebrada Matecaña con el Río Meléndez punto de coordenadas 103.480 N - 105.125 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado Río hasta el Vértice No 11.

VÉRTICE No 11: Localizado en la desembocadura de una quebrada sin nombre en el Río Meléndez punto de coordenadas 103.530 N - 105.145 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

### **3.5.2 CORREGIMIENTO PICHINDÉ - CABECERA**

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el cruce del eje de la vía que conduce a Pichindé con el eje de la quebrada el Zanjón, sobre la cota 1580 m.s.n.m. y coordenadas 108.815 N y 101.950 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa aguas arriba por el eje de la quebrada el Zanjón hasta encontrar la cota 1600 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 2 y tiene coordenadas: 108.960 N y 101.885 E.

VÉRTICE No. 3: Del vértice anterior se continúa hacia el oeste por la cota 1600 m.s.n.m. hasta encontrar el eje de la quebrada El Caño donde se localiza el vértice No. 3, con coordenadas: 108.925 N y 101.775 E.

VÉRTICE No. 4: A partir del vértice No. 3, se continúa aguas arriba por la quebrada El Caño hasta el cruce de su eje con la cota 1700 m.s.n.m., en donde se ubica el vértice No. 4, con coordenadas: 109.230 N y 101.500 E.

VÉRTICE No. 5: Del punto anterior se continúa por la cota 1900 m.s.n.m. hasta encontrar el eje de la quebrada El Jardín afluente de la quebrada Miravalle; en este punto se localiza el vértice No. 5 y tiene coordenadas: 109.310 N y 101.570 E.

VÉRTICE No. 6: Se continúa por todo el eje de la quebrada El Jardín hacia aguas abajo hasta el cruce de este con la cota 1620 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 6 y tiene coordenadas: 109.390 N y 101.880 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice anterior se continúa sobre la cota 1620 m.s.n.m. en dirección predominante sur, hasta encontrar el vértice No. 7 ubicado en la intersección de dicha cota con el eje de la vía que cruza el poblado de Pichindé en el punto de coordenadas 109.000 N y 102.150 E.

VÉRTICE No. 8: A partir del punto anterior, se continúa por todo el eje de la vía hasta encontrar el vértice No. 8 localizado en el cruce de esta con la cota 1600 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 108.965 N y 102.300 E.

VÉRTICE No. 9: Del punto anterior se continúa paralelo al eje de la vía que tiene dirección predominante Norte hasta el cruce de esta con la cota 1580 m.s.n.m., de coordenadas: 109.115 N y 102.370 E, en donde se ubica el vértice No. 9.

A partir de este vértice se continúa con toda la cota 1580 m.s.n.m., hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

### 3.5.3 CORREGIMIENTO EL SALADITO - CABECERA

VÉRTICE No. 1: Este vértice está localizado sobre el eje de la vía al mar a unos 620 m arriba de la bifurcación de la vía de acceso a San Miguel y tiene punto de coordenadas: 114.150 N y 103.200 E.

VÉRTICE No. 2: Este vértice lo encontramos de la siguiente forma: ubicados en el vértice No. 1 leemos un azimut de  $97^{\circ}35'40.72''$  y una distancia de 151.33 m, aproximadamente sobre la cota 1670 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 114.130 N y 103.350 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del punto anterior continuamos en sentido sur por la cota 1670 m.s.n.m. hasta encontrar el cruce de esta con el eje de una quebrada sin nombre, punto donde se localiza el vértice No. 3 y tiene coordenadas: 113.460 N y 103.400 E.

VÉRTICE No. 4: Del vértice No. 3 se continúa aguas arriba por la quebrada hasta encontrar el cruce del eje de esta con la cota 1730 m.s.n.m. donde se ubica el vértice No. 4 con coordenadas: 113.350 N y 103.310 E.

VÉRTICE No. 5: Este vértice está localizado sobre el cruce de la cota 1730 m.s.n.m. y el filo alargado que baja hacia la Curva del Cerezo, en el punto de coordenadas: 114.020 N y 103.240 E.

VÉRTICE No. 6: A partir del punto anterior se continúa hacia el sur por la cota 1730 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 6 el cual tiene como coordenadas: 113.770 N y 103.090 E; la distancia aproximada entre estos dos vértices es de 270 m.

VÉRTICE No. 7: Ubicados en el vértice No. 6, leemos un azimut de  $234^{\circ}41'19.63''$  y una distancia de 147 m y encontramos el vértice No. 7 sobre el lecho de un pequeño drenaje, cota 1670 m.s.n.m. y con punto de coordenadas: 113.685 N y 102.970 E.

VÉRTICE No. 8: Este punto está ubicado en donde se corta la cota 1670 m.s.n.m. y una carretera de acceso a fincas de este corregimiento en el punto de coordenadas: 113.790 N y 102.880 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del punto anterior se continúa paralelo a la vía hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Las Nieves donde se ubica este vértice y tiene como coordenadas: 113.680 N y 102.790 E.

VÉRTICE No. 10: Desde el vértice No. 9 se continúa aguas arriba por la quebrada Las Nieves hasta el vértice No. 10 ubicado sobre toda la divisoria de aguas entre el río Aguacatal y Cali, en el punto de coordenadas: 114.000 N y 102.700 E.

VÉRTICE No. 11: A partir del punto anterior se continúa en dirección Oeste-Este por toda la divisoria hasta encontrar el vértice No. 11 ubicado en la confluencia de la vía al mar con la carretera de acceso al Saladito, en el punto de coordenadas: 113.910 N y 103.000 E. De este punto se continúa por el eje de la vía al mar hasta encontrar nuevamente el vértice No. 1 punto de inicio de esta poligonal.

### **3.5.4 CORREGIMIENTO LA LEONERA - CABECERA**

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el cruce del eje de la vía que une Pichindé y La Leonera con la cota 1750 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 110.750 N y 100.020 E.

VÉRTICE No. 2: Del vértice anterior se continúa por el eje de la carretera que conduce a la vereda el Porvenir hasta el cruce de este con el eje de la quebrada Agua Bonita en donde se ubica el vértice No. 2 y que tiene coordenadas: 110.650 N y 99.720 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del punto anterior se continúa por el eje de la vía que conduce a la vereda El Porvenir hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada El Bosque de coordenadas: 110.670 N y 99.530 E, en donde se ubica este vértice.

VÉRTICE No. 4: Del vértice No. 3 se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada El Bosque hasta el cruce de esta con el eje de la vía que de La Leonera conduce a Felidia, punto de coordenadas: 110.900 N y 99.650 E, en donde se ubica el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 5: Del punto anterior se continúa en sentido SE-NW, paralelo al eje de la vía hasta encontrar el vértice No. 5 ubicado sobre un pequeño filo en el punto de coordenadas: 110.970 N y 99.650 E.

VÉRTICE No. 6: Del vértice No. 5 se continúa por todo el filo hasta encontrar la cota 1680 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 111.150 N y 99.630 E, en donde se localiza este vértice.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa hacia el este por la cota 1680 m.s.n.m., hasta el cruce de esta con el eje de la carretera que une La Leonera con Felidia, en donde se ubica el vértice No. 7 en el punto de coordenadas: 111.100 N y 99.770 E.

VÉRTICE No. 8: Del vértice anterior se continúa paralelo al eje de la vía hasta el cruce de esta con la cota 1700 m.s.n.m. punto donde se ubica el vértice No. 8, con coordenadas: 111.040 N y 99.920 E.

VÉRTICE No. 9: Del punto anterior se continúa por la cota 1700 m.s.n.m. en sentido NE-SW hasta el cruce de esta con el eje de la vía que une La Leonera con Felidia, en donde se ubica el vértice No. 9 en el punto de coordenadas: 110.920 N y 99.720 E. A partir de este vértice se continúa paralelo al eje de la vía, hasta encontrar el vértice No. 1 punto de inicio de esta poligonal.

#### **3.5.4.1 EL PORVENIR**

VÉRTICE No. 1: Localizado sobre curva pronunciada en el eje de la vía de acceso a esta vereda en el punto de coordenadas: 110.010 N y 99.150 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa ladera arriba por el Filo que allí se observa hasta encontrar la cota 1900 m.s.n.m. en donde se ubica este vértice con coordenadas: 110.820 N y 99.080 E.

VÉRTICE No. 3: Del vértice anterior se continúa en sentido predominante NE-SW por la cota 1900 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada El Porvenir en donde se ubica el vértice No. 3 en el punto de coordenadas: 110.640 N y 98.870 E.

VÉRTICE No. 4: Desde el punto anterior se continúa hacia aguas abajo por la quebrada El Porvenir hasta encontrar el cruce del eje de esta con la cota 1880 m.s.n.m., en donde se ubica este vértice con coordenadas: 110.680 N y 98.760 E.

VÉRTICE No. 5: Del vértice anterior se continúa hacia el oeste por toda la cota 1880 m.s.n.m. hasta una pequeña divisoria en el punto de coordenadas: 110.750 N y 98.520 E en donde se ubica el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 6: Está ubicado sobre el eje de la vía que conduce a El Pato a 40 m del eje de la quebrada El Cedro y cruce de este con la cota 1840 m.s.n.m., en el punto de coordenadas: 110.770 N y 98.450 E. El punto anterior y este se unen en línea recta.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa hacia el este por toda la cota 1840 m.s.n.m., hasta encontrar el vértice No. 7 ubicado sobre un Filo en las coordenadas: 111.090 N y 99.150 E. De este punto se continúa en línea recta hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

### **3.5.5 CORREGIMIENTO FELIDIA - CABECERA**

VÉRTICE No. 1: Este vértice está localizado en el cruce del eje de la quebrada Santa Rosa con la cota 1700 m.s.n.m. y coordenadas: 112.220 N y 100.450 E, en las inmediaciones del cementerio de Felidia.

VÉRTICE No. 2: A partir del punto anterior se continúa en sentido sur por toda la cota 1700 m.s.n.m. hasta el vértice No. 2 ubicado en un pequeño filo y que tiene coordenadas 112.050 N y 100.470 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del vértice No. 2 se continúa ladera arriba por toda la pequeña divisoria hasta la cota 1800 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 3 en la coordenada: 112.180 N y 100.120 E.

VÉRTICE No. 4: Del punto anterior se continúa hacia el norte por toda la cota 1800 m.s.n.m. hasta el vértice No. 4 ubicado en la divisoria de aguas entre la quebrada Santa Rosa y la quebrada Felidia, en el punto de coordenada: 112.500 N y 100.220 E.

VÉRTICE No. 5: Del vértice No. 4 se continúa ladera abajo por toda la anterior divisoria hasta encontrar el vértice No. 5, localizado sobre la cota 1750 m.s.n.m. y punto de coordenada 112.420 N y 100.360 E.

VÉRTICE No. 6: Del punto anterior se continúa hacia el norte por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 6 ubicado en el cruce de esta con el eje de la quebrada Felidia, punto de coordenada: 112.750 N y 100.420 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa aguas abajo por el eje de la quebrada Felidia, hasta encontrar el vértice No. 7 ubicado en el cruce del eje de esta quebrada con la cota 1670 m.s.n.m., punto de coordenadas: 112.170 N y 100.780 E.

VÉRTICE No. 8: Desde el vértice No. 7 se continúa en sentido predominante Este-Oeste por toda la cota 1670 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada Santa Rosa punto de coordenada: 112.170 N y 100.540 E, en donde se ubica el vértice No. 8. A partir del vértice No. 8, se continúa aguas arriba por la quebrada Santa Rosa hasta encontrar el vértice No. 1, punto de partida de esta Poligonal.

### 3.5.6 CORREGIMIENTO LA ELVIRA - CABECERA

VÉRTICE No. 1: Ubicado en el cruce del eje de la quebrada La Elvira, con la vía que conduce a la propiedad de la Arquidiócesis de Cali, en el punto de coordenadas: 118.170 N y 102.690 E.

VÉRTICE No. 2: A partir del vértice No. 1 se continúa paralelo al eje de la vía en sentido Oeste-Este, hasta encontrar el vértice No. 2 localizado en el cruce de esta con la cota 1800 m.s.n.m. y punto de coordenadas: 118.150 N y 102.910 E.

VÉRTICE No. 3: A partir del vértice anterior se continúa por la cota 1800 m.s.n.m., pasando dos afluentes de la quebrada San Rafael hasta un pequeño filo en donde se localiza el vértice No. 3 en el punto de coordenadas 118.270 N y 102.890 E.

VÉRTICE No. 4: Ubicados en el vértice No. 3 leemos un azimut de  $109^{\circ}58'59.1''$  y una distancia de 117 m y encontramos el vértice No. 4, sobre la cota 1780 m.s.n.m. y coordenadas 118.230 N y 103.000 E.

VÉRTICE No. 5: A partir del vértice anterior continuamos por la cota 1780 m.s.n.m. hasta encontrar el vértice No. 5 ubicado en el punto de coordenadas: 118.100 N y 103.090 E.

VÉRTICE No. 6: Ubicados en el vértice No. 5 leemos un azimut de  $98^{\circ}7'48.4''$  y una distancia de 70.7 m y encontramos el vértice No. 6 sobre la cota 1750 m.s.n.m. y coordenadas: 118.090 N y 103.160 E.

VÉRTICE No. 7: A partir del vértice No. 6 se continúa al sur por la cota 1750 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con la vía que de La Elvira conduce al Alto Aguacatal, en el punto de coordenadas: 117.980 N y 103.150 E.

VÉRTICE No. 8: Ubicados en el vértice No. 7 leemos un azimut de  $141^{\circ}20'24.7''$  y una distancia de 192 m y encontramos el vértice No. 8 sobre una pequeña colina con punto de coordenadas: 117.830 N y 103.270 E.

VÉRTICE No. 9: A partir del vértice anterior continuamos aguas abajo por un pequeño drenaje hasta el cruce del eje de este con la cota 1700 m.s.n.m. donde se ubica el vértice No. 9 con coordenadas: 117.750 N y 103.350 E.

VÉRTICE No. 10: A partir del vértice No. 9 continuamos por la cota 1700 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de un afluente de la quebrada La Elvira, punto de coordenadas: 117.760 N y 103.105 E en donde se ubica el vértice No. 10.

VÉRTICE No. 11: Del vértice 10 continuamos aguas arriba por la quebrada sin nombre hasta el cruce del eje de esta con la cota 1750 m.s.n.m. en donde se ubica el vértice No. 11 con coordenadas: 117.945 N y 103.100 E.

VÉRTICE No. 12: Del vértice No. 11 se continúa al oeste por toda la cota 1750 m.s.n.m. hasta el cruce de esta con el eje de la quebrada La Elvira, punto donde se ubica el vértice No. 12 de coordenadas: 117.950 N y 102.850 E. A partir de este vértice se continúa aguas arriba por el eje de la quebrada La Elvira hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio de esta poligonal.

### 3.5.7 CORREGIMIENTO LA BUITRERA - LAS PALMAS, EL PORTENTO Y LOS GIRASOLES

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el punto de coordenadas 101.836.29 mN - 107.720.53 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la coordenada 101.836.29 mN en sentido oeste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado donde el punto de coordenadas 101.836.29 mN - 107.695.05 mE se intersecta con la cota 1125 m.s.n.m. De este punto se continua por toda la cota 1125 m.s.n.m. en sentido sudeste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1125 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 101.793.78 mN - 107.683.46 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido noroeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.825.37 mN - 107.647.3 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje del camino en sentido sur hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1145 m.s.n.m. De coordenadas 101.792.96 mN - 107.644.43 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1145 m.s.n.m. en sentido sudeste hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde la cota 1145 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.591 mN - 107.532.79 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido oeste hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1140 m.s.n.m. De coordenadas 101.594.91 mN - 107.510.55 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1140 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde la cota 1140 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.512.33 mN - 107.512.53 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido sudeste hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE N° 9: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 101.503.6 mN - 107.525.04 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido norte hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE N° 10: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.533.5 mN - 107.541.37 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido sudeste hasta el vértice N° 11.

VÉRTICE N° 11: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1074 m.s.n.m. De coordenadas 101.462.86 mN - 107.667.96 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1074 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 12.

VÉRTICE N° 12: Localizado en el punto donde la cota 1074 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.377.65 mN - 107.849.23 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido noroeste hasta el vértice N° 13.

VÉRTICE N° 13: Localizado en el punto donde se cruzan los caminos. DE coordenadas 101.398.7 mN - 107.832.21 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido noreste hasta el vértice N° 14.

VÉRTICE No. 14: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1090 m.s.n.m. De coordenadas 101.425.47 mN - 107.874.35 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1090 m.s.n.m. en sentido sudeste hasta el vértice N° 15.

VÉRTICE No. 15: Localizado en el punto donde la cota se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 101.425.75 mN - 107.892.62 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido sudeste hasta el vértice N° 16.

VÉRTICE No. 16: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el eje de la carretable que conduce a Los Girasoles. De coordenadas 101.319.26 mN - 107.966.82 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido noreste hasta el vértice N° 17.

VÉRTICE No. 17: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con la cota 1075 m.s.n.m. De coordenadas 101.348.63 mN - 107.991.82 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1075 m.s.n.m. en sentido norte hasta el vértice N° 18.

VÉRTICE No. 18: Localizado en el punto donde la cota 1075 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.679.62 mN - 107.890.73 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido sudeste hasta el vértice N° 19.

VÉRTICE No. 19: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1100 m.s.n.m. De coordenadas 101.644.39 mN - 107.843.2 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1100 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta el vértice N° 20.

VÉRTICE No. 20: Localizado en el punto donde la cota 1100 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 101.887.42 mN - 107.791.06 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido sudeste hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.7.1 LOS CERROS**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde el Callejón de Los Cerros se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.184.59 mN - 107.592.17 mE del plano de Cali. De este punto continúa por todo el eje del camino en sentido noreste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1070 m.s.n.m. De coordenadas 101.242.008 mN - 107.629.820 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1070 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1095 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 101.284.41 mN - 107.586.17 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido noroeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1095 m.s.n.m. De coordenadas 101.328.54 mN - 107.532.06 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1095 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde la cota 1095 m.s.n.m se intersecta con el punto de coordenada 101.445.14 mN - 107.610.64 mE del plano de Cali. De éste punto se continúa por toda la coordenada 101.445.14 mN en sentido oeste hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado donde el punto de coordenada 101.445.14 mN - 107.503.63 mE del plano de Cali, se intersecta con el eje de la carretable que conduce a Las Palmas. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido sudeste hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado donde el eje de la carretable que conduce a Las Palmas se intersecta con el eje del callejón de Los Cerros. De coordenadas 101.321.38 mN - 107.443.88 mE del plano de Cali. De este punto

se continúa por todo el eje del Callejón de Los Cerros en sentido sudeste hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### 3.5.7.2 PUEBLO NUEVO

VÉRTICE No. 1: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a La Buitrera (Pueblo nuevo), se intersecta con la cota 1245 m.s.n.m. De coordenadas 102.899.5 mN - 106.525.33 mE del plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la carretable que conduce a Pueblo Nuevo en el sentido Noroeste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a Pueblo Nuevo se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Meléndez. De coordenadas 102.805.01 mN - 106.055.37 mE. - del plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río Meléndez se intersecta con la cota 1270 m.s.n.m. De coordenadas 102.688.78 mN - 106.033 mE del plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noreste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE No. 4: Localizado en el punto donde la cota 1270 m.s.n.m. se intersecta con el eje del sendero de coordenadas 102.786.29 mN - 106.112 mE. del plano de Cali. De este punto siguiendo en sentido Sudeste por el eje del sendero hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE No. 5: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del sendero se intersecta con el eje de la carretable que conduce a la Vereda El Rosario de coordenadas 102.725.03 mN - 106.125.5 mE del plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la vía mencionada en sentido Noreste hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE No. 6.: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a la Vereda El Rosario se intersecta con la cota 1280 m.s.n.m. De coordenadas 102.731.69 mN - 106.184.19mE. del plano de Cali. De este punto siguiendo por la cota 1280 msnm. En sentido Sudoeste hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE No. 7: Localizado en el punto donde la cota 1280 m.s.n.m. Se intersecta con el eje de la carretable con coordenadas 102.634.93 mN - 106.213.49 mE del plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la carretable en sentido Sudoeste hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE No. 8: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con la quebrada sin nombre de coordenadas 102.536.6 mN - 106.082.06 mE. del plano de Cali. De este punto siguiendo por toda la quebrada en sentido Este hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE No. 9: Localizado en el punto donde la quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1245 m.s.n.m de coordenadas 102.553.64 mN. 106.270.15 mE. De este punto se continua por toda la cota 1245 m.s.n.m. en sentido Noreste hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE No. 10: Localizado en el punto donde la cota 1245 m.s.n.m. se intersecta con la quebrada sin nombre. De coordenadas 102.708.00 mN - 106.303.8 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la quebrada en sentido Noreste hasta el vértice N° 11.

VÉRTICE No. 11: Localizado en el punto donde la quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1245 m.s.n.m. De coordenadas 102.784.14 mN - 106.386.3 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1245 m.s.n.m. en sentido Noreste hasta el vértice N° 1, punto inicial del presente perímetro.

### 3.5.7.3 EL ROSARIO

VÉRTICE N° 1: Localizado en la intersección de las línea imaginaria de la Reserva Forestal con el eje de la Quebrada Nacedero punto de coordenadas 102.465 N - 104.630 E del plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la mencionada en sentido Sur Norte hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada Nacedero se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente por su lado izquierdo. De coordenadas 102.650 N - 104.630 E del plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente por el lado izquierdo de la quebrada Nacedero se intersecta con la cota 1425 m.s.n.m. De coordenadas 102.620 N - 104.460 E del plano de Cali. De este punto siguiendo por la cota mencionada en sentido Noroeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde la cota 1425 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 102.815 N - 104.400 E del plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1500 m.s.n.m. De coordenadas 102.835 N - 104.205 E del plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Sur Norte hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde la cota 1500 m.s.n.m. se intersecta con una quebrada sin nombre afluente derecho de la Quebrada Matecaña. De coordenadas 102.910 N - 104.170 E del plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la quebrada sin nombre afluente derecho de la Quebrada Matecaña se intersecta con la línea imaginaria de la Reserva Forestal. De coordenadas 102.380 N - 103.930 E del plano de Cali. De este punto siguiendo por la línea imaginaria de la Reserva Forestal en sentido Este Oeste hasta el vértice N° 1, punto inicial de la presente delimitación.

### 3.5.7.4 ALTO LOS MANGOS

VÉRTICE No. 1: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a la Vereda Alto de los Mangos se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 105.308.07 mN - 106.188.75 mE del plano de Cali. De éste punto se continúa por todo el eje de la vía en sentido Sudoeste por el ramal superior hasta el Vértice No. 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a la Vereda Alto de los Mangos se intersecta con el eje de la quebrada afluente del Río Cañaveralejo. De Coordenadas 105.016.93 mN - 105.890.26 mE del plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río Cañaveralejo se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 104.931.5 mN - 105.883.43 mE del plano de Cali. De este punto ser continua por todo el eje de la quebrada sin nombre aguas arriba hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4.: Localizado en el punto donde la prolongación del eje de la quebrada sin nombre se intersecta con el eje de la vía que conduce a La Sirena. De coordenadas 104.920.38 mN - 106.006.83 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía en sentido Sur hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a La Sirena se intersecta con la cota 1195 m.n.s.m. De coordenada 104.852.28 mN - 106.024.81 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1195 m.s.n.m. en sentido Sudeste hasta el vértice No. 6.

VÉRTICE No. 6: Localizado en el punto donde la cota 1195 m.n.s.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 104.745.78 mN - 106.175.46 mE del plano de Cali. De este punto se continua por el eje del camino en sentido Noroeste hasta el vértice No. 7.

VÉRTICE No. 7: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el eje de la ramal izquierda de la Quebrada San Agustín. De coordenadas 104.840.25 mN - 106.106.50 mE del plano de Cali. De este punto se continua aguas arriba por el eje de la ramal izquierda de la quebrada San Agustín hasta el vértice No. 8.

VÉRTICE No. 8: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada San Agustín se intersecta con la cota 1080 m.n.s.m. De, coordenadas 105.149.71 mN - 106.379.14 mE del plano de Cali. De este punto siguiendo por la cota 1080 m.n.s.m. en sentido Noroeste hasta el vértice No. 9.

VÉRTICE No. 9: Localizado en el punto donde la cota 1080 m.n.s.m. se intersecta con el eje de la carretable que conduce a La Sirena. De coordenadas 105.475.91 mN - 106.261.90 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido Sudoeste hasta el vértice No. 10.

VÉRTICE No. 10: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a La Sirena se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 105.363.02 mN - 106.203.77 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje del camino en sentido Sur hasta el vértice No.1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.8 CORREGIMIENTO LOS ANDES - LAS PILAS DEL CABUYAL**

VÉRTICE No 1: Localizado en el punto donde la prolongación del eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal se intersecta con la prolongación del eje del carretable que conduce al Club de Tiro Caza y Pesca Los Saltamontes, de coordenadas 110.210 N - 107.217 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal en sentido Suroeste hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal se intersecta con el eje de un camino que conduce a la zona denominada Las Pilas, de coordenadas 109.665 N 106.861 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado camino en sentido Noroeste hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce a la zona denominada Las Pilas se intersecta con la cota 1125 m.s.n.m. de coordenadas 109.682 N- 106.837 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noroeste hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1125 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Cabuyal, de coordenadas 109.830 N - 106.767 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas arriba por el mencionado afluente hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde la quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Cabuyal se intersecta con la cota 1150 m.s.n.m. de coordenadas 109.870 N - 106.653 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por la mencionada cota en sentido Noreste hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde la cota 1150 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una Quebrada sin nombre tributaria del Río Cali de coordenadas 110.047 N - 106.816 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre afluente del Río Cali se intersecta con el eje del carretable que conduce a la Finca El Cabuyal de coordenadas 110.301 N - 106.940 E del Plano de Cali. De este punto siguiendo por el mencionado carretable en sentido Este Oeste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

### 3.5.8.1 VENTEADEROS

VÉRTICE N°. 1: Localizado en el punto donde la cota 1600 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 109.248.47 mN - 104.302.99 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1600 m.s.n.m. en sentido sudeste hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE N°. 2: Localizado en el punto donde la cota 1600 msnm. se conecta con la vía que conduce a Venteaderos. De coordenadas 109.110.37 mN - 104.253.14 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía en sentido noreste hasta el vértice No. 3.

VÉRTICE N°. 3: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a Venteaderos se intersecta con la cota 1590 m.s.n.m. De coordenadas 109.005.81 mN - 104.436.1 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1590 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE N°. 4: Localizado en el punto donde la cota 1590 m.s.n.m. se intersecta con el punto de coordenada 109.237.13 mN - 104.400.21 mE del plano de Cali. De este punto se continua por la coordenada 109.237.13 mN en sentido oeste hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE N°. 5: Localizado donde el punto de coordenadas 104.356.93 mN - 109.237.13 mE del plano de Cali, se intersecta con el eje de la carretable. De este punto se continua por toda el eje de la carretable en sentido sur hasta el vértice No. 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con la cota 1605 m.s.n.m. De coordenadas 109.213.18 mN - 104.340.74 mE del plano de Cali. De éste punto se continúa por todo el eje de la cota 1605 m.s.n.m. en sentido oeste hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N°7: Localizado en el punto donde la cota 1605 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 109.247.68 mN - 104.316.1 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido oeste hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### 3.5.9 CORREGIMIENTO LA CASTILLA - CABECERA

VÉRTICE No 1: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro se intersecta con el eje del carretable que conduce al centro poblado La Castilla de coordenadas 115.685 N - 106.290 E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado carretable hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce al centro poblado La Castilla se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre de coordenadas 115.685 N - 106.290 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m. de coordenadas 115.585 N - 106.230 E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionada cota en sentido norte sur y sur norte hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 114.900 N - 106.440 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino que conduce al centro poblado La Castilla de coordenadas 114.900 N - 106.380 E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido sur norte hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto donde el eje del camino que conduce al centro poblado La Castilla se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 115.026 N - 106.390 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro se intersecta con la cota 1700 m.s.n.m. de coordenadas 115.036 N - 106.440 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sur norte hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto donde la cota 1700 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Suspiro de coordenadas 115.680 N - 106.368 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

### **3.5.10 CORREGIMIENTO LA PAZ - CABECERA**

VÉRTICE No 1: Localizado en el punto de intersección de la línea imaginaria límite entre los municipios Santiago de Cali y Yumbo con la cota 2.000 m.s.n.m. de coordenadas 118.161 N - 106.496 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido noreste hasta el Vértice No 2.

VÉRTICE No 2: Localizado en el punto de intersección de la cota 2.000 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Chocho de coordenadas 118.036 N - 106.313 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No 3.

VÉRTICE No 3: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada El Chocho con la cota 1.990 m.s.n.m. de coordenadas 118.028 N - 106.369 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido este oeste hasta el Vértice No 4.

VÉRTICE No 4: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.990 m.s.n.m con el eje de la Quebrada El Chocho de coordenadas 117.960 N - 106.399 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas arriba hasta el Vértice No 5.

VÉRTICE No 5: Localizado en el punto de intersección del eje de la Quebrada El Chocho con la cota 1.945 m.s.n.m. de coordenadas 117.889 N - 106.705 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No 6.

VÉRTICE No 6: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.945 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 117.880 N - 106.759 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No 7.

VÉRTICE No 7: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho con la cota 1.920 m.s.n.m. de coordenadas 118.037 N - 106.871 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sur norte hasta el Vértice No 8.

VÉRTICE No 8: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.920 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 117.991 N - 106.884 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No 9.

VÉRTICE No 9: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho con la cota 1.900 m.s.n.m. de coordenadas 118.019 N - 107.053 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No 10.

VÉRTICE No 10: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.900 m.s.n.m. con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 117.806 N - 107.190 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada quebrada aguas abajo hasta el Vértice No 11.

VÉRTICE No 11: Localizado en el punto de intersección del eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho con la cota 1.825 m.s.n.m. de coordenadas 117.814 N - 107.615 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido oeste este hasta el Vértice No 12.

VÉRTICE No 12: Localizado en el punto de intersección de la cota 1.825 m.s.n.m. con la Línea imaginaria límite entre los Municipios Santiago de Cali y Yumbo de coordenadas 117.784 N - 107.444 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada línea imaginaria límite en sentido este oeste hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

### 3.5.11 CORREGIMIENTO MONTEBELLO - CAMPO ALEGRE

VÉRTICE No. 1: Localizado en el punto donde la cota 1185 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada tributaria del Río Chocho. De coordenadas 112.408.2 mN - 108.711.87 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1185 m.s.n.m. en sentido Norte hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto donde la cota 1185 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada afluente del Río Chocho. De coordenadas 112.714.65 mN - 108.842.93 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada afluente del Río Chocho se intersecta con la cota 1235 m.s.n.m. De coordenadas 112.681.57 mN - 108.991.41 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1235 m.s.n.m. en sentido Norte hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Localizado en el punto donde la cota 1235 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 112.855.46 mN - 108.987.53 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido Noreste hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con la cota 1225 m.s.n.m. De coordenadas 112.862.54 mN - 108.907.14 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1225 m.s.n.m. en sentido Noreste hasta el vértice No.6.

VÉRTICE No. 6: Localizado en el punto donde la cota 1225 m.s.n.m. se intersecta con la proyección del eje de la quebrada que vierte sus aguas en la quebrada tributaria de el Río El Chocho. De coordenadas 112.896.64 mN -109.007.29 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice 7.

VÉRTICE No. 7.: Localizado en el punto de intersección donde el eje de la quebrada que vierte sus aguas sobre el eje de la quebrada tributaria del Río Chocho. De coordenadas 113.074.19 mN - 108.956.18 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada tributaria del Río Chocho en sentido Noroeste hasta el vértice No.8.

VÉRTICE No. 8.: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río El Chocho se intersecta con la vía que atraviesa Campo alegre. De coordenadas 113.137.35 mN - 108.654.57 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía que atraviesa Campo Alegre en sentido Sudeste hasta el vértice No. 9.

VÉRTICE No. 9: Localizado en el punto donde el eje de la vía que atraviesa Campo alegre se intersecta con el eje de la vía que conduce a Las Palmas. De coordenadas 112.866.36 mN - 108.526.56 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía que conduce a la Vereda Las Palmas en sentido Noreste hasta el vértice No.10.

VÉRTICE No. 10: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a la Vereda Las Palmas se intersecta con el eje del Río El Chocho. De coordenadas 12.890.17 mN - 108.515.21 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del Río El Chocho en sentido Sudeste hasta el vértice No.11.

VÉRTICE No. 11: Localizado en el punto donde el eje del Río El Chocho se intersecta con la cota 1060 m.s.n.m. De coordenadas 112.613.5 mN - 108.331.63 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1060 m.s.n.m. en sentido Sudoeste hasta el vértice No.12.

VÉRTICE No. 12: Localizado en el punto donde la cota 1060 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la vía que atraviesa Campo Alegre. De coordenadas 112.183.2 mN - 108.360.53 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía que atraviesa Campo Alegre en sentido Noreste hasta el vértice No. 13.

VÉRTICE No. 13: Localizado en el punto donde el eje de la vía que atraviesa Campo Alegre se intersecta con el eje de la quebrada tributaria del Río El Chocho con coordenadas 112.349.71 mN - 108.335.68 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice No. 1 punto inicial de este perímetro.

### **3.5.11.1 BRISAS DE MONTEBELLO**

VÉRTICE No. 1: Localizado en el punto donde el limite del corregimiento de montebello se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 114.490.41 mN - 109.923.62 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido oeste hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el eje de la carretable que conduce a Golondrinas. De coordenadas 114.500 mN - 109.921.92 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable que conduce a Golondrinas en sentido sudoeste hasta el vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a Golondrinas se intersecta con la cota 1350 m.s.n.m. De coordenadas 114.462.4 mN - 109.873.85 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1350 m.s.n.m. en sentido sudoeste hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Localizado en el punto donde la cota 1350 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada afluente de el Río Chocho. De coordenadas 114.264.1 mN - 109.778.51 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada afluente del Río Chocho se intersecta con la cota 1350 m.s.n.m. De coordenadas 114.239.49 mN - 109.813.18 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1350 m.s.n.m. sudoeste hasta el vértice No. 6.

VÉRTICE No. 6.: Localizado en el punto donde la cota 1350 m.s.n.m. se intersecta con la quebrada afluente del Río Chocho. De coordenadas 114.239.49 mN - 109.813.18 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice No. 7.

VÉRTICE No. 7: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada afluyente del Río Chocho se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 113.996.02 mN- 109.821.39 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido norte hasta el vértice No. 8.

VÉRTICE No. 8: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 114.074. mN - 109.820.58 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje del camino en sentido este hasta el vértice No. 9.

VÉRTICE No. 9: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con el limite del corregimiento de Montebello - Golondrinas. De coordenadas 114.097.26 mN - 109.820.58 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda el limite del corregimiento Montebello - Golondrinas en sentido norte hasta el vértice No. 1., punto inicial de este perímetro.

### **3.5.12 CORREGIMIENTO GOLONDRINAS - CABECERA**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre se intersecta con el eje de la quebrada tributaria del Río Chocho. De coordenadas 115.741.797 mN - 109.321.734 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada tributaria del Río Chocho aguas abajo hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río Chocho se intersecta con la cota 1410 m.s.n.m. De coordenadas 115.397.28 mN - 109.309.719 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1410 m.s.n.m. en sentido norte hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1410 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 115.397.328 mN - 109.563.359 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1435 m.s.n.m. De coordenadas 115.473.54 mN - 109.598.273 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1435 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde la cota 1435 m.s.n.m. se intersecta con el filo de coordenadas 115.5000.76 mN - 109.458.89 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el filo en sentido noreste hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el filo se intersecta la cota 1450 m.s.n.m. De coordenadas 115.558.805 mN - 109.506.445 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota en sentido norte hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la cota 1450 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la vía que conduce a El Filo - San Isidro. De coordenadas 115.881.41 mN - 109.433.89 mE del plano de Cali. De este punto donde el eje de la vía en sentido sudoeste hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a El Filo - San Isidro se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 115.756.49 mN - 109.406.28 mE del plano de Cali. De este punto se continua por el eje de la quebrada aguas abajo hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

#### **3.5.12.1 LA FRAGUA**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde el de la vía que conduce a La Fragua se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 116.186.5 mN - 109.176.14 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas abajo hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre se intersecta con el eje de la vía que conduce a Golondrinas. De coordenadas 115.738.44 mN - 109.220.64 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía en sentido sudoeste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a Golondrinas se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 115.710.31 mN - 109.183.88 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido sudoeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con la cota 1390 m.s.n.m. De coordenadas 115.446.172 mN - 109.039.82 mE del plano de Cali. DE este punto se continua por toda la cota 1390 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde la cota 1390 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 115.631.79 mN - 109.252.6 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1430 m.s.n.m. De coordenadas 115.921.35 mN - 109.378.344 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1430 m.s.n.m. en sentido oeste hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la cota 1430 m.s.n.m. se intersecta con el filo. De coordenadas 115.896.42 mN - 109.325.2 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el filo en sentido norte hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde el filo se intersecta con la cota 1450 m.s.n.m. De coordenadas 115.968.37 mN - 109.313.359 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1450 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE N° 9: Localizado en el punto donde la cota 1450 m.s.n.m. se intersecta con el filo. De coordenadas 116.077.68 mN - 109.387.273 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el filo en sentido noroeste hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE N° 10: Localizado en el punto donde el filo se intersecta con el eje de la vía que conduce a La Fragua. De coordenadas 116.186.5 mN - 109.176.14 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía en sentido norte hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.12.2 SAN ISIDRO**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde la cota 1470 m.s.n.m. se intersecta con el filo. De coordenadas 116.096.9 mN - 109.657.85 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el filo en sentido noroeste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el filo se intersecta con la cota 1500 m.s.n.m. De coordenadas 116.140.49 mN - 109.579.7 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1500 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1500 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 116.225.64 mN - 109.454.29 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje del camino en sentido sudoeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con el eje de la carretable que conduce a La Fragua. De coordenadas 116.166.31 mN - 109.401.34 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido sudeste hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a La Fragua se intersecta con el eje de la carretable que conduce a Golondrinas. DE coordenadas 115.998.81 mN - 109.500.43 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable que conduce a Golondrinas en sentido sudoeste hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a Golondrinas se intersecta con la cota 1470 m.s.n.m. De coordenadas 115.989.52 mN - 109.581.77 mE del plano de Cali. de este punto se continua por toda la cota 1470 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la cota 1470 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 115.851.68 mN - 109.500.77 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada se intersecta con la cota 1475 m.s.n.m. De coordenadas 115.861.64 mN - 109.511.13 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la cota 1475 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE N° 9: Localizado en el punto donde la cota 1475 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 115.773.945 mN - 109.619.812 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje del camino en sentido noreste hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE N° 10: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1440 m.s.n.m. De coordenadas 115.869.09 mN - 109.687.352 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1440 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 11.

VÉRTICE N° 11: Localizado en el punto donde la cota 1440 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada tributaria del Río =====. De coordenadas 116.271.98 mN - 109.794.328 m E del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 12.

VÉRTICE N° 12: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río ===== se intersecta con la cota 1470 m.s.n.m. De coordenadas 116.294.49 mN - 109.700.54 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1470 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.12.3 EL FILO**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde la cota 1470 m.s.n.m. se intersecta con el filo. De coordenadas 116.096.9 mN - 109.657.85 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el filo en sentido noroeste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el filo se intersecta con la cota 1500 m.s.n.m. De coordenadas 116.140.49 mN - 109.579.7 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1500 m.s.n.m. en sentido noroeste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1500 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 116.225.64 mN - 109.454.29 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido sudoeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con el eje de la carretable que conduce a La Fragua. De coordenadas 116.166.31 mN - 109.401.34 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido sudeste hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a La Fragua se intersecta se intersecta con el eje de la carretable que conduce a Golondrinas. DE coordenadas 115.998.81 mN - 109.500.43 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable que conduce a Golondrinas en sentido sudoeste hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el eje de la carretable que conduce a Golondrinas se intersecta con la cota 1470 m.s.n.m. De coordenadas 115.989.52 mN - 109.581.77 mE del plano de Cali. de este punto se continua por toda la cota 1470 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la cota 1470 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre. De coordenadas 115.851.68 mN - 109.500.77 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada se intersecta con la cota 1475 m.s.n.m. De coordenadas 115.861.64 mN - 109.511.13 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1475 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE N° 9: Localizado en el punto donde la cota 1475 m.s.n.m. se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 115.773.945 mN - 109.619.812 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido noreste hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE N° 10: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1440 m.s.n.m. De coordenadas 115.869.09 mN - 109.687.352 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1440 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 11.

VÉRTICE N° 11: Localizado en el punto donde la cota 1440 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada tributaria del Río =====. De coordenadas 116.271.98 mN - 109.794.328 m E del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 12.

VÉRTICE N° 12: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río ===== se intersecta con la cota 1470 m.s.n.m. De coordenadas 116.294.49 mN - 109.700.54 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1470 m.s.n.m. en sentido sur hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.13 CORREGIMIENTO PANCE - CABECERA**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde el eje de la vía a Pance se intersecta con la cota 1545 m.s.n.m. de coordenadas 96.504.72 mN - 100.274.92 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la vía en sentido Noreste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde el eje del carretable que conduce a la finca La Cristalina se intersecta con la cota 1580 m.s.n.m. de coordenadas 96.690.7 mN - 100.189.93 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1580 m.s.n.m. en sentido Noroeste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1580 m.s.n.m. se intersecta con la ladera del Río Pance, de coordenadas 97.079.65 mN - 99.729.52 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la ladera del Río Pance en sentido Noroeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde la ladera del Río Pance se intersecta con la cota 1590 m.s.n.m. de coordenadas 95.116.24 mN - 99.604.35 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1590 m.s.n.m. en sentido Noreste hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde la cota 1590 m.s.n.m. se intersecta con la quebrada sin nombre tributaria del Río Pance, de coordenadas 97.238.023 mN - 99.707.078 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la mencionada quebrada aguas abajo hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Pance se intersecta con la cota 1585 m.s.n.m. de coordenadas 97.171.00 mN - 99.738.00 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1585 m.s.n.m. en sentido Este hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la cota 1585 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la vía a Pance. de coordenadas 97.165.5 mN - 99.817.53 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la vía en sentido Sudeste hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde el eje de la vía a Pance se intersecta con la cota 1575 m.s.n.m. de coordenadas 97.108.68 mN - 99.865.43 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1575 m.s.n.m. en sentido Este hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE N° 9: Localizado en el punto donde la cota 1575 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Pance. de coordenadas 97.133.94 mN - 100.029.28 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas abajo hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE N° 10: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Pance se intersecta con la cota 1560 m.s.n.m. de coordenadas 97.075.06 mN - 100.019.92 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1560 m.s.n.m. en sentido Sur hasta el vértice N° 11.

VÉRTICE N° 11: Localizado en el punto donde la cota 1560 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la canal. De coordenadas 96.899.42 mN - 100.008.51 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la canal en sentido Sudeste hasta el vértice N° 12.

VÉRTICE N° 12: Localizado en el punto donde el eje de la canal se intersecta con la cota 1545 m.s.n.m. de coordenadas 96.868.43 mN - 100.208.28 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1545 m.s.n.m. en sentido Sudeste hasta el vértice N° 13.

VÉRTICE N° 13: Localizado en el punto donde la cota 1545 m.s.n.m. se intersecta con el punto de coordenadas 96.626.47 mN - 100.465.43 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la coordenada 100.465.43 mE en sentido Sur hasta el vértice N° 14.

VÉRTICE N° 14: Localizado en el punto donde el punto de coordenada 96.618.18 mN - 100.465.43 mE del plano de Cali, se intersecta con la cota 1545 m.s.n.m. De este punto se continúa por toda la cota 1545 m.s.n.m. en sentido Sudoeste hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.13.1 LA VORÁGINE**

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a Cali, se intersecta con la ladera del Río Pance. de coordenadas 98.874.273 mN - 104.948.891 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la ladera del Río Pance en sentido oeste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde la ladera del Río Pance se intersecta con la cota 1265 m.s.n.m. de coordenadas 98.182.570 mN - 104.199.81 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1265 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde la cota 1265 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada sin nombre tributaria del Río Pance. de coordenadas 98.476.398 mN - 104.726.71 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas abajo hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada tributaria del Río Pance se intersecta con la cota 1250 m.s.n.m. de coordenadas 98.512.17 mN - 104.726.96 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1250 m.s.n.m. en sentido este hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde la cota 1250 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la carretable. de coordenadas 98.595.39 mN - 105.024.14 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la vía hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.14 CORREGIMIENTO EL HORMIGUERO - CABECERA**

VÉRTICE No. 1: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a Pizamos - Hormiguero se intersecta con el punto de coordenada 95.270.38 mN - 116.557.71 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía en sentido sudeste hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a El Hormiguero se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 95.253.93 mN - 116.578.26 mE- del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la carretable en sentido sudeste hasta el vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el punto de coordenada 95.130.14 mN - 116.679.44 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la coordenada 95.130.14 mN en sentido este hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Localizado en el punto donde la coordenada 95.130.14 mN se intersecta con el eje de la vía que conduce a el Corregimiento de El Hormiguero. De coordenadas 95.130.14 mN - 116.959.76 mE- del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía en sentido este hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a El Hormiguero se intersecta con el punto de coordenada 95.134.59 mN - 117.120.52 mE- del plano de Cali. De este punto se continua por toda la coordenada 117.120.52 mE en sentido sur hasta el vértice No. 6.

VÉRTICE No. 6: Localizado en el punto donde la coordenada 117.120.52 mE se intersecta con la coordenada- 95.085.46 mN del plano de Cali. De este punto se continua por toda la coordenada 95.085.46 mN en sentido este hasta el vértice No. 7.

VÉRTICE No. 7: Localizado donde el punto de coordenada- 95.085.46 mN - 117.282.37 mE del plano de Cali se intersecta cota-960 m.s.n.m. De este punto se continua por toda la cota 960 m.s.n.m en sentido noreste hasta el vértice No. 8.

VÉRTICE No. 8: Localizado en el punto donde la cota 960 m.s.n.m. se intersecta con el punto de coordenada- 94.812.9 mN - 117.381.03 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la coordenada 117.381.03 mE en sentido sur hasta el vértice N° 9.

VÉRTICE No. 9: Localizado en donde el punto de coordenadas 94.719.164 mN - 117.381.039 mE del plano de Cali, se intersecta con la cota 960 m.s.n.m. De éste punto se continúa por toda la cota 960 m.s.n.m. en sentido noreste hasta el vértice N° 10.

VÉRTICE No. 10: Localizado en el punto donde la cota 960 m.s.n.m. se intersecta con el punto de coordenada 94.500.04 mN - 117.553.12 mE del plano de Cali. De este punto se continua por toda la coordenada 94.500.04 mN en sentido este hasta el vértice N° 11.

VÉRTICE N° 11: Localizado donde de coordenada 94.500.04 mN - 117.732.49 mE del plano de Cali, se intersecta con la margen del Río Cauca. De este punto se continua por toda la margen del Río en sentido norte hasta el vértice N° 12.

VÉRTICE N° 12: Localizado en el punto la margen del Río Cauca se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 95.331.31 mN - 117.453.45 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido oeste hasta el vértice N° 13.

VÉRTICE N° 13: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el punto de coordenada 95.270.95.mN - 116.797.72 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la coordenada 95.270.95 mN en sentido oeste hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

### **3.5.14.1 PIZAMOS - HORMIGUERO**

VÉRTICE No. 1: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a Puerto Tejada se intersecta con el eje del camino. De coordenadas 95.250.12 mN - 116.198.26 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje del camino en sentido noreste hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE No. 2: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con el punto de coordenada 95.295.57 mN - 116.208.07 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la coordenada 95.295.57 mN en sentido este hasta el vértice No. 3.

VÉRTICE No. 3: Localizado en el punto donde la coordenada 95.295.57 mN se intersecta con la coordenada 116.329.83 mE. De este punto se continua por toda la coordenada 116.329.83 mE en sentido norte hasta el vértice No. 4.

VÉRTICE No. 4: Localizado donde el punto de coordenada 95.295.38 mN 116.329.83 mE del plano de Cali, se intersecta con el eje de la vía que conduce a El Hormiguero. De este punto se continúa por todo el eje de la vía en sentido noreste hasta el vértice No. 5.

VÉRTICE No. 5: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce a El Hormiguero, se intersecta con el eje de la vía que conduce a Puerto Tejada. De coordenadas 95.566.24 mN- 115.894.71 mE del plano de Cali. De este punto se continua por todo el eje de la vía que conduce a Puerto Tejada hasta el vértice No. 1, punto inicial de este perímetro.

PARAGRAFO 1: Cualquier tipo de desarrollo que se plantee en la cabecera del Corregimiento de Los Andes deberá contemplarse dentro de la delimitación que se determina a continuación y estará sometido a las disposiciones contempladas en el Plan de Manejo del Parque Natural Nacional Farallones formulada por la Unidad Administrativa Especial Del Sistema Nacional De Parques Nacionales Naturales Del Ministerio Del Medio Ambiente

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde la cota 1615 m.s.n.m. se intersecta con el punto de coordenadas 108.230.51 N - 101.926.03 E del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la coordenada 108.230.51 mN en sentido Oeste hasta el vértice N° 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado donde el punto de coordenada 108.230.51 mN - 101.888.95 mE del plano de Cali, se intersecta con el eje del camino. De este punto se continúa por todo el eje del camino en sentido Suroeste hasta el vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde el eje del camino se intersecta con la cota 1690 m.s.n.m. De coordenada 108.230.06 mN - 101.755.30 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1690 m.s.n.m. en sentido Sur hasta el vértice N°4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde la cota 1690 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la carretable. De coordenadas 107.276.46 mN - 101.800.50 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la carretable en sentido Noreste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde el eje de la carretable se intersecta con el punto de coordenada 107.409.51 mN - 101.873.49 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la coordenada 107.409.51 mN en sentido Este hasta el vértice N°6.

VÉRTICE N° 6: Localizado donde el punto de coordenada 107.409.51 mN - 101.893.68 mE del plano de Cali se intersecta con la cota 1660 m.s.n.m. De este punto se continúa por toda la cota 1660 m.s.n.m. en sentido Noreste hasta el vértice N° 7.

VÉRTICE N° 7: Localizado en el punto donde la cota 1660 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la ramal izquierda de la quebrada Pichindécito. De coordenadas 101.597.70 mN - 101.800.57 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 8.

VÉRTICE N° 8: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1615 m.s.n.m. De coordenadas 107.703.33 mN - 102. 014.20 mE del plano de Cali. de este punto se continúa por toda la cota 1615 m.s.n.m. en sentido Norte hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

PARAGRAFO 2: Hasta tanto se establezca la situación definitiva respecto a las condiciones de riesgo y las posibilidades de permanencia del Centro Poblado Montañitas del Corregimiento La Castilla, se establece como límite para este asentamiento el definido por los siguientes vértices:

VÉRTICE N° 1: Localizado en el punto donde la cota 1130 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada afluente del Río Aguacatal. De coordenadas 111.424.609 mN - 106.658.16 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota 1130 m.s.n.m. en sentido oeste hasta el vértice No. 2.

VÉRTICE N° 2: Localizado en el punto donde la cota 1130 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada afluente del Río Aguacatal. De coordenadas 111.478.164. mN - 106.314.516. mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas abajo hasta el Vértice N° 3.

VÉRTICE N° 3: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada afluente del Río Aguacatal se intersecta con la cota 1120 m.s.n.m. De coordenadas 111.438.375 mN - 106.333.31 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por toda la cota en sentido oeste hasta el vértice N° 4.

VÉRTICE N° 4: Localizado en el punto donde la cota 1120 m.s.n.m. se intersecta con el eje de la quebrada afluente del Río Aguacatal. de coordenadas 111.251.16 mN - 106.497.57 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada aguas arriba hasta el vértice N° 5.

VÉRTICE N° 5: Localizado en el punto donde el eje de la quebrada afluente del Río Aguacatal se intersecta con dicho río. De coordenadas 111.265.992 mN - 106.522.078 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje del Río Aguacatal en sentido Este hasta el vértice N° 6.

VÉRTICE N° 6: Localizado en el punto donde el eje del Río Aguacatal se intersecta con la quebrada sin nombre. De coordenadas 111.279.695. mN - 106.699.28 mE del plano de Cali. De este punto se continúa por todo el eje de la quebrada sin nombre aguas arriba hasta el vértice N° 1, punto inicial de este perímetro.

**CENTRO POBLADO LA BUITRERA (Cabecera)**

VERTICE No. 1: Localizado en el punto donde una línea imaginaria paralela a la coordenada 109.000 E se intersecta con el eje del Río Lili, punto de coordenadas 100.715 N - 108.780 E del Plano de Cali. De este punto continuando aguas arriba por el Río Lili hasta el vértice No. 2.

VERTICE No. 2: Localizado en el punto donde el eje del río Lili se intersecta con el eje de una línea imaginaria paralela a la coordenada 107.000 E, de coordenadas 101.110 N - 107.300 E. De este punto continuando por la mencionada línea imaginaria en sentido Sur - Norte hasta el vértice No. 3.

VERTICE No. 3: Localizado en el punto donde una línea imaginaria paralela a la coordenada 107.000 E se intersecta con el eje de la carretera que conduce a la Buitrera en su ramal derecho, de coordenadas 101.250 N - 107.300 E. De este punto continuando por la mencionada carretera en sentido Sur - Norte hasta el vértice No. 4.

VERTICE No. 4: Localizado en el punto donde el eje de la carretera que conduce a La Buitrera se intersecta con la prolongación del eje de una quebrada sin nombre afluente del río Meléndez de coordenadas 102.765 N - 107.220 E. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el vértice No. 5.

VERTICE No. 5: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre confluye en el río Meléndez de coordenadas 102.900 N - 107.560 E. De este punto continuando aguas abajo por el mencionado río hasta el vértice No. 6.

VERTICE No. 6: Localizado en el punto donde el eje del río Meléndez se intersecta con el eje de la carretera a la Buitrera, de coordenadas 101.440 N - 108.160 E. De este punto continuando por la mencionada carretera en sentido Sureste hasta el vértice No. 7.

VERTICE No. 7: Localizado en el punto donde el eje de la carretera a La Buitrera se intersecta con una línea imaginaria paralela a la coordenada 109.000 E, de coordenadas 100.755 N - 108.780 E. De este punto continuando por la mencionada línea imaginaria en sentido Norte - Sur hasta encontrar el vértice No. 1, punto de inicio.

**CENTRO POBLADO MONTEBELLO**

VERTICE No 1: Localizado en el punto donde el eje de la vía que conduce al Corregimiento Golondrinas se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 114.556 N - 109.940 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 2.

VERTICE No 2: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho se intersecta con el eje de otra quebrada sin nombre de coordenadas 114.464 N - 109.840 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 3.

VERTICE No 3: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho se intersecta con la cota 1.345 m.s.n.m. de coordenadas 114.785 N - 109.820 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido este oeste hasta el Vértice No 4.

VERTICE No 4: Localizado en el punto donde la cota 1.345 m.s.n.m se intersecta con el eje de un camino que conduce a Montebello de coordenadas 114.776 N - 109.580 E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido noroeste hasta el Vértice No 5.

VERTICE No 5: Localizado en el punto donde el eje de un camino que conduce a Montebello se intersecta con la cota 1.325 m.s.n.m. de coordenadas 114.706 N - 109.590 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido este oeste hasta el Vértice No 6.

VERTICE No 6: Localizado en el punto donde la cota 1.325 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente de la Quebrada Montecitos de coordenadas 114.850 N - 109.240 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 7.

VERTICE No 7: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre se intersecta con el eje de la Quebrada Montecitos de coordenadas 114.734 N - 109.076 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 8.

VERTICE No 8: Localizado en el punto donde el eje de la Quebrada Montecitos se intersecta con el eje de un camino que corre paralelo al río El Chocho de coordenadas 114.460 N - 108.966 E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido noroeste hasta el Vértice No 9.

VERTICE No 9: Localizado en el punto donde el eje de un camino que corre paralelo al río El Chocho se intersecta con la cota 1.210 m.s.n.m. de coordenadas 114.320 N - 109.000 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido norte sur hasta el Vértice No 10.

VERTICE No 10: Localizado en el punto donde la cota 1.210 m.s.n.m se intersecta con el eje de un camino de coordenadas 114.000 N - 108.990 E del plano de Cali. De este punto continuando por el mencionado camino en sentido noroeste hasta el Vértice No 11.

VERTICE No 11: Localizado en el punto donde el eje de un camino se intersecta con la cota 1.175 m.s.n.m. de coordenadas 113.920 N - 108.910 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido norte sur hasta el Vértice No 12.

VERTICE No 12: Localizado en el punto donde la cota 1.175 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 113.556 N - 109.000 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 13.

VERTICE No 13: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho se intersecta con la cota 1.250 m.s.n.m. de coordenadas 113.610 N - 109.244 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido noroeste hasta el Vértice No 14.

VERTICE No 14: Localizado en el punto donde la cota 1.250 m.s.n.m se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 113.470 N - 109.190 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 15.

VERTICE No 15: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho se intersecta con el eje de un camino que conduce al cementerio de Montebello de coordenadas 113.440 N - 109.226 E del plano de Cali. De este punto continuando por el eje del mencionado camino hasta el Vértice No 16.

VERTICE No 16: Localizado en el punto donde el eje de un camino que conduce al cementerio de Montebello se intersecta con la cota 1.265 m.s.n.m. de coordenadas 113.600 N - 109.312 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido noreste hasta el Vértice No 17

VERTICE No 17: Localizado en el punto donde la cota 1.265 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre de coordenadas 114.130 N - 109.450 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas abajo por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 18

VERTICE No 18: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre se intersecta con la cota 1.200 m.s.n.m. de coordenadas 113.836 N - 109.170 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sur norte hasta el Vértice No 19

VERTICE No 19: Localizado en el punto donde la cota 1.200 m.s.n.m. se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho de coordenadas 113.880 N - 109.170 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 20.

VERTICE No 20: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre afluente del río El Chocho se intersecta con la cota 1.300 m.s.n.m. de coordenadas 113.930 N - 109.556 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada cota en sentido sur norte hasta el Vértice No 21.

VERTICE No 21: Localizado en el punto donde la cota 1.300 m.s.n.m se intersecta con el eje de una quebrada sin nombre de coordenadas 113.990 N - 109.556 E del plano de Cali. De este punto continuando aguas arriba por la mencionada quebrada hasta el Vértice No 22.

VERTICE No 22: Localizado en el punto donde el eje de una quebrada sin nombre se intersecta con el eje de la vía que conduce al Corregimiento de Golondrinas de coordenadas 113.996 N - 109.820 E del plano de Cali. De este punto continuando por la mencionada vía en sentido sur norte hasta el Vértice No 1 punto de inicio de la presente delimitación.

## **ANEXO 4**

### **SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE**

# PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI

ACUERDO 069 DE OCTUBRE 26 DE 2000

## LIBRO DE ANEXOS – DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE

### ANEXO 4.1

#### ESTRUCTURA DE INVERSION POR PROGRAMAS Y PROYECTOS

El Plan Vial de Tránsito y Transporte del Municipio de Santiago de Cali está conformado por quince (15) programas, los cuales son:

Programa 1:	Vías Inter-regionales
Programa 2:	Vías Arterias Principales
Programa 3:	Vías Arterias Secundarias
Programa 4:	Vías Colectoras Urbanas
Programa 5:	Vías Locales
Programa 6:	Vías Colectoras Rurales
Programa 7:	Mantenimiento, Conservación y Rehabilitación de la Red Vial Municipal
Programa 8:	Puentes: Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento
Programa 9:	Soluciones Peatonales
Programa 10:	Estacionamiento Regulado en Vía Pública
Programa 11:	Intersecciones: Construcción y Mejoramiento
Programa 12:	Ordenamientos Viales
Programa 13:	Administración y Control de Tránsito y Transporte
Programa 14:	Servicio Público de Transporte de Pasajeros
Programa 15:	Infraestructura Complementaria de Tránsito y Transporte

#### PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, TRANSITO Y TRANSPORTE

Los proyectos integrantes de cada uno de los programas enunciados anteriormente, se consignan a continuación:

**Programas 1, 2, 3 y 4 Vías Interregionales, Vías Arterias Principales, Vías Arterias Secundarias y Vías Colectoras:** comprenden la construcción de nuevas vías y el mejoramiento de las existentes, lo cual puede incluir una o más de las siguientes actividades: ampliación de calzadas, construcción de calzadas faltantes, levantamiento y reconstrucción total de pavimento, construcción de puentes vehiculares en intersecciones existentes, construcción de facilidades peatonales, instalaciones de dispositivos de control de tránsito, iluminación y drenaje de las vías, actividades de mantenimiento y conservación de todos los elementos integrantes de la vía pública.

La ejecución de estos proyectos tiene como propósito:

Incrementar el área pavimentada en las Vías Arterias y Colectoras pavimentadas.

Mejorar los niveles de servicio de las Vías Arterias y Colectoras pavimentadas.

Consolidar la continuidad de los ejes viales importantes.

Descongestionar el sistema vial arterial en el centro de la ciudad.

Definir en el mediano plazo, los corredores urbanos para la operación del sistema de transporte público colectivo de alta capacidad y construir la primera etapa de las líneas de metro.

Adecuar la red vial existente para optimizar su utilización.

Dotar de infraestructura vial, de tránsito y de transporte las nuevas zonas de desarrollo.

Mejorar la red vial básica en las zonas aledañas a los canales de drenaje existentes y por construir.

**Los proyectos que conforman el Programa 1, Vías Inter - Regionales, son:**

Construcción de la Calle 25 (Autopista Simón Bolívar), entre Carrera 127 y Río Jamundí. Construcción de las dos (2) calzadas principales con un ancho de 10.50 metros cada una y construcción de las calzadas de servicio con un ancho de 7.0 metros cada una.

Construcción de la Calle 25 (Autopista Simón Bolívar), entre Carrera 100 y Carrera 127. Construcción de la calzada principal occidental con un ancho de 10.50 metros, rehabilitación y redistribución de la calzada principal oriental existente y construcción de las calzadas de servicio con un ancho de 7.00 metros cada una.

Ampliación y rehabilitación de la Calle 25 (Autopista Simón Bolívar) entre Carrera 50 y Carrera 100. Ampliación y rehabilitación de la calzada principal occidental existente a un ancho de 10.50 metros y construcción de las calzadas de servicio con un ancho de 7.00 metros de ancho cada una.

Construcción, rehabilitación y ampliación de la Calles 23/25/26 - Avenida 4 Norte entre Carrera 50 y Calle 70 Norte. Construcción, rehabilitación y ampliación para conformar las calzadas principales con un ancho de 10.50 metros y construcción de las calzadas de servicio con un ancho de 7.00 metros cada una.

Construcción y ampliación de la Carrera 7 entre Calle 26 y Río Cauca. Construcción y ampliación de las calzadas principales a un ancho de 10.50 metros.

Ampliación y construcción de la Vía a Puerto Tejada entre la Calle 25 y Río Cauca. Ampliación y construcción de dos (2) calzadas principales de 10.50 metros de ancho cada una y construcción de las calzadas de servicio de 7.30 metros de ancho cada una.

Construcción, ampliación y rehabilitación de la Vía al Mar entre la Portada al Mar y el Retén Forestal, con un ancho de 13.20 metros ( 4 carriles) y berma, cuneta y andén.

Construcción y optimización de la Calle 36 (Autopista Cali - Jamundí) desde su confluencia con Corredor de Transporte Masivo hasta el Río Jamundí. Incluye ampliación y construcción de las calzadas principales a 14.00 metros de ancho cada una y construcción de las calzadas de servicio a 7.20 metros de ancho cada una

Construcción, ampliación y rehabilitación de la Carrera 1 entre Autopista Oriental (Calle 70 Norte) y la marginal del Río Cauca (Calle 84). Rehabilitación de las calzadas principales y construcción de las calzadas de servicio, con un ancho de 7.20 metros cada una, incluyendo dos (2) puentes vehiculares sobre el Río Cauca.

Variante Cali - Candelaria por el sector de Decepez incluyendo un nuevo puente sobre el Río Cauca.

**Los proyectos que conforma el Programa 2 - Vías Arterias Principales son:**

Ampliación y rehabilitación de la Calle 36 - Calle 70 (Autopista Oriental) entre Carrera 23 (Autopista Sur) y Carrera 50. Ampliación y rehabilitación de la calzada principal occidental existente

Construcción de la Carrera 8 entre Calles 26 y 70. Construcción de las calzadas de servicio, con un ancho de 7.20 metros cada una y su conexión con la Vía Cali - Candelaria incluyendo un nuevo puente vehicular sobre el Río Cauca.

Construcción y ampliación de la Calle 18 (Avenida Cañasgordas) entre Río Pance y Río Jamundí. Construcción de la segunda calzada principal con un ancho de 9.60 de ancho.

Ampliación de la Calle 18 (Avenida Cañasgordas) entre Carreras 106 y Río Pance. Ampliación de las calzadas existentes de 7.20 metros a 9.60 metros cada una.

Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali ) - Tramo 1, entre el Río Jamundí y Carrera 50. Construcción de dos (2) calzadas principales de 9.60 metros cada una y construcción de las dos (2) calzadas de servicio de 7.20 metros de ancho cada una. Incluye las intersecciones a desnivel de la Vía a Puerto Tejada y Avenida de los Cerros.

Avenida Ciudad de Cali (Calle 54/55) - Tramo 2, entre Carrera 50 y Carrera 29. Construcción de dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una. Incluye las intersecciones a desnivel en las Carreras 29 y 50.

Avenida Ciudad de Cali (Calle 83/73) - Tramo 3, entre Carrera 29 y Carrera 1. Terminar la construcción de la calzada occidental con un ancho de 9.60 metros entre Carreras 29 y 28, construcción de la calzada oriental entre Carreras 29 y 8. Incluye las intersecciones a desnivel en las Carreras 1, 1D, 7, 8, 15 y 28D.

Optimización de la Calle 10 - Diagonal 23 - Carrera 23 (Autopista Sur - Oriental) entre Calle 5 y Calle 70 (Autopista Oriental). Construcción de pasos a desnivel ubicados en las Carreras 66, 44 y 34, en las Calles 39 y 44 y en la Transversal 29.

Construcción de las calzadas de servicio de la Calle 70 - Calle 70 N (Autopista Oriental) entre Avenida 3 Norte y Carrera 23.

Construcción de la Calle 5 (Avenida Circunvalación) - Carrera 168 entre la prolongación de la Calle 13 y la Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 10.50 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 122 , Tramo 1: entre Calle 5 y Calle 25. Dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 122, Tramo 2: entre la Calle 25 y la Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 13.20 metros de ancho cada una.

Calle 13 (Avenida Pasoancho) entre Carrera 105 y la Avenida de Circunvalación. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción de Hundimiento de la Avenida Colombia entre Calles 11 y 12 y sus obras complementarias de adecuación. Incluye la plazoleta para la integración del sector.

**Los proyectos que conforman el Programa 3 - Vías Arterias Secundarias, son:**

Construcción de los tramos faltantes de la Carrera 1D entre Calle 44 y Calle 73. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 80 - Carrera 83 entre Calle 2C Oeste (Avenida Circunvalación) y Calle 25 (Avenida Simón Bolívar). Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una y entre Avenida de Circunvalación y Calle 2C y construcción de dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una entre Calle 2C y Calle 25.

- Construcción de la Calle 14 entre Carrera 66 y Carrera 83. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.
- Construcción de la carrera 66 entre Calle 25 y Calle 48. Construcción de dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una.
- Construcción de la Calle 1 (Avenida Circunvalación) entre Carreras 65 y 70, la Carrera 66 entre Calle 1 y Calle 2.
- Construcción y mejoramiento de la Calle 16 entre Carrera 39 y 100. Construcción del tramo entre Carrera 50 y Carrera 100. Dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una y mejoramiento del tramo entre Carrera 39 y Carrera 50.
- Rehabilitación, ampliación y mejoramiento de la Carrera 70 entre Calle 1 y Calle 5. Dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.
- Construcción de la Calle 1C - Transversal 2 A - Calle 2 A - Calle 2C entre Carreras 70 y 80. Construcción de una calzada de 12.00 metro de ancho.
- Construcción de la Carrera 39 entre Calle 48 y Calle 57. Construcción de dos (2) calzadas de 9.60 metros cada una. Incluye ampliación de la calzada existente.
- Construcción y mejoramiento de la Diagonal 15 - Carrera 15 - Calle 75, entre Calle 70 (Autopista Oriental) y Carrera 26 a dos (2) calzadas de 9.60 metros cada una.
- Construcción de la Avenida Circunvalación entre el Parque del Acueducto y la Carrera 39
- Construcción de la Carrera 28D - Carrera 28F - Calle 123 - Carrera 28G (Vía a Navarro) entre Calle 96 y Calle 126 Ciudadela Desepaz. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada.
- Construcción de las obras complementarias de la Carrera 10 entre Calles 15 y 25. Ejecución del cruce a nivel de la Carrera 10 con Calle 15.
- Construcción de la Carrera 70 entre Calle 10 y Calle 25. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.
- Avenida de los Cerros. Tramo 1. Entre el sector de Menga - Chipichape - Bataclán - Aguacatal. Dos (2) calzadas de 10.50 metros de ancho cada una. Completar los estudios y diseños.
- Avenida de los Cerros. Tramo 2. Entre el sector de Aguacatal - Mortiñal - Mónaco - Carrera 56. Dos (2) calzadas de 10.50 metros de ancho cada una. Completar los estudios y diseños.
- Avenida de los Cerros. Tramo 3. Entre el sector de la Carrera 56 - Alto Nápoles - Río Lili. Dos (2) calzadas de 10.50 metros de ancho cada una. Completar los estudios y diseños.
- Avenida de los Cerros. Tramo 4. Entre el Río Lili y la Avenida Circunvalación. Dos (2) calzadas de 10.50 metros de ancho cada una. Completar los estudios y diseños.
- Regularización de la Calle 9 entre Carreras 15 y 24
- Construcción de la Avenida Circunvalación entre Carrera 70 y prolongación de la Calle 13. Construcción de dos calzadas de 7.20 metros en la zona de montaña y de 10.50 metros en la zona plana.
- Ampliación, rehabilitación y mejoramiento de la Carrera 56 (Avenida Guadalupe) entre Calle 1 y vía a la Sirena. a una calzada de 9.60 metros.
- Ampliación y regularización de la Carrera 5 entre Calle 25 y Calle 34. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.
- Construcción de los tramos faltantes de la Carrera 80 entre Calle 25 y Carrera 53. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Calle 57 (Calzada occidental) entre Carrera 50 y Carrera 29. Una calzada de 9.60 metros de ancho.

Construcción de la Carrera 141 entre Calle 5 y Calle 25. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 134 entre Calle 36 (Vía Cali - Jamundí) y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una.

Construcción, rehabilitación y mejoramiento de la Carrera 127 entre Calle 5 y Calle 25. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 125 entre Calle 5 y Calle 25. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 120 entre Calle 25 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Ampliación y construcción de la Carrera 109 entre Calle 25 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 7.00 metros de ancho cada una y entre Calle 48 y Calle 61- dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una..

Construcción de la Carrera 86 entre Calle 25 y Calle 53. Dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una.

Construcción de la Calle 42 entre Carrera 50 y Carrera 180. Dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción, mejoramiento y ampliación de la Carrera 27 entre Calles 73 y 121, a dos (2) calzadas de 9.60 metros cada una.

Construcción y mejoramiento de la Transversal 103 - Calle 103 entre Carrera 25 y Carrera 28D a dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción de la Calle 48 entre Carrera 50 y Carrera 29. Construcción de la calzada occidental y mejoramiento de la calzada oriental existente, ancho 7.20 metros.

Ampliación y construcción de la Carrera 118 entre Calle 5 y Calle 6 Oeste. Ampliación y construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

**Los proyectos que integran el Programa 4 - Vías Colectoras Urbanas, son los siguientes:**

Construcción de la Carrera 26 entre Transversal 103 y Calle 120 (Sector Aguablanca). Construcción de una calzada de 7.20 metros de ancho.

Construcción de la Calle 120 entre Carrera 26 y Carrera 28D. Construcción de una calzada de 7.20 metros de ancho.

Construcción de la Calle 20 entre Carrera 127 y Carrera 141. Construcción de una (1) calzada de 7.20 metros de ancho.

Construcción de la Carrera 25 entre Calle 73 y Calle 75. Construcción de una calzada de 7.20 metros de ancho.

Construcción y ampliación de la Carrera 41B entre Calle 36 (Autopista Oriental) y Calle 57. Dos (2) calzadas de 9.60 metros cada una.

Construcción de la Carrera 32 entre Calle 10 (Autopista Sur) y Calle 27. Construcción (regularización) a dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción y rehabilitación de la Calle 42 - Calle 72 I entre Carreras 28D y 50. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción de la Calle 112 entre Carreras 26 y 28D. Construcción de dos calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción, ampliación y rehabilitación de la Calle 81 entre Carreras 7C y 8. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Calle 62 entre Carreras 5 y 7. Construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Mejoramiento de la Carrera 42 entre Calle 26 y Calle 36 (Autopista Oriental). Mejoramiento a dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Mejoramiento de la Calle 39 entre Carrera 15 y Carrera 23 (Autopista Sur), construcción de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción de la Carrera 40B - Calle 30 A entre Calle 25 y Calle 36 (Autopista Oriental). Construcción de una calzada de 9.60 metros.

Construcción y mejoramiento de la Calle 72U entre Carrera 29 y Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali). Construcción y mejoramiento de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción y mejoramiento de la Carrera 1A6 entre Calle 62 y Calle 84. Construcción y mejoramiento de dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción de la Calle 84 (pata del jarillón Río Cauca) entre Carrera 1 y Carrera 8. Construcción de una calzada de 9.60 metros.

Construcción y mejoramiento de la Carrera 3 entre Calle 47 y Calle 84. Construcción de los tramos faltantes y mejoramiento de las dos (2) calzadas de 7.20 metros cada una.

Construcción de la Calle 9 (marginal izquierda Río Meléndez) entre Carreras 83 A y Calle 13. Construcción de una calzada de 7.20 metros. Incluye la construcción de la Calle 8 - Carrera 81 entre Calle 9 y Calle 13.

Ampliación y construcción de la Carrera 118 entre Calle 5 (Avenida Circunvalación) y la Calle 18, una (1) calzada de 12.00 metros de ancho; entre Calle 18 y Calle 25 dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una y entre Calle 25 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali) una (1) calzada de 7.20 metros de ancho cada una.

Ampliación y construcción de la Carrera 94A entre Calle 1 (Avenida de Circunvalación) y Calle 3. Una calzada de 7.00 metros de ancho.

Ampliación y construcción de la Carrera 12 entre Calle 5 y Calle 25. Ampliación y construcción de la una calzada de 10.50 metros de ancho.

Ampliación y construcción de la Calle 23 entre Carrera 4Norte y Carrera 15. Ampliación y construcción a una calzada de 9.60 metros de ancho y construcción del puente vehicular sobre el Río Cali entre Calles 22 y 23.

Construcción de la Calle 36N entre Avenida 4N y Avenida de los Cerros. Entre Avenida 4 Norte y la Avenida 6 B Norte dos (2) calzadas de 7.00 metros de ancho cada una; entre Avenida 6 B Norte a la Avenida 6 D Norte una calzada de 9.00 metros y entre Avenida 6 D Norte a la Avenida de Los Cerros una calzada de 7.20 metros. Incluye los puentes vehiculares sobre la Avenida 6 Norte y la Avenida 6 A Norte.

Construcción de la Carrera 128 entre la Calle 36 (Vía Cali - Jamundí) y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 99 entre Calle 25 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 9.60 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 94 entre Calle 25 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali). Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción de la Carrera 73 entre Calle 25 y Carrera 50. Una (1) calzada de 7.20 metros de ancho.

Ampliación y construcción de la Calle 18 entre Carrera 1 y Diagonal 23. Ampliación y construcción de una (1) calzada de 14.00 metros de ancho.

Construcción y ampliación de la Carrera 28 entre Calle 73 y Calle 120. Construcción y mejoramiento de una (1) calzada de 7.00 metros de ancho.

Construcción de la Calle 91 entre Carrera 27 y Carrera 28D. Construcción de dos (2) Calzadas de 7.00 metros de ancho.

Construcción, ampliación y rehabilitación de la Diagonal 51 entre Calle 1 y la Sirena. Una (1) calzada de 9.60 metros de ancho.

Construcción, ampliación y rehabilitación de la Carrera 7C entre Calle 62 y Calle 87. Dos (2) calzadas de 7.20 metros de ancho cada una.

Construcción y rehabilitación de la Calle 32N entre Avenida 2 A y Avenida 3.

**Programa 5. Vías Locales:** Estos proyectos buscan facilitar el acceso en especial del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en aquellos sectores urbanos donde su accesibilidad depende de una red básica de este tipo de vías. Los proyectos de este programa son:

Ampliación y mejoramiento de la Avenida 4 A Oeste entre Calle 12 Oeste y Calle 23 Oeste (Terrón Colorado). Ampliación y mejoramiento de una calzada.

Construcción y mejoramiento de la Calle 105 entre Carrera 27 y Carrera 28. Una (1) calzada de 7.00 metros de ancho.

Construcción de la Calle 69 entre Carrera 1 y Carrera 1 A 6. Construcción de dos (2) calzadas de 5.00 metros de ancho.

Carrera 2N entre Calle 72CN y Calle 84N

Construcción de la Carrera 94B (marginal izquierda del Río Meléndez) entre Calle 4 y Calle 5.

Mejoramiento de la Carrera 3N entre Calle 73 y Calle 84.

Construcción de las Vías de Interconexión del Sector Lleras Restrepo - Cinta Larga. Calle 72 A entre Carrera 26G y Carrera 26D; Carrera 26F entre Calle 72 y Diagonal 70; Carrera 26D entre Calles 72 A y Diagonal 70; Carrera 25 entre Calle 72B y Diagonal 70; Carrera 24B1 entre Calle 72B y Diagonal 70; Calle 72B entre Carrera 23C y Carrera 24 (Dos costados); Diagonal 70 entre Carrera 23 y Carrera 24; Carrera 23 entre Calle 72B y Diagonal 70; Calle 72Bbis (pasaje) con Carrera 23; Calle 72B entre Carrera 22 y Carrera 23. (Nomenclatura vial tomada del planteamiento vial aprobado por Resolución J - 160 de noviembre 2 de 1983, Resolución D - 0633 de febrero 20 de 1984 y Resolución D - 250 de octubre 8 de 1987)

Mejoramiento y ampliación de la Carrera 18 entre Calle 1 (Avenida Circunvalación) y Calle 3.

Construcción de la vía entre el colegio La Presentación del Aguacatal y la proyección de la Calle 22 A Oeste. Una (1) calzada de 10.20 metros de ancho.

Construcción de la Calle 62 entre Carreras 8 y 11.

Ampliación y regularización de la Carrera 4 entre Calles 15 y 25. Ampliación (regularización) a una calzada de 9.60 metros.

Construcción y rehabilitación de la conexión de la Avenida 9N entre la Calle 25N y Calle 35N (detrás de la subestación de energía). Construcción de una calzada de 7.20 metros de ancho.

Construcción Callejón San Jerónimo y Calle 11 entre Avenida 10 de Mayo y la María.

Construcción empate de la Calle 13 con la Avenida del Lago  
Construcción de la Calle 73 A entre Carrera 1 y Carrera 3  
Construcción de la Calle 72W entre Carrera 28 y Carrera 28F  
Construcción de la Calle 40 entre Carrera 33 y Carrera 39  
Construcción y rehabilitación de la Calle 44 entre Carrera 39 y Carrera 50  
Ampliación de la Calle 9 entre Carrera 8 y Carrera 24  
Ampliación de la Carrera 9 entre Calle 5 y Calle 25  
Construcción de la Carrera 114 entre Carrera 118 y Calle 9  
Construcción de la Carrera 120 entre Calle 18 y Calle 25  
Construcción de la Calle 10 A entre Carrera 125 y Carrera 127  
Construcción de la Calle 22 entre Carrera 125 y Carrera 127  
Construcción de la Calle 50 entre Carrera 33 y Carrera 39

**Programa 6. Vías Colectoras Rurales:** Su propósito es el de facilitar el acceso al sector rural mediante el mejoramiento y optimización de las siguientes vías:

Pavimentación de la vía Felidia - Saladito  
Pavimentación de la vía Felidia - La Leonera  
Pavimentación de la vía La Leonera - Pichindé  
Pavimentación de la Vía Pichindé entre el fin del pavimento actual y la Cabecera de Pichindé  
Pavimentación de la vía Kilómetro 18 - La Elvira  
Pavimentación de la vía La Elvira - La Castilla  
Pavimentación de la vía La Castilla - Cali  
Optimización de la vía - Crucero Golondrinas - Montebello  
Rehabilitación de la vía Cali - Montebello - Golondrinas - La Paz  
Rehabilitación de la vía Cali - Villacarmelo  
Rehabilitación de la vía Cali - Golondrinas  
Rehabilitación de la vía Cali - La Buitrera - La Fonda  
Rehabilitación de la vía Pichindé - Los Andes  
Rehabilitación de la vía Cali - La Vorágine - Pance  
Rehabilitación de la vía Navarro - El Hormiguero  
Ampliación de la Vía a Pance. Ampliación de la calzada a 9.60 metro de ancho desde la Calle 6 Oeste hasta La Vorágine.  
Rehabilitación de la Vuelta a Occidente de conformidad con los resultados del Estudio de Desafectación en el área de Reserva Forestal.

**Programa 7. Mantenimiento, Conservación y Rehabilitación de la Red Vial Municipal:** Comprende las acciones inmediatas para mejorar las condiciones de circulación de las vías pavimentadas y las acciones a desarrollar en forma permanente, orientadas a mantener en buen estado la red vial municipal. Con estos proyectos se busca:

Recuperar en las Vías Arterias y Colectoras los tramos que presenten daños y/o deficiencias estructurales.

Mejorar el nivel de mantenimiento y conservación de la red vial urbana y rural.

Mejorar el nivel de servicio y la comodidad de la red vial urbana y rural para disminuir la accidentalidad.

Conservar la red vial municipal en buen estado para evitar su deterioro

El mantenimiento y conservación contempla toda la red vial municipal, pero los proyectos que requieren atención inmediata son:

Autopista Oriental entre Carrera 23 y Carrera 50

Calle 25 entre Carrera 50 y Carrera 100. Rehabilitación de la calzada occidental.

Calle 18 entre Carrera 105 Carrera 106 A

Autopista Sur (Calle 10 - Diagonal 23 - Carrera 23) entre Calle 5 y Calle 70 (Calzadas centrales).

Carrera 39 entre Calle 1 y Calle 44

Calle 44 entre Avenida 6N y Carrera 39

Carrera 44 entre Calle 1 y Calle 25

Carrera 50 entre Calle 5 y Calle 13

Carrera 27 - Calle 10 Oeste entre Carrera 22 y Calle 9

Avenida Circunvalación entre Carrera 39 Carrera 65 A

Calle 34 - Calle 33A - Diagonal 19 entre Avenida 4N y Autopista Sur.

Carreras 34 y 36 entre Calles 5 y 6 (Avenida Roosevelt).

Calle 46 entre Carrera 40A y Carrera 50

Avenida Vázquez Cobo entre Avenida 3 N y Avenida 6N

Carrera 62 entre Calle 1 y Calle 5

Carrera 5 entre Calle 25 y Calle 70

Calle 84N entre Carrera 3N y Carrera 9N

Carrera 12 entre Calle 26 y Calle 59

Calle 47 entre Carrera 1 y Carrera 5

Calle 77 entre Transversal 103 y Carrera 26.

Calle 91 entre Carreras 27 y 28D

Calle 52 entre Avenida 6N y Carrera 5

Calle 56 entre Carrera 1D y Carrera 5

Avenida 2Bis entre Calle 24 y Calle 34

Avenida 2 N entre Calle 18 N y Calle 25 N

Calle 13 entre Diagonal 23 y Carrera 105

Calle 14 entre Calle 13 y Carrera 50

Carrera 1 entre Calle 7 Oeste y Calle 70N

Diagonal 27 - Calle 4B - Diagonal 37 A entre Carrera 27 y Carrera 39

Carrera 25 entre Calle 5 y Calle 10 Oeste

Carrera 8 entre Calle 26 y Puente sobre el Río Cauca

Carrera 15 entre Calle 5 y Autopista Sur

Calle 34 entre Carrera 8 y Transversal 28D

Avenida 2 AN entre Calle 26 y Calle 70

Calle 23 entre Carrera 15 y Carrera 50

Calle 26 entre Carrera 1 y Carrera 50

Calle 27 - Calle 28 entre Transversal 25 y Carrera 46

Carrera 29 entre Calle 19 y Calle 27

Avenida 4N entre Calle 34 y Calle 70N

Calle 30 entre Avenida 2 AN y Avenida 3N

Carrera 5N entre Calle 30N y Calle 70N

Rehabilitación de las entradas a la Ciudad de Cali.

Inventario, evaluación patológica, análisis estructural y administración de los pavimentos de la red vial básica del Municipio de Santiago de Cali, e implementación, sistematización y cartografía del mismo.

**Programa 8. Puentes: Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento:** Comprende la construcción de nuevas estructuras de puentes y las acciones sobre puentes construidos, con diferentes tipos de daños, de acuerdo con la prioridad impuesta por la gravedad del daño existente. Los proyectos de este programa son:

**Rehabilitación y Mantenimiento.** Las acciones de rehabilitación y mantenimiento para los 288 puentes vehiculares, férreos y peatonales inventariados.

#### **Mantenimiento y rehabilitación de los puentes del Municipio de Santiago de Cali.**

**Los Puentes sobre Canales.** Construcciones especialmente en sectores populares, de estos elementos, tendientes a mejorar las condiciones de accesibilidad entre los sectores marginales a los canales, disminuyendo las distancias. Los nuevos puentes sobre canales de este programa son:

Ampliación del puente sobre el canal de la Carrera 39 a la altura de la Calle 23.

Construcción del puente de la Calle 48 con Carrera 41B

Construcción del puente de la Calle 77 con Carrera 26.

Construcción del puente de la Calle 120 con Carrera 26N

Construcción del puente de la Calle 44 con Carrera 39E

Construcción del puente de la Carrera 27 con Calle 120

Construcción del puente de la Calle 72C con Carrera 21

Construcción del puente de la Calle 91 con Carrera 28C (2 calzadas)

Construcción del puente de la Carrera 41E con Calle 42

Construcción del puente de la Carrera 1D con Calle 73 A

Construcción del puente de la Calle 73 con Carrera 7C

Construcción del puente de la Carrera 26I con Transversal 101

Inventario, evaluación patológica, análisis estructural y administración de los puentes de la red vial básica del Municipio de Santiago de Cali, e implementación de la sistematización y actualización de las hojas de vida de cada puente.

### **PROYECTOS DEL SISTEMA DE TRANSITO**

**Programa 9. Soluciones peatonales:** construcción, mejoramiento, ampliación u ordenamiento de áreas destinadas a la circulación de peatones aun en espacios públicos diferentes a las zonas de vías. Con el desarrollo de estos proyectos se busca aumentar y/o mejorar las facilidades de accesibilidad peatonal en los sitios de mayor interferencia con los flujos de tránsito vehicular y/o cruce de canales. Los proyectos que integran este programa son:

Calle 70 (Autopista Oriental) con Carrera 1A5

Calle 70 (Autopista Oriental) con Carrera 2

Calle 70 (Autopista Oriental) con Carrera 5

Carrera 5N con Calle 34

Carrera 27 con Calle 104

Calle 70 (Autopista Oriental) en el sector del parque lineal comprendido entre Carrera 7 y Carrera 8

Carrera 1 con Calle 30 (Cementerio Central)

Carrera 1 con Calle 39

Carrera 1 con Calle 47

Carrera 1 con Calle 56

Calle 5 con Carrera 52 (Cosmocentro)

Calle 13 con Carrera 100 (Unicentro)

Autopista Sur con Carrera 44

Autopista Sur y Sur Oriental entre Calle 5 y Calle 70

Autopista Oriental entre Carrera 23 y Carrera 50

Area Central (Calle 5 - Carrera 15 - Calle 25 - Avenida 3N - Avenida 1N)

Calle 73 A con Carrera 1B2

Calle 73 con Diagonal 26C1

Carrera 7S con Calle 73

**Programa 10. Estacionamiento Regulado en Vía Pública.** Orientado fundamentalmente hacia la regulación del estacionamiento en vía, como medida complementaria al estacionamiento en edificios. Con

estos proyectos se busca lograr un equilibrio eficiente en la operación de las diferentes modalidades de estacionamiento.

Los proyectos de este programa son:

Estacionamiento regulado en vía en el Area Central

Estacionamiento regulado en vía en el sector Comercial del Norte

Estacionamiento regulado en vía sobre la Avenida 6

Estacionamiento regulado en vía en el sector institucional del sur (San Fernando Nuevo y Tequendama)

Estacionamiento regulado en vía en el Sistema Vial Básico

**Programa 11. Intersecciones - Construcción y Mejoramiento:** Comprende la construcción y mejoramiento de las intersecciones a nivel, a desnivel y/o con semáforos de intersecciones existentes. Los proyectos de este programa, orientado a impulsar mejoras en el sistema de control de tránsito en áreas diferentes a la zona central de la ciudad, son:

**0 Mejoramiento a nivel a corto plazo en los siguientes cruces:**

Ampliación de la intersección a nivel de la Calle 16 con Carrera 39.

Autopista Oriental con Carrera 1D.

Autopista Oriental con Carrera 7C.

Autopista Oriental con Carrera 7L Bis.

Autopista Oriental con Carrera 8

Autopista Sur con Calle 39.

Autopista Sur con Calle 34.

Autopista Sur con Calle 33F

Calle 13 con Calle 14

Carrera 15 con Autopista Sur

Avenida 6 con Calle 44

Autopista Sur con Calle 13 - Carrera 39 y Carrera 56

**1 Soluciones a desnivel a corto, mediano y largo plazo en los siguientes cruces:**

Autopista Oriental con Carrera 7

Autopista Oriental con Carrera 39 - Diagonal 30

Autopista Oriental con Carrera 27

Autopista Oriental con Carrera 46 y con Calle 27.

Avenida Simón Bolívar con Carrera 100.

Avenida Simón Bolívar con Carreras 122 y 125

Carrera 15 con Calles 13 y 15

Calle 13 con Carrera 100

Carrera 100 con Calle 16

Carrera 50 con Calle 13

Carrera 8 con Calle 70

Carrera 1 con Calle 34

Carrera 1 con Calle 44

Carrera 1 con Calle 52

**Programa 12. Ordenamientos Viales:** Corresponde a las acciones y proyectos tendientes a optimizar las áreas de circulación para vehículos y peatones, y ordenar la operación de áreas de cargue y descargue y estacionamiento de vehículos en el espacio público. Los proyectos de este programa son:

Adecuación para el tránsito vehicular de la vía vehicular: Carrera 8 entre Calle 13 y Calle 15

Habilitar la Calle 14 entre Carrera 1 y Carrera 15 para el tránsito vehicular

Habilitar la Carrera 9 entre Calle 13 y Calle 15 para el tránsito vehicular

Ordenamiento en vías aledañas a las galerías de la ciudad

Implementación del Par Vial constituido por las Calles 34 y 44

Ordenamiento y construcción de zonas de parqueo en sitios de interés turístico en el área rural del municipio.

**Programa 13. Administración y Control de Tránsito y Transporte:** Son las medidas de tipo administrativo, reglamentario y de construcción, conducentes a adaptar la Administración Municipal a las exigencias impuestas por el proceso de descentralización, con el objetivo de aumentar la eficiencia de la administración en todos los órdenes y las acciones que conducen a brindar la seguridad e información para los usuarios de las vías del Municipio de Santiago de Cali. Los proyectos de este programa son:

Mantenimiento de la red semaforizada Municipal

Educación y seguridad vial.

Señalización Vial

Demarcación Vial

Ampliación de la cobertura de la red semaforizada

Eliminación de barreras para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad en la circulación de las personas.

Elaboración del Estatuto Municipal de Carga

Mejoramiento de Infraestructura física para el Control de Tránsito y Transporte

## **PROYECTOS DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS**

**Programa 14: Servicio Público de Transporte de Pasajeros. Corredores Prioritarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo:** Los primeros Corredores Estructurantes a desarrollar, a corto, mediano y largo plazo, empleando equipo rodante de alta capacidad son los siguientes:

**Eje Aguablanca:** Corresponde al tramo comprendido por la Carrera 18 - Transversal 25 - Transversal 29 - Carrera 29 entre la Calle 25 y la Calle 96. Incluye la construcción de sus estaciones, plazoletas, patios y talleres, zonas de parqueo en las estaciones, intersecciones a desnivel, calzadas principales, facilidades peatonales, redes de servicios públicos y todas aquellas obras necesarias para el buen funcionamiento y operación del Sistema.

**Eje Central - Par Vial:** Conformado por el Corredor Férreo de las Calles 23/25 y 26 - Avenida 4 Norte entre la Carrera 50 y la Calle 70 Norte (Menga), en los límites del Municipio de Yumbo. Incluye la construcción de sus estaciones, plazoletas, zonas de parqueo en las estaciones, intersecciones a desnivel, facilidades peatonales, redes de servicios públicos y todas aquellas obras necesarias para el buen funcionamiento y operación del Sistema.

Conexiones a los municipios vecinos de Yumbo y Palmira. Elaboración de estudios técnicos.

Prolongación hasta Jamundí del Eje Central - Par Vial. Elaboración de estudios técnicos.

Conexión Centro - Eje Central por medio del Eje de la Calle 5 - Carrera 100. Elaboración de estudios técnicos.

Ruta Circular para transporte de pasajeros - Vía a La Paz: Comuna 20.

Ruta Circular para transporte de pasajeros - Vía Alto Meléndez - Polvorines: Comuna 18.

Ruta Circular para transporte de pasajeros - Vía Alto Nápoles - Los Chorros: Comuna 18.

Ruta Circular para transporte de pasajeros - Vía Terrón Colorado - Bajo Aguacatal: Comuna 1.

Elaborar la reglamentación de las terminales de transporte público colectivo.

Formular y elaborar el Plan Indicativo de Transporte para el Municipio de Santiago de Cali.

Elaborar el Reglamento de la Operación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros

Realizar los estudios necesarios que permitan actualizar los patrones de movilidad y desplazamientos de los habitantes al interior y al exterior del municipio de Santiago de Cali, para lo cual se pueden utilizar modelos computacionales de transporte.

**Programa 15: Infraestructura Complementaria de Tránsito y Transporte:** Comprende aquellos proyectos que inciden en otros del plan Vial, Tránsito y transporte del municipio de Santiago de Cali. Los proyectos de este programa son:

Diseño y construcción de la red de ciclovías para el Municipio de Cali.

Estudios, diseño y construcción de las nuevas terminales de transporte de pasajeros.

Diseño y construcción de la red peatonal para el Municipio de Santiago de Cali.

## **ANEXO 4.2**

### **CLASIFICACION Y JERARQUIZACION DEL SISTEMA VIAL**

#### **Clasificación de las Vías**

##### **. Subsistema de Vías Inter-regionales**

- . **Vías Inter-regionales:** Corresponde a las vías de enlace inter-regional en el Municipio.

##### **. Subsistema de Vías Urbanas:** Corresponde a las vías que conforman la red vial urbana del Municipio y son:

- . **Vías Arterias:** Son las que conforman la red vial básica primordial de la ciudad y por lo tanto, son determinantes de la estructura y forma urbanas. El tránsito que canalizan corresponde fundamentalmente a desplazamientos entre sectores municipales distantes.
- . **Vías Arterias Principales - (VAP):** por la amplia dimensión de su sección transversal alojan intensos flujos de tránsito de vehículos livianos y son preferidas para la operación del servicio público de transporte colectivo de alta frecuencia y paradas distantes reguladas.
- . **Vías Arterias Secundarias - (VAS):** Permiten un alto porcentaje de vehículos convencionales de transporte público colectivo con baja velocidad de operación y alta rotación de demanda. Actúan como ejes distribuidores de tráfico.
- . **Vías Colectoras- (VC):** Es el conjunto de vías urbanas que a partir de las vías arterias secundarias penetran a sectores urbanos homogéneos, preferiblemente residenciales, distribuyendo el tránsito por las vías locales al interior de estos sectores. Son utilizadas para operación del servicio público de transporte colectivo a escala local; es decir, como último elemento vial para la accesibilidad de este sistema.
- . **Vías Locales - (VL):** Tiene como función principal el acceso directo a la propiedad individual, a partir de las vías colectoras y ocasionalmente de las vías arterias. Soportan fundamentalmente el tránsito de vehículos particulares livianos y permiten el estacionamiento en la vía, preferencialmente en zonas diseñadas y reguladas para tal fin.
- . **Vías Peatonales - (VP):** Se define como aquellas vías exclusivas para la circulación de los peatones.
- . **Ciclovías- (C):** Vías destinadas únicamente a la circulación de bicicletas, las cuales conforman un sistema integral como modo de transporte.
- . **Vías Marginales:** Conjunto de vías paralelas y a lo largo de los ríos, canales y lagunas contiguas a las áreas forestales protectoras de los mismos, determinadas éstas en el artículo 83 del Código Nacional de Recursos Naturales y Preservación del Medio Ambiente con 30 metros de ancho, como mínimo, que delimitan las áreas forestales protectoras de los mismos.

Estas vías son de carácter obligatorio como parte del sistema integral paisajístico y recreativo del Municipio, así mismo se ajustarán a las condiciones topográficas y paisajísticas propias de cada ronda de río.

(Las vías marginales de ronda de río respetaran las áreas de balnearios tradicionales de la ciudad) .

- . **Vías Paisajísticas:** Son aquellas que hacen parte del Sistema Vial del Municipio de Cali y que por su localización y características topográficas y de ocupación de sus zonas colindantes, deben tener un tratamiento especial. Incluye además las vías marginales.

**Subsistema de Integración Rural:** Compuesto por las vías que comunican el área urbana con las cabeceras de los Corregimientos, sus veredas y de ellos entre sí, y son: las vías colectoras rurales, las vías de integración veredal y las vías locales rurales.

- . **Vías Colectoras Rurales (VCR).** Vías que comunican el área urbana con las cabeceras de los Corregimientos y de ellos entre sí. Soportan básicamente el tránsito de vehículos livianos y su flujo es bajo.
- . **Vías de Integración Veredal (VIV).** Vías que comunican las veredas con los Corregimientos y las veredas entre sí, soportan tráfico vehicular bajo y liviano.
- . **Vías Locales Rurales (VLR).** Vías internas de las veredas o de los Corregimientos (núcleos concentrados), soportan tráfico liviano y de muy baja frecuencia.

#### **b. Jerarquización del Sistema Vial**

**Jerarquización Vial.** Las vías que conforman el Sistema Vial Básico o Estructurante del Municipio de Santiago de Cali se muestran en el plano denominado Jerarquización del Sistema Vial y dichas vías son las siguientes:

#### **Subsistema de Vías Inter-Regionales**

Se clasifican como Vías Inter - Regionales, las siguientes:

- . Vía inter-regional de transporte férreo público masivo de pasajeros por las vías férreas que atraviesan la Ciudad de Cali y las vías arterias principales paralelas a saber: la Calle 25 entre Carrera 50 y Río Jamundí; Calles 23/25/26 entre la Carrera 50 y Avenida 3 Norte; Avenida 4 Norte entre la Avenida 3 Norte y la Calle 70 Norte y la Carrera 7 entre Calle 26 y Río Cauca.
- . Vía a Puerto Tejada entre la Carrera 122 y el Río Cauca.
- . Vía al Mar desde la portada al Mar, hasta el Kilómetro 18, límite con el Municipio de Dagua.
- . Calle 36 desde su confluencia con la Calle 25, a la altura de la Carrera 127 y el Río Jamundí.
- . Carrera 1 entre Calle 70 y el Río Cauca
- . Carrera 8 entre Calle 73, Avenida Ciudad de Cali y el Río Cauca
- . Calle 18 (Avenida Cañasgordas) desde la Carrera 141 hasta el Río Jamundí

La Autopista Cali - Yumbo, dentro del Municipio de Santiago de Cali, no se considera como vía Inter - Regional por cuanto el punto de conexión con el sistema vial urbano (Calle 70 Norte con Avenida 3 Norte), coincide con el límite entre los dos Municipios.

### **SUBSISTEMA DE VIAS URBANAS**

#### **a. Vías Arterias Principales - VAP**

- . Carrera 8 entre la Calle 15 y la Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Carrera 1 entre la portada al Mar y la Calle 70
- . Avenida 3 Norte desde la Calle 15 Norte hasta la Calle 70 Norte

- . Avenida 1 Norte - Avenida 2 Norte desde la portada al Mar hasta la Calle 15 Norte
- . Transversal 25 - Transversal 29 - Carrera 29 entre Calle 26 y Calle 96
- . Calle 36 (Autopista Oriental) entre Transversal 29 y Carrera 50; Calle 70 entre Carrera 1 y Transversal 29 (Autopista Oriental) y Calle 70 Norte entre Carrera 1 y Avenida 6 Norte.
- . Avenida 4 Norte entre Calle 1 y Calle 12 Norte y Avenida 6 Norte entre Calle 12 Norte y Calle 70 Norte.
- . Carrera 100 desde la Calle 11 (Vía a la Buitrera) hasta la Calle 25.
- . Carrera 102 - Calle 75 entre Calle 25 y Carrera 50
- . Calle 5 entre Carrera 1 y Calle 11 (Vía a la Buitrera).
- . Carrera 15 entre Calle 5 y Carrera 23 (Autopista Sur).
- . Calle 10 - Diagonal 23 - Carrera 23 (Autopista Sur) entre Calle 5 y Calle 70 (Autopista Sur - Oriental).
- . Calle 13 desde la Carrera 1 y su prolongación hasta empalmar con la Vía Circunvalación en el tramo sur.
- . Calle 15N - Calle 15 entre Avenida 6 Norte y Diagonal 23 (Autopista Sur); Transversal 15 desde Diagonal 23 (Autopista Sur) hasta la Calle 19 y Carrera 29 entre Calle 19 y Calle 23.
- . Calle 73 entre Carrera 1 y Carrera 28D; Calle 83 entre Carrera 28D y Carrera 29; Calle 55 entre Carrera 29 y Calle 39; Calle 54 entre Carrera 39 y Carrera 50; Calle 48 entre Carrera 50 y Río Jamundí (Avenida Ciudad de Cali).
- . Carrera 28D entre Calle 70 y Calle 96; Calle 96 entre Carrera 28D y Carrera 29; Carrera 27 entre Calle 70 y Transversal 29 y Transversal 29 entre Carrera 28 y Calle 26 (Troncal Aguablanca).
- . Carrera 18 entre Carrera 15 y Calle 23
- . Carrera 122 entre Calle 5 y Calle 61
- . Calle 16 entre Carrera 100 y Carrera 105 y Calle 18 (Avenida Cañasgordas) entre Carrera 105 y Carrera 141
- . Calle 5 (Avenida Circunvalación- tramo sur) entre Calle 13 y Carrera 146
- . Carrera 168 entre Carrera 146 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Carrera 50 entre Calle 26 y Río Cauca

**b. Vías Arterias Secundarias - VAS**

- . Avenida 6ª A Norte entre Calle 18 Norte y Calle 36 Norte
- . Calle 18 Norte entre Avenida 3 Norte y Avenida 6 Norte
- . Avenida 4 Norte entre Calle 15 Norte y la Calle 23C Norte
- . Calle 23C Norte entre Avenida 3 Norte y Avenida 4 Norte
- . Avenida 2ª A Norte entre Calle 26 hasta el límite con el Municipio de Yumbo
- . Carrera 1D entre Calle 44 y Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Carrera 5 desde la Calle 5 hasta la Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Carrera 10 entre Calle 5 y Calle 25
- . Calle 44 y su prolongación por la Diagonal 30 entre Avenida 6 Norte y Carrera 39.
- . Calle 52 entre Carrera 7 y Avenida 6 Norte
- . Calle 34 - Transversal 28D entre Calle 70 (Autopista Oriental) y la Avenida 6 Norte.
- . Carrera 39 entre Calle 1 y la Calle 57
- . Calle 27 entre Carrera 46 y Transversal 25
- . Calle 16 entre Carrera 39 y Carrera 100
- . Calle 14 entre Calle 13 y Carrera 86
- . Calle 21 entre Avenida 6 A Norte y Calle 23
- . Calle 9 entre Carrera 10 y Carrera 66
- . Calle 6 (Avenida Roosevelt) entre Carrera 24 A y Carrera 53 A
- . Carrera 80 entre Calle 2B Bis y Carrera 50; Calle 2B Bis - Carrera 83 entre Carrera 80 y

- . Avenida Circunvalación
- . Calle 7 entre Carrera 23 y Carrera 34; Carrera 23 entre Calle 5 y Calle 7
- . Avenida Circunvalación entre Calle 5 y su prolongación con la Calle 13
- . Calle 33 A - Diagonal 19 entre Calle 34 y Transversal 25
- . Carrera 44 entre Calle 1 (Avenida Circunvalación) y Calle 23
- . Carrera 50 entre Calle 5 y Calle 25
- . Carrera 56 entre Avenida de los Cerros y Calle 25
- . Carrera 66 entre Calle 1 (Avenida Circunvalación) y Calle 25
- . Carrera 70 entre Calle 1 (Avenida Circunvalación) y Calle 5 y Carrera 70 entre Calle 10 y
- . Carrera 83 entre Calle 13 y Calle 25
- . Carrera 85C entre Calle 14 y Calle 36
- . Carrera 86 entre Calle 13 y Calle 60
- . Carrera 125 entre Calle 5 y Calle 25
- . Carrera 127 entre Calle 5 y Calle 25
- . Carrera 141 entre Calle 5 y Calle 36
- . Diagonal 15 - Carrera 15 - Calle 75 entre Calle 70 y Carrera 26
- . Carrera 28 entre Calle 103 y Calle 121
- . Calle 1C - Transversal 2 A - Calle 2 A - Calle 2C - Calle 3 - Marginal izquierda del Río
- . Meléndez entre Carrera 70 y Avenida Circunvalación
- . Calle 57 entre Carrera 29 y Carrera 50
- . Carrera 109 entre Calle 25 y Calle 61
- . Carrera 46 entre Calle 36 y Calle 57
- . Calle 48 entre Carrera 29 y Carrera 50
- . Transversal 103 - Calle 103 entre Carrera 25 y Carrera 28D
- . Carrera 29 A entre Diagonal 30 y Calle 35; Carrera 29 entre Calle 26 y Calle 35
- . Carrera 146 entre Calle 5 y Calle 36
- . Carrera 143 entre Calle 36 y Calle 48
- . Carrera 137 entre Calle 5 y Calle 36
- . Calle 42 entre Carrera 50 y Río Jamundí
- . Carrera 130 entre Calle 60 y Calle 61
- . Carrera 25 – Calle 121 entre Carrera 75 y Carrera 28F
- . Calle 61 entre Carrera 102 y Carrera 134
- . Calle 60 entre Carrera 50 y Carrera 134
- . Carrera 134 entre Calle 36 y vía a Puerto Tejada
- . Carrera 120 entre Calle 25 y Calle 61
- . Carrera 46 entre Calle 36 y Calle 57
- . Avenida de los Cerros entre Menga (Calle 70N) y la Avenida Circunvalación
- . Carrera 118 entre Calle 6 Oeste y Calle 5
- . Carrera 27 entre Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali) hasta la Calle 121.
- . Carrera 126 entre Calle 48 y Calle 61
- . Carrera 156 entre Calle 25 y Calle 48
- . Carrera 150 entre Calle 36 y Calle 48

**c. Vías Colectoras - VC:**

- . Calle 15 Norte entre Avenida 6 Norte y Avenida 9 Norte
- . Avenida Vázquez Cobo entre Avenida de las Américas y la Avenida 6 Norte
- . Calle 23D Norte entre la Avenida de las Américas y la Avenida 6 Norte
- . Avenida 8 Norte entre Calle 8N y Calle 23N; Calle 23 N entre Avenida 6 Norte y Avenida . 8 Norte
- . Calle 8 entre Carrera 1 y Carrera 34

- . Calle 10 entre Carrera 1 y Carrera 32
- . Calle 11 entre Carrera 28 y Carrera 10; Transversal 11 entre Carrera 28 y Diagonal 23
- . Calle 18 entre Carrera 1 y Diagonal 23
- . Carrera 23 entre Calle 10 y Calle 19
- . Calle 19 entre la Carrera 18 y la Carrera 39
- . Calle 52 entre la Carrera 8 y la Carrera 26
- . Calle 53 entre Carrera 80 y vía a Puerto Tejada
- . Calle 42 - Calle 72 I entre Carrera 50 y Carrera 28D
- . Calle 56 entre Carrera 8 y Carrera 26
- . Calle 62 entre Carrera 7 y la Carrera 9 Norte
- . Calle 59 entre Carrera 15 y Carrera 8
- . Calle 39 entre Carrera 27 y Carrera 8
- . Calle 32 entre Carrera 39 y Transversal 25
- . Calle 40 entre Carreras 50 y Carrera 39
- . Calle 46 entre Carrera 50 y Carrera 29
- . Calle 72U entre Carrera 29 y Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Calle 112 entre Carrera 28D y Carrera 26
- . Calle 77 entre Carrera 3 y Carrera 1D
- . Calle 84 entre Carrera 1 y Carrera 8
- . Calle 3 entre Carreras 52 y 70
- . Carrera 34 entre Calle 10 y Calle 14
- . Carrera 34 entre Calle 9 y Diagonal 27
- . Carrera 32 entre Calle 7 y Calle 36 (Autopista Oriental)
- . Carrera 27 - Calle 72F - Diagonal 71A-1 - Carrera 22 entre Autopista Oriental y Diagonal 15
- . Carrera 26 - Calle 72 - Diagonal 68 entre Carrera 22 y Calle 44
- . Carrera 41B entre Calle 36 (Autopista Oriental) y Calle 57
- . Avenida 2 Norte entre Calle 18 y Calle 25
- . Carrera 42 entre Calle 1 y Calle 10
- . Carrera 42 entre Calle 26 y Calle 36 - Autopista Oriental
- . Carrera 42B entre Calle 36 - Autopista Oriental y Calle 57
- . Carrera 46 entre Calle 26 y Calle 36
- . Carrera 52 entre Avenida de Circunvalación y Calle 5
- . Carrera 62 entre Avenida de Circunvalación y Calle 5
- . Carrera 94 entre Calle 25 y Calle 53
- . Carrera 98 entre Calle 25 y Calle 53
- . Carrera 105 entre prolongación de la Calle 13 y Calle 18
- . Carrera 1D entre Calle 73 y Calle 84
- . Calle 84 entre Carrera 1 y Carrera 9N
- . Avenida 5 Oeste (variante a Terrón Colorado)
- . Calle 56 entre Carrera 7 y Carrera 9 Norte
- . Carrera 9 Norte entre la Calle 52 y la Calle 84
- . Carrera 4 Norte entre Calle 70 y Calle 84
- . Carrera 28 entre Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali) y Calle 120
- . Calle 91 entre Carrera 28D y Carrera 27
- . Diagonal 27 - Carrera 4B - Diagonal 37A entre Calle 1 (Avenida Circunvalación) y Calle 5
- . Carrera 27 entre Calle 5 y Avenida Circunvalación
- . Calle 4 entre Carrera 94 y Carrera 70
- . Diagonal 51 entre Calle 1 y la Avenida de los Cerros
- . Carrera 5N entre Calle 34 y Calle 70
- . Calle 55 Norte entre Avenida 3 Norte y Avenida 2 A Norte
- . Calle 47 entre Carrera 1 y Carrera 7

- . Carrera 2 entre Calle 44 y Calle 70 (Autopista Oriental)
- . Carrera 3 entre la Calle 47y Calle 84
- . Carrera 1A6 entre Calle 62 y Calle 73
- . Carrera 1J entre Calle 70 y Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Calle 38N entre Avenida 3N y Avenida 6DN
- . Calle 81 entre Carrera 7C y Carrera 8
- . Carrera 7C entre la Calle 62 y Calle 87
- . Carrera 7L Bis entre la Calle 62 y Calle 81
- . Calle 72 - Calle 72 B entre Calle 70 - Autopista Oriental y Carrera 22
- . Carrera 26J entre Calle 44 y Calle 70 (Autopista Oriental)
- . Carrera 26 entre Transversal 103 y Calle 120
- . Calle 80 entre Carrera 25 y Carrera 20
- . Calle 82 entre Carrera 25 y Carrera 20
- . Calle 84 entre Transversal 103 y Carrera 26
- . Calle 94 entre Carrera 25 y Carrera 20
- . Calle 112 entre Carrera 26 y Carrera 20
- . Carrera 25 entre Calle 121 y Calle 126
- . Carrera 26 H Bis entre Calle 120 y Calle 126
- . Carrera 26 J entre Calle 103 y Calle 126
- . Carrera 27 entre Calle 121 y Calle 126
- . Carrera 28D entre Vía a Navarro y Calle 126
- . Calle 120 entre Carrera 26 y Carrera 28 D
- . Calle 2A entre Calle 2C y Carrera 73
- . Carrera 73 entre Calle 2 A y Calle 4
- . Carrera 83C entre Calle 25 y Calle 53
- . Carrera 99 entre Calle 25 y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Carrera 26 entre Calles 120 y Transversal 103
- . Carrera 25 entre Calle 73 y Calle 75
- . Carrera 94 entre Calle 3 y Calle 5
- . Calle 94 A entre Calle 1 (Avenida Circunvalación) y Calle 3
- . Carrera 4 Oeste entre Avenida Circunvalación y Calle 13 Oeste
- . Carrera 36 entre Calle 9 y Carrera 4B
- . Avenida Belalcázar Calle 7 Oeste entre Carrera 4 y Carrera 1 - Avenida Colombia
- . Vía a la Castilla a partir de la Avenida 2 Norte
- . Calle 23 entre la Carrera 4 Norte y la Carrera 15
- . Carrera 12 entre Calle 5 y Calle 25
- . Carrera 12 entre Calle 26 y Calle 59
- . Marginal derecha del Río Cali entre Calle 17 y Calle 52
- . Calle 9 (Marginal izquierda del Río Meléndez) entre Calle 5 y Calle 13 (Avenida . Pasoancho)
- . Avenida La Paz entre Diagonal 51 y Avenida de los Cerros
- . Carrera 118 entre Calle 5 (Avenida Circunvalación) y Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali)
- . Carrera 73 entre Calle 25 y Carrera 50
- . Calle 62 entre Carrera 8 y Carrera 7C
- . Carrera 10 entre Calle 75 y Carrera 20
- . Carrera 22 entre Calle 5 y Carrera 27
- . Calle 9 N entre Avenida 4 Norte y Avenida 9 Norte
- . Avenida 9 Norte entre Calle 9 N y Calle 18
- . Calle 18 entre Avenida 6 Norte y Avenida 9 Norte
- . Carrera 27 entre Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali) y Calle 72 U
- . Carrera 40B - Calle 30 A entre Calle 26 y Calle 36 (Autopista Oriental)
- . Calle 70 Norte entre Avenida de los Cerros y la Avenida 6 N.

- . Avenida 3 Oeste entre Calle 7 Oeste y vía al Mar.
- . Antigua vía a Navarro entre Carrera 29 y Carrera 28D
- . Calle 123 – Carrera 23 entre Carrera 28F (Vía a Navarro) y Calle 80.
- . Calle 126 – Carrera 20 entre vía a Navarro y Carrera 10
- . Vía a Navarro- Carrera 29 entre Calle 121 y Calle 123
- . Carrera 156 entre Calle 18 y Calle 25
- . Carrera 142 entre Calle 5 y Calle 25
- . Calle 20 entre Carrera 127 y Carrera 168
- . Carrera 115 entre Calle 25 y Calle 48
- . Carrera 126 entre Calle 25 y vía a Puerto Tejada
- . Carrera 128 entre Calle 25 y Calle 48
- . Calle 11 – Carrera 102 (Vía a la Buitrera) entre Carrera 100 y Avenida Circunvalación
- . Carrera 41B entre Calle 36 y Calle 57
- . Calle 4 Oeste – Calle 2 Oeste entre Calle 6 Oeste y Carrera 118
- . Calle 2 – Carrera 106 entre Carrera 118 y Avenida Circunvalación
- . Carrera 116 entre Calle 5 (Avenida Circunvalación) y Calle 2 Oeste
- . Calle 49 N entre Avenida 6N y su prolongación hasta la Avenida de Los Cerros
- . Calle 67N entre Avenida 6N y su prolongación hasta la Avenida de Los Cerros
- . Calle 36 Norte entre Avenida 4N y su prolongación hasta la Avenida de Los Cerros
- . Avenida 10 Norte entre Avenida 4N y vía a Golondrinas
- . Carrera 180 entre Calle 25 y Calle 48
- . Carrera 173 ente Calle 25 y Calle 48
- . Calle 30 entre Carrera 156 y Carrera 173
- . Avenida 6 D Norte y su conexión con la Avenida de los Cerros
- . Vía al Bosque Municipal entre Avenida Belalcázar y Avenida de Los Cerros

**c. SUBSISTEMA DE INTEGRACION RURAL**

Las vías que conforman el Subsistema de Integracion Rural, son:

- . Cali – Montebello – La Paz- La Elvira- Kilómetro 18
- . Cali – La Castilla – La Elvira
- . Cali – Villacarmelo
- . Cali – Golondrinas
- . Cali – La Buitrera – La Fonda
- . Cali – Pichindé – Los Andes
- . Saladito – Felidia- La Leonera – Pinchindé
- . Cali – La Vorágine – Pance
- . Cali – Navarro – El Hormiguero

**ANEXO 4.3**  
DIMENSIONAMIENTO VIAL

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**  
**PLAN VIAL, TRANSITO Y TRANSPORTE**  
**DIMENSIONAMIENTO DE VIAS**  
**(MEDIDAS EN METROS)**

No.	IDENTIFICACION	JERARQUIA	LADO IZQUIERDO				SEPARADOR CENTRAL	LADO DERECHO				ANCHO TOTAL	OBSERVACIONES
			ANDEN	Calzada de Separador		CALZADA PRINCIPAL		CALZADA PRINCIPAL	SEPARADOR LATERAL	CALZADA DE SERVICIO	ANDEN		
				SERVICIO	LATERAL								
1	Carrera 118 entre Calle 5 y Calle 18	VC	2,00			12,00					2,00	16,00	Sección vigente Esquema Básico Ref. 7'G
2	Carrera 118 - Av. Berchmans entre Calle 18 y Calle 25	VC	2.80			7.20	12.00	7.20			2.80	32.00	Sección vigente Esquema Básico 7'-G
3	Carrera 118 entre Calle 25 y Calle 48	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección vigente Esquema Básico 13'D
4	Carrera 125 - Av. La María entre Calle 5 y Calle 25	VAS	2.80			7.20	5.00	7.20			2.80	25.00	Sección vigente Esquema Básico 7'-H
5	Carrera 127-Avenida El Banco entre Calle 5 y Calle 25	VAS	2.80			7.20	5.00	7.20			2.80	25.00	Sección vigente Esquema Básico 7'-I
6	Carrera 137-Avenida Farallones entre Calle 5 y Calle 36	VAS	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección vigente Esquema Básico 8'-D
7	Carrera 141-Avenida Pance entre Calle 5 y Corredor de Transporte Masivo - Calle 25	VAS	3.00			7.20	7.00	7.20			3.00	27.40	Sección vigente Esquema Básico 8'-D-A
8	Corredor Regional de Transporte												
	Entre Carrera 50 y Carrera 100	VI	8.00	7.00	12.50	10.50	34.00	10.50	12.50	7.00	8.00	110.00	Sección vigente incluye canal y ciclovías
	Entre Carrera 100 y Río Jamundi	VI	8.00	7.00	7.50	10.50	44.00	10.50	7.50	7.00	8.00	110.00	
9	Carrera 86 entre Calle 13 y Calle 60	VAS	4.00			9.60	12.80	9.60			4.00	40.00	Sección vigente, incluye canal Esquema Básico 14-A-D'
10	Carrera 146 - Avenida La Viga entre la Calle 5 hasta la Calle 36 - Vía Cali-Jamundi	VAS	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección vigente-Esquema Básico 8'-H.
11	Calle 121- Carrera 25 entre Calle 75 y Vía a Navarro	VAS	2.50			7.20	2.60	7.20			2.50	22.00	Sección vigente-Esquema Básico 33-Desepaz
12	Calle 123 - Carrera 23 entre Calle 80 y Carrera 28F (Vía a Navarro)	VC	2.70			9.60					2.70	15.00	Sección vigente-Esquema Básico 33-Desepaz
13	Calle 126 - Carrera 20 entre Vía a Navarro y Carrera 10	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección vigente-Esquema Básico 33-Desepaz
14	Calle 123 entre Calle 90 y Carrera 28G	VC	2.50			7.20	2.60	7.20			2.50	22.00	Sección vigente-Esquema Básico 33-Desepaz
15	Carrera 29 entre Calles 121 y Calle 123	VC	2.70			9.60					2.70	15.00	Sección vigente-Esquema Básico 33-Desepaz
16	Calle 42 entre Carrera 50 y Carrera 180	VAS	3.00			7.20	7.20	7.20			3.00	27.60	Sección vigente Esquema Básico 13-D, 13'-D

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**  
**PLAN VIAL, TRANSITO Y TRANSPORTE**  
**DIMENSIONAMIENTO DE VIAS**  
**(MEDIDAS EN METROS)**

No.	IDENTIFICACION	JERARQUIA	LADO IZQUIERDO				SEPARADOR CENTRAL	LADO DERECHO				ANCHO TOTAL	OBSERVACIONES
			ANDEN	Calzada de Separador		CALZADA PRINCIPAL		CALZADA PRINCIPAL	SEPARADOR LATERAL	CALZADA DE SERVICIO	ANDEN		
				SERVICIO	LATERAL								
17	Carrera 122 entre Calle 5 y Calle 25	VAP	4.00			9.60	2.80	9.60			4.00	30.00	Sección vigente-Esquema Básico 7'-B, 7'-E, 7'-H
18	Carrera 122 entre Calle 25 y Calle 61	VAP	5.00			13.20	8.60	13.20			5.00	45.00	Sección propuesta
19	Carrera 99 entre Calle 25 y Calle 48 Avenida Ciudad de Cali	VC	4.00			9.60	12.80	9.60			4.00	40.00	Sección vigente Esquema Básico 14-A-D
20	Carrera 94 entre Calle 25 y Calle 53	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección vigente Esquema Básico 14-D
21	Carreras 80 entre Calle 2C y Carrera 50 - Canal C.V.C.	VAS	2.40			9.60	Variable	9.60			2.40		Sección vigente Esquema Básico 8'-G, 14-D
22	Carrera 80 entre Calle 2B bis y Calle 2C	VAS	2.00			7.20	1.50	7.20			2.00	19.90	Sección vigente Esquema Básico 2D-G
23	Calle 2B Bis - Carrera 83 entre Carrera 80 y Avenida Circunvalación	VAS	2.00			7.20	1.50	7.20			2.00	19.90	Sección vigente Esquema Básico 2D-G
24	Carrera 73 entre Calle 25 y Carrera 50	VC	4.90			7.20					3.40	15.50	Sección vigente Esquema Básico 14-E
25	Carrera 109 entre Calle 25 y Calle 48	VAS	2.00			7.00	1.00	7.00			2.00	19.00	Sección vigente - Esquema Basico 13-D. Se amplian calzadas de 7.00 metros.
26	Carrera 109 entre Calle 48 y Calle 61	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
27	Carrera 120 entre Calle 25 y Calle 48	VAS	2.80			7.20	5.00	7.20			2.80	25.00	Sección vigente Esquema basico 13" A
28	Carrera 120 entre Calle 48 y Calle 61	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
29	Calle 13 entre Carrera 105 y Av. Circunvalación - Calle 5a.	VAP	2.70			7.20	2.20	7.20			2.70	22.00	Sección vigente Esquema Básico 1'G
30	Calle 36 (Via Cali-Jamundi) entre Calle 25 y Río Jamundi	VI	5.00	7.20	2.80	14.00	42.00	14.00	2.80	7.20	5.00	100.00	Sección vigente Incluye canal
31	Carrera 142 entre Calle 5 y Calle 25	VC	2.70			9.60					2.70	15.00	Sección vigente
32	Calle 48 (Avenida Ciudad de Cali) entre Carrera 50 y Río Jamundi	VAP	4.00	7.20	1.20	9.60	16.00	9.60	1.20	7.20	4.00	60.00	Sección vigente Res. D-66 Abril 18 de 1995
33	Carrera 39 entre Avenida Ciudad de Cali y Calle 57	VAS	4.00			9.60	10.80	9.60			4.00	38.00	Sección vigente Esquema Básico 21-D
34	Avenida Circunvalación entre Cra 70 y Calle 13, (prolongación Av. Pasoancho)	VAS	4.00			7.20	2.00	7.20			4.00	24.40	Sección vigente-Esqu. Bas. Res. D-391 de Abril 22 /1997 Sección variable de 24.40 a 40.00 metros

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**  
**PLAN VIAL, TRANSITO Y TRANSPORTE**  
**DIMENSIONAMIENTO DE VIAS**  
**(MEDIDAS EN METROS)**

No.	IDENTIFICACION	JERARQUIA	LADO IZQUIERDO				SEPARADOR CENTRAL	LADO DERECHO				ANCHO TOTAL	OBSERVACIONES
			ANDEN	Calzada de Separador		CALZADA PRINCIPAL		CALZADA PRINCIPAL	SEPARADOR LATERAL	CALZADA DE SERVICIO	ANDEN		
				SERVICIO	LATERAL								
35	Carrera 156 entre Avenida Cañasgordas y Calle 25	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección vigente - Esquema Básico 14'-C, 8'-E-F
36	Carrera 156 entre Calle 25 y Calle 48	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
37	Calle 20 entre Carrera 127 y Carrera 168	VC	3.90			7.20					3.90	15.00	Sección vigente Esquema Básico 8'-G
38	Carrera 94A entre Calle 3a y Avenida Circunvalación	VC	1.50			7.00					1.50	10.00	Sección Propuesta
39	Av. Cañasgordas (Calle 16 -Calle 18) entre Carrera 100 y Río Jamundí	VAP	4.00			9.60	2.80	9.60			4.00	30.00	Sección vigente - Esquema Básico 7'-G, 7'-H, 8'-C
40	Carrera 98 entre Calle 25 y Calle 53	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección Propuesta
41	Carrera 115 entre Calle 25 y Calle 48	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección Vigente - Esquema Básico 13D y 13'D
42	Carrera 126 entre Calle 36 y Vía a Puerto Tejada	VC	2.80			7.20	5.00	7.20			2.80	25.00	Sección Propuesta
43	Carrera 128 entre Calle 36 y Calle 48	VC	2.80			7.20	5.00	7.20			2.80	25.00	Sección Propuesta
44	Carrera 173 entre Calle 25 y Calle 48	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección Propuesta
45	Calle 30 entre Carrera 173 y Cra 156	VC	3.20			9.60					3.20	16.00	Sección Propuesta
46	Calle 4 Oeste - Calle 2 Oeste entre Carrera 118 y Avenida los Cerros	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección Vigente Esquema Básico 1-A
47	Calle 2 - Cra 106 - entre Av. Circunvalacion y Carrera 118	VC	3.90			7.20					3.90	15.00	Sección vigente Esquema Básico 1A
48	Carrera 116 entre Calle 2 Oeste y Calle 5	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección vigente Esquema Básico 1A
49	Calle 11 - Cra 102 (Vía a la Buitrera) entre Carrera 100 y Av. Circunvalacion.	VC	3.40			7.20	2.00	7.20			5.00	24.80	Sección vigente Esquema Básico 1H
50	Carrera 83C entre la Calle 25 y Calle 53	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección vigente Esquema Básico 14D
51	Vía a Puerto Tejada entre Calle 25 y Río Cauca	VI	5.00	7.30	2.00	10.50	20.40	10.50	2.00	7.30	5.00	70.00	Sección propuesta Incluye zona línea metro
52	Carrera 102 - Calle 75 entre Calle 25 y Carrera 50	VAP	5.00	7.20	2.00	10.50	10.60	10.50	2.00	7.20	5.00	60.00	Sección propuesta

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**  
**PLAN VIAL, TRANSITO Y TRANSPORTE**  
**DIMENSIONAMIENTO DE VIAS**  
**(MEDIDAS EN METROS)**

No.	IDENTIFICACION	JERARQUIA	LADO IZQUIERDO				SEPARADOR CENTRAL	LADO DERECHO				ANCHO TOTAL	OBSERVACIONES
			ANDEN	Calzada de Separador		CALZADA PRINCIPAL		CALZADA PRINCIPAL	SEPARADOR LATERAL	CALZADA DE SERVICIO	ANDEN		
				SERVICIO	LATERAL								
53	Calle 53 entre Carrera 80 y Vía a Puerto Tejada.	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección propuesta
54	Calle 60 entre Vía a Carrera 134 y Carrera 50	VAS	5.00			9.60	15.80	9.60			5.00	45.00	Sección propuesta. Incluye L. Alta, canal, vías marginales.
55	Carrera 168 entre Carrera 146 y Calle 48	VAP	5.50			10.50	8.00	10.50			5.50	40.00	Sección propuesta
56	Carrera 143 desde la vía Cali - Jamundi hasta la Calle 48	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
57	Carrera 180 entre Calle 25 y Calle 48	VC	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección propuesta
58	Carrera 126 entre Calle 48 y Calle 61	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
59	Carrera 130 entre Calle 60 y Calle 61	VAS	5.00			9.60	14.80	9.60			5.00	44.00	Sección propuesta. Incluye Línea Alta Tensión-230 Kv.
60	Carrera 134 entre Calle 36 y Vía a Puerto Tejada	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
61	Calle 5 - (Avenida Circunvalacion) entre Calle 13 y Carrera 146	VAP	5.50			10.50	8.00	10.50			5.50	40.00	Sección variable de 30.00 a 40.00 metros
62	Carrera 150 entre Calle 36 y Calle 48	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
63	Carrera 10 entre Calle 75 y Carrera 20	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección propuesta
64	Calle 62 entre Carrera 7C y Carrera 8	VC	3.00			7.20	4.60	7.20			3.00	25.00	Sección propuesta
65	Calle 36 N entre Avenida 4 N y Avenida 6B	VC	2.40			7.00	1.00	7.00			2.40	19.80	Sección vigente Esquema Básico 11H
66	Calle 36N entre Avenida 6B y Avenida 6D	VC	4.50			9.00					4.50	18.00	Sección propuesta
67	Calle 36N entre Avenida 6D y Avenida de los Cerros	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección propuesta
68	Calle 49N entre Avenida 6 N y Avenida de los Cerros	VC	2.40			7.20					2.40	12.00	Sección vigente Esquema Básico 11H
69	Calle 67 N entre Avenida 6 N y Avenida de los Cerros	VC	3.00			7.00	2.00	7.00			3.00	22.00	Sección vigente Esquema Básico 11H
70	Carrera 118 entre Calle 5 y Calle 6 Oeste	VAS	2.80			7.20	5.00	7.20			2.80	25.00	Sección propuesta
71	Carrera 29 - Transversal 29 - Transversal 25 - Carrera 18 entre Calle 26 a Calle 96	VAP	4.50			7.00	12.00	7.00			4.50	35.00	Sección Corredor Aguablanca

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**  
**PLAN VIAL, TRANSITO Y TRANSPORTE**  
**DIMENSIONAMIENTO DE VIAS**  
**(MEDIDAS EN METROS)**

No.	IDENTIFICACION	JERARQUIA	LADO IZQUIERDO				SEPARADOR CENTRAL	LADO DERECHO				ANCHO TOTAL	OBSERVACIONES
			ANDEN	Calzada de Separador		CALZADA PRINCIPAL		CALZADA PRINCIPAL	SEPARADOR LATERAL	CALZADA DE SERVICIO	ANDEN		
				SERVICIO	LATERAL								
72	Carrera 12 entre Calle 5 y Calle 25	VC	4.75			10.50					4.75	20.00	Sección propuesta
73	Calle 23 entre Carrera 4 N y Carrera 15	VC	2.70			9.60					2.70	15.00	Sección Vigente, esquema básico
74	Calle 18 entre Carrera 1 y Diagonal 23	VC	4.25			10.50					4.25	19.00	Sección propuesta
75	Vía al Mar entre la Portada al Mar y la Variante a Terrón Colorado	VAP	3.40			13.20					3.40	20.00	Sección propuesta
76	Vía al Mar entre la Variante a Terrón Colorado y el Retén Forestal	VAP	8.00			14.00					8.00	30.00	Los 8.00 m incluyen andén, cuneta, anden y talud.
77	Carrera 50 entre Avenida Ciudad de Cali y Calle 62	VAP	3.90	7.20	2.80	7.20	87.80	7.20	2.80	7.20	3.90	130.00	Sección vigente Esquema Básico 14-E-H
78	Carrera 50 entre Calle 62 y Río Cauca	VAP	3.90	7.20	2.80	7.20	77.80	7.20	2.80	7.20	3.90	120.00	Sección propuesta Incluye canal
79	Calle 70 N entre Avenida de los Cerros y Avenida 6 Norte	VC	3.00			7.00	2.00	7.00			3.00	22.00	Sección propuesta
80	Vía a Navarro (Cra 28D -Cra 28F -Calle 123 - Cra 28G) entre Calle 96 y Carrera 126	VAS	3.00			7.20	7.60	7.20			3.00	28.00	Sección vigente - Esquema Básico 33-Desepaz
81	Calle 61 entre Carrera 102 y Carrera 134	VAS	5.00			9.60	7.80	9.60			5.00	37.00	Sección propuesta
82	Avenida de los Cerros entre Menga y Avenida Circunvalación	VAS	5.50			10.50	8.00	10.50			5.50	40.00	Sección variable de 30.00 a 40.0 m diseño del DAP

## ANEXO 4.4 CRITERIOS DE DISEÑO

### 1. INTRODUCCION

La infraestructura vial urbana es una red que hace posible el desplazamiento de vehículos y personas a través del espacio urbano edificado, o en proceso de urbanización, buscando siempre la comodidad y seguridad de quienes por ella transitan, acorde con los motivos y frecuencia de sus desplazamientos. Así mismo, es el elemento ordenador urbano por naturaleza, por cuanto la localización de las diferentes actividades urbanas, y su dinámica en el tiempo, dependen de la amplitud y de las características operacionales de la malla vial.

Dentro de este contexto, para lograr la armonía entre estos dos aspectos, es necesario adoptar, para el caso específico de la ciudad de Cali, teniendo en cuenta sus características espaciales y topográficas, los criterios de diseño que conjuguen, para el sistema vial primario, la función y el diseño, con miras a lograr un desempeño integral eficiente.

### 2. JERARQUIZACION DE VIAS URBANAS

#### 2.1 Clasificación Funcional de las Vías Urbanas

Para la clasificación funcional de una vía urbana, se debe tener en cuenta la importancia relativa de cada uno de los siguientes aspectos:

- **Características del tránsito:** volumen, composición, velocidad de operación.
- **Características de la vía:** ancho total, número de calzadas, carriles por calzada, aislamientos laterales, pendientes, alineamientos.
- **Usos del suelo:** aquellos predominantes, existentes o proyectados, a lo largo de la vía.
- **Funcionalidad:** accesibilidad, continuidad, visibilidad, distribución del tránsito.

Involucrando estos aspectos, las vías urbanas se clasifican en nueve (9) tipos principales, a saber:

- Vías Interregionales

- Vías arterias
- Vías colectoras
- Vías locales
- Vías marginales
- Vías paisajísticas
- Vías peatonales
- Ciclovías

**a. Vías Interregionales.**

Son las vías que realizan el enlace inter-regional con el sistema vial básico del Municipio.

**b. Vías arterias.**

Son las que conforman la red vial básica de la ciudad, propiamente dicha y, por lo tanto, son determinantes de la estructura y forma urbanas. El tránsito que canalizan, corresponde fundamentalmente a desplazamientos entre sectores urbanos y suburbanos distantes. No deben tener, en lo posible, limitaciones a su continuidad, con el fin de que puedan alojar flujos de tránsito intensos a velocidades medias.

Dentro de este tipo se pueden identificar dos niveles jerárquicos: las vías arterias principales y las vías arterias secundarias.

• **Vías arterias principales.**

Por su sección transversal (dos calzadas o cuatro carriles por sentido, como mínimo), alojan intensos flujos de tránsito de vehículos livianos y son preferidas para la operación de sistemas de transporte masivo de pasajeros, de alta frecuencia y paradas distantes reguladas. Conectan complejos comerciales y/o industriales de impacto urbano.

• **Vías arterias secundarias.**

Generalmente de una calzada por sentido, permiten un alto porcentaje de vehículos convencionales de transporte público de pasajeros, con baja velocidad de operación y alta rotación de su demanda. Sobre estas vías se ubican, con relativa intensidad, los usos comerciales de impacto zonal y actúan como ejes distribuidores de tránsito.

**c. Vías colectoras.**

Es el conjunto de vías urbanas que a partir de las vías arterias secundarias penetran a sectores urbanos residenciales, distribuyendo el tránsito por las vías locales al interior de estos sectores.

No les debe ser permitido cruzar las vías arterias y deben ubicarse a distancias no inferiores a ciento cincuenta (150) metros entre sí, y con respecto a las intersecciones que forman parte del sistema vial básico. Si la vía arteria secundaria tiene separador central, se debe garantizar la solución de volteo a una distancia no menor de cincuenta (50) metros, ni mayor de ochenta (80) metros, respecto al punto de intersección de los ejes de la vía colectoras y la vía arteria secundaria, tal como se ilustra en la Figura 1.

Son utilizadas para operación del sistema de transporte público a escala local; es decir, como último elemento vial para la accesibilidad de este sistema. Son generalmente de una calzada y tienen asignada circulación en ambos sentidos.

En ninguno de los sistemas anteriores se permite el estacionamiento en la vía, diferente al generado por el transporte de pasajeros y el cargue y/o descargue de mercancías, el cual debe ser debidamente regulado en su horario y duración. Se exceptúan las vías arterias y colectoras en las cuales, adyacente a algunas de su(s) calzada(s) lateral(es) se construya una bahía para el estacionamiento de vehículos, de acuerdo con las normas establecidas en este anexo.

**d. Vías locales.**

Tienen como función principal el acceso directo a la propiedad individual, a partir de las vías colectoras y, ocasionalmente, de las vías arterias. Soportan fundamentalmente el tránsito de vehículos particulares livianos y permiten el estacionamiento en la vía, preferencialmente en zonas diseñadas y reguladas para tal fin. Las vías locales pueden ser principales, secundarias o mínimas, según su dimensión y/o sentidos de circulación. Además de la circulación de vehículos, deben disponer de áreas suficientes para la circulación peatonal (andenes), hacia el sistema de vías colectoras, en procura de acceder al sistema de transporte público colectivo.

**e. Vías marginales.**

Conjunto de vías que separan áreas urbanizables de áreas no urbanizables, o áreas construidas de áreas destinadas a áreas libres, o áreas construidas de áreas de reserva forestal, recreacionales, de servicios públicos, etc.

**f. Vías paisajísticas.**

Conjunto de vías que por su localización y características topográficas y de ocupación de sus zonas colindantes deben tener un tratamiento especial en sus zonas de aislamiento. Generalmente son aquellas vías paralelas a los ríos que delimitan las zonas de protección de ríos, o localizadas en áreas con visuales paisajísticas de interés.

**g. Vías semipeatonales.**

Aquellas en las que predomina el área de circulación peatonal sobre la vehicular, para lo cual solo se permite una calzada con un carril de 3.00 metros de ancho.

**h. Vías peatonales.**

Aquellas destinadas exclusivamente para la circulación de los peatones, con posibilidad de ingreso de vehículos automotores, a muy baja velocidad y en determinados horarios.

**i. Ciclovías.**

Vías destinadas únicamente a la circulación de bicicletas.

## **2.2 Secciones Transversales Tipo**

**a. Definiciones**

Se entiende por sección transversal de una vía, la distribución y el dimensionamiento de los elementos que al hacer un corte perpendicular a su eje la conforman, como área de uso público o ancho de vía. Estos elementos, mostrados en la Figura 2, son:

**Andén o acera:** es la franja lateral de la vía pública, destinada al tránsito de peatones, debidamente conformada en parte con material duro continuo y el resto como franja blanda de seguridad y protección. Su dimensión varía de acuerdo con el tipo de vía a que pertenezca, correspondiendo la mayor amplitud, a vías del sistema vial principal y en zonas donde la afluencia peatonal sea intensa.

**Calzada:** es la zona de la vía destinada exclusivamente a la circulación de vehículos motorizados. Puede ser central, intermedia o lateral (de servicio), de acuerdo con el tipo de vía. Su dimensión está determinada por el número de

carriles.

**Carril:** corresponde a la franja longitudinal en que se divide una calzada, con ancho suficiente para la circulación de un vehículo. Su dimensión varía según el tipo de vía y está determinada por las características de circulación que se pretenda obtener.

**Separador:** es la franja longitudinal de la vía, colocada paralelamente a su eje, con el fin de separar calzadas, encauzar flujos de tránsito, y proteger a los peatones. Según su localización y dimensión, puede estar conformado por zonas duras o verdes. Según su ubicación, pueden ser centrales, intermedios o laterales.

La franja del separador tiene uso vial exclusivo para la canalización del tráfico y para futuras ampliaciones de las calzadas de la vía; en ningún caso debe dársele un uso diferentes. Así mismo, se recomienda no arborizarlos con especies de gran tamaño, puesto que esto limita la posterior utilización para la ampliación de las calzadas.

**Zona de protección ambiental:** es la franja verde longitudinal que se fija a lado y lado de la vía que hace parte del ánden cuyo propósito es aislar la zona de circulación de vehículos propiamente dicha, de las zonas de circulación peatonal y de las edificaciones. Para tal efecto deben adecuarse paisajística y ambientalmente, con zonas verdes y arborización. También se denomina así la franja longitudinal que separa las calzadas, de un canal de aguas lluvias.

## **b. Dimensionamiento de elementos**

**Andenes:** sobre las vías arterias, donde el uso del suelo más frecuente es el comercial y/o industrial, los desplazamientos peatonales longitudinales son más intensos que sobre vías colectoras y locales, en donde el uso del suelo predominante es residencial. Las dimensiones mínimas, en cada caso, son 3.0 y 2.0 metros, respectivamente.

**Calzada:** para su dimensionamiento, se debe considerar conjuntamente su ubicación con respecto a la sección transversal de la vía (central, lateral, de servicio, única), el funcionamiento de la circulación de vehículos (único, doble) y el tipo de vía a que pertenece (arteria, colectoras, local).

En las vías arterias todas las calzadas consideradas tienen funcionamiento unidireccional. Las calzadas centrales pueden tener 2, 3 ó 4 carriles, por donde circule todo tipo de vehículo, a velocidades entre 50 y 60 kilómetros por hora.

Cuando existan por sentido dos calzadas, una central y una lateral o de servicio, sus dimensiones serán:

### **DIMENSIONAMIENTO DE CALZADAS (En metros)**

<b>Tipo de Calzada</b>	<b>Número de Carriles</b>		
	<b>4 Carriles</b>	<b>3 Carriles</b>	<b>2 Carriles</b>
Calzada central	13.2 - 14.0	9.6 - 10.5	7.20
Calzada lateral		9.60	7.20

En el caso de las vías colectoras, se pueden tener vías de dos calzadas (una por sentido), y vías de una calzada, con sentido de circulación único o doble.

Cuando es de doble calzada, las dimensiones son las mismas que las correspondientes a la calzada central de las vías arterias con dos y tres carriles.

Para las vías colectoras de una calzada, con doble sentido de circulación, es aconsejable que tengan por lo menos tres carriles, los dos laterales para circulación y el carril central para adelantamiento. En este caso la dimensión de los carriles, como mínimo, debe ser de 3.40 metros.

Si la vía colectora es de un solo sentido, la calzada debe tener como mínimo dos carriles de 3.60 metros cada una.

Para las vías locales, donde la circulación de vehículos pesados se prevé sea menor del 10%, y el tránsito de vehículos particulares (livianos) es básicamente el generado en la zona inmediata de influencia, en áreas fundamentalmente residenciales, las calzadas no deben tener más de dos carriles y funcionar en lo posible, en un solo sentido de circulación. Para circulación en los dos sentidos, el ancho mínimo será 7.20 metros; para circulación en un sentido el ancho no debe ser inferior a 6.00 metros.

En el caso de las vías marginales y paisajísticas se aplicarán las dimensiones de carriles y calzadas, según tengan el carácter de cualquiera de los tipos de vías ya mencionados.

En las vías semipeatonales la posibilidad de circulación vehicular se reduce a una calzada de 3.0 metros, preferiblemente al mismo nivel de las áreas

peatonales contiguas.

**Carril:** como elemento componente de la calzada para la circulación exterior de vehículos, y de rampas o plataformas en accesos subterráneos o elevados, en áreas dedicadas al estacionamiento de vehículos, el carril tiene, de acuerdo con su ubicación, diferentes dimensiones que varían entre 2.5 y 4.0 metros, dependiendo de su destinación específica, del vehículo de diseño y de si el tramo vial es recto o pertenece a una curva horizontal.

**Separador:** de acuerdo con el tipo de vía, este elemento puede ser central o lateral, y en cada caso presta funciones diferentes; el central separa flujos de tránsito rápido en dos direcciones, y el lateral separa flujos de tránsito mas lento en una dirección.

El separador central, además de la función antes mencionada, se utiliza para diseñar zonas para giros en "U", carriles para giro a la izquierda y carriles para integración de tránsito por la izquierda.

En el primer caso, dependiendo de los tipos de vehículos que vayan a efectuar el giro en "U", el ancho del separador debe tener como mínimo 10.00 metros, para que el giro se dé de carril interior a carril interior. En caso de ser menor este ancho, el giro podrá hacerse pero utilizando los carriles exteriores, ya sea para entrar o para salir, con implicaciones en el flujo de tránsito directo.

Para poder disponer de carriles para giro a la izquierda, el ancho mínimo del separador debe ser de 4.40 metros, para permitir acomodar un carril de 3.20 metros para vehículos livianos o de 3.60 metros para buses y/o camiones, y un separador de 1.20 metros, para protección de los peatones.

Cuando se diseñen carriles de integración de tránsito por la izquierda, además del giro a la izquierda, el separador debe tener como mínimo 7.60 metros.

Cuando en el separador central no se proyecten zonas para giros en "U", ni carriles para giro a la izquierda, ni carriles de integración de tránsito por la izquierda, el separador puede tener un ancho mínimo 2.00 metros, en vías arterias y de 1.50, en vías colectoras.

En el caso de los separadores laterales, para separación de flujos en la misma dirección, el ancho mínimo debe ser de 1.20 metros.

En la Figura 3 se muestra el ancho requerido en el separador, de acuerdo con cada una de las funciones antes descritas.

**Zona de protección ambiental:** debe permitir su empedramiento, cuando está entre canales de aguas lluvias y calzadas y, además, su arborización cuando se ubiquen cerca de las zonas de circulación peatonal.

En el primer caso, deben tener como mínimo 1.50 metros, en el segundo caso la dimensión mínima es 2.50 metros, para permitir la siembra de especies, cuyo follaje no afecte la circulación de vehículos por los carriles contiguos a esta zona.

**Ciclovía:** para un sentido de circulación el ancho mínimo debe ser 2.0 metros, si está separada de la circulación vehicular, o 2.5 metros, si está integrada a la calzada como una franja lateral de circulación.

Para dos sentidos de circulación, el ancho mínimo es 3.50 metros, y debe, necesariamente, estar separada del tránsito vehicular.

### **c. Dimensionamiento de la sección transversal**

Para esta labor es indispensable identificar previamente los aspectos que fundamentan la jerarquización y clasificación de una vía específica, antes de establecer las dimensiones que se requieran, para que la función de la vía se cumpla.

En las Figuras 4 a 7, se muestran ejemplos de secciones transversales típicas de vías arterias, vías colectoras, vías locales, vías semipeatonales, vías peatonales y ciclovías.

## **3. CRITERIOS DE DISEÑO GEOMETRICO DE VIAS URBANAS**

### **3.1 Radios de Giro**

Los radios mínimos de giro, de la llanta trasera interior y de la llanta delantera exterior, en cada caso, tienen las siguientes medidas, basadas en las trayectorias típicas descritas por los vehículos en las intersecciones, mostradas en la Figura 8:

## RADIOS DE GIRO

Tipo de Vehículo	Radio mínimo de giro, en metros	
	Interno	Externo
Automóvil largo	4.25	7.50
Vehículo pesado rígido	7.50	13.00
Vehículo pesado articulado	6.50	13.75

### 3.2 Capacidad

La capacidad de una vía se define como la tasa máxima horaria (veh/hora) a la cual, razonablemente, se espera que los vehículos crucen un punto o una sección uniforme de un carril o calzada, durante un período dado de tiempo, bajo condiciones prevalecientes de vía, flujo vehicular y de los dispositivos de control, y bajo condiciones atmosféricas normales.

La capacidad se expresa en automóviles directos equivalentes por hora (ade/hora), debido a que los diferentes tipos de vehículos requieren espacios de vía de diferentes magnitudes, en razón a las variaciones en los tamaños y operación de los mismos. Los factores de ponderación para los diferentes tipos de vehículos, en las distintas situaciones en que puedan estar operando, se presentan en el siguiente cuadro:

## FACTORES DE PONDERACION PARA DIFERENTES TIPOS DE VEHICULOS

Tipo de Vehículos	Automóviles directos equivalentes (ade)			
	Vías Urbanas	Carreteras	Glorietas	Intersecciones Semaforizadas
Automóviles,taxis, vehículos comerciales livianos	1.00	1.00	1.00	1.00
Motocicletas	0.75	1.00	0.75	0.33
Vehículos comerciales medianos y pesados, vehículos de tracción animal	2.00	3.00	2.80	1.75
Buses	3.00	3.00	2.80	2.25
Bicicletas	0.33	0.50	0.50	0.20

En la Figura 9 se muestran los distintos tipos de vehículos comerciales.

En el caso de las vías urbanas, la capacidad entre intersecciones, correspondiente a un Nivel de Servicio C, de acuerdo con la definición del Manual de Capacidad de los Estados Unidos de 1985, se presenta en el Cuadro 1.

### 3.3 Velocidad de Diseño

Se recomiendan, para vías urbanas, las siguientes velocidades de diseño.

- Vías arterias principales 80 kilómetros por hora
- Vías arterias secundarias 60 kilómetros por hora
- Vías colectoras 50 kilómetros por hora
- Vías locales 40 kilómetros por hora
- Vías semipeatonales 30 kilómetros por hora

### 3.4 Distancia de Visibilidad

Existen dos tipos de distancia de visibilidad: de parada o frenado y de adelantamiento o rebase. En cada caso, la magnitud de esta distancia está ligada al tipo de vía que se considere. Teniendo en cuenta las velocidades de diseño, establecidas anteriormente, las distancias mínimas de parada y adelantamiento, por cada tipo de vía, son:

	Distancia de Visibilidad (metros)	
	De parada	De adelantamiento
Vías arterias	120.0	320.0
Vías colectoras	75.0	240.0
Vías locales	50.0	200.0
Vías semipeatonales	30.0	

### 3.5 Pendientes

En términos generales, las vías arterias y las vías colectoras no deben tener pendientes mayores al 6%. En el caso de las vías locales, que generalmente tienen que adaptarse a las características topográficas del sector donde se tracen, pueden tener pendientes mayores, pero sin exceder en lo posible el 10%.

Para que se den condiciones de tránsito aceptables, a cada pendiente se asocia una longitud crítica para el desarrollo de estas pendientes, así:

Pendiente, (%)	3	4	5	6
Longitud crítica, (metros)	500	350	250	200

Para todo tipo de vía, para facilitar el drenaje, la pendiente mínima no debe ser inferior al 0.5%.

**Cuadro 1  
CAPACIDAD DE LAS VIAS URBANAS ENTRE INTERSECCIONES**

Tipo de Vía	Ancho total de las calzadas disponibles para el movimiento vehicular en ambos sentidos (metros)		Capacidad de la vía en una dirección (ade/h) 1
Una calzada para los dos sentidos, sin separador central. Aplicable a VAS-2, VC, VMP y VL con flujo vehicular, en ambos sentidos.	4.61	6.15	400
	6.16	7.70	600
	7.71	9.25	800
	9.26	10.80	1000
	10.81	12.35	1250
	12.36	13.90	1350
	13.91	15.45	1500
	15.46	17.00	1750
	17.01	18.55	2000
	18.56	20.10	2200
	20.11	21.65	2400
Mayor que	21.65	2600	

Dos calzadas con separador central. Aplicable a VAP y VAS-1	10.81	12.35	1300
	12.36	13.90	1450
	13.91	15.45	1600
	15.46	17.00	1750
	17.01	18.55	2000
	anchos mayores		Aplicar los valores del tipo de vía anterior.

Calles para un solo sentido. Aplicable a VC y VL con flujo vehicular en un solo sentido.	4.00	6.15	950
	6.16	7.70	1450
	7.71	9.25	2000
	9.26	10.80	2400
	10.81	12.35	2750
	12.36	13.90	3350

1 ade/h: Automóviles directos equivalentes por hora.

Esta longitud crítica en la pendiente, sólo se tendrá en cuenta, en aquellos casos en donde se espere que por dichas vías circularán vehículos pesados,

tipo camión cargados.

Para todo tipo de vía, para facilitar el drenaje, la pendiente longitudinal mínima no debe ser inferior al 0.5%.

### 3.6 Curvas Verticales

En las áreas urbanas, por las restricciones impuestas por la topografía y los desarrollos urbanos existentes, no es fácil establecer correlación entre curvas horizontales y verticales, tal como puede hacerse en las áreas rurales; sin embargo, hasta donde sea posible, debe hacerse.

La longitud de la curva vertical no debe ser menor que:

- La indicada por la fórmula  $L = KA$ , en donde L es la longitud de la curva en metros, A es la diferencia algebraica de las pendientes, expresada en porcentaje, y K es el valor tomado del siguiente cuadro:

Tipo de Vía	K mínimo de adelantamiento	K mínimo de parada y confort
- Arteria principal		15
- Arteria secundaria		10
- Colectora	50	5
- Local	50	5
- Semipeatonal	25	3

- La longitud mínima, mostrada en el cuadro que sigue debe aplicarse, si es mayor que la obtenida mediante aplicación de la fórmula anterior.

Tipo de Vía	Longitud mínima de la curva vertical (en metros)
- Vías arterias principales	45
- Vías arterias secundarias	35
- Vías colectoras	25
- Vías locales	20
- Vías semipeatonales	18

### 3.7 Curvas Horizontales y Peraltes

El radio mínimo de las curvas horizontales está muy ligado a las características

funcionales de cada tipo de vía, y tiene los siguientes límites inferiores:

Tipo de Vía	Radio mínimo, (en metros)
- Vías arterias principales	230
- Vías arterias secundarias	150
- Vías colectoras	75
- Vías locales	50
- Vías semipeatonales	30

El peralte en vías urbanas, en términos generales, no debe ser superior a 1 en 14.5 (equivalente a un peralte del 7%) ni inferior a 1 en 24 (equivalente a un peralte del 4%). En todo caso, debe ser  $1 \text{ en } 314 R/V^2$ , donde R es el radio de la curva en metros y V la velocidad en kilómetros por hora.

En caso de utilizarse radios mínimos, es conveniente emplear curvas de transición, a lo largo de las cuales se desarrolla la totalidad del peralte.

Se debe emplear curva de transición si el radio de la curva circular es menor que:

- En vías arterias principales	1220 metros
- En vías arterias secundarias	610 metros
- En vías colectoras	305 metros
- En vías locales	200 metros
- En vías semipeatonales	152 metros

El peralte no se debe desarrollar lentamente, porque se corre el peligro de originar secciones planas de la vía, en longitudes grandes. Tampoco la operación puede ser repentina, porque puede ocasionar incomodidad o una apariencia aguda en el borde de la calzada. Se puede lograr una apariencia satisfactoria, si la pendiente del perfil del borde de pavimento no varía en más del 1%, con respecto a la de la línea alrededor de la cual se efectúa la rotación.

Si no se tiene curva de transición, dos terceras partes del peralte se pueden desarrollar en el tramo recto y el resto, en la parte inicial de la curva, siempre y cuando, al menos el tercio central de la longitud de la curva, disponga de todo el peralte.

### 3.8 Entretangencias

Corresponde a la distancia comprendida entre el PT, Punto Terminal, y el PC, Punto Comienzo, de curvas horizontales sucesivas. De acuerdo con el tipo de

vía y el sentido de las curvas consideradas, estos tramos deben conservar las siguientes entretangencias, en metros:

Tipo de Vía	Curvas de	
	Sentido opuesto (metros)	Igual sentido (metros)
. Vías arterias	100	300
. Vías colectoras	80	200
. Vías locales	50	100

### 3.9 Bombeo

Toda tipo de vía debe tener un bombeo comprendido entre 1 en 40 (2.5%) y 1 en 48 (2%), desde el eje de la calzada hacia sus costados, en los tramos donde la vía no tenga peralte.

En la intersección de una vía secundaria con una de mayor jerarquía, la vía secundaria debe acomodarse al perfil de la vía principal, la cual conservará su sección transversal normal, a lo largo de la intersección.

Se debe eliminar el bombeo no favorable, en las curvas cuyo radio es menor que el indicado en el siguiente cuadro:

Tipo de Vía	Eliminar bombeo no favorable si el radio de la curva es menor que: (metros)
- Vías arterias principales	1830
- Vías arterias secundarias	1220
- Vías colectoras	610
- Vías locales	460
- Vías semipeatonales	305

Bombeo no favorable es el que está en sentido contrario al que requiere el peralte de la curva.

### 3.10 Sardineles

Generalmente son de dos tipos: trapezoidales y rectangulares. Los primeros se usan para separar una zona blanda de una zona dura; hacia esta última se coloca la cara vertical, y cuando el pavimento de la vía urbana es flexible (en

concreto asfáltico, por ejemplo); los rectangulares separan generalmente dos zonas duras a diferente nivel y se emplean, cuando el pavimento de la vía urbana es rígido (en concreto de cemento). En uno y otro caso, la corona varía entre 12 y 15 centímetros; la altura máxima sobre el nivel más bajo es de 15 centímetros, y el ancho de la base es de 25 centímetros, ó 30 centímetros en el caso de los trapezoidales. En los sitios donde se considere necesario, debe disminuirse la altura del sardinel hasta 2.5 centímetros, para facilitar el tránsito de personas en sillas de ruedas o bebés en coche.

En la Figura 10 se esquematizan los diferentes tipos de sardinel y se indica su ubicación.

### **3.11 Separador Central**

Es aconsejable su utilización cuando se tienen dos o más carriles por sentido de circulación. Su dimensionamiento, dependiendo de los elementos que se le incluyan, ya fue establecido en el numeral 1.2 literal b, de este Capítulo. Cuando el separador tenga un ancho igual o menor a 1.5 metros, debe ir pavimentado y tener un ligero bombeo o pendiente transversal, para facilitar su drenaje.

### **3.12 Aberturas en el Separador Central**

Entre intersecciones de vías arterias y de vías colectoras que tengan separador central, no es aconsejable que en éste hayan aberturas; y si existieren, no deben ubicarse frente a callejones sin salida, vías locales, estaciones de servicio, edificios públicos, fábricas, etc.

Las aberturas en el separador central deben diseñarse exclusivamente, para facilitar retornos y giros en "U", en uno o en ambos sentidos, dependiendo su amplitud del ancho del separador.

Cuando confluyen en una misma abertura los dos giros en "U", su dimensión varía en forma inversa al ancho del separador:

Ancho del separador (metros)	Longitud de la abertura (metros)
2.0	22.0
3.0	21.0
4.0	20.0
5.0	19.0
6.0	18.0
7.0	17.0
8.0	16.0
9.0	15.0
10.0	14.0

Si se espera que por la abertura circulará un número considerable de vehículos pesados, la longitud de la abertura puede extenderse hasta el doble de la enunciada. Una abertura típica se muestra en la Figura 11.

### 3.13 Distancia a Obstáculos Laterales

Con el fin de no afectar la capacidad de las vías, los obstáculos laterales deben ubicarse a una distancia mínima del borde de la calzada, dependiendo del tipo de vía y de la altura del obstáculo.

Tipo de Vía	Distancia mínima entre el sardinel y el borde del obstáculo	
	Altura del obstáculo (metros)	
	Menos de 3.0	Más de 3.0
Vías arterias	0.60	0.90
Vías colectoras	0.45	0.75
Vías locales	0.45	0.75
Vías semipeatonales	0.45	0.75

La Figura 12 ilustra las dimensiones mínimas entre el sardinel y un obstáculo en el andén, la zona de protección ambiental o el separador.

### 3.14 Bahías para Estacionamiento en Vía

Son de tres tipos: para estacionamiento transitorio de vehículos, para buses y mixtas. Los elementos que las definen son la longitud, el ancho y la longitud de

la zona de ingreso y/o salida. La Figura 13 muestra los esquemas típicos de bahías, con las siguientes dimensiones mínimas recomendadas:

<b>Tipo de bahía</b>	<b>Ancho (m)</b>	<b>Longitud (m)</b>	<b>Longitud de la zona de aproximación</b>
Estacionamiento transitorio de vehículos	2.7 - 3.0	30.0	16.0
. Buses	3.0 - 3.5	12.0	20.0
. Mixta	3.0 - 3.5	45.0	20.0

### 3.15 Gálidos

Dependiendo del tipo de vehículos que se espera circulen por debajo, en una intersección a desnivel, la altura libre entre el nivel de la calzada y la parte más inferior de la estructura superior, mostrada en la Figura 12, puede variar, para lo cual es necesario conocer la altura total de los diferentes tipos de vehículos.

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Altura total (metros)</b>
Automóvil	1.70
Camión de dos ejes	2.15 - 4.15
Camión de tres y más ejes	2.15 - 4.15

Dentro de los camiones de dos ejes están incluidos los diferentes tipos de buses urbanos, cuya altura máxima es 3.25 metros.

En vías, donde solo se permita la circulación de buses y automóviles, el gálibo mínimo debe ser 4.20 metros; en vías donde pueda circular todo tipo de vehículos, el gálibo mínimo debe ser 4.60 metros. Lo recomendable para diseño es utilizar un gálibo de 5.00 metros, con el fin de prever el espesor de las sobrecapas o refuerzos de pavimento, en el sitio de la estructura.

### **3.16 Resaltos**

Su construcción y ubicación, tal como se muestra en la Figura 14, tiene como objetivo lograr la disminución de la velocidad, con miras a anunciar tramos de vías, en los cuales, existen temporalmente flujos peatonales importantes. Estos resaltos, para evitar daños en los vehículos, deben cumplir rigurosamente con las dimensiones que se establecen a continuación.

Longitud mínima	3.50 metros
Altura máxima	10 centímetros

### **3.17 Zonas de Retorno en Vías Locales**

Utilizadas en vías locales, para facilitar el giro de vehículos en una vía cerrada en uno de sus extremos, las zonas de retorno pueden ser de varios tipos: en T, circulares simétricas, circulares asimétricas, en L invertida, etc., tal como se muestra en la Figura 14.

En todo caso los radios de giro internos y externos de la zona de retorno, deben coincidir con los correspondientes a vehículos livianos, establecidos en el numeral 3.1.

## **4. CRITERIOS DE DISEÑO GEOMETRICO DE INTERSECCIONES**

### **4.1 Intersecciones de Prioridad con Señal "PARE"**

Se denominan así, aquellas cuyo funcionamiento de prioridad depende de la señal "PARE", ya sea instalada como dispositivo vertical, con demarcación en la calzada, o con la señal de "CEDA EL PASO".

Las intersecciones en forma de T o las de cuatro accesos pero desplazados, son aconsejables y deben adoptarse, siempre que sea posible.

En caso de volúmenes superiores a 600 vehículos por día y velocidad de operación cercana a la velocidad de diseño, es conveniente diseñar carriles de salida y de giro a la izquierda, cuya longitud y radios de giro deben ser calculados en cada caso específico, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

<b>Tipo de Vía</b>	<b>Radio mínimo (metros)</b>	<b>Longitud del carril (metros)</b>
- Vías arterias	10	100
- Vías colectoras	10	80
- Vías locales	6	50

Los carriles son de valor muy especial en vías de alta velocidad, más de 80 kilómetros por hora. Se deben construir en el lado más cercano para el tránsito que gira a la derecha cuando su volumen es superior a 600 vehículos por día.

Los carriles típicos de salida y de giro a la izquierda se muestran en la Figura 15.

Este tipo de intersecciones debe tener triángulos de visibilidad que permitan a los conductores que entran a la intersección, desde la vía secundaria, tener una visibilidad libre hacia la derecha y la izquierda de la vía principal, y juzgar su seguridad cuando puede girar o cruzar la vía principal. Esta visibilidad debe ser obtenida entre puntos a 1.05 metros por encima del nivel de la vía, del área mostrada en la Figura 16, definida por:

- a. Una línea X, de 9.0 metros de longitud sobre la línea central de la vía secundaria, desde la continuación de la línea del borde más cercano de la calzada de la vía principal. En vías secundarias de poco tránsito la dimensión se puede reducir a 4.5 metros, cuando existen restricciones físicas de espacio.
- b. Una línea Y, cuya longitud depende de la velocidad de diseño de la vía principal, medida a lo largo del borde más cercano de la calzada de la vía principal, a partir de su intersección con la línea central de la vía secundaria.
- c. Una línea recta que une los extremos de las líneas antes mencionadas.

Estos criterios son aplicables a nuevas intersecciones, y donde sea posible, al mejoramiento de las intersecciones existentes.

Para el análisis del funcionamiento de una intersección como intersección de prioridad con señal "PARE", se recomienda utilizar el programa de computador PICADY, desarrollado por el Departamento de Transporte de la Gran Bretaña, adaptándolo, hasta donde sea posible, a las condiciones de la ciudad de Cali.

## 4.2 Intersecciones Semaforizadas

Cuando se seleccionan los anchos de los accesos, un criterio apropiado es el de minimizar el área ocupada por la intersección, mediante la aplicación de la siguiente regla:

- a. En una intersección normal en cruz, de dos fases, los anchos de los accesos deben ser proporcionales a la raíz cuadrada de los flujos. Los tiempos verdes y las longitudes de ampliación, deben estar en la misma razón de los anchos; es decir:

$$\frac{a^1}{a^2} = \frac{g^1}{g^2} = \frac{d^1}{d^2} = \left[ \frac{q_1}{q^2} \right]^{1/2}$$

En donde a, g, d y q son el ancho del acceso, el tiempo verde del acceso, la longitud de ampliación del acceso y el flujo vehicular del acceso, respectivamente.

La regla se puede extender para cubrir intersecciones controladas por 3 fases, así:

$$a_1 : a_2 : a_3 = (q_1)^{1/2} : (q_2)^{1/2} : (q_3)^{1/2}$$

Al igual que arriba, los tiempos verdes y las longitudes ampliadas, tienen las mismas razones. En forma similar se puede extender la regla a 4 ó más fases.

- b. En una intersección en T, de dos fases, las razones de los anchos, tiempos verdes y longitudes ampliadas deben ser:

$$\frac{a^1}{a^2} = \left[ \frac{q_1}{2q^2} \right]^{1/2} = Y \quad \frac{g^1}{g^2} = \frac{d^1}{d^2} = \left[ \frac{2q^1}{q^2} \right]^{1/2}$$

Donde los sufijos 2 se refieren al tallo de la T. Así, una vía principal a través de una intersección en T que tenga 4 veces más tránsito que el tallo, debe tener un ancho igual a 1.4 veces el ancho del tallo, una longitud ampliada de 2.8 veces y un período verde 2.8 veces más largo que el del tallo.

En las intersecciones semaforizadas, se recomienda la adopción de un ancho mínimo de carril de 3.0 metros, para tramos rectos de la vía, medidos entre los ejes centrales de las líneas de demarcación o entre uno de estos ejes y el borde del sardinel. El ancho máximo recomendado para las mismas condiciones es de 4.0 metros.

Se recomienda tener a la salida de la intersección el mismo número de carriles

con trayectoria recta que se tiene en el acceso a la misma. Sin embargo, si las condiciones de espacio obligan a tener menos carriles a la salida de la intersección, se debe proporcionar en este lado de la intersección una longitud de 90 metros antes de que desaparezca completamente un carril. En casos más críticos, sobre todo para altos volúmenes de tránsito, deberá efectuarse un análisis más detallado de estos cuellos de botella, para así determinar las longitudes óptimas de abocinamientos para que no se presenten congestiones asociadas con colas y demoras, que en un momento dado pueden producir bloqueos en la intersección.

En tramos de vías con alineamientos que no son rectos, el ancho mínimo de carril que se recomienda es de 4.5 metros, y el ancho máximo es de 6.0 metros. Estos anchos toman en cuenta los requerimientos operacionales de vehículos que realizan movimientos de giro.

Para el análisis del funcionamiento de una intersección como semaforizada se recomienda la utilización del programa de computador OSCADY, desarrollado por el Departamento de Transporte de la Gran Bretaña, adaptándolo, hasta donde sea posible, a las condiciones de la ciudad de Cali.

### **4.3 Glorietas**

Para entrar a considerar la glorieta, como solución a una intersección, deben cumplirse ciertos requisitos funcionales y geométricos previos:

- Que exista equivalencia entre todos los flujos posibles en la intersección, especialmente entre los directos y los de giro a la izquierda.
- Que haya cierto grado de asimetría entre los accesos.
- Que las vías que confluyen no tengan más de una calzada por sentido.
- Que exista la posibilidad de un diámetro mínimo interno de 25 metros y un mínimo externo de 50 metros.
- Que el porcentaje de vehículos pesados no exceda del 15%.
- Que el área donde se vaya a construir sea relativamente plana, hasta un máximo de pendiente del 3%.
- Que sea posible el desarrollo de curvas compuestas para los giros de derecha, con radios de 30 y 40 metros.
- Que facilite ángulos de entrada de  $60^{\circ}$  y de salida de  $30^{\circ}$ .

La capacidad práctica,  $Q_p$ , de cada "sección de entrecruzamiento" entre

entradas de una glorieta, se puede calcular con la siguiente fórmula:

$$Q_p = \frac{160 W (1+e/W)}{1 + W/L} \quad (\text{vehículos/hora})$$

En donde:

- W : Ancho de la sección de entrecruzamiento, en metros  
e : Ancho promedio de las entradas a la sección de entrecruzamiento, en metros.  $e = 1/2 (e_1 + e_2)$   
L : Longitud de la sección de entrecruzamiento, en metros

La capacidad de diseño de la sección de entrecruzamiento debe ser como máximo el 85% de la capacidad práctica,  $Q_p$ .

Todo esquema que se proponga se debe chequear contra la velocidad excesiva de los vehículos, a través de la intersección, asegurando que ninguna trayectoria de vehículos (asumida con 2.0 metros de ancho), tiene un radio que sea superior a 100 metros. Este grado de curvatura corresponde aproximadamente a 50 kilómetros por hora con una fuerza lateral de 0.2 g.

La isla central debe ser una figura geométrica simple, círculos o elipses. La Figura 17 muestra el esquema y los elementos de una glorieta convencional.

Los principales requerimientos que se deben satisfacer son:

- La relación  $W/L$  debe estar entre 0.25 y 0.40.
- El ancho de la sección de entrecruzamiento debe ser 3 a 4 metros más que el doble del ancho de la entrada promedio. Su ancho máximo es 15 metros.
- El radio mínimo de entrada es 20 metros y el deseable de 25 a 35 metros. El mínimo radio en el sardinel de la isla central es 10 metros.
- El sobreaancho recomendado en las curvas es:

Radio (metros)	Sobreancho (milímetros)
15	600
22	300
30	150

- El ángulo de entrada debe ser mayor que el de salida. Hasta donde sea posible, el ángulo de entrada debe ser de 60°.
- Es ventajoso incrementar el ancho de la entrada ( $e_1$ ), especialmente en accesos con entradas angostas, incrementando el radio de entrada o con una boca de campana.

El diseño preferido e idealizado es aquel en el cual los ángulos de entrada son de 60° y los de salida de 30°, el que se logra desplazando los accesos de las vías.

Para el análisis del funcionamiento de una intersección como glorieta, se recomienda la utilización del programa de computador ARCADY, desarrollado por el Departamento de Transporte de la Gran Bretaña, adaptándolo, hasta donde sea posible, a las condiciones de la ciudad de Cali.

#### 4.4 Intersecciones a Desnivel

Dada la alta inversión que implica su construcción y las áreas considerables para un desarrollo funcional y seguro, una intersección a desnivel es justificable, cuando el volumen de vehículos que accede a ella, supera los 25.000 diarios.

Por lo anterior, las intersecciones a desnivel constituyen el último recurso después de agotar todas las soluciones posibles, con medidas de ordenamiento del tránsito.

De acuerdo con el número de vías que acceden a la intersección, el número de calzadas que las integran y los movimientos a considerar en cada caso, las intersecciones a desnivel tienen diversas posibilidades de desarrollo, tal como se muestra en las Figuras 18 a 20.

**a. Calzadas Principales**

- La capacidad práctica por carril, en ade/h, para las calzadas principales, es:

Ancho del carril de la calzada principal (metros)	Capacidad práctica (ade/h)
3.30 a 3.70	1500
3.0	1350

**b. Vías de Enlace**

- **Capacidad práctica:** 1200 ade/h y por carril.
- **Velocidad de diseño:** normalmente debe estar comprendida entre los 2/3 y 1/2 de la correspondiente a la vía principal más importante. En las orejas, si se tienen restricciones de espacio, se deben adoptar valores menores; el valor mínimo es 25 kilómetros por hora.
- **Ancho:** las vías de enlace generalmente son para el tránsito en un solo sentido. Las vías de enlace de un solo carril deben tener una calzada de 4.0 metros de ancho, limitada en su lado derecho por una línea lateral de 0.30 metros de ancho y una berma pavimentada de 1.5 metros de ancho, y en su lado izquierdo por un sardinell.

Si el volumen de tránsito amerita el suministro de una vía de enlace con dos carriles, el ancho de la calzada se debe incrementar a 7.20 metros. Si la vía es en curva, debe tenerse en cuenta el sobreaancho de la calzada, lo cual origina los anchos de calzada que se presentan en el Cuadro 2.

- **Radios de curvatura:** los radios mínimos de curvatura para las distintas velocidades de diseño están dados en la segunda columna del Cuadro 3.
- **Distancias de visibilidad:** las distancias mínimas de parada para las distintas velocidades de diseño están dadas en la tercera columna del Cuadro 3. Las distancias de parada se deben chequear entre puntos a 1.05 metros por encima de la calzada, a lo largo de líneas a 1.8 metros de ambos extremos de la calzada.

**Cuadro 2**

**ANCHO DE LAS CALZADAS EN LAS INTERSECCIONES  
(en metros)**

Radio interior	Ancho de un solo carril	Ancho de un solo carril con espacio para pasar un vehículo estacionado	Ancho de dos carriles para el tránsito en un sentido o en los dos sentidos
10	5.5	10.2	11.5
15	5.0	9.4	10.6
20	4.7	8.5	9.7
30	4.5	7.9	9.1
40	4.0	7.6	8.8
45	4.0	7.3	8.5
60	4.0	7.0	8.2

**Cuadro 3**

**RADIOS DE CURVATURA Y DISTANCIAS DE VISIBILIDAD  
MINIMOS EN VIAS DE ENLACE**

Velocidad de diseño (Kilómetros / hora)	Radio mínimo (Metros)	Distancia mínima de visibilidad de parada (Metros)
60	150	90
50	70	55
40	50	45
30	30	30
25	15	20

- **Pendientes:** lo ideal es que las pendientes de las vías de enlace no sean superiores al 5% y en ningún caso deben sobrepasar el 8%. Si el volumen de tránsito pesado en la vía de enlace, es de magnitud considerable, su pendiente se debe limitar a un máximo del 4%.

Las vías de enlace tienen una capacidad limitada de almacenamiento y una

demora temporal en la salida puede originar la acumulación de vehículos hasta bloquear la entrada. Lo más probable es que las vías de enlace más largas funcionen más cómodamente, pero si son muy largas se necesitarán calzadas de dos carriles en lugar de uno, para evitar las demoras debidas a los vehículos lentos.

El esquema de dos carriles se debe reducir a uno solo carril antes de que la vía de enlace se conecte a la autopista o a la vía arteria, a menos que sea necesario tener el ancho completo para asegurar una capacidad suficiente a la entrada o a la salida.

### **c. Carriles de Aceleración y Desaceleración**

En el punto de unión de una vía cualquiera con una autopista o una vía arteria principal, se deben suministrar carriles de aceleración y desaceleración. Los esquemas mostrados en el diagrama (a) de la Figura 21 son adecuados para los carriles de cambio de velocidad y se adaptan a las trayectorias naturales de los vehículos.

Los carriles de cambio de velocidad deben tener la longitud suficiente que asegure el espacio adecuado para las maniobras de entrada y salida a y desde la vía principal, respectivamente. En el extremo final de un carril de aceleración no debe existir un sardinel o cualquier otra obstrucción que pueda ser peligroso para un conductor que no sea capaz de entrar a la vía principal, con las condiciones de flujo vehicular en el carril más cercano.

El ángulo entre la vía de enlace y las calzadas de la vía principal no deben ser ni muy grandes, porque los vehículos entrarían o saldrían de la vía principal abruptamente, ni muy pequeños, porque la nariz sería muy larga, lo que reduce la longitud disponible para entrar o salir. Para las condiciones urbanas, valores de 4° a 5° son aceptables para el ángulo de las narices (equivalentes a una inclinación de 1 en 12 a 1 en 15); es muy importante que la aproximación a lo largo de la vía de enlace de entrada sea gradual, lo que produce una buena visibilidad y una entrada suave.

En donde sea posible, las narices de entrada y salida deben tener una longitud de al menos 45 metros; el tramo de la vía de enlace, adyacente a la nariz, debe ser recto y debe estar a un nivel aproximadamente igual al de las calzadas de la vía principal.

La ubicación de los carriles de cambio de velocidad es aquella en la cual la vía principal es razonablemente recta y los estándares de nivel y visibilidad son altos. Se deben ubicar teniendo el cuidado de asegurar que las curvas verticales u horizontales no los van a ocultar de la vista del tránsito que se

aproxima.

Salidas con alineamientos tangentes al borde exterior de una curva, como la mostrada en el esquema (b) de la Figura 21, puede confundir a los conductores, y si el carril de desaceleración no se puede reubicar por fuera de la curva, se debe diseñar de tal manera que se requiera un verdadero cambio de trayectoria a la salida de la vía principal, como se muestra en el esquema (c) de la Figura 21. También se deben evitar las entradas con alineamientos tangentes, y los esquemas deben fomentar el empleo total del carril de aceleración y evitar que la entrada a la vía principal sea abrupta.

En donde sea necesario reducir el ancho de la vía principal en un carril, después de un punto de salida, la reducción debe hacerse mediante una línea inclinada cuya longitud sea de al menos 90 metros, medidos a partir de la nariz de la salida, tal como se muestra en el esquema (d) de la Figura 21. Esto se prefiere a una reducción inmediata en la nariz, que puede ocasionar que parte del tránsito que debe continuar a lo largo de la vía principal quede atrapado en la vía de enlace.

Las longitudes de los carriles de aceleración están muy influenciadas por las pendientes adversas y, donde sea posible, se deben ubicar en aquellos puntos en que las pendientes de las vías principales sean favorables. Si la pendiente en la vía de enlace de entrada y en la vía principal es hacia arriba, los vehículos pesados no serán capaces de exceder la velocidad de "paso lento" y los conductores experimentarán dificultad para unirse al tránsito del lado más cercano. Si la vía tiene bermas pavimentadas, ellos deben ser capaces de avanzar a lo largo de la berma hasta cuando se presente un espaciamiento adecuado en el flujo vehicular de la vía principal; pero si no se tienen bermas, será necesario suministrar un carril adicional en la pendiente hacia arriba.

Las longitudes mínimas recomendadas para los carriles de desaceleración y aceleración, bajo condiciones urbanas de altos volúmenes, están dadas en el Cuadro 4. Estas longitudes suponen una longitud de la nariz de 90.0 metros, y se deben incrementar hasta donde sea necesario si la nariz es más corta.

**Cuadro 4**

**LONGITUDES DE LOS CARRILES DE ACELERACION Y DESACELERACION**

<b>Velocidad de diseño (Kph)</b>	<b>Pendiente de la vía principal (%)</b>	<b>Longitud del carril de aceleración (Metros)</b>	<b>Longitud del carril de desaceleración (Metros)</b>
80	4%, subiendo	240	80
	A nivel 4%, bajando	170	90
		130	100
60	4%, subiendo	150	75
	A nivel 4%, bajando	100	75
		75	75
50	4%, subiendo	60	60
	A nivel 4%, bajando	60	60
		60	60

**d. Secciones de Entrecruzamiento**

Es importante verificar en la etapa de diseño que los anchos y las longitudes de tales secciones de entrecruzamiento sean adecuados. En el Cuadro 5, basado en la experiencia norteamericana, se presentan las longitudes mínimas sugeridas para secciones de entrecruzamiento de gran magnitud, las cuales permiten que la velocidad de entrecruzamiento sea de 50 kilómetros por hora, tal como lo exigen las autopistas y las vías arterias principales. Si el entrecruzamiento ocurre en una vía de enlace, y no en la autopista o en la vía arteria principal, la velocidad puede ser menor, y la longitud de entrecruzamiento se puede reducir a la mitad.

**Cuadro 5  
LONGITUDES DE ENTRECRUZAMIENTO**

Volumen de entrecruzamiento (ade/h)	Longitud mínima de la sección de entrecruzamiento (Metros)
1000	75
1500	120
2000	200
2500	290
3000	410
3500	565

El número mínimo de carriles que se requiere en la sección de entrecruzamiento está dado por la siguiente fórmula:

$$N = \frac{W_1 + 3W_2 + F_1 + F_2}{2}$$

$$N = \text{Relación} = \frac{\text{Volumen}}{\text{Capacidad por carril}}$$

En donde:

- N : Número de carriles
- W<sub>1</sub> : Flujo mayor que se entrecruza, en ade/h
- W<sub>2</sub> : Flujo menor que se entrecruza, en ade/h
- F<sub>1</sub> y F<sub>2</sub>: Flujos exteriores que no se entrecruzan
- C : Capacidad normal del carril de la vía principal

Cuando N es menor que 3, para un flujo total con un flujo exterior que sobrepasa las 600 ade/h, se debe suministrar un carril adicional para el flujo exterior. De igual manera, cuando N es menor que 4 para un flujo total con dos flujos exteriores, cada uno superior a 600 ade/h, se debe suministrar un carril adicional a cada uno. Si a los flujos exteriores se han hecho las provisiones por separado, se deben omitir en la fórmula cuando se vaya a calcular el número restante de carriles.

En aquellos casos en que se pueda suministrar una longitud de entrecruzamiento mayor que la indicada, el ancho de la sección de

entrecruzamiento se puede reducir. Se puede ajustar la fórmula para el número de carriles mediante la sustitución de la siguiente expresión por el término  $3W_2$ :

$$\frac{(2 \times \text{longitud dada en el Cuadro 5} + 1) W_2}{\text{Longitud real}}$$

Si la longitud se duplica,  $3W_2$  se reduce a  $2W_2$ , si la longitud se triplica,  $3W_2$  se reduce a  $1.7W_2$ .

## 5. CRITERIOS DE DISEÑO GEOMETRICO DE ESTACIONAMIENTOS

Dimensiones básicas del vehículo de proyecto:

- Longitud total	5.00 metros
- Ancho total	2.00 metros
- Distancia entre ejes	3.25 metros
- Vuelo delantero	0.90 metros
- Vuelo trasero	1.35 metros
- Radio mínimo interior	4.75 metros
- Radio mínimo exterior	7.90 metros

Para diseño, teniendo en cuenta el espacio necesario para abrir las puertas, se debe considerar un ancho de 2.50 metros.

### 5.1 Estacionamiento sobre la Vía

En la mayoría de los casos se efectúa paralelo al borde del andén y se le conoce también como estacionamiento en cordón; en estos casos la demarcación de cajones debe tener una longitud mínima de 6.70 metros; es decir, que entre vehículos quede por lo menos una distancia de 1.20 metros para maniobras de ingreso y/o salida. En el caso de vehículos pequeños, la longitud del cajón puede disminuirse a 6.00 metros.

Es recomendable prohibir rotundamente el estacionamiento sobre la vía en ángulo, por la interferencia que causa para ingreso o salida de los vehículos, a no ser que pueda independizarse el área de maniobras del área de circulación propiamente dicha, en este caso el ángulo único permitido sería a  $30^\circ$ , necesitándose mínimo 8.00 metros de ancho, para área de estacionamiento y maniobra.

## 5.2 Estacionamiento en Lotes

Puede ser público o privado, según su uso específico. En este tipo de estacionamiento, dependiendo del área disponible, se combinan diferentes ángulos de estacionamiento, conformando para cada uno de ellos baterías o bloques ligados a sentidos internos de circulación, con el fin de aprovechar las áreas de circulación.

Dependiendo del ángulo de estacionamiento, los anchos mínimos para dos hileras de cajones, con el área de circulación entre ellas, es:

Ángulo de estacionamiento	Ancho total mínimo (metros)		Ancho área de circulación (metros)	
	Grandes	Pequeños	Grandes	Pequeños
30°	13.00	11.00	3.00	2.70
45°	14.75	12.00	3.35	3.00
60°	17.50	13.50	5.40	4.00
90°	19.75	13.50	8.75	5.00

Para ordenar el estacionamiento en lote se acostumbra, además de los cajones demarcados, la colocación de topes de ruedas, cuya altura no debe exceder de 0.15 metros. Su colocación, según la posición del estacionamiento (de frente o en reversa), debe distanciarse del borde del cajón 10 centímetros más del vuelo delantero o trasero del vehículo, según el caso.

En el caso de estacionamiento contra muros, además de los topes, debe preverse la colocación de protectores, para lo cual se dará una holgura adicional mínima de 15 centímetros.

En el caso de estacionamiento en ángulo, en posición "espina de pescado" simétrica o alterna, se dispondrán los topes obligatoriamente para evitar golpes entre vehículos.

## 5.3 Estacionamientos Subterráneos y en Edificios

Los elementos de diseño adicionales, para este tipo de inmuebles, son fundamentalmente: pendiente de las rampas, radios de giro y anchos de circulación, según sea en uno o en ambos sentidos. Las dimensiones en estos

casos son:

- Pendiente máxima de rampas	15% máximo
- Rampas de transición	6%, en mínimo 3.60 metros
- Radio de giro interior	6.00 metros mínimo
- Sobreancho en curvas	0.50 metros mínimo
- Ancho de pasillos:	
Para un sentido	3.00 metros mínimo
Para dos sentidos	6.25 metros mínimo

## **6. DISEÑO GEOMETRICO DE ACCESOS**

Se consideran accesos las áreas destinadas a ingreso y/o salida de vehículos a instalaciones que, por su uso, producen flujo de tránsito más o menos continuo. Estas instalaciones son: estaciones de servicio, lotes - parqueadero, edificios - parqueadero, centros deportivos, centros comerciales, centros hospitalarios, centros educativos, centros profesionales, estaciones terminales, zonas hoteleras, moteles, áreas de almacenaje, etc.

Los accesos sobre vías unidireccionales deben tener, en lo posible, carriles de desaceleración e integración, en una longitud no menor de 20 metros; los radios mínimos de giro deben conservar las dimensiones antes establecidas, de acuerdo con el vehículo tipo que se tiene para diseño.

En el caso de industrias, zonas de almacenamiento u otras que impliquen el estacionamiento momentáneo de vehículos pesados en espera de ingresar, el carril de desaceleración debe tener una longitud suficiente para atender la cola en períodos pico de ingreso. Igual tratamiento debe aplicarse en sitios de permanente demanda de vehículos con control de ingreso, especialmente centros comerciales e inmuebles para estacionamiento.

Sobre vías bidireccionales sin separador central, los accesos deben diseñarse de tal forma que los flujos de ingreso y/o salida, estén debidamente canalizados, para minimizar los puntos de conflicto. Cuando exista separador central, deben diseñarse, así mismo, carriles de desaceleración e integración, sobre este elemento.

Los anchos para los accesos y/o salidas deben tener como mínimo 4.00 metros, si son separados, u 8.00 metros, si son conjuntos. De todas formas este ancho, dependiendo de los radios de giro, puede modificarse.

## **7. CRITERIOS DE DISEÑO DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRANSITO**

Universalmente se han clasificado en cinco grupos, a saber:

- Señales: preventivas, restrictivas o reglamentarias e informativas
- Semáforos
- Marcas, isletas y obras auxiliares
- Dispositivos para protección de obras
- Letras y números para señales

Cualquiera de estos dispositivos exige la concurrencia de cinco requisitos fundamentales:

- Satisfacer una necesidad importante
- Llamar la atención
- Transmitir un mensaje claro
- Imponer respeto a los usuarios de la vía
- Estar en el lugar apropiado, a fin de dar tiempo para reacciones

Para que se cumplan tales requisitos debe tenerse en cuenta el proyecto, la ubicación, la uniformidad y su conservación.

En el **proyecto** debe asegurarse que características tales como: tamaño, contraste, colores, y simplicidad del mensaje, se combinen para proporcionar un mensaje comprensible; y que la uniformidad, racionalidad, tamaño y legibilidad impongan respeto.

La **ubicación** de la señal deberá estar dentro del cono visual del conductor del vehículo, para provocar su atención y facilitar su lectura.

La **uniformidad** en el señalamiento de las vías, ayuda en las reacciones de los usuarios. Debe tenerse cuidado de no usar un número excesivo de señales, sobre todo preventivas y reglamentarias.

La **conservación** debe ser física y funcional, no solo se debe procurar la limpieza y legibilidad de las señales, sino que deben colocarse o quitarse tan pronto se vea la necesidad de ello.

## **7.1 Señales**

Por regla general, las señales preventivas deben colocarse mínimo a 50 metros antes del riesgo que se trate de señalar; las señales reglamentarias o restrictivas se colocarán en el punto mismo donde existe la prohibición, y las señales informativas donde, un estudio previo indique su necesidad.

La distancia lateral entre el borde exterior del tablero y el borde de la calzada, en ningún caso debe ser inferior a 30 centímetros. En señales elevadas el poste debe estar mínimo a 1.50 metros del borde de la calzada.

La parte inferior del tablero debe quedar mínimo a 2.00 metros sobre el nivel del andén; en el caso de señales elevadas sobre calzadas, esta distancia debe ser mínimo de 5.0 metros.

Las señales deben quedar siempre en posición vertical y, en tal forma, que el plano frontal de la señal y el eje de la vía, formen un ángulo comprendido entre 85° y 90°; en señales elevadas deben inclinarse 5° con respecto a la posición vertical.

## **7.2 Semáforos**

De acuerdo con el mecanismo de operación de sus controles, los semáforos se clasifican en:

- Semáforos para regular el tránsito de vehículos
- Semáforos de tiempo fijo
- Semáforos variables:
  - Totalmente accionados por el Tránsito
  - Semiaccionados por el tránsito
  - Adaptables a las variaciones del tránsito
- Semáforos peatonales
- Semáforos especiales
  - De destello
  - De control de circulación por carriles
  - Semáforos y barreras para pasos a nivel con el ferrocarril

Los semáforos de poste para vehículos, deben tener una altura libre mínima de 2.40 metros sobre el andén; en el caso de semáforos suspendidos, la altura mínima debe ser de 50 metros sobre la calzada. Para fijar la altura libre adecuada, se debe tener en cuenta la visibilidad y las pendientes de los accesos.

Con respecto al borde de la calzada, la parte más saliente del semáforo debe

estar a mínimo 60 centímetros.

Teniendo en cuenta la altura libre de los semáforos, el ancho de la intersección y el cono de visión de los conductores, la distancia entre los semáforos y su correspondiente línea de detención, no debe ser inferior al equivalente de la correspondiente altura.

Por lo anterior, con el fin de disminuir la longitud de despeje de la intersección, se recomienda la instalación de semáforos sobre la acera del frente o en el separador central, dependiendo del tipo de vía.

Al analizar la conveniencia de instalar semáforos, debe tomarse en cuenta el grado en que se presentan los siguientes requisitos:

- Volumen mínimo de vehículos
- Interrupción del tránsito continuo
- Volumen mínimo de peatones
- Circulación progresiva
- Antecedentes sobre accidentes

Cuando las intensidades del tránsito de las vías que se cruzan, son la razón principal para determinar la instalación de un semáforo, el volumen mínimo horario por sentido por carril es de 500 vehículos para la vía principal y de 150 vehículos para la vía secundaria.

La interrupción del tránsito continuo se aplica, cuando las condiciones u operación de la calle principal son de tal naturaleza que el tránsito en la calle secundaria sufre demoras o riesgos excesivos, al entrar o cruzar la calle principal. En estos casos los volúmenes mínimos son de 750 y 75, respectivamente.

El volumen mínimo de peatones que se considera como condición para la instalación de un semáforo es de 150 peatones/hora, atravesando la vía principal.

Cuando se trata de obtener circulación progresiva, mediante la regulación de la velocidad, se recomienda la instalación de semáforos cada 400 metros, cuando los ciclos están entre 60 y 70 segundos. De todas formas, la distancia expresada en función de la velocidad y la duración del ciclo, se calcula con la siguiente expresión:

$$D = \frac{CV}{7.1895}$$

Donde:

D = Distancia en metros

C = Duración del ciclo en segundos

V = Velocidad en Km/hora

En el caso de la reducción de accidentes, como consecuencia de la instalación de semáforos, no existen patrones específicos, ya que en la mayoría de los casos la reducción no es cuantitativa sino cualitativa y pasan de ser accidentes fatales (con muertos y/o heridos) a ser accidentes simples (colisiones entre vehículos).

### **7.3 Marcas, isletas y obras diversas**

#### **a. Marcas**

Se denominan marcas, las líneas, los símbolos y las letras que se pintan o colocan sobre pavimentos, estructuras, sardineles u objetos dentro o adyacentes a las vías de circulación, a fin de indicar ciertos riesgos, regular o canalizar el tránsito o complementar las indicaciones de otras señales.

Las marcas se clasifican en:

- Marcas en el pavimento: son las líneas centrales, separadoras de carriles, canalizadoras, de parada, para cruce de peatones y de aproximación a obstáculos, marcas para cruce del ferrocarril, para estacionamiento y para regular el uso de carriles.
- Marcas en sardineles para prohibición de estacionamiento.
- Marcas en obstáculos dentro de la superficie de rodamiento o adyacentes a ella.
- Indicadores: de peligro de alineamiento (fantasmas)

Las líneas en el pavimento pueden ser continuas o interrumpidas; en este caso, la relación entre la raya y el espacio en blanco, siempre será de 1 a 2, siendo el más común en vías urbanas 1.50 metros por 3.00 metros.

Las líneas tienen una anchura de 10 centímetros a excepción de las líneas para canalizar el tránsito que varían entre 10 y 30 centímetros de ancho, las transversales de parada que pueden tener entre 30 y 60 centímetros, y las de cruce de peatones entre 15 y 25 centímetros.

Cuando sea necesario, se podrán utilizar líneas dobles separadas entre sí 10 centímetros.

Las líneas discontinuas blancas se aplican para separar carriles en la misma dirección, en las cuales es posible efectuar adelantamiento; en pintura amarilla separan carriles con sentidos de circulación opuestos, en tramos con buenas condiciones de visibilidad horizontal y vertical.

Las líneas continuas, blancas o amarillas, separan carriles con las mismas condiciones anteriores, pero con restricciones a las maniobras de adelantamiento por reglamentación o por dificultades en la visibilidad horizontal y vertical.

Las marcas para estacionamiento, se trazan perpendiculares al sardinel, cuando se trate de regular el estacionamiento en cordón o paralelo, o en ángulo, en caso de que sea permitido; en ambos casos, el ancho de las líneas debe tener como mínimo 15 centímetros.

Las marcas para regular el uso de carriles pueden ser flechas o letras, las cuales deben guardar una proporción ancho - longitud de 1 a 4, sin que la longitud sea menor a 1.50 metros. En el caso de las letras, los elementos horizontales deben guardar una relación 4:1 con los elementos verticales.

Los indicadores empleados para señalar obstáculos centrales o restricciones laterales en las vías, pueden ser tableros o postes con recubrimiento reflectivo, claramente visibles en la noche a una distancia mínima de 100 metros, o topes reflectivos incrustados en la vía, en las posiciones que se consideren convenientes.

## **b. Isletas**

Las isletas son superficies limitadas situadas en las intersecciones o en las inmediaciones de las mismas, sirven para hacer más seguro y expedito el tránsito de vehículos o para el refugio de peatones. Se consideran partes integrantes de una isleta, la protección de sus extremos y las marcas que indiquen la proximidad de las mismas.

Según su función las isletas pueden ser: de refugio, separadoras y canalizadoras. Las primeras tienen que ver directamente con la circulación peatonal y las otras, con el encausamiento y separación de flujos de tránsito, según su trayectoria o dirección.

Las isletas, en términos generales, deben proyectarse cuidando que su forma se adapte a las trayectorias naturales del tránsito y en todos los casos, deben

complementarse con los dispositivos adecuados para su visibilidad, señalando por lo menos su borde en pintura reflectiva.

Como mínimo, las isletas deben tener una superficie de 3.0 metros cuadrados, y sus formas más usuales son: triangular, alargada o en forma de bulbo.

### **c. Obras diversas**

Como obras diversas se conocen aquellas que se construyen, colocan o dejan dentro de una obra vial o en sus inmediaciones, para proteger a los vehículos y peatones y/o dar mayor fluidez al tránsito.

En cuanto a su función, las obras diversas se clasifican en:

- . Estoperoles o taches para canalizaciones o como reductores de velocidad
- . Fajas separadoras de tránsito: camellones, barreras centrales
- . Defensas laterales
- . Vibradores
- . Bordos (policías acostados)
- . Cercas
- . Guardaganados

## **7.4 Dispositivos para protección de obras**

Corresponde a las señales u otros medios que se usen para controlar o guiar el tránsito en vías en construcción o conservación y tienen por lo tanto carácter transitorio.

Las razones para su uso son diversas, desde un simple desyerbe, desrame de árboles, desmonte o reparación de pavimento, hasta una reducción del número de carriles para sustituir totalmente un pavimento.

Los responsables del señalamiento transitorio tienen obligación de:

- . No iniciar ninguna reparación o construcción, sin disponer de las señales necesarias para el tipo de obra que se va a ejecutar.
- . Situar y conservar adecuadamente las señales.
- . No obstruir la visibilidad de las señales con equipo, herramientas e implementos usados en las obras.
- . Retirar los dispositivos de protección tan pronto hayan cesado los motivos

por los que fueron colocados.

- Todas estas señales deben ser reflectivas y luminosas para el trabajo nocturno.

Estas señales transitorias se clasifican, al igual que las permanentes, en preventivas, reglamentarias o restrictivas e informativas. Pueden combinarse de acuerdo con el tipo de obra, pero en ningún caso la separación entre ellas debe ser menos de 50 metros y deben empezar a colocarse por lo menos 200 metros antes del obstáculo. Dependiendo del texto a insertar en la señal, las dimensiones pueden variar entre 40 y 90 centímetros de alto, por 1.50 a 1.80 metros de ancho.

Además de las señales, deben utilizarse dispositivos canalizadores y de iluminación para guiar a los conductores a lo largo de una zona.

Estos dispositivos son: barreras, conos, tambores, sacos de arena, fantasmas, marcas y líneas, antorchas, mecheros, linternas, lámparas de bajo destello, etc.

## **7.5 Letras y números para señales**

Deben ser del tipo gótico, sin adornos ni salientes y con las esquinas en ángulo.

Se prescriben cinco tipos de alfabetos que se distinguen por B, C, D, E y F en alturas de 8, 10, 12, 12.5, 15, 20, 25, 50 y 40 centímetros para letras mayúsculas y un alfabeto de letras minúsculas para combinar con las anteriores, teniendo en cuenta que el tamaño de la letra minúscula sea igual a las dos terceras partes ( $2/3$ ) del tamaño de la mayúscula inicial.

La separación entre letras está consignada en un grupo de tablas aplicables a cada serie alfabética.

## **7.6 Implementación de las Facilidades Peatonales y Eliminación de Barreras Arquitectónicas dentro de la Red Vial**

### **• Normas**

Las normativa que rige la implementación de facilidades peatonales está enmarcada en los siguientes Leyes, Decretos y Acuerdos y en aquellas que entren en vigencia:

- Resolución No. 14861 de 1985, del Ministerio de Salud.” Por medio del cual se dictan normas para la protección, seguridad y bienestar de las personas en el ambiente en especial de los minusválidos
- Decreto No. 0404 de 1985, del Departamento del Valle del Cauca. “ Por medio del cual se establecen las normas urbanísticas - arquitectónicas y de construcción y se precisan responsabilidades institucionales en el Departamento del valle del Cauca en relación con la accesibilidad necesaria para los minusválidos y sectores de la población de movilidad reducida”.
- Ley 12 de 1.987, “Normas para la protección, seguridad, salud y bienestar de las personas en el medio ambiente y en especial de los minusválidos”.
- Ley 361 de 1997, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”. En su Título Cuarto “de la Accesibilidad”
- Acuerdo Municipal No. 02 del 25 de febrero de 1.997, “Por medio del cual se establecen disposiciones para la eliminación de barreras físicas a personas discapacitadas o con movilidad reducida

- **Criterios de Diseño y Localización**

Teniendo en cuenta los contenidos de las leyes y acuerdos que enmarcan las acciones para implementar las facilidades peatonales, se establecen los siguientes criterios de diseño y localización:

- **Criterios de localización**

Toda solución vial (vías, cruces, intersecciones, etc.), debe considerar dentro de su diseño e incluir los costos dentro del presupuesto de la obra, la implementación de facilidades peatonales que permitan la circulación (andenes, senderos, etc.), el cruce protegido de peatones (a nivel por medio de semáforos, cebras, rampas, reductores de velocidad; y a desnivel por medio de túneles o puentes peatonales).

Las facilidades peatonales a implementar deben ser agotadas desde la más simple hacia la más compleja, es decir: En primera instancia, y de acuerdo a las características de la vía o intersección, se debe optar por el cruce a nivel con reductores de velocidad (taches, cambios de textura y/o nivel), semaforizado y/o con señalización. En segunda instancia, cuando no se permita otra alternativa debido a las especificaciones de la vía o cuando las características del terreno

así lo defina y exista el área disponible para el desarrollo de los accesos, se optará por el cruce peatonal a desnivel.

La definición del sitio de localización de la solución peatonal debe estar soportada en estudios técnicos de ingeniería de tránsito - conteos peatonales, análisis de los recorridos peatonales y los usos del suelo.

- **Características de andenes y vías peatonales**

La superficie debe ser de material firme, estable, antideslizante, sin cambios abruptos de nivel y sin elementos construidos que sobresalgan. En todos los cruces de vías para atravesar peatonalmente la calzada, se deben construir rampas de cambio de nivel entre el andén y la calzada para permitir el cruce en silla de ruedas.

- **Rejillas y elementos de protección de vías y franjas peatonales**

No deben impedir la libre circulación de peatones. Las superficies salientes (tapas de alcantarillas, cajas de contadores de agua y otros elementos similares de protección), no podrán sobresalir más de 6 mm., ni quedar en nivel negativo.

Los elementos de protección en parques, zonas verdes y jardines no podrán tener forma puntiaguda o proyectadas peligrosamente sobre la zona peatonal y deberán ser continuos.

- **Separadores en las vías vehiculares**

Deberán adecuarse para el cruce peatonal, permitiendo una fácil circulación en silla de ruedas. El piso será de color y textura que contraste con sus alrededores y su ancho, debe ser no menor de 1.0 metro.

- **Superficie de pisos y suelos**

Las diferencias de nivel entre pisos deberán ser salvadas por medio de rampas con pendientes suaves.

- **Los puentes peatonales deben considerar mínimo los siguientes requisitos:**

- Permitir el acceso al puente peatonal por medio de dos modalidades: Rampas o escalera y ascensor.
- El material de piso debe ser antideslizante.
- La rampa y el puente peatonal, tendrá un ancho mínimo libre de 1,80 metros. Sin embargo, esta sección tendrá que ser ajustada a la capacidad necesaria del puente, según los flujos peatonales del sector y del área de influencia y teniendo en cuenta las dimensiones de sillas de ruedas aprobadas internacionalmente: Longitud 1,10 metros, altura 0,90 metros y ancho 0,70 metros.
- La rampa tendrá una pendiente máxima del 8%.
- La longitud máxima por tramos de rampa debe ser de 6,00 metros; entre éstos se deberá disponer de descansos de 1,50 metros a 2,00 metros y continuar con la rampa.
- Las barandas hacia espacios libres deben tener una altura mínima de 1,00 metro y su diseño debe considerar elementos que proporcionen seguridad y comodidad al usuario.
- En rampas que vayan acompañadas por pasamanos (cuando su desarrollo se realice sobre un muro o en interiores), éstos deberán tener una altura promedio de 0,85 metros, un arranque horizontal de 0,30 metros de longitud en desarrollo paralelo a la rampa y con la misma altura, terminando igualmente el tramo horizontal. Para facilitar su identificación, su color deberá hacer contraste con el color de la pared.
- La iniciación y terminación de las rampas se deberá señalar con un color y textura contrastante del piso en más de 0,20 metros de ancho.
- En los sitios donde el espacio no sea suficiente, se deben implementar unos mecanismos verticales de acceso, tales como: ascensores, elevadores, etc., que se acondicionen ergonómicamente. Además, debe quedar definida la persona o entidad encargada de su operación, vigilancia y mantenimiento del sistema.
- Cuando se planteen escaleras, estas deben cumplir con los siguientes requisitos:

**Ancho mínimo:** 1,50 a 1,80 metros, según la capacidad necesaria para el flujo peatonal.

**Profundidad de huella:** Entre 0,30 metros y 0,35 metros.

**Altura de Contrahuella:** Entre 0,14 y 0,18 metros.

**Descanso entre tramos de escalera:** Cada 1,50 a 1,80 metros.

**Barandas:** 0,90 a 1,00 metros.

**Acabado:** Antideslizante de textura gruesa, que indique la iniciación y terminación de la misma, a fin de facilitar la circulación de personas discapacitadas o con movilidad reducida.

El diseño del puente peatonal y de las áreas adyacentes debe evitar la conformación de espacios y/o elementos que faciliten su invasión por vendedores ambulantes y/o estacionarios, indigentes y delincuentes y que además propicien sitios que se conviertan en generadores de inseguridad y de violencia. La anterior situación, se puede evitar mediante un adecuado diseño arquitectónico y paisajístico de las áreas aledañas al puente peatonal, que contemple el diseño de la ornamentación (materas, fuentes, esculturas, etc.) y de arborización.

## **8. CRITERIOS DE DISEÑO DE ESTRUCTURAS Y PAVIMENTO**

### **8.1 Estructuras**

Las estructuras de puentes se diseñarán teniendo en cuenta las normas vigentes para el diseño de estructuras de puentes, la Ley 400 de 1997 y las Normas de Construcciones Sismoresistentes NSR - 98.

Las cargas de diseño y los materiales a utilizar tendrán las siguientes características:

- Carga de diseño: vehículo HS20 - 44 (MS - 18) o el C352
- Concreto de  $f'c$ : 210 kg/cm<sup>2</sup>
- Acero principal de  $f_y$  = 4.220 kg/cm<sup>2</sup>
- Acero para flejes de  $f_y$  = 2.600 kg/cm<sup>2</sup>
- Factor de sobrecarga en la carga muerta = 1.3
- Factor de sobrecarga en la carga viva = 2.18

Para el concreto postensado se debe utilizar:

- Concreto de  $f'c$ : 5.000 psi (350 kg/cm<sup>2</sup>)
- Cables de alta resistencia de 270.000 psi (18.900 kg/cm<sup>2</sup>)

## **8.2 Pavimento**

Para el diseño de las alternativas de estructuras de pavimento en concreto asfáltico, se recomienda utilizar las metodologías más usuales en nuestro medio (Instituto del Asfalto, Shell, y otros mas). Dichas alternativas, se deben modelar ya sea que se trate de un pavimento nuevo o de la rehabilitación de un pavimento existente, con el fin de determinar los espesores de las capas de la estructura del pavimento teniendo en cuenta las características del terreno de fundación, las cargas del tránsito y su frecuencia de repeticiones y las características de los materiales que constituyen cada capa de la estructura del pavimento.

Como variables básicas se tienen:

- Vida de diseño: 20 años
- Composición del tránsito vehicular (Automóviles, buses y camiones, y distribución de los camiones según su número de ejes).
- Ley de crecimiento del tránsito (modelos de crecimiento)
- Capacidad de soporte de la subrasante, CBR u otros parámetros, de acuerdo con el estudio de suelos.
- Relaciones de sustitución.

Para el diseño de la alternativa de pavimento en concreto de cemento, se recomienda emplear el Método de la Portland Cement Association, con los siguientes parámetros:

- Vida del diseño: 40 años
- Composición del tránsito vehicular (Automóviles, buses y camiones, y distribución de los camiones según su número de ejes).
- Ley de crecimiento del tránsito (modelos de crecimiento)
- Módulo de sub-rasante, k, de acuerdo con el CBR que proporcione el estudio de suelos.
- Espesor de la sub-base no tratada: asumir inicialmente 20 centímetros.
- Resistencia a la flexión del concreto: 50 kg/cm<sup>2</sup>

Para la ciudad de Cali el espesor mínimo de la losa de un pavimento de concreto de cemento será de 15.0 centímetros, para vías de muy bajo tránsito, o sea vías locales de barrios.

## **9. CRITERIO DE DISEÑO DE ILUMINACION DE VIAS URBANAS**

### **9.1 Definiciones**

**Esquema** (de una vía). Todas aquellas características físicas de una vía, además de la superficie de la calzada, que se tienen en cuenta en el planeamiento de la iluminación.

**Instalación de iluminación.** La totalidad de equipos que se proporciona para iluminar la vía; comprende los postes, las luminarias, los elementos de soporte y eléctricos y otro material auxiliar.

**Sistema de iluminación.** Es un arreglo de luminarias que tienen una distribución característica de luz, ubicadas en una manera concordante con dicha distribución. Los sistemas de iluminación comúnmente se denominan por el nombre de la distribución característica de la luz, así: cortado, semicortado, etc.

**Proyección del brazo.** Distancia medida horizontalmente entre el centro de la luminaria montada en un brazo y el centro del poste o de la cara de la pared de apoyo.

**Proyección.** Distancia medida horizontalmente entre el centro de la luminaria y el borde adyacente de la calzada. Es positiva, si las luminarias están más allá del sardinel y negativa, si están detrás del sardinel. Se simboliza con la letra A.

**Altura del montaje.** Distancia vertical entre el centro de las luminarias y la superficie de la calzada. Se simboliza con la letra H.

**Espaciamiento.** Distancia, medida paralela al eje de la vía, entre luminarias sucesivas de una instalación. Se simboliza con la letra S.

Si el arreglo es desplazado, la distancia se mide, paralela al eje de la vía, entre una luminaria en un lado de la calzada y la luminaria siguiente, la cual está en el otro lado de la calzada.

**Luz.** Es la parte de la vía que permanece entre luminarias sucesivas en una instalación.

Algunas veces se utiliza este término para denotar la distancia entre un par de luminarias montadas en un mismo poste.

**Ancho de calzada.** Distancia entre las líneas de sardinel. Se simboliza con la

letra K.

**Ancho efectivo.** Es una distancia notacional, relacionada con el ancho de la calzada, la proyección de la luminaria y el arreglo de luminarias; se emplea en lugar del ancho de la calzada, con el fin de simplificar la tabla de geometría de la iluminación. Se simboliza con la letra W.

$W = K - A$  Vía de dos calzadas con arreglo desplazado o arreglo de un solo lado. (Cada parte de la vía de dos calzadas se trata como un arreglo de un solo lado) .

$W = K - 2 A$  Arreglos opuestos

$W = K$  Arreglo central o arreglo central, con arreglo opuesto.

**Arreglo.** El patrón de ubicación de luminarias en planta; por ejemplo, desplazado, opuesto, central.

**Geometría** (de un sistema de iluminación). Las dimensiones lineales interrelacionadas y las características del sistema, a saber: espaciamiento, altura del montaje, ancho efectivo, proyección y arreglo.

**Salida de luz.** El flujo luminoso que emite una luminaria.

**Distribución de luz.** La distribución de la intensidad luminosa de una luminaria, en diferentes direcciones en el espacio.

**Distribución axial (no axial).** Una distribución asimétrica en la cual las direcciones de máxima intensidad luminosa caen (no caen), en planos verticales bastante paralelos a los ejes de la calzada.

**Centro de la viga.** Una dirección a media distancia entre las direcciones para las cuales la intensidad es 90% de la máxima, en un plano vertical a través del máximo y sobre una superficie cónica a través del máximo.

## 9.2 Ubicación de los postes en vía sin límite de velocidad o con una velocidad límite de 60 kilómetros por hora o más

Distancia entre el poste y la calzada: 1.5 metros. Si existe un andén adyacente a la calzada el poste se debe ubicar detrás del andén. En casos excepcionales, se puede aplicar una distancia más pequeña, pero nunca debe ser inferior a 0.90 metros.

### **9.3 Ubicación con un límite de velocidad de 60 kilómetros por hora**

Distancia entre el poste y el borde de la calzada: 1.5 metros o más, si es posible sin obstruir el andén o hacer excesiva la proyección del brazo. En ningún caso, puede ser menor que 0.46 metros, para pendientes que no excedan 1 en 40 (hacia el sardinel); 0.6 metros para pendientes que excedan 1 en 40, pero son menores que 1 en 24; y 0.76 metros para pendientes que excedan 1 en 24. Todas estas medidas son distancias horizontales, a una altura de 3.0 metros por encima de la calzada entre el poste y el plano vertical que contiene el borde de la calzada. Donde sea práctica, lo preferible es, soportar las luminarias con brazos de pared.

### **9.4 Iluminación de vías arterias**

#### **a. Tipos de sistema**

##### **• Factores que gobiernan la selección de los tipos de sistema**

Se conocen dos sistemas diferentes:

- Cortado
- Semicortado

El sistema cortado se caracteriza por una rápida reducción de la intensidad luminosa en la región entre 80° y la horizontal. Su principal ventaja es la reducción de resplandor y su principal desventaja, es la necesidad de una relación espaciamiento/altura del montaje pequeña y casi uniforme.

El sistema semicortado se caracteriza por una menos severa reducción de intensidad en la misma región. Sus principales ventajas son una gran flexibilidad de ubicación y costo más bajo (debido a relaciones espaciamiento/altura del montaje más grandes). Su principal desventaja es su posibilidad de producir resplandor.

Ambos sistemas son sensibles a las propiedades de la superficie de la vía; el sistema cortado es mejor con superficies más rugosas y ásperas y el sistema semicortado con superficies más suaves.

Si se emplea el sistema de iluminación cortada en un arreglo desplazado, como se muestra en la Figura 22, se puede obtener un resultado parchoso, a menos que la superficie de la vía sea rugosa y de un color ligero. Este sistema es mejor cuando el arreglo de las luminarias es central u opuesto.

Las ventajas de los dos sistemas se detallan a continuación:

Cortado	Semicortado
- Menos resplandor	- Mayor espaciamiento
- Funciona mejor cuando las superficies son rugosas y de color ligero	- Mayor flexibilidad en la ubicación. - Funciona mejor con superficies más suaves - Mejor apariencia de los edificios - Se acomoda mejor a los arreglos desplazados.

Algunas de las condiciones que favorecen uno u otro de los dos sistemas son:

Cortado	Semicortado
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Superficie de la calzada rugosa</li> <li>• Ausencia de edificios</li> <li>• Presencia de grandes árboles.</li> <li>• Secciones rectas de gran longitud.</li> <li>• Resaltos ligeros; puentes</li> <li>• Pocas intersecciones y obstrucciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Superficies suaves.</li> <li>• Edificios cercanos a la calzada especialmente aquellos de interés arquitectónico</li> <li>• Muchas intersecciones y obstrucciones</li> </ul>

#### • Factores que gobiernan la selección de luminarias

En la actualidad los tipos de luminarias que se utilizan para iluminar las vías son:

- Luminarias de sodio de baja presión.
- Luminarias de sodio de alta presión.
- Luminaria tubular fluorescente.
- Luminaria fluorescente de mercurio de alta presión
- Luminaria de mercurio

**Las luminarias de sodio de baja presión:** son apropiadas para instalaciones en donde la apariencia del color y el color que emiten, no son importantes. Producen un derrame más amplio y natural de la luz cuando se utilizan horizontalmente, algo que se puede requerir en las vías anchas, por ejemplo, vías de dos calzadas con tres carriles cada una.

**Las luminarias de sodio de alta presión:** son apropiadas para instalaciones

en donde son importantes la apariencia del color y el color que emiten y donde se requiere una producción altamente luminosa.

**Las luminarias tubulares fluorescentes:** son apropiadas para instalaciones en donde son importantes la apariencia del color y el color que emiten y donde se aceptan postes con múltiples luminarias; su baja luminosidad pueden permitir, en áreas desarrolladas, ciertas relajaciones.

**Las luminarias fluorescentes de mercurio de alta presión:** son apropiadas para instalaciones en donde son importantes la apariencia del color y el color que emiten y en donde se aceptan eficacias luminosas moderadas.

**Las luminarias de mercurio:** son apropiadas para instalaciones en donde son importantes la apariencia del color y el color que emiten y en las cuales se requiere una producción de alta luminosidad.

#### . **Cálculo del espaciamiento entre luminarias**

El Cuadro 6 proporciona el espaciamiento de diseño para los arreglos de luminarias que se muestran en la Figura 22, tanto para luminarias cortadas como semicortadas, a altura de montaje de 10 metros y 12 metros. Estos espaciamientos proporcionan una instalación de alta calidad y buena uniformidad de brillantez, sobre vías con resistencia moderada al deslizamiento.

El espaciamiento de diseño del Cuadro 6, se aplica a luminarias que proporcionan, en los hemisferios más bajos, las siguientes flujos luminosos mínimos:

12000 lúmenes a una altura de montaje de 10 metros.

20000 lúmenes a una altura de montaje de 12 metros.

Normalmente la proyección del brazo debe ser menor de 2.0 metros. La proyección debe ser tan pequeña como sea posible; existen ventajas en ubicar las luminarias sobre o aún detrás del sardinel, siempre y cuando no sea excesivo el ancho efectivo y sea fácil acceder para hacerle mantenimiento a las luminarias.

Para que se puedan hacer interpolaciones entre valores dados en el Cuadro 6, a continuación se proporcionan las fórmulas empíricas en las cuales se basa dicho cuadro.

Arreglo	Tipo	S	Smax	Wmax
Desplazado	C	$2.2 H^2/W$	3.0 H	1.5 H
	SC	$3.6 H^2/W$	4.0 H	1.4 H
Opuesto	C	$4.4 H^2/W$	3.3 H	2.0 H
	SC	$7.2 H^2/W$	4.4 H	2.0 H
Un solo lado	C	$1.9 H^2/W$	3.3 H	0.7H (0.8H)
	SC	$2.5 H^2/W$	4.4 H	0.6H (0.7H)
Central sobre una sola calzada	C	$3.8 H^2/W$	3.3 H	1.4H (1.6H)
	SC	$5.0 H^2/W$	4.4 H	1.2H (1.4H)
Opuesto más central	C	$4.4 H^2/W$	3.0 H	3.0 H
	SC	$7.2 H^2/W$	4.0 H	2.8 H
Par central sobre vías de dos calzadas	C	$2.8 H^2/W$	3.3 H	0.9H (1.0H)
	SC	$3.7 H^2/W$	4.4 H	0.8H (0.9H)

C: Cortado

SC: Semicortado

### 9.5 Iluminación de vías colectoras

- Altura del montaje. Normalmente debe ser 8.0 metros.
- Producción de la luminaria. Con luminarias semicortadas, montadas a 8.0 metros, el mínimo flujo de luz, por luminaria, en el hemisferio más bajo, debe ser 7000 lúmenes.
- **Espaciamiento.** Las luminarias semicortadas se deben espaciar, de acuerdo con los valores del siguiente cuadro:

Arreglo	Ancho efectivo (metros)					
	5	6	7	8	9	10
En un solo lado	Espaciamiento de diseño (metros)					
	31					
Desplazado	32	32	32	29	25	23

## **9.7 Iluminación de intersecciones a nivel**

### **a. Funciones de la iluminación**

La iluminación debe revelar, sin resplandor, la existencia de la intersección, ubicación de los sardineles, la dirección de las vías, la presencia de peatones u obstrucciones y el movimiento de cualquier vehículo, en la vecindad de la intersección.

La ubicación de los postes de las luminarias, debe hacerse después de considerar las líneas del flujo vehicular, las líneas de visibilidad del flujo que entra a la intersección y las zonas de posibles colisiones. Por ejemplo, la Figura 23 muestra las líneas del flujo vehicular en una intersección oblicua y se puede emplear para ilustrar los peligros particulares y los principios que gobiernan la iluminación de intersecciones a nivel.

- De A a B, un conductor tiene una ruta simple, pero a medida que se aproxima a la intersección, es esencial que sea capaz de ver cualquier vehículo emergiendo de C o que esté esperando en su boca.
- De A a C, es esencial que el conductor sea capaz de ver cualquier vehículo que se aproxima desde B, el cual puede emerger con su propia trayectoria; también, cuando llegue a la intersección debe ser capaz de ver obstrucciones y vehículos en movimiento, en cierta distancia a lo largo de la vía C.
- De B a C, es esencial que el conductor sea capaz de ver cualquier vehículo que se aproxima en la vía A, para poder juzgar su velocidad y dirección antes de cruzar su trayectoria. La esquina del sardinel entre A y Cordialmente, también debe verse con claridad.
- De B a A, el conductor requiere las mismas líneas de visión mencionadas en los párrafos precedentes y, particularmente, debe ser capaz de ver cualquier vehículo que se aproxima por la vía C, el cual puede girar hacia A.
- De C a A, el conductor tiene, quizás, la ruta más difícil y a medida que se aproxima a la intersección, es esencial que sea capaz de ver cualquier vehículo que se aproxima por B, el cual puede emerger o cruzar su propia trayectoria. Cuando llegue a la intersección, es esencial que sea capaz de ver cualquier vehículo que se aproxima por la vía A.
- De C a B, el conductor tiene una ruta simple pero a medida que se aproxima a la intersección, es esencial que sea capaz de ver cualquier vehículo que se aproxima por la vía A, el cual puede emerger con su propia trayectoria.

En las Figuras 23, 24 y 25 se muestran algunos ejemplos de ubicación de luminarias en intersecciones en T, intersecciones en T oblicuas, intersecciones en cruz y en glorietas.

### **9.8 Iluminación de intersecciones a desnivel**

Se pueden aplicar, en forma individual a cada vía de la intersección, las normas descritas en numerales anteriores. En su defecto se puede utilizar una torre de iluminación, con una altura del montaje mayor o igual que 18 metros.

## **10. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO**

Para optimizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, es necesario establecer una infraestructura básica que permita la eficiente operación de los equipos destinados para tal efecto.

Para definir los criterios básicos de diseño, es necesario diferenciar entre la infraestructura física y la infraestructura operativa: la primera se refiere fundamentalmente a vías, paraderos, señales e instalaciones terminales; la segunda, tiene que ver con intervalos de despacho en períodos pico y no pico, planes de rodamiento de equipos, velocidad promedio de operación, tiempos de máxima permanencia en paraderos, control de intervalos en ruta y máximo de rutas por tramo vial.

### **10.1 Vías**

Las rutas de transporte público colectivo deben ser trazadas utilizando preferencialmente las vías arterias secundarias y las vías colectoras; las vías arterias principales deben reservarse para operación de sistemas de alta tecnología, de gran capacidad de transporte, y viajes entre sectores urbanos distantes; las vías locales en lo posible no deben ser utilizadas para rutas de transporte público colectivo.

Dependiendo del tipo de vehículo que sirve cada una de las rutas, éstas pueden clasificarse según su longitud y cobertura, de acuerdo con los tipos de vías que utilizan.

## **10.2 Paraderos**

Dependiendo del tipo de vehículo, la clase de ruta y la vía que utiliza, los paraderos deben ubicarse a una distancia entre 800 y 1200 metros, en puntos intermedios de las correspondientes cuadras, pero cerca, a menos de 25 metros, de las intersecciones, cualquiera que sea su tipo: de prioridad, semaforizada, glorieta, a desnivel.

Sobre las vías arterias principales y secundarias, en las áreas señaladas para paraderos deben construirse, en lo posible, bahías especiales, con un ancho mínimo de 3.00 metros. La longitud debe calcularse en función de la densidad de rutas, en el tramo donde se ubique el paradero, el tipo de vehículos que lo vaya a utilizar, y la clase de ruta que vaya a servir.

Las bahías deben permitir fácil maniobra de ingreso y salida, y por lo tanto, sus extremos deben diseñarse en radios consecutivos opuestos de 10 metros, como mínimo.

En los sitios donde no sea posible la construcción de bahías, las áreas para paraderos deben estar debidamente demarcadas y señalizadas, para facilitar su identificación, tanto por el conductor como por el usuario. Las dimensiones del área demarcada se determinan de la misma forma que para las bahías.

En uno y otro caso, la ubicación de los paraderos debe hacerse teniendo en cuenta los usos del suelo colindantes, su visibilidad, iluminación, condiciones de tránsito de la vía, longitud de colas en intersecciones semaforizadas, etc.

De la misma forma, en paraderos para gran cantidad de rutas, es conveniente la construcción de abrigos o módulos de protección a usuarios, en los cuales se inserte información sobre el destino de las rutas usuarias.

## **10.3 Instalaciones terminales**

Se entiende como instalación terminal, aquella que alberga, para cada empresa o unidad de explotación, todos los elementos suficientes para garantizar una eficiente operación de los vehículos vinculados a ella y del personal que la dirige y/o administra.

En estas condiciones, toda instalación debe contar con los siguientes elementos mínimos: oficinas, talleres, estación de servicios, almacén de repuestos y llantas, área de parqueo para vehículos de reserva, área para lavado y engrase, y área para parqueo y circulación de todos los vehículos vinculados a la empresa.

Para cumplir con lo anterior, las instalaciones terminales deben tener como mínimo un área equivalente a 55 metros cuadrados por cada vehículo tipo bus, la cual incluye las áreas que se destinan a servicios diferentes a las áreas de circulación y parqueo, propiamente dichas.

#### **10.4 Intervalos de despacho**

Teniendo en cuenta que en los períodos pico se presenta la mayor demanda de servicio, los intervalos mínimos de despacho deben ser de tres minutos; para los períodos no pico, los intervalos deben calcularse en función de la demanda; sin embargo, para no desmejorar el nivel de servicio, este intervalo no debe ser mayor a 8 minutos.

#### **10.5 Planes de rodamiento**

Se conoce así los listados ordenados, organizados previamente, en los cuales se consignan secuencialmente los números internos de los vehículos a ser despachados por una ruta determinada, con los correspondientes horarios de salida.

Estos planes pueden elaborarse con vigencia para un día, una semana, una quincena y un mes, según la política de la empresa, y pueden detallarse por vehículo y por ruta, según sea necesario para el control del servicio.

Estos planes, elaborados previamente, servirán de base para la ejecución de controles en ruta, los cuales pueden ser efectuados por personal vinculado a las empresas, o por las autoridades competentes.

Para un mayor control del estado, sobre la calidad y los niveles de servicio, es aconsejable que los planes de rodamiento sean semanales, y se remitan con anterioridad a las autoridades competentes.

Para hacer más eficiente el plan de rodamiento por vehículo, pueden aparecer en columnas adicionales los horarios de paso por punto de control intermedios, con el fin de asegurar la conservación en ruta de los intervalos de despacho.

#### **10.6 Velocidad de operación**

Se debe buscar, para una eficiente operación de los equipos y un adecuado servicio a los usuarios, una velocidad promedio de operación de 20 kilómetros por hora, teniendo en cuenta la correcta utilización de paraderos, el tiempo máximo de duración por parada y el cumplimiento de los planes de rodamiento.

## **10.7 Tiempo máximo de parada**

Dependiendo de la frecuencia de paso (intervalos de despacho) y del período del día (pico, no pico), los tiempos máximos de parada no deben ser en ningún caso superiores a 90 segundos, siendo recomendable para los períodos pico, un máximo de 60 segundos.

## **10.8 Control de despachos en ruta**

Para todas las rutas, cerca a las áreas de mayor congestión, es conveniente la colocación de controles de frecuencia de paso, con lo cual se garantiza una mejor utilización de los paraderos y un buen nivel de servicio a los usuarios.

Estos puntos de control deben servir de referencia para los planes de rodamiento y el autocontrol por parte de los conductores.

## **10.9 Número máximo de rutas por tramo**

Dependiendo de los intervalos de despacho, la eficiencia de los controles en ruta, el área disponible de paraderos y el tiempo máximo de parada, deben determinarse, en los tramos de mayor demanda, el número máximo de rutas que puede autorizarse, bajo determinadas condiciones de operación.

# **11. CONSERVACION DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE**

## **11.1. INTRODUCCION**

Las labores de conservación del sistema vial y de transporte, aplicadas en la red vial, permiten que la vida útil de diseño de la vía puede cumplirse y que permanentemente, las condiciones de confort y seguridad, puedan ser disfrutadas por el usuario de ella.

En el Municipio de Santiago de Cali, las entidades encargadas de esta labor son la Secretaría de Mantenimiento Vial Y Construcción de Vías Rurales, en el frente de conservación de pavimentos, puentes, andenes y sardineles; Emcali, en el mantenimiento del sistema de drenaje e iluminación; y Emsirva, en las labores de embellecimiento y ornato. Cada una de ellas, actuando independientemente y dentro de unos presupuestos escasos, ha desarrollado las tareas de mantenimiento curativo más que las preventivas, como único

medio de desarrollar mantenimiento, dentro de sus limitaciones.

Igualmente, y debido a la poca importancia que se le da a la actividad, no existe un ordenamiento de los datos e informaciones que permita el cálculo real y preciso de los costos de mantenimiento, razón por la cual es imposible que en forma racional se defina un presupuesto para su realización.

La conservación vial ha sido considerada como una actividad de tipo secundario y por esta razón, es relegada en beneficio de la creación de nuevas obras; sin embargo, en Colombia se ha comprobado que "la rentabilidad económica que se obtiene al preservar la buena condición de las vías ofrece relaciones beneficio/costo que alcanzan valores que están en el nivel de 20/1, cifras que son poco frecuentes en la evaluación de proyectos nuevos o mejoramientos".

Teniendo en cuenta lo anterior, el Estudio del Plan Vial y de Transporte de la ciudad de Cali, ha querido reactivar la importancia de la conservación del sistema vial y de transporte, formulando un manual de conservación, que constituye el Documento 17 de dicho estudio, donde se presentan discriminadas por tipo de mantenimiento, las actividades típicas de conservación y su modo y frecuencia de aplicación, igualmente los costos de mantenimiento vial por kilómetro teniendo en cuenta tres rangos de clasificación de tránsito promedio diario en las vías del Municipio de Santiago de Cali, tipo de pavimento y número de carriles de las vías.

## **11.2. LABORES TÍPICAS DE CONSERVACION DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE**

### **11.2.1 Conservación de Estructuras**

#### **a. Pavimentos flexibles (concreto asfáltico)**

##### **• Mantenimiento preventivo**

Todos los pavimentos requieren de mantenimiento, puesto que los esfuerzos y fuerzas de la naturaleza, están permanentemente actuando sobre ellas.

Las fisuras y otro tipo de daños, que en etapas tempranas parecen ser invisibles, pueden desarrollarse en defectos serios. La corrección oportuna de daños permite frenar la evolución de ellos a un costo bajo en términos de tiempo, dinero y trabajo.

Las actividades de mantenimiento preventivo en pavimentos asfálticos, son:

- **Sello de fisuras.** El objetivo del sello de fisuras es evitar la penetración de agua en la estructura del pavimento y evitar una mayor deterioración de la vía.
- **Parcheo.** El objetivo del parcheo es reparar las deformaciones, agrietamientos, huecos, erosiones y fallas de los bordes y de las calzadas que se presenten en áreas locales. También, si se requiere la reparación adecuada de las brechas para las acometidas de servicios públicos.
- **Mantenimiento periódico**
- **Sello de pavimentos.** El sello de los pavimentos contra el aire y la humedad prolonga su vida. Las técnicas varían desde aplicaciones ligeras de asfalto, hasta aplicaciones de múltiples capas compuestas de asfalto y agregados en forma alterna. Todas estas técnicas sellan la superficie.
- El sello de pavimentos se usa para combatir problemas de calidad de rodadura, agrietamiento, piel de cocodrilo, cortes de la empresa de servicios públicos, bacheos, agregados lisos, meteorización y descascamiento.
- **Nivelación.** El objetivo de la nivelación es corregir áreas donde se presenten depresiones, huellas, desplazamientos, cuarteos por deslizamiento y las ondulaciones.

Esta actividad no resuelve los problemas anotados, cuando éstos son originados por deficiencias estructurales del pavimento que sólo pueden ser corregidas con parcheos profundos.

## **b. Pavimentos rígidos (concreto de cemento)**

### **Mantenimiento preventivo**

- **Sello de juntas.** La vida de los pavimentos rígidos depende en gran proporción del adecuado funcionamiento de las juntas transversales y longitudinales. Si éstas no se encuentran selladas adecuadamente (con material bituminoso), se facilita la entrada del agua a la subrasante o la penetración de cuerpos extraños dentro de la junta (piedras pequeñas, por ejemplo) que obstaculizan su normal funcionamiento. Por esta razón, es indispensable que periódicamente se ejecuten visitas de inspección a los pavimentos de concreto de cemento, para verificar la necesidad de reponer este material.

- **Sello de fisuras.** Donde existan fisuras abiertas, se debe hacer una ranura profunda de 3/8 de pulgada (9.5 milímetros) y 3/4 de pulgada (19 milímetros) a lo largo de la fisura. Para esto se utilizan máquinas como sierra con cuchillas de diamante y taladro con torneador vertical. La sierra debe seguir continuamente el sendero de la fisura y de ensanchar la parte superior hasta la sección requerida, sin causar fragmentación excesiva o cualquier otro daño del hormigón.
- **Sellado subterráneo.** En Colombia es frecuente el uso de lechadas de cemento a presión para sellar los vacíos debajo de la losa. Sin embargo, este método proporciona un mejoramiento temporal al problema, si no se ejecuta simultáneamente un mejoramiento al sistema de drenaje y el resello de juntas.
- **Parcheo superficial.** El objeto de esta actividad es reparar los daños de las losas, de las juntas y las repavimentaciones inadecuadas realizadas después de ejecutados los trabajos de acometidas de servicios públicos, huecos superficiales, dislocamientos medianos y desintegración superficial leve.
- **Parcheo profundo.** Usado básicamente para tapar huecos profundos, realizar reparaciones de los cortes para servicios públicos o arreglar áreas de dislocamientos severos.

### **Mantenimiento periódico**

- **Sello de juntas.** Es necesario resellar las juntas transversales cada cinco años en las vías arterias principales, independientemente del estado en que se encuentren.
- **Capa de concreto asfáltico.** Este tratamiento tiene como propósito restaurar la transitabilidad y resistencia al patinaje, sellar el pavimento y de este modo reducir el costo de mantenimiento.

### **c. Andenes y sardineles**

El objeto de la conservación de andenes, es mantener un sendero razonablemente seguro para los peatones, tanto de día como de noche; el de la conservación de sardineles es proteger a los peatones, proveer canales de agua, conducir el agua superficial a los sumideros y definir el borde de la calzada.

- **Mantenimiento rutinario**

Consiste en el sellado de fisuras de estas estructuras o el bacheo de huecos.

- **Mantenimiento periódico**

**En andenes:** corregir protuberancias y bordes agudos con más de 20 milímetros de altura.

**En sardineles:** cuando se ejecuten repavimentaciones en la vía que reduzcan la altura requerida del sardinel, es necesario construir un sardinel adicional, con el fin de que se sigan cumpliendo sus objetivos (proteger a los peatones y evitar que los vehículos se suban sobre el andén).

**d. Sumideros y sistemas de drenaje**

El objetivo de esta actividad de mantenimiento, es asegurar que el agua superficial sea evacuado de la calzada, tan rápido como sea posible, evitándose que penetre en la base del pavimento.

- **Actividad de mantenimiento periódico**

Limpieza mecánica de sumideros, redes y cámaras de alcantarillado, donde sea posible, y manual en las restantes.

**e. Puentes y Box Culverts**

El objetivo es mantener los puentes, los box culverts y otras estructuras, de tal manera que no se ponga en peligro la seguridad de los usuarios de la vía y que, se pueda evitar el deterioro que conduce a una reducción de la vida útil de la estructura o a trabajos de reparación muy costosos.

- **Mantenimiento preventivo para puentes de hormigón**

Dentro de las actividades de mantenimiento preventivo para puentes, se considera sellado de fisuras y sellado de juntas, cuyo modo de aplicación se ajusta a los descritos para pavimentos de concreto de cemento, si el puente es de hormigón o de concreto asfáltico, si la superficie de rodadura del puente es de concreto asfáltico.

- **Mantenimiento periódico**

Como mantenimiento periódico en los puentes debe efectuarse: pintura a las barandas, demarcación, reparación de calzada, señalización y limpieza general.

## **11. 2.2 Conservación de los elementos de control del tránsito**

### **a. Señalización**

- **Vertical**

El objetivo del mantenimiento de señales es mantener, en todo momento, todas las señales visibles y legibles.

- **Mantenimiento rutinario.** Teniendo en cuenta que el robo de señales es frecuente, es necesario que como mantenimiento rutinario se considere la reposición.
- **Mantenimiento periódico.** Como actividad de mantenimiento periódico, se consideran la limpieza manual, el arreglo y el reemplazo de señales (las que estén en muy mal estado).

- **Horizontal (Demarcación)**

El objetivo de la demarcación es delimitar los carriles y los bordes de las calzadas, las zonas de parqueo, las demarcaciones de pare, paraderos de buses y busetas, y otras instrucciones.

### **b. Semáforos**

El objetivo es mantener los semáforos operando correctamente a toda hora.

Como actividad periódica en los semáforos se considera: la pintura de postes, el cambio de bombillos y el cambio de vidrios de fase.

### **c. Iluminación**

El objetivo es mantener una buena iluminación, con un grado de certidumbre razonable.

### **d. Facilidades Peatonales**

Dentro de esta actividad se encuentran puentes peatonales, vías peatonales y

pasos peatonales demarcados sobre la vía.

El mantenimiento de la pintura de los pasos peatonales sobre la vía, se incluye en la actividad demarcación.

### **11. 2.3 Embellecimiento y ornato de las vías**

#### **a. Corte de árboles**

El objetivo de estas actividades es evitar la obstrucción de las líneas de visibilidad en las curvas y de las señales de tránsito, impedir el crecimiento de la maleza y prevenir que los árboles se vuelvan un peligro para los usuarios de las vías.

#### **b. Mantenimiento de zonas verdes y de protección ambiental**

El objetivo de esta actividad es prevenir que el material o suelo de la zona verde caiga sobre la calzada y las plantas crezcan sobre la misma; mantener la zona verde en una condición tal que el corte del pasto, se pueda hacer sin que las máquinas se dañen.

#### **c. Barrido y lavado de las calles**

El objetivo, desde el punto de vista de las vías, es principalmente remover escombros de las cunetas laterales, para evitar el empozamiento del agua, y que las basuras y los escombros vayan a los sumideros.

También se busca que la superficie de la calzada esté lo suficientemente limpia, para que las marcas en el pavimento sean visibles y los parabrisas no sean cubiertos con el polvo.

### **11. 3. COSTOS DE CONSERVACION DE VIAS URBANAS**

En el Cuadro 7, se presentan los costos de conservación anuales, en pesos por kilómetro, correspondientes a los distintos tipos de pavimento (concreto de cemento y concreto asfáltico), a diferentes volúmenes de tránsito diario y para diferente número de carriles por calzada.

También, se presentan los costos de conservación correspondientes a vías en tierra o afirmado

.

## **ANEXO 5**

# **MATRIZ DE CLASIFICACION Y JERARQUIZACIÓN DE SUELOS**

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos  
AREA URBANA

Escala Según Cobertura (1)	CODIGO	ESTABLECIMIENTO Tipo de Actividad	Res. Neta	Res. Predom.	Económ. Predom.	Mixta (comercio) (servicios)(vivi enda)	AA Ind.	V.A. P/pal. Con corredor de actividad (2)	V.A. Secundarias y			Centralidades				
									Colectoras			Metropolitana	Urbana	Comunal	Barrial	
									(Rn)	(Rp)	Mixta					
	<b>0</b>	00	VIVIENDA	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P	P	
M-U	<b>1</b>	01	PREPARACION Y CONSERVACION DE CARNES; PROCESAMIENTO DE PESCADO Y CRUSTACEOS	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M		02	FABRICACION DE PRODUCTOS LACTEOS	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M-U		03	ENVASADO Y CONSERVACION DE FRUTAS Y LEGUMBRES	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M		04	FABRICACION DE ACEITES Y GRASAS	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M-U		05	PRODUCTOS DE MOLINERIA	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
U-C-L		06	FABRICACION DE PRODUCTOS DE PANADERIA Y REPOSTERIA	-	-	P	P	P	-	-	-	-	P	P	P	
M-U		07	ELABORACION DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS DIVERSOS, PREPARADOS PARA ANIMALES, CACAO Y ARTICULOS DE CONFITERIA, COMPUESTOS DIETETICOS Y OTROS	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M		08	DESTILACION Y MEZCLA DE BEBIDAS ESPIRITUOSAS, INDUSTRIAS VINICOLAS, BEBIDAS MALTEADAS, FABRICACION DE BEBIDAS NO ALCOHOLICAS, GASEOSAS Y SIMILARES	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M		09	PREPARACION DE TABACO Y SUS PRODUCTOS	-	-	-	-	P	-	-	-	-	-	-	-	
M-U-C		10	TEJIDOS Y MANUFACTURAS ARTIFICIALES Y SINTETICOS; HILADO, ACABADO DE TEXTILES; ARTICULOS CONFECCIONADOS DE TEXTILES - NO PRENDAS; FABRICACION DE TEJIDOS DE PUNTO, TAPICES Y ALFOMBRAS, CORDELERIA, ALGODON, LANA Y SUS MEZCLAS Y OTROS NO CLASIFICADOS	-	-	-	-	P	-	-	-	-	P	P	P	-
M-U-C-L		11	FABRICACION DE PRENDAS DE VESTIR, EXCEPTO CALZADO	-	-	P	-	P	-	-	-	-	P	P	P	P
M-U		12	CURTIDURIAS Y TALLERES DE ACABADO, INDUSTRIA DE LA PREPARACION Y TEÑIDO DE PIELS	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
U-C-L		13	FABRIC PRODUCTOS CUERO, FABRIC. CALZADO Y PARTES	-	-	P	-	P-1	-	-	-	-	P	P	P	P
C-L		*14	TALLERES PARA TRABAJAR LA MADERA; PRODUCTOS DE MADERA	-	-	-	P-2	P-1	-	-	-	-	-	-	P	P
U-C-L		15	FABRICACION DE MUEBLES Y ARTICULOS DE MADERA, ACCESORIOS NO METALICOS	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	P	P	P
M-U-C		16	FABRICACION ENVASES, CAJAS Y ARTICULOS DE PULPA, PAPEL Y CARTON	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M-U-C		17	IMPRENTAS, EDITORIALES E INDUSTRIAS CONEXAS	-	-	P	P	P	-	-	-	-	P	P	P	P
M		18	FABRICACION RESINAS SINTETICAS, MATERIAS PLASTICAS, SUSTANCIAS BASICAS, ABONOS Y PLAGUICIDAS, PINTURAS, BARNICES Y LACAS, FARMACEUTICOS Y MEDICAMENTOS, PRODUCTOS DERIV. PETROLEO Y CARBON, (*5) PRODUCTOS DE CAUCHO	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	
M-U		19	FABRICACION DE PRODUCTOS TOCADOR Y LIMPIEZA	-	-	-	-	P	-	-	-	-	P	P	P	P
U-C		20	FABRICACION OBJETOS BARRO, LOZA Y PORCELANA	-	-	P-3	P	P	-	-	-	-	P	P	P	P
U-C-L		21	FABRICACION VIDRIO Y PRODUCTOS DE VIDRIO, VENTANAS DE ALUMINIO	-	-	-	-	P	-	-	-	-	-	-	-	
M-U		22	FABRIC. PRODUCTOS DE ARCILLA, CEMENTO O SIMILARES PARA CONSTRUIR	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos  
AREA URBANA

Escala Según Cobertura (1)	CODIGO	ESTABLECIMIENTO Tipo de Actividad	Res. Neta	Res. Predom.	Económ. Predom.	Mixta (comercio) (servicios)(vivienda)	AA Ind.	V.A. P/pal. Con corredor de actividad (2)	V.A. Secundarias y			Centralidades			
									Colectoras			Metropolitana	Urbana	Comunal	Barrial
									(Rn)	(Rp)	Mixta				
M-U-C	23	FABRIC PRODUCTOS METALICOS (NO MAQUINARIA), CUCHILLOS, HERRAMIENTAS, ART FERRETERIA, MUEBLES Y ACCESORIOS METALIC NO ELECTRICOS, ELEMENTOS ESTRUCTURALES METALICOS, FONTANERIA Y CALEFACCION	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	-
M	24	CONSTRUC. DE MAQUINARIA; EQUIPO PARA INDUSTRIA, PARA OFICINA, CALCULO Y CONTABILIDAD; EQUIPOS Y APARATOS RADIO, T.V. Y TELECOMUN.; APARAT Y ACCESOR ELECTRICOS USO DOMESTICO; MOTORES Y TURBINAS; MAQUINARIA Y EQUIPO P/AGRICULTURA, VEHICULOS Y SUS PARTES	-	-	-	-	P	-	-	-	-	-	-	-	-
U-C	25	OTRAS INDUSTRIAS MANUFACTURERAS DIVERSAS (ARTICULOS DEPORTIVOS, INSTRUMENTOS MUSICALES, FAB. DE JOYAS, Y SIMILARES)	-	-	P	P	P	-	-	-	-	P	P	-	-
M-U-C-L	2	01 COMERCIO POR MAYOR MATERIAS PRIMAS, TEXTILES, MAQUINARIA, EQUIPOS ELECTRICOS, MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN, PAPELERÍA, ELEMENTOS DE DECORACION, JUGUETERIA, ACCESORIOS, HERRAMIENTAS, ARTICULOS DEPORTIVOS, ALIMENTOS, CUERO, AGROPECUARIOS Y EMPAQUES, DROGAS, TIENDAS, RAPITIENDAS Y MINIMERCADOS, PANADERIA, MISCELANEAS, ESTUDIOS FOTOGRAFICOS, BOUTIQUES, FLORISTERÍAS Y SIMILARES,ALQUIL	-	-	C	-	P	P	-	-	P	P	P	-	-
U-C-L		02 PELICULAS,ART.DEP.ARTESANIAS,RELOJER.,JOYER.,OPTICAS,ANTICUARIOS,JUGUETER.,ART.ASEO.	-	P-11	P	P	P	C	C	C	C	P	P	P	P
C-L	2	03 VENTA DE GRANOS Y ABARROTÉS, ARTICULOS PRIMERA NECESIDAD ALIMENTOS DIVERSOS, AGROPECUARIOS AL POR MENOR, PERECEDEROS, FRUTAS (AL DETAL), SALSAMENTARIAS ESTANCOS, LECHERIAS, HUEVOS, PESCADOS, POLLOS, CARNES.	-	P	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P
M-U-C		04 HERRAMIENTAS, ACCESORIOS Y EQUIPOS TECNICOS	-	-	P	P	P	P	-	-	P	P	P	P	-
U-C		05 COMERCIO DETAL DE ARTICULOS DE FERRETERIA Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	-	-	C	-	P	C	-	-	C	-	-	-	-
M-U		*06 COMERCIO DETAL DE VEHICULOS	-	-	P-12	P-12	P-12	P-12	-	-	P-12	P	P	-	-
M-U-C		07 COMERCIO DE ACCESORIOS Y REPUESTOS P/VEHICULOS, NO INSTALACION	-	-	P	P	P	P	-	-	P	P	P	-	-
U-C-L		*08 COMERCIO GASOLINA, LUBRICANTES Y SIMILARES (ESTACIONES DE SERVICIO CON O SIN GAS)	-	-	-	C	P-6	P-6	-	P-6	P-6	-	-	-	-
L		09 COMER COMBUST NO DERIVAD DEL PETROLEO Y ALCOHOL	-	-	-	-	P	P	-	-	-	P	-	-	-
U-C-L		10 COMERC. DE MEDICAMENTOS, DROGUERIAS Y COSMETICOS	-	P	P-4	P-4	P-4	-	P	P	P-4	P	P	P	P
C-L		11 COMERCIO DE EMPAQUES,BOLSAS PLASTICAS,PAPEL Y SIMILARES	-	-	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P
U-C-L		12 COMERCIO AL DETAL DE ARTICULOS DE CACHARRERIA, PRENDAS DE VESTIR Y ACCESORIOS,DISCOS, USO DENTAL, PAPELERIAS Y LIBRERIAS, MUEBLES Y ACCESORIOS, CRISTALERIA, MARQUETERIA Y USO ELECTRICO, COMPRAVENTA Y PRENDERIAS, SIMILARES,PROD.PLASTICOS O CAUCHO	-	-	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
 Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos  
 AREA URBANA

Escala Según Cobertura (1)	CODIGO	ESTABLECIMIENTO Tipo de Actividad	Res. Neta	Res. Predom.	Económ. Predom.	Mixta (comercio) (servicios)(vivienda)	AA Ind.	V.A. P/pal. Con corredor de actividad (2)	V.A. Secundarias y			Centralidades			
									Colectoras			Metropolitana	Urbana	Comunal	Barrial
									(Rn)	(Rp)	Mixta				
M-U-C	*13	CENTROS COMERCIALES, SUPERMERCADOS Y ALMACENES DE CADENA	-	-	C	C	C	C	-	-	C	C	C	C	C
U-C-L	14	RESTAURANTES, PIZZERIAS, SEVICHIERIAS, HAMBURGUESERIAS, CREMERIA, HELADERIA, CAFETERIA, COMIDAS RAPIDAS, CENADEROS, LONCHERIAS, FRITANGUERIAS Y SIMILARES	-	-	P	P	P	C	C-5	C-5	C-5	P	P	P	P
U-C-L	*15	FUENTE DE SODA Y ESTADERO, TABERNA, BAR, SIFONERIA, CAFE, CONCIERTO, CENTRO ARTIST., SALON DE BAILE, DISCOTECA, GRILL, CABARET, COREOGRAFICOS, BILLAR, SAPO, TEJO CON CONSUMO DE LICOR	-	-	P	P	P-1	C	-	-	C	C	C	P	P
M-UC	*16	COMERCIO DE MAQUINARIA	-	-	-	-	P	P	-	-	-	P	P	-	-
M-U-C	3	01 SERVICIOS AGRICOLAS Y GANADEROS	-	-	-	-	P	P	-	-	P	P	P	P	-
M		02 LUZ Y FUERZA ELECTRICA	-	-	-	-	P	-	-	-	-	P	P	P	P
U		*03 PRODUCCION Y/O DISTRIBUCION DE GAS (*1)	-	-	-	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P
U		04 OBRAS HIDRAULICAS Y SUMINISTRO DE AGUA (*1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	P	P	P	P
M-U		05 INSTALACIONES DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS	-	-	-	-	P-1	P	-	-	-	-	-	-	-
U-C		*06 SALA DE MASAJE/SERV. DE ACOMPAÑAM. CON/SIN LICOR	-	-	-	P	P	P	-	-	P	P	P	-	-
M-U		*07 HOTELES Y APARTHOTELES	-	-	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	-
C-L		*08 RESIDENCIAS Y AMOBLADOS	-	-	-	P	P	P	-	-	-	-	-	-	-
U-C		*09 MOTeles	-	-	-	-	P	P	-	-	-	P	P	P	-
M-U		*10 SERV. DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, FERROVIARIOS, POR CARRETERA, AEREOS, CENTROS DE DESPACHO O DE TRANSFERENCIAS, TERMINALES DE BUSES, BUSETAS Y SIMILARES	-	-	C	C	C	C	-	-	C	C	C	C	C
U-C-L		11 EDIF. DE ESTACIONAMIENTOS O PARQUEADERO PUBLICO (*3)	-	-	P-6	P-6	P-6	P-6	P-6	P-6	P-6	P	P	P	P
M-U		12 ALQUILER DE VEHICULOS	-	-	P	P-8	P	P	-	-	P-8	P	P	P	-
M-U		*13 SERVICIOS DE COMUNICACIÓN (*2)	-	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
M-U-C		14 DEPOSITO Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCIAS (BODEGAS)	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	-
U-C		*15 DEPOSITO O COMERCIO DE MATERIAL RECICLABLE	-	-	-	-	P-1	-	-	-	-	-	-	-	-
M-U-C		16 ESTABLECIMIENTOS MONETARIOS Y FINANCIEROS	-	-	P	P	P	C	C	C	C	P	P	P	P
M-U-C-L		*17 OFICINAS DE SERVICIO Y DE PROFESIONALES, NOTARIAS, PUBLICIDAD, ASESORIAS TECNICAS, SISTEMAS, CONTADURIA, JURIDICOS, INMOBILIARIAS, SEGUROS, ALQUILER DE EQUIPOS Y MAQUINARIA, SERVICIOS COMERCIALES, COLOCACION ARTIC.AL POR MAYOR  ASOC. COMERCIALES, PROFESIONALES,LABORALES, AUTORES Y ARTISTAS,SERV. DOMÉSTICOS,PERSONALES NO CLASIFICADOS,ORG. INTERNACIONALES,AGENCIAS DE TRANSPORT SIN BODEGA Y OTRAS OFICINAS	-	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	-
M-U-C		*18 ADMINISTRACION PUBLICA Y DEFENSA	-	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
U-C-L		19 SERVICIOS DE SANEAMIENTO Y FUMIGACION	-	-	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	-
U-C-L		20 ENSEÑ. PREESCOLAR, JARDIN, GUARDE. Y SIMILAR	-	P-7	P-7	P-7	-	P-7	P-7	P-7	P-7	P	P	P	P
U-C		*21 EDUCAC. PRIMARIA, SECUNDARIA, CLASICA O TECNICA, PROFESIONAL, TECNICA, ARTISTICA, IDIOMAS, INVESTIGACION CIENTIFICA, SIMILARES	-	-	P-8	P-8	-	P-8	P-8	P-8	P-8	P	P	P	P

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos  
AREA URBANA

Escala Según Cobertura (1)	CODIGO	ESTABLECIMIENTO Tipo de Actividad	Res. Neta	Res. Predom.	Económ. Predom.	Mixta (comercio) (servicios)(vivienda)	AA Ind.	V.A. P/pal. Con corredor de actividad (2)	V.A. Secundarias y			Centralidades			
									Colectoras			Metropolitana	Urbana	Comunal	Barrial
									(Rn)	(Rp)	Mixta				
M-U-C	*22	INSTITUCIONES DE ASISTENCIA SOCIAL, SERVICIOS MEDICOS, ODONTOLOGICOS Y DE SANIDAD, DE VETERINARIA, SERVICIOS SOCIALES Y COMUNALES, ASOCIACIONES, SERVICIOS PERSONALES NO CLASIFICADOS	-	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
U-C	*23	IGLESIAS Y COMUNIDADES RELIGIOSAS Y OTRAS ORGANIZACIONES DE CULTO	-	-	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P
M-U-C	24	EXHIBICION PELICULAS CINEMATOGRAFICAS (SALAS DE CINE), ART TEATRAL, Y ESTABLECIMIENTOS CULTURALES	-	-	P	P	P	P	-	P	P	P	P	P	P
M-U	25	EQUIPOS INFRAESTRUCTURA PARA EMISIONES DE RADIO Y TELEVISION, NO ANTENAS	-	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
U-C	*26	SERVICIOS DE DIVERSION CON JUEGOS AL AZAR	-	-	P	P	P-1	P	-	-	P	P	P	-	-
U-C-L	27	SERVICIOS DE DIVERSION CON JUEGOS DE DESTREZA	-	-	P	P	P-1	P	P	P	P	P	P	P	P
U-C-L	28	ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A LA PRACTICA DEPORTIVA, SAUNAS, BAÑOS TURCOS, GIMNASIOS Y SIMILARES	-	-	P	P	P	C	C	C	C	P	P	P	P
U-C	*29	CLUB SOCIAL Y DE RECREACION, OTROS SERVICIOS DE DIVERSION	-	-	C	C	-	C	-	-	C	P	P	P	-
C-L	30	SERV. REPARACION E INSTALACION ELECTRODOMESTICOS / Y OTROS SERVICIOS DE REPARACIONES DOMESTICAS	-	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
L	31	REPARAC DE CALZADO Y OTROS ARTICULOS DE CUERO	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
U-C	*32	SERVICIOS ALISTAMIENTO Y MANTENIMIENTO VEHICULOS, CENTROS SERV. AUTOMOTRIZ, (LAVADEROS, SERVITECAS, VULCANIZADORAS, LUBRITICAS), NO TALLERES	-	-	-	C	P-1 P-6	-	-	-	C	P	P	-	-
U-C	*33	REPARAC DE VEHICULOS, AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS	-	-	-	P-7	P-1	-	-	-	P	-	-	-	-
U-C-L	34	SERVICIOS DE LAVANDERIA	-	-	P	P	P	P	P-10	P-10	P	P	P	P	P
U-C-L	35	PELUQUERIAS Y SALAS DE BELLEZA	-	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
U-C	*36	SERVICIOS FUNERARIOS (*4)	-	-	-	P	P	P	-	-	-	-	P	-	-
M-U	37	SERVIC REPARAC MAQUINARIA Y EQUIPOS NO DOMESTICOS	-	-	-	P	P-1	P	-	-	-	-	-	-	-
U-C	38	PUNTOS DE TRANSFERENCIA DE ESCOMBROS / RESIDUOS SOLIDOS (*1)	-	-	-	-	P-13	-	-	-	-	-	-	-	-

- (-) = no permitido  
P = permitido  
Rn = Residencial Neta  
Rp = Residencial predominante  
P-1 = no se permite en el área de actividad productiva de desarrollo en zona plana  
P-2 = no se permite en áreas menores a 200 m2  
P-3 = no se permite fabricación de materiales de construcción  
P-4 = se permiten además, venta de químicos al detal  
C-5 = sólo se permiten restaurantes, sevicherías, pizzerías, heladerías y cafeterías  
P-6 = sólo donde indique la reglamentación específica  
P-7 = sólo se permiten en predios mayores a 300 m2  
P-8 = sólo se permiten en predios mayores a 500 metros cuadrados  
P-10 = sólo recepción de ropa  
P-11 = sólo se permiten en áreas menores de 100 m2

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
 Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos  
 AREA URBANA

Escala Según Cobertura (1)	CODIGO	ESTABLECIMIENTO Tipo de Actividad	Res.  Neta	Res.  Predom.	Económ. Predom.	Mixta (comercio) (servicios)(vivi enda)	AA Ind.	V.A. P/pal. Con corredor de actividad (2)	V.A. Secundarias y			Centralidades			
									Colectoras			Metropolitana	Urbana	Comunal	Barrial
									(Rn)	(Rp)	Mixta				

P-12 = sólo se permiten en locales mayores a 700 m2

P-13 = condicionado al concepto de la autoridad ambiental competente

Los usos permitidos P podrán tener carácter de: Principal, Compatible o Complementario

(\*) =La favorabilidad de los usos del suelo para estos establecimientos consultará a los vecinos colindantes de los mismos, o las entidades competentes según el caso.

(\*1) =La localización de almacenamiento de gas, la disposición final de escombros, lodos y residuos sólidos, serán objeto de estudio, reglamentación específica o concepto de la autoridad ambiental competente. Igualmente los puntos o estaciones de transferencia.

(\*2) = La localización de antenas será objeto de reglamentación específica.

(\*3) = los parqueaderos en playa localizados en el sector central de la ciudad (Calle 5 a la Calle 17; Carrera 1 a la Carrera 15) que se desarrollen de manera irreglamentaria tendrán doce (12) meses para que se ajusten a las reglamentaciones específicas.

(\*4) Los jardines cementerios solo se permiten en los corredores interregionales (zona suburbana)

(\*5) La localización de la Planta asfáltica del Municipio se definirá previo concepto técnico de la autoridad ambiental competente y el DAPM.

(1) = Escala según cobertura:

(M) = Metropolitana

(U) = Urbana

(C) = Comunal

(L) = Local o Barrial

(2) = Vía arteria principal con uno o varios corredores (polígonos) clasificados como áreas de actividad Mixta o Económica Predominante.

La localización de la actividad permitida sólo se autoriza en el área del corredor así clasificada.

C = Condicionada a un esquema básico de implantación (de acuerdo al tipo de actividad)

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos  
AREA RURAL

ZONA RURAL								
Código	Actividad	Zona Agropecua.	Cabecera Asentamient. de Vivien. Concentrada	Asentamient. de Vivien. Dispersos	SUBURBANO		Parcelaciones Zona Plana	
					Cabecera Corregimien. Montebello	Corredor Interregional		
0	0	VIVIENDA RURAL	-	P	-	P	-	P
	01	VIVIENDA TIPO GRANJA AGRICOLA, PARCELA	P	-	P	-	P	P
	02	AGRICULTURA, SILVICULTURA, PESCA Y PECUARIAS	P	-	P	P	P	P
1	01	PREPARACIÓN Y CONSERVACIÓN DE CARNES, PROCESAMIENTO DE PESCADO	P	-	P	P	P	-
	02	FABRICACION DE PRODUCTOS LÁCTEOS	P	P	P	P	P	-
	03	ENVASADO Y CONSERVACION DE FRUTAS Y LEGUMBRES	P	P	P	P	P	P
	05	PRODUCTOS DE MOLINERIA	P	-	-	-	P	-
	06	FABRICACION DE PRODUCTOS DE PANADERIA Y REPOSTERIA	-	P	P	P	P	-
	07	ELABORACION DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS DIVERSOS, PREPARADOS PARA ANIMALES, CACAO Y ARTICULOS DE CONFITERIA, COMPUESTOS DIETETICOS Y OTROS	P	-	-	P	P	-
	09	PREPARACION DE TABACO Y SUS PRODUCTOS	P	-	-	P	P	-
	11	FABRICACION DE PRENDAS DE VESTIR, EXCEPTO CALZADO	-	P	P	P	P	-
	13	FABRIC. PRODUCTOS CUERO, FABRIC. CALZADO Y PARTES	-	P	P	P	P	-
	14	TALLERES PARA TRABAJAR LA MADERA; PRODUCTOS DE MADERA; Y FABRICACION DE ENVASES DE MADERA Y DE CAJAS	-	P	-	P	P	-
	15	FABRICACION DE MUEBLES Y ARTICULOS DE MADERA; ACCESORIOS NO METALICOS	-	P	-	P	P	-
	20	FABRICACION OBJETOS BARRO, LOZA Y PORCELANA	-	P	P	P	P	-
2	02	TIENDAS, RAPITIENDAS Y MINIMERCADOS, ESTUDIOS FOTOGRAFICOS, PANADERIA, MISCELANEAS, BOUTIQUES, FLORISTERIAS, SIMILARES	-	P	P	P	P	P
	03	VENTA DE GRANOS, ESTANCOS, LECHERIAS Y ABARROTES, ARTICULOS PRIMERA NECESIDAD (HUEVOS, POLLOS, CARNE) ALIMENTOS DIVERSOS, AGROPECUARIOS AL POR MENOR (AL DETAL NO BODEGA)	-	P	-	P	P	-
	04	COMERCIO DE HERRAMIENTAS Y ACCESORIOS; Y EQUIPOS TECNICOS	-	P	-	P	P	-
	05	COMERCIO AL DETAL DE ARTICULOS DE FERRETERIA	-	P	-	P	P	-
	*08	COMERCIO GASOLINA, LUBRICANTES Y SIMILARES (ESTACIONES DE SERVICIO) (*5)	-	-	-	-	P	-
	10	COMERC. MEDICAMENTOS, DROGAS, Y COSMETICOS	-	P	-	P	P	-
	12	COMERCIO AL DETAL DE ARTICULOS DE CACHARRERIA, PRENDAS DE VESTIR Y ACCESORIOS, OPTICAS, USO DENTAL, RELOJERIAS, JOYERIAS Y PAPELERIAS, MUEBLES Y ACCESORIOS, CRISTALERIA, MARQUETERIA Y USO ELECTRICO, COMPRAVENTA Y PRENDERIAS	-	P	-	P	P	-
	*13	CENTROS COMERCIALES, SUPERMERCADOS Y ALMACENES DE CADENA	-	-	-	-	P	-
	14	RESTAURANTES, PIZZERIAS, SEVICHERIAS, HAMBURGUESERIAS, CREMERIA, HELADERIA, CAFETERIA, COMIDAS RAPIDAS, CENADEROS, LONCHERIAS, FRITANGUERIAS Y SIMILARES	-	P	-	P	P	-
	*15	FUENTE DE SODA Y ESTADERO, TABERNA, BAR, SIFONERIA, CAFE CONCIERTO, CENTRO ARTIST., SALON DE BAILE, DISCOTECA, GRILL, CABARET, COREOGRAFICOS, BILLAR, SAPO, TEJO CON CONSUMO DE LICOR	-	P	-	P	P	-
	*16	COMERCIO DE MAQUINARIA	-	-	-	-	P	-
3	01	SERVICIOS AGRICOLAS	P	P	P	P	P	P
	02	LUZ Y FUERZA ELECTRICA	P	P	-	-	P	-
	03	PRODUCCION Y/O DISTRIBUCION DE GAS (*2)	P	-	-	-	P	-
	04	OBRAS HIDRAULICAS Y SUMINISTRO DE AGUA (*2)	P	P	P	-	P	-
	*06	SALA DE MASAJE/SERV. DE ACOMPAÑAM. CON/SIN LICOR	-	-	-	-	P	-
	*07	HOTELES Y APARTAHOTELES	-	-	-	P	P	-

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**  
**Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos**  
**AREA RURAL**

<b>ZONA RURAL</b>							
Código	Actividad	Zona Agropecua.	Cabecera Asentamient. de Vivien. Concentrada	Asentamient. de Vivien. Dispersos	SUBURBANO		Parcelaciones Zona Plana
					Cabecera Corregimien. Montebello	Corredor Interregional	
*08	RESIDENCIAS Y AMOBLADOS	-	-	-	P	P	-
*09	MOTELES	-	-	-	-	P	-
*10	SERV. DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, FERROVIARIOS, POR CARRETERA, AEREOS, CENTROS DE DESPACHO O TRANSFERENCIAS, TERMINALES DE BUSES, Busetas O SIMILARES.	-	P	P	P	P	-
11	EDIF. DE ESTACIONAMIENTOS O PARQUEADERO PUBLICO (Reglam. Especifica)	-	P	-	P	P	-
*13	SERVICIOS DE COMUNICACIÓN - (*3)	P	P	-	P	P	P
*16	ESTABLECIMIENTOS MONETARIOS Y FINANCIEROS	-	P	-	P	P	-
*18	ADMINISTRACION PUBLICA Y DEFENSA	P	P	-	P	P	-
19	SERVICIOS DE SANEAMIENTO Y FUMIGACION	P	P	P	P	P	-
20	ENSEÑ. PREESCOLAR, JARDIN, GUARDE. Y SIMILAR	-	P	-	P	P	P
*21	EDUCAC. PRIMARIA, SECUNDARIA, CLASICA O TECNICA, PROFESIONAL, TECNICA, ARTISTICA, IDIOMAS, INVESTIGACION CIENTIFICA, SIMILARES	-	P	-	P	P	P
*22	INSTITUCIONES DE ASISTENCIA SOCIAL, SERVICIOS MEDICOS, ODONTOLOGICOS Y DE SANIDAD, DE VETERINARIA, SERVICIOS SOCIALES Y COMUNALES	-	P	-	P	P	P
*23	IGLESIAS Y COMUNIDADES RELIGIOSAS Y OTRAS ORGANIZACIONES DE CULTO	-	P	-	P	P	-
*24	EXHIBICION PELICULAS CINEMATOGRAFICAS (salas de cine), ARTE TEATRAL, Y ESTABLECIMIENTOS CULTURALES	-	P	-	P	P	-
25	EQUIPOS INFRAESTRUCTURA PARA EMISIONES DE RADIO Y TELEVISION	P	P	-	P	P	P
27	SERVICIOS DE DIVERSION CON JUEGOS DE DESTREZA	-	P	-	P	P	-
28	ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A LA PRACTICA DEPORTIVA, SAUNAS, BAÑOS TURCOS Y SIMILARES	-	P	-	P	P	P
*29	CLUB SOCIAL Y DE RECREACION	-	-	-	-	P	P
30	SERV. REPARACION E INSTALACION ELECTRODOMESTICOS / Y OTROS SERVICIOS DE REPARACIONES DOMESTICAS	-	P	-	P	P	-
31	REPARAC DE CALZADO Y OTROS ARTICULOS DE CUERO	-	P	-	P	P	-
32	SERVICIOS ALISTAMIENTO Y MANTENIMIENTO VEHICULOS, LUBRITICA, LAVADEROS, CENTROS SERV. AUTOMOTRIZ.	-	-	-	-	P	-
34	SERVICIOS DE LAVANDERIA	-	-	-	P	P	-
35	PELUQUERIAS Y SALAS DE BELLEZA	-	P	-	P	P	-
*36	SERVICIOS FUNERARIOS Y CEMENTERIOS (*4)	-	P	-	P	P	-
37	SERV. REPARACION MAQUINARIA NO DOMESTICA	-	-	-	-	P	-

**CONVENCIONES:**

- = No permitido

P = Permitido

(\*): la favorabilidad de los usos del suelo para estos establecimientos consultará a los vecinos colindantes de los mismos, o las entidades competentes, según el caso.

(\*1): se permiten en áreas menores a cien (100) metros<sup>2</sup>

(\*2): La localización de almacenamiento de gas, la disposición final de lodos, de residuos sólidos y escombros, serán objeto de reglamentación específica.

La disposición final de escombros se localizará en la Zona de Transición y en el Area Agropecuaria y estará condicionado al concepto de la autoridad ambiental competente

(\*3): La localización de antenas será objeto de estudio y reglamentación específica.

En los parques recreativos de los cerros de Los Cristales y Tres Cruces la instalación de antenas será objeto de estudio o reglamentación específica.

(\*4) Los jardines cementerios sólo se permiten en los corredores interregionales

(\*5) La localización de la Planta asfáltica del Municipio se definirá previo concepto técnico de la autoridad ambiental competente y el DAPM.

Los usos permitidos P podrán tener carácter Principal, Compatible o Complementario

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
Matriz de Clasificación y Jerarquización de Usos

## ANEXO AL CUADRO DE USOS

### Clasificación de Usos según su Carácter - sólo aplicable para usos permitidos -

Usos Especificos	Código	Residenciales	Mixtas	Econ.Predom. Centralidades	Industrial
Residencial	0	Principal	Principal	Compatible	No permitida
Productivos	1	Compatible	Compatible	Complementario	Principal
Comerciales	2	Complementario	Principal	Principal	Complementario
Saericios	3	Compatible	Principal	Principal	Complementario

Aquellos usos o establecimientos Permitidos (P) podrán tener el carácter de Principal, Compatible, o Complementario de acuerdo con el área de actividad donde se localice.

**Principal:** es el uso más importante o predominante que determina el carácter de la zona prevaleciendo sobre los otros usos.

**Compatible:** es el uso que posee el mismo nivel de impacto de aquellos permitidos en una determinada área, puede funcionar con requerimientos mínimos en las mismas condiciones de otros establecimientos sin generar afectación o rechazo hacia los mismos. No necesariamente es complementario al Principal o Permitido.

**Complementario:** es el uso que permite desarrollar actividades económicas que complementan el buen funcionamiento de los usos principales, sin generar rechazo o impactos sobre los mismos, es decir, no obstaculiza ni perturba la actividad o funcionamiento de ellos. Necesarios debe ser compatible con el resto de establecimientos permitidos.

Cualquiera sea el carácter de los usos de acuerdo con sus definiciones, siempre estarán condicionados a no generar ningún tipo de impacto, y en caso de éste presentarse (constatación de la Secretaría de Ordenamiento Urbanístico u otra entidad municipal) los establecimientos deberán ser cerrados por las autoridades municipales competentes.

**ANEXO 6**

**PLAN DE INVERSIONES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO  
TERRITORIAL**

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

**1. CLASIFICACION DEL SUELO Y DELIMITACION**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
25915	ESTUD. REESTR. DAPM PARA ADECUARSE AL POT	REC. PROPIOS	25,000	2001-2006	PLANEACION MUNICIPAL
17121	ADECUACION CORDON ECOLOGICO CIUDADELA DESEPAZ	REC. PROPIOS	160,000	2001-2006	VIVIENDA
IP	SISTESIS TERRITORIAL	REC. PROPIOS	100,000	2004	PLANEACION MUNICIPAL
IP	CONTROL AREA SUSTRACCION MINAMBIENTE RESOL. 0126	L.60 S/AGUA POTAB./SANEAM.	1,069,404	2001-2003	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL AREA SUSTRACCION MINAMBIENTE RESOL. 0126	L.60 S/AGUA POTAB./SANEAM.	1,824,900	2004-2006	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL AREA SUSTRACCION MINAMBIENTE RESOL. 0126	L.60 S/AGUA POTAB./SANEAM.	2,096,000	2007-2009	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL URBANIZADORES ILEGALES	LIBRE ASIGNACION -FON COM	269,589	2001-2003	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL URBANIZADORES ILEGALES	LIBRE ASIGNACION -FON COM	365,400	2004-2006	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL URBANIZADORES ILEGALES	LIBRE ASIGNACION -FON COM	487,140	2007-2009	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL A CONSTRUCCIONES Y URBANIZACIONES	LIBRE ASIGNACION -FON COM	132,784	2004-2006	
IP	CONTROL A CONSTRUCCIONES Y URBANIZACIONES	LIBRE ASIGNACION -FON COM	176,867	2007-2009	
IP	SEÑALIZACION RESERVA FORESTAL - MINAMBIENTE RESOL. 0126	L.60 S/AGUA POTAB./SANEAM.	75,703	2002	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	MODERNIZACION Y FORTALEC. CONTROL A CONSTRUC.Y URBANIZAC.	LIBRE ASIGNACION -FONDOS COMUNES	418,000	2002	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	CONTROL A CONSTRUCCIONES Y URBANIZACIONES	LIBRE ASIGNACION -FON COM	36,497	2003	ORDENAMIENTO URBANISTICO
<b>SUBTOTAL</b>			<b>7,237,284</b>		

**2. SISTEMA AMBIENTAL**

IP	FORMULACION Y APLICACION DE PLANES DE ORDENAMIENTO Y MANEJO DE LAS CUENCAS HIDROGRAFICAS DE LOS RIOS, CAUCA, PANCE, LILI, MELENDEZ, CAÑAVERALEJO, AGUACATAL Y CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	550,000	2001-2006	DAGMA
IP	IMPLEMENTACION PLAN DE RECUPERACION DE HUMENDALES DE LA CIUDAD (LAGUNA DEL PONDAJE, LAGO LOS CISNES, LAGO DE LOS PATOS)	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	850,000	2001-2009	DAGMA
IP	FORMULACION E IMPLEMENTACION PLAN RECUPERACION DE HUMENDALES DE LA CIUDAD (CHARCO AZUL, LAGO PANAMERICANO Y OTROS)	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	500,000	2001-2003	DAGMA
IP	FORMULACION E IMPLEMENTACION PLAN RECUPERACION DE HUMENDALES DE LA CIUDAD (CHARCO AZUL, LAGO PANAMERICANO Y OTROS)	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	200,000	2007-2009	DAGMA
IP	IDENTIFICACION, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LOS IMPACTOS PRODUCIDOS POR LAS OBRAS Y ACTIVIDADES SOBRE EL ENTORNO URBANO	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	650,000	2001-2009	DAGMA
AG	SEGUIMIENTO A LA DISPOSICION FINAL DEL BASURO DE NAVARRO	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	100,000	2001-2003	DAGMA

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	IMPLEMENTACION DEL PLAN INTEGRAL PARA LA RECUPERACION Y CONSERVACION DE LAS FUENTES DE AGUA DE LA CIUDAD (ESTUDIOS HIDROLOGICOS E HIDRAULICOS DE LOS RIOS DE LA CIUDAD, DEFINICION Y REGLAMENTACION LINEAS DE MAREA MAXIMA Y AREAS FORESTALES PROTECTORAS, ESTU	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	6,500,000	2001-2009	DAGMA- ARBORIZ. Y PARQUES
IP	CONTROL Y USO DEL AGUA SUBTERRANEA	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	550,000	2001-2009	DAGMA
AG	COORDINACION CON ACUACALI PARA LA FORMULACION DEL PLAN DE AHORRO Y USO EFICIENTE DEL RECURSO HIDRICO EN EL MUNICIPIO		0	2001-2006	DAGMA
AG	IMPULSAR LA CREACION DE LA RED DE USUARIOS POR CUENCAS HIDROGRAFICAS		0	2000-2003	DAGMA
IP	ESTUDIO DE AREAS DE PROTECCION AMBIENTAL Y DE INTERES ARQUEOLOGICO	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	650,000	2001-2009	DAGMA
AG	ESTUDIO TECNICO PARA LA ADQUISICION DE AREAS DE IMPORTANCIA ESTRATEGICA PARA LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS HIDRICOS		0	2000-2003	DAGMA
AG	ACTUALIZACION Y DIAGNOSTICO ESTADO CALIDAD AMBIENTAL DE CALI		0	2000-2003	DAGMA
IP	CARACTERIZACION, DIAGNOSTICO, INVENTARIO, PRESERVACION DEL ESTADO DE LA BIODIVERSIDAD URBANA	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	600,000	2001-2009	DAGMA
IP	CONTINUACION REALIZACION DE INVENTARIOS DE FLORA DE LA CIUDAD	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	200,000	2004-2009	DAGMA
IP	IDENTIFICACION Y PROPUESTA DE MANEJO DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES PRODUCIDOS POR LA CONTAMINACION VISUAL	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	700,000	2001-2009	DAGMA
IP	IDENTIFICACION, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LOS IMPACTOS PRODUCIDOS POR LAS OBRAS Y ACTIVIDADES SOBRE EL ENTORNO URBANO	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	850,000	2001-2009	DAGMA
IP	SEGUIMIENTO Y CONTROL PARA EL MANEJO DE ESCOMBROS EN LA CIUDAD	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	1,500,000	2001-2009	DAGMA
IP	SEGUIMIENTO Y CONTROL AL MANEJO DE LODOS EN LA CIUDAD DE CALI, GENERADO POR LAS DIFERENTES PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE, RESIDUALES Y CANALES	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	800,000	2001-2009	DAGMA
IP	DIAGNOSTICO, ZONIFICACION Y DETERMINACION DE LOS UMBRALES DE OLOR EN EL AREA URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	1,150,000	2001-2009	DAGMA
IP	IMPLEMENTACION DEL PLAN INTEGRAL PARA LA RECUPERACION AMBIENTAL DE LAS ZONAS DE ALTO RIESGO (INUNDACIONES, EROSION, CONTAMINACION AMBIENTAL, MANEJO INDEBIDO DEL ESPACIO PUBLICO E INCENDIOS). IMPLEMENTACION DEL PLAN ESTRATEGICO CONCERTADO PARA LA RECUPERAC	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	2,400,000	2001-2009	DAGMA

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	PROGRAMA DE CONTROL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS (CONVENIO)	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	950,000	2001-2009	DAGMA
IP	DISEÑO PAISAJISTICO PARQUE VUELTA DE LOS CORDOBA	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	200,000	2001-2003	DAGMA
IP	DISEÑO PAISAJISTICO PARQUE VUELTA DE LOS CORDOBA	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	2,500,000	2007-2009	DAGMA
IP	IMPLEMENTACION PLAN PAISAJISTICO DE CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	900,000	2001-2009	DAGMA
IP	RECUPERACION PAISAJISTICA RIO CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	1,250,000	2001-2009	DAGMA
AG	COORDINACION DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA RESOLUCION NO. 0126 DE 1998 DEL MINAMBIENTE (SUSTRACCION AREAS DE RESERVA FORESTAL)		0	2001-2003	DAGMA
IP	DESARROLLO, RECUPERACION, PROTECCION Y CONSERVACION DE LOS ECOPARQUES DE LA CIUDAD	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	300,000	2001-2003	DAGMA
IP	DESARROLLO, RECUPERACION, PROTECCION Y CONSERVACION DE LOS ECOPARQUES DE LA CIUDAD	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	500,000	2007-2009	DAGMA
IP	DESARROLLO, RECUPERACION, PROTECCION Y CONSERVACION DE LAS ZONAS VERDES, PARQUES ARBORIZACION Y PLAZAS DE LA CIUDAD	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	16,500,000	2001-2009	DAGMA-ARBORIZACION Y P.
IP	PLAN ESTRATEGICO PARA LA CONSERVACION Y RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO, ZONAS VERDES, PARQUES Y ARBORIZACION URBANA	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	300,000	2001-2003	DAGMA
IP	REFOERESTACION E IMPLEMENTACION BOSQUES URBANOS	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	1,450,000	2001-2009	DAGMA
IP	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO POR UN AÑO DE LA RED DE CALIDAD DE AIRE, METEREOLÓGICA EN EL MUNICIPIO DE CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	4,500,000	2001-2009	DAGMA
IP	SUMINISTRO, INSTALACION Y PUESTA EN MARCHA POR UN AÑO DE LA RED HIDRICA DE CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	2,000,000	2001-2003	DAGMA
IP	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO POR UN AÑO DE LA RED HIDRICA DE CALI	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	5,500,000	2001-2009	DAGMA
IP	SEGUIMIENTO Y CONTROL A LAS AREAS DE PROTECCION AMBIENTAL DEFINIDAS EN EL P.O.T.	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	620,000	2001-2009	DAGMA
IP	ELABORACION DE OTROS ESTUDIOS PROPUESTOS EN EL P.O.T.	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	450,000	2001-2006	DAGMA
AG	DESARROLLO DE BASE REGLAMENTARIA PARA CONTROL AMBIENTAL URBANO (ESTATUTO AMBIENTAL)		0	2001-2009	DAGMA
IP	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACION AMBIENTAL MUNICIPAL (SIAM)	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	700,000	2001-2009	DAGMA
IP	DISEÑO E INSTALACION DE UN SISTEMA DE ALERTAS AMBIENTALES	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	200,000	2001-2006	DAGMA
IP	DISEÑO DEL SISTEMA DE INDICADORES DE CALIDAD AMBIENTAL POR SUBSISTEMAS, ESTANDERES Y LIMITES PERMISIBLES	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	100,000	2000-2003	DAGMA
IP	IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE INDICADORES DE CALIDAD AMBIENTAL POR SUBSISTEMAS, ESTANDERES Y LIMITES PERMISIBLES	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	200,000	2001-2006	DAGMA
IP	REALIZACION DE LA PLATAFORMA AMBIENTAL GEOREFERENCIAL (CARTOGRAFIA AMBIENTAL)	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	800,000	2001-2006	DAGMA
IP	ACTUALIZACION E IMPLEMENTACION DEL PLAN DE GESTION AMBIENTAL	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	250,000	2001-2003	DAGMA
IP	ACTUALIZACION E IMPLEMENTACION DEL PLAN DE GESTION AMBIENTAL	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	250,000	2007-2009	DAGMA

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	IMPLEMENTACION DE INSTRUMENTOS ECONOMICOS PARTE HIDRICA	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	50,000	2001-2003	DAGMA
IP	IMPLEMENTACION DE INSTRUMENTOS ECONOMICOS PARTE AIRE Y OTROS	CONVENIO CVC-MUNICIPIO	50,000	2001-2003	DAGMA
AG	COORDINACION DE LA APLICACION EN LA CIUDAD DE CALI DEL ARTICULO N. 111 DE LA LEY 99 DE 10993 (ADQUISICION DE AREAS DE IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL RECURSO HIDRICO)		0	2000-2003	DAGMA
S.D.	MICROZONIFICACION SISMICA DE CALI	CONV CVC -DAGMA	1,800	2001-2002	DAPME-DAGMA DIR. PREVN Y DESASTRES
31405	CONTROL Y VIGILANCIA RESERVAS FORESTALES	LIBRE ASIG.		2001-2006	GOBIERNO Y CONVIVENCIA
IP	RECUPERACION DE ZONAS CRITICAS EROSIONADAS DEL AREA RURAL DE SANTIAGO DE CALI	REC.SOBRET AMBIENTAL Y 1% ART. 11 LEY 99/93		2001-2009	GERENCIA TERRITORIAL
IP	ESTUDIO DE AMENAZA POR MOVIENTOS EN MASA EN LOS CORREGIMIENTOS LOS ANDES, VILLACARMELO Y PANCE	LIBRE ASIG.	180,000	2001	PLANEACION MUNICIPAL
IP	ACTUALIZACION DE LOS ESTUDIOS DE AMENAZA POR MOVIMIENTOS EN MASA EN EL MUNICIPIO	LIBRE ASIG.	340,000	2001-2007	PLANEACION MUNICIPAL
IP	ANALISIS DE VULNERABILIDAD SISMICA Y FORMULACION DE ESCENARIOS DE RIESGO SISMICO A NIVEL PUNTUAL Y GENERAL	LIBRE ASIG.	600,000	2002-2003	DAPM-DIREC. PREVEN DE DESASTRES
IP	RECUPERACION Y REFORZAMIENTO DEL JARILLON DE LA MARGEN IZQUIERDA (OCCIDENTAL) DEL RIO CAUCA	LIBRE ASIG.		2003	DIREC. Y PREVEN DE DESASTRES
24629	REFORESTACION RESERVA FORESTAL COMPENSADA CON ESPECIES NATIVAS EN LAS CUENCAS RIO CALI Y RIO MELÉNDEZ (CUMPLIMIENTO OBLIGACIONES RESOLUCIÓN 0126 DE MINAMBIENTE)	LEY 60 Y RECURSOS SOBRETASA AMBIENTAL		2001-2009	DAGMA- G. TERRITORIAL
24684	RECUPERACION DE LOS NACIMIENTOS DE AGUA DEL AREA RURAL DE SANTIAGO DE CALI	LEY 60 REC. SOBRETASA AMBIENTAL	3,336,000	2001-2009	DAGMA- G. TERRITORIAL

SUBTOTAL

63,727,800

**3. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE**

5572	PROYECTO INTEGRAL AVDA COLOMBIA: OBRAS COMPLEMENTARIAS: HUNDIMIENTO AVDA COLOMBIA ENTRE CALLES 11 Y 12	CONTRIBUC.	6,385,156	2000-2003	SECR. INFRAEST. VIAL Y VALOR .
17295	OBRAS COMPLEMENTARIAS CARRERA 10 ENTRE CALLES 15 Y 25	CONTRIBUC.	1,934,386	2000-2003	SECR. INFRAEST. VIAL Y VALOR .
23749	PAVIMENTACION CALLE 9 (MARGINAL IZO. RIO MELENDEZ) ENTRE CARRERA 83A Y 13 Y CALLE 8-CRA. 81 ENTRE CALLES 9 Y 13.	CONTRIBUC.	1,626,861	2000-2003	SECR. INFRAEST. VIAL Y VALOR .
23750	INTERSECCION A DESNIVEL CRA. 100 CON CL. 13	CONTRIBUC.	1,300,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
23757	PAVIMENTACION CL. 16 ENTRE CRA.S 50 Y 100	CONTRIBUC.	21,521,394	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
23730	AMPLIACION CL. 23 CRA.S 4N Y 15	CONTRIBUC.	4,413,576	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
23759	PUENTE VEHICULAR SOBRE RIO CALI CL.S 22 - 23	CONTRIBUC.	2,360,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
36812	CRA. 28D - CRA. 28F - CALLE 123 - CRA. 28G (VIA A NAVARRO) ENTRE CALLE 96 (TRONCAL AGUABLANCA) Y CALLE 126 (VIA DESEPAZ)	SOBRETASA-R.NACION	5,723,333	2001	METROCALI
36810	PAVIMENTACION CRA. 39 ENTRE CALLES 48 Y 54	SOBRETASA-R.NACION	2,702,679	2001	METROCALI
36811	PAVIMENTACION CARRERA 70 ENTRE AUTOPISTA SUR Y CALLE 25	SOBRETASA-R.NACION	4,727,193	2001	METROCALI
36807	SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO	SOBRETASA-R.NACION	US\$473.000	2003-2009	METROCALI
36807	SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO	SOBRETASA-R.NACION	2,000,000	2000-2002	METROCALI
IP	CONSTRUCCIÓN CL. 25 (AUT. SIMÓN BOLIVAR) ENTRE CRA 127 Y RIO JAMUNDI	RECURSOS PROPIOS	43,225,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CLL. 25 (AUT. SIMÓN BOLIVAR) ENTRE CRA. 100 Y CRA.127	RECURSOS PROPIOS	16,758,000	2004-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CALZADAS DE SERVICIO DE LA CL. 25 (AUT. SIMÓN BOLIVAR) ENTRE CRA. 50 Y CRA. 100.	RECURSOS PROPIOS	7,402,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION, REHABILITACION Y AMPLIACION DE LA CALLE 23/25/26-AVENIDA 4N ENTRE CARRERA 50 Y CALLE 70N.	RECURSOS PROPIOS	32,158,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACION DE LA CRA. 7 ENTRE CL. 26 Y RIO CAUCA	RECURSOS PROPIOS	20,349,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA VIA A PUERTO TEJADA ENTRE LA CL. 25 Y RIO CAUCA	RECURSOS PROPIOS	46,672,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN Y OPTIMIZACION DE LA CL. 36 (AUT. CALI - JAMUNDI) DESDE SU CONFLUENCIA CON EL CORREDOR DE TRANSPORTE MASIVO HASTA EL RIO JAMUNDI	RECURSOS PROPIOS	31,296,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CALZADAS DE SERVICIO DE LA CRA. 1 ENTRE AUT. ORIENTAL (CLL. 70 NORTE) Y MARGINAL DEL RIO CAUCA (CL. 84)	RECURSOS PROPIOS	6,634,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION DE LA CL. 36 - CL. 70 (AUT. ORIENTAL) ENTRE CRA. 23 (AUT. SUR) Y CRA. 50.	RECURSOS PROPIOS	1,750,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP					
IP	VARIANTE CALI - CANDELARIA POR EL SECTOR DESEPAZ	RECURSOS PROPIOS	15,716,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 8 ENTRE CL.S 26 Y 70.	RECURSOS PROPIOS	4,925,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACION DE LA CL. 18 (AV. CAÑASGORDAS) ENTRE RIO PANCE Y RIO JAMUNDI.	RECURSOS PROPIOS	4,742,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION CL. 18 (AV. CAÑASGORDAS) ENTRE CRA. 106 Y RIO PANCE.	RECURSOS PROPIOS	3,500,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CL. 48 (AV. CIUDAD DE CALI) - TRAMO 1 ENTRE RIO JAMUNDI Y CRA. 50.	RECURSOS PROPIOS	86,998,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AV. CIUDAD DE CALI (CL. 54/55) - TRAMO 2, ENTRE CRA. 50 Y CRA. 29 INTERSECCIONES A DESNIVEL EN LAS CRA.S 29 Y 50.	RECURSOS PROPIOS	17,328,000	2000-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	AV. CIUDAD DE CALI (CL. 83/73) - TRAMO 3, ENTRE CRA. 29 Y CRA. 1 INTERSECCIONES A DESNIVEL CRA.S 1, 1D, 15, 28D.	RECURSOS PROPIOS	19,240,000	2000-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	OPTIMIZACION DE LA CL. 10 - DIAG. 23 - CRA. 23 (AUTOPISTA SUR-ORIENTAL) ENTRE CL. 5 Y CL. 70 (AUT. ORIENTAL).	RECURSOS PROPIOS	45,421,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 5 (AV. CIRCUNVALACION) CRA. 168 ENTRE LA PROLONGACION DE LA CL. 13 Y LA CL. 48 (AV. CIUDAD DE CALI).	RECURSOS PROPIOS	37,506,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 122, TRAMO 1, ENTRE CL. 5 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	9,120,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 122, TRAMO 2, ENTRE CL. 25 Y CL. 48.	RECURSOS PROPIOS	6,520,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CL. 13 (AV. PASOANCHO) ENTRE CRA. 105 Y LA AV. CIRCUNVALACION	RECURSOS PROPIOS	5,472,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION CARRERA 1D ENTRE CALLES 44 Y 73.	RECURSOS PROPIOS	6,885,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	PUENTES TUTELA RIO LILI.	RECURSOS PROPIOS	1,339,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION CARRERA 66 ENTRE CALLES 25 Y 48	RECURSOS PROPIOS	4,890,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 1C - TRANSVERSAL 2A - CL. 2A - CL. 2C ENTRE CRA.S 70 Y 80.	RECURSOS PROPIOS	960,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 39 ENTRE CL.S 54 Y 57.	RECURSOS PROPIOS	5,900,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA DIAGONAL 15 - CRA. 15 - CL. 75 ENTRE CL. 70 (AUTOPISTA ORIENTAL) Y CRA. 26.	RECURSOS PROPIOS	1,382,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AV. DE LOS CERROS - TRAMOS 1 ENTRE SECTOR MENGA - CHIPICHAPE - BATACLAN - AGUACATAL COMPLETAR LOS ESTUDIOS TECNICOS.	RECURSOS PROPIOS	1,000,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AV. DE LOS CERROS - TRAMOS 2 ENTRE SECTOR AGUACATAL - MORTIÑAL - MONACO - CRA. 56. COMPLETAR LOS ESTUDIOS TECNICOS.	RECURSOS PROPIOS	800,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AV. DE LOS CERROS - TRAMO 3, ENTRE EL SECTOR DE LA CRA. 56 - ALTO NAPOLES - RIO LILI. COMPLETAR ESTUDIOS TECNICOS.	RECURSOS PROPIOS	600,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AV. DE LOS CERROS - TRAMO 4, ENTRE EL RIO LILI Y CRA. 118. COMPLETAR ESTUDIOS TECNICOS.	RECURSOS PROPIOS	200,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	REGULARIZACION DE LA CL. 9 ENTRE CRA.S 15 Y 24.	RECURSOS PROPIOS	2,956,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN AV. CIRCUNVALACION ENTRE CRA. 70 Y PROLONGACION DE LA CL. 13.	RECURSOS PROPIOS	18,240,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	AMPLIACION DE LA CRA. 56 (AV. GUADALUPE) ENTRE CL. 1 Y VIA A LA SIRENA.	RECURSOS PROPIOS	1,843,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION DE LA CRA. 5 ENTRE CL. 25 Y CL. 34.	RECURSOS PROPIOS	5,770,000	2000-2003	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN TRAMOS FALTANTES DE LA CRA 80 ENTRE CL. 25 Y CRA 53.	RECURSOS PROPIOS	3,115,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CL. 57 (CALZADA OCCIDENTAL) ENTRE CRA 50 Y CRA 29.	RECURSOS PROPIOS	6,566,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 141 ENTRE CL. 5 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	6,293,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CRA. 134 ENTRE CL.S 36 (VIA CALI - JAMUNDI) Y CL. 48 (AV. CIUDAD DE CALI).	RECURSOS PROPIOS	4,013,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 127 ENTRE CL.S 5 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	6,566,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CRA. 125 ENTRE CL. 5 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	6,566,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CRA 120 ENTRE CL. 25 Y CL. 48 (AV. CIUDAD DE CALI).	RECURSOS PROPIOS	2,462,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA CRA 109 ENTRE CL. 25 Y CL. 48 (AV. CIUDAD DE CALI).	RECURSOS PROPIOS	2,394,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CRA. 86 ENTRE CL.S 25 Y CL. 53.	RECURSOS PROPIOS	1,778,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CL. 42 ENTRE CRA. 50 Y CRA. 180	RECURSOS PROPIOS	33,652,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION MEJORAMIENTO Y AMPLIACION CARRERA 27 ENTRE CALLES 73 121.	RECURSOS PROPIOS	7,660,000	2000-2006	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CL. 48 ENTRE CRA. 50 Y CRA. 29.	RECURSOS PROPIOS	5,069,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA CRA 118 ENTRE CL. 5 Y CL. 6 OESTE.	RECURSOS PROPIOS	3,146,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 26 ENTRE TRANSVERSAL 103 Y CL. 120.	RECURSOS PROPIOS	6,884,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 120 ENTRE CRA. 26 Y CRA. 28D	RECURSOS PROPIOS	2,462,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION CALLE 20 ENTRE CARRERA 127 Y 141	RECURSOS PROPIOS	4,651,000	2007-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 25 ENTRE CL. 73 Y CL. 75.	RECURSOS PROPIOS	410,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACION DE LA CRA 41B ENTRE CL. 36 Y CL. 57.	RECURSOS PROPIOS	2,419,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 32 ENTRE CL. 10 Y CL. 27.	RECURSOS PROPIOS	5,249,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION CALLE 112 ENTRE CARRERAS 26 Y 28D.	RECURSOS PROPIOS	5,746,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 42 - CL. 72I ENTRE CRA.S 28D Y 50.	RECURSOS PROPIOS	5,819,000	2000-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN, AMPLIACION DE LA CL. 81 ENTRE CRA.S 7C Y 8.	RECURSOS PROPIOS	4,104,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 62 ENTRE CRA.S 5 Y 7	RECURSOS PROPIOS	820,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 40B - CL. 30A ENTRE CL. 25 Y CL. 36.	RECURSOS PROPIOS	1,642,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 72U ENTRE CRA 29 Y CL. 73.	RECURSOS PROPIOS	1,843,000	2000-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA 1A6 ENTRE CL. 62 Y CL. 84.	RECURSOS PROPIOS	4,651,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 84 ENTRE CRA. 1 Y CRA. 8.	RECURSOS PROPIOS	9,120,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 3 ENTRE CL.S 47 Y 84.	RECURSOS PROPIOS	3,571,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 118 ENTRE CL. 5 Y CL. 48.	RECURSOS PROPIOS	7,030,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 94A ENTRE CL. 1 Y CL. 3.	RECURSOS PROPIOS	1,463,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 12 ENTRE CL. 5 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	5,880,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 36N ENTRE AV. 4N Y AV. DE LOS CERROS.	RECURSOS PROPIOS	3,078,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 128 ENTRE CL. 36 Y CL. 48.	RECURSOS PROPIOS	3,009,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 99 ENTRE CL. 25 Y CL. 48.	RECURSOS PROPIOS	3,648,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 94 ENTRE CL. 25 Y CL. 48.	RECURSOS PROPIOS	2,462,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 73 ENTRE CL. 25 Y CRA. 50.	RECURSOS PROPIOS	2,189,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 18 ENTRE CRA. 1 Y DIAGONAL 23.	RECURSOS PROPIOS	10,192,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACION DE LA CRA 28 ENTRE CL. 73 Y CL. 120.	RECURSOS PROPIOS	2,394,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 91 ENTRE CRA. 27 Y CRA. 28D.	RECURSOS PROPIOS	1,596,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACION DE LA DIAG. 51 ENTRE CL. 1 Y LA SIRENA.	RECURSOS PROPIOS	1,613,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACION DE LA CRA. 7C ENTRE CL. 62 Y CL. 87	RECURSOS PROPIOS	4,378,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 32N ENTRE AV. 2A Y AV. 3.	RECURSOS PROPIOS	1,368,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION DE LA AV. 4A OESTE ENTRE CL. 12 OESTE Y CL. 23 OESTE.	RECURSOS PROPIOS	396,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CL. 105 ENTRE CRA.S 27 Y 28.	RECURSOS PROPIOS	130,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 69 ENTRE CRA. 1 Y CRA. 1A6.	RECURSOS PROPIOS	950,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 2N ENTRE CL. 72CN Y CL. 84N.	RECURSOS PROPIOS	194,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION DE LA CRA. 94B ENTRE CL 4 Y CL 5	RECURSOS PROPIOS	600,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP	CONSTRUCCIÓN DE LAS VIAS DE INTERCONEXION DEL SECTOR LLERAS RESTREPO - CINTA LARGA.	RECURSOS PROPIOS	2,100,000	2000-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA VIA ENTRE EL COLEGIO DE LA PRESENTACION Y LA PROYEC. DE LA CL. 22A OESTE.	RECURSOS PROPIOS	1,368,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 62 ENTRE CRA.S 8 Y 11.	RECURSOS PROPIOS	547,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION Y REGULARIZACION DE LA CRA. 4 ENTRE CL.S 15 Y 25.	RECURSOS PROPIOS	4,234,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN DE LA AV. 9N ENTRE CL. 25N Y CL. 35N.	RECURSOS PROPIOS	1,094,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION CALLEJON SAN JERONIMO Y CALLE 11 ENTRE AVENIDA 10 DE MAYO Y LA MARIA.	RECURSOS PROPIOS	336,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL EMPATE DE LA CL. 13 CON LA AV. DEL LAGO.	RECURSOS PROPIOS	56,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION DE LA CALLE 73A ENTRE CARRERAS 1 Y 3.	RECURSOS PROPIOS	6,293,000	2000-2009	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 72W ENTRE CRA 28 Y CRA. 28F.	RECURSOS PROPIOS	1,213,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 40 ENTRE CRA. 33 Y CRA. 39.	RECURSOS PROPIOS	532,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 44 ENTRE CRA. 39 Y CRA. 50.	RECURSOS PROPIOS	518,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION DE LA CL. 9 ENTRE CRA.S 8 Y 10.	RECURSOS PROPIOS	4,300,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	AMPLIACION DE LA CRA. 9 ENTRE CL. 5 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	2,016,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 114 ENTRE CRA. 118 Y CL. 9.	RECURSOS PROPIOS	931,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CRA. 120 ENTRE CL. 18 Y CL. 25.	RECURSOS PROPIOS	798,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP					
IP	CONSTRUCCION CALLE 10A ENTRE CARRERAS 125 Y 127.	RECURSOS PROPIOS	684,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 22 ENTRE CRA. 125 Y CRA 127.	RECURSOS PROPIOS	684,000	2000-2003	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DE LA CL. 50 ENTRE CRA. 33 Y CRA. 39.	RECURSOS PROPIOS	547,000	2000-2003	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CL. 77 CON CRA. 26.	RECURSOS PROPIOS	197,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CL. 120 CON CRA. 26N.	RECURSOS PROPIOS	174,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CRA. 27 CON CL. 120.	RECURSOS PROPIOS	152,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CL. 72C CON CRA. 21.	RECURSOS PROPIOS	152,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION DEL PUENTE DE LA CALLE 44 CON CARRERA 39E.	RECURSOS PROPIOS	189,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CL. 91 CON CRA. 28C.	RECURSOS PROPIOS	333,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CRA. 41E CON CL. 42.	RECURSOS PROPIOS	76,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCION DEL PUENTE DE LA CARRERA 26I CON TRANSVERSAL 101.	RECURSOS PROPIOS	174,000	2000-2003	INFRAEST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CRA. 1D CON CL. 73A	RECURSOS PROPIOS	174,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE LA CL. 73 CON CRA. 27.	RECURSOS PROPIOS	100,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA AUTOPISTA ORIENTAL CON CRA. 7.	RECURSOS PROPIOS	9,300,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA AUTOPISTA ORIENTAL CON CRA 39 - DIAG. 30.	RECURSOS PROPIOS	6,510,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE AUTOPISTA ORIENTAL CON CRA. 27.	RECURSOS PROPIOS	4,687,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA AUTOPISTA ORIENTAL CON CRA 46 Y CL. 27.	RECURSOS PROPIOS	6,510,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA AV. SIMÓN BOLIVAR CON CRA. 100.	RECURSOS PROPIOS	11,160,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA AV. SIMÓN BOLIVAR CON CRAS 122 Y 125.	RECURSOS PROPIOS	23,036,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 15 CON CL.S 13 Y 15.	RECURSOS PROPIOS	11,681,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 100 CON CL. 16.	RECURSOS PROPIOS	5,251,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 50 CON CL. 13.	RECURSOS PROPIOS	5,500,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 8 CON CL. 70.	RECURSOS PROPIOS	4,817,000	2004-2006	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 1 CON CL. 34.	RECURSOS PROPIOS	6,045,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 1 CON CL. 44.	RECURSOS PROPIOS	6,045,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	SOLUCIÓN A DESNIVEL DE LA CRA. 1 CON CL. 52.	RECURSOS PROPIOS	6,045,000	2007-2009	INFREST. VIAL Y VALORIZACION
IP					
IP	REHABILITACION AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRERA 70 ENTRE CALLES 1 Y 5..	SOBRETASA	1,500,000	2002-2006	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENT
IP					
IP	MEJORAMIENTO CALLE 39 ENTRE CARRERAS 15 Y 23.	SOBRETASA	750,000	2002-2006	MANTENIMIENTO VIAL
IP					
IP	SOLUCION PEATONAL CL 70 (AUTOPISTA OR.) CON CRA. 1A5	RECURSOS PROPIOS	70,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCION PEATONAL CL 70 (AUTOPISTA OR.) CON CRA. 2	RECURSOS PROPIOS	70,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCION PEATONAL CL 70 (AUTOPISTA OR.) CON CRA. 5	RECURSOS PROPIOS	70,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CRA. 5 NORTE CON CL. 34	RECURSOS PROPIOS	50,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CRA. 27 CON CL. 104	RECURSOS PROPIOS	50,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CL 70 (AUTOPISTA ORIENTAL) EN EL SECTOR PARQUE LINEAL ENTRE CRAS. 7 Y 8	RECURSOS PROPIOS	150,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CRA. 1 CON CL 30 (CEMENTERIO CENTRAL)	RECURSOS PROPIOS	60,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CRA. 1 CON CL. 39	RECURSOS PROPIOS	60,000	2007-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CRA. 1 CON CL. 47	RECURSOS PROPIOS	60,000	2007-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CRA. 1 CON CL. 56	RECURSOS PROPIOS	60,000	2007-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CL. 5 CON CRA. 52 (COSMOCENTRO)	RECURSOS PROPIOS	30,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CL. 13 CON CRA. 100 (UNICENTRO)	RECURSOS PROPIOS	250,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL AUTOPISTA SUR CON CRA. 44	RECURSOS PROPIOS	350,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL AUTOP SUR Y SURORIENTAL ENTRE CL. 5 Y CL. 70	RECURSOS PROPIOS	750,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEAT AUTOP. ORIENTAL ENTRE CRA.S 23 Y 50	RECURSOS PROPIOS	550,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL AREA CENTRAL (CL. 5-CRA.15-CL. 25 AVEN. 3 NORTE AVENIDA 1 NORTE	RECURSOS PROPIOS	600,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CL. 73A CON CRA. 1B2	RECURSOS PROPIOS	30,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CL. 73 CON DIAGONAL 26C1	RECURSOS PROPIOS	30,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	SOLUCIÓN PEATONAL CL. 75 CON CL. 73	RECURSOS PROPIOS	30,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP					
IP	ESTACIONAM. REGULADO EN VIA EN EL AREA CENTRAL	RECURSOS PROPIOS	950,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	ESTACION. REGULADO EN VÍA EN SECTOR COMERCIAL DEL NORTE	RECURSOS PROPIOS	1,200,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ESTACION. REGULADO EN VÍA SOBRE LA AV. 6	RECURSOS PROPIOS	350,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ESTACION. REGULADO EN VÍA EN EL SECTOR INSTITUCIONAL DEL SUR (SAN FERNANDO NUEVO Y TEQUENDAMA)	RECURSOS PROPIOS	1,500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ESTACIONAM. REGULADO EN VÍA EN EL SISTEMA VIAL BÁSICO	RECURSOS PROPIOS	2,500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOP. ORIENTAL CON CRA. 1D	RECURSOS PROPIOS	50,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOP. ORIENTAL CON CRA. 7C	RECURSOS PROPIOS	50,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOP. ORIENTAL CON CRA. 7LBIS	RECURSOS PROPIOS	50,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. ORIENTAL CON CRA. 8	RECURSOS PROPIOS	350,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOPISTA SUR CON CL. 39	RECURSOS PROPIOS	70,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOPISTA SUR CON CL. 34	RECURSOS PROPIOS	70,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOPISTA SUR CON CL. 33F	RECURSOS PROPIOS	50,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. CL. 13 CON CL. 14	RECURSOS PROPIOS	60,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. CRA. 15 CON AUTOPISTA SUR	RECURSOS PROPIOS	150,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AV. 6 CON CL. 44	RECURSOS PROPIOS	70,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTR. Y MEJORAM. AUTOP. SUR CON CL. 13-CRA. 39 Y 56	RECURSOS PROPIOS	120,000	2004-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ADECUACIÓN DE LA VIA VEHICULAR DE LA CRA. 8 ENTRE CLS. 13 Y15. UNICAMENTE OBRAS CIVILES POSTERIORES AL PROCESO DE TRASLADO DE VENDEDORES	RECURSOS PROPIOS	300,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	HABILITAR LA CL. 14 ENTRE CRA. 1 Y CRA. 10. UNICAMENTE	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	OBRAS CIVILES POSTERIOR. AL PROCESO DE TRASLADO DE VENDED.	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ORDENAMIENTO EN VIAS ALEDAÑAS A GALERÍAS DE LA CIUDAD	RECURSOS PROPIOS	2,500,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	IMPLEMENTAC. DEL PAR VIAL CONSTITUIDO POR LAS CLS. 34 Y 44	RECURSOS PROPIOS	1,000,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ORDENAMIENTO Y CONSTRUC. DE ZONAS DE PARQUEO EN SITIOS DE INTERES TURISTICO EN EL AREA RURAL DEL MUNICIPIO.	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	MANTENIMIENTO RED SEMAFORIZADA MUNICIPAL	RECURSOS PROPIOS	15,000,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	RECURSOS PROPIOS	5,000,000	2001-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	SEÑALIZACIÓN VIAL	RECURSOS PROPIOS	5,000,000	2001-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	DEMARCACIÓN VIAL	RECURSOS PROPIOS	10,000,000	2001-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	AMPLIAC. DE LA COBERTURA DE LA RED SEMAFORIZADA	RECURSOS PROPIOS	5,000,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ELIMINAC. DE BARRERAS Y BRINDAR FACILIDADES PARA LA CIRCULACION DE PEATONES BAJO CONDICIONES SEGURIDAD Y COMODIDAD	RECURSOS PROPIOS	20,000,000	2001-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ELABORACIÓN DEL ESTATUTO MUNICIPAL DE CARGA	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	MEJORAM. INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE TRÁNSITO Y TRANSP.	RECURSOS PROPIOS	1,000,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	CONSTRUC. EJE AGUABLANCA -(SITM) PRIMERA ETAPA	RECURSOS PROPIOS	417,208,000	2001-2006	METROCALI S.A.
IP	CONSTR. EJE CENTRAL -PAR VIAL (SITM) PRIMERA ETAP.	RECURSOS PROPIOS	584,091,000	2001-2006	METROCALI S.A.
IP	CONEXIONES A MUNICIPIOS VECINOS DE YUMBO Y PALMIRA	RECURSOS PROPIOS	1,000,000	2004-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	PROLONGAC. EJE CENTRAL-PAR VIAL HASTA JAMUNDÍ	RECURSOS PROPIOS	1,000,000	2004-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONEX. CENTRO-EJE CENTRAL POR EL EJE DE LA CL. 5-CRA 100	RECURSOS PROPIOS	1,000,000	2004-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	RUTA CIRCULAR VÍA ALTO NÁPOLES-POLVORINES	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	RUTA CIRCULAR VÍA ALTO NÁPOLES-LOS CHORROS-COM. 18	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	RUTA CIRCULAR TERRÓN COLORADO-BAJO AGUACATAL-COM.1	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ELABORAR LA REGLAMENTAC. DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO	RECURSOS PROPIOS	100,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	FORMULAR Y ELABORAR EL PLAN INDICATIVO DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI	RECURSOS PROPIOS	1,500,000	2001-2003	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ELABORAR EL REGLAMENTO DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	PARADERO DE BUSES INTERMUNICIPALES, FUERA DE LA VÍA, EN EL SECTOR DE LOS ALCAZARES	RECURSOS PROPIOS	500,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	PARADERO DE TAXIS	RECURSOS PROPIOS	100,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	REALIZAR LOS ESTUDIOS NECESARIOS QUE PERMITAN ACTUALIZAR LOS PATRONES DE MOVILIDAD Y DESPLAZAMIENTOS DE LOS HABITANTES AL INTERIOR Y AL EXTERIOR DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI PARA LO CUAL SE PUEDEN UTILIZAR MODELOS COMPUTACIONALES DE TRANSPORTE	RECURSOS PROPIOS	2,000,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI	RECURSOS PROPIOS	10,000,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS TERMINALES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	RECURSOS PROPIOS	15,000,000	2007-2009	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA RED PEATONAL PARA EL MPIO SANTIAGO DE CALI	RECURSOS PROPIOS	4,000,000	2001-2006	TRANSITO Y TRANSPORTE
IP	CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO CL 25(AUTOPISTA SIMON BOLIBAR)ENTRE CRA 100 Y CRA. 27	RECURSOS PROPIOS	16,758,000	2001-2006	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA AL MAR ENTRE LA PORTADA AL MAR Y EL RETÉN FORESTAL.	SOBRETASA	5,530,000	2006-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA CRA. 27 ENTRE CL.S 73 Y 121.	SOBRETASA	7,660,000	2001-2006	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSVERSAL 103 -CL. 103 ENTRE CRA. 26 Y CRA. 28D.	SOBRETASA	13,150,000	2001-2006	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA CALLE 112 ENTRE CARRERAS 26 Y 27	SOBRETASA	1,000,000	2001-2006	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	MEJORAMIENTO DE LA CRA. 42 ENTRE CL. 26 Y CL. 36.	SOBRETASA	400,000	2001-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CRA. 1A6 ENTRE CL. 62 Y CL. 84.	SOBRETASA	4,651,000	2006-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CRA. 3 ENTRE CL. 47 Y CL. 84.	SOBRETASA	3,571,000	2006-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA DIAGONAL 51 ENTRE CL. 1 Y LA SIRENA.	SOBRETASA	1,700,000	2006-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA CL. 32N ENTRE LA AV. 2A Y AV. 3.	SOBRETASA	1,368,000	2006-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA AV. 4A OESTE ENTRE CL. 12 OESTE Y CL. 23 OESTE.	SOBRETASA	400,000	2006-2009	INFRAEST. VIAL - MANTENIMIENTO
IP	MEJORAMIENTO DE LA CRA. 3N ENTRE CL. 73 Y CL. 84.	SOBRETASA	324,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA CRA. 18 ENTRE CL. 1 Y CL. 3.	SOBRETASA	130,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA FELIDIA - SALADITO	SOBRETASA	2,200,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA FELIDIA - LA LEONERA	SOBRETASA	1,000,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA LA LEONERA - PICHINDÉ	SOBRETASA	2,300,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA A PICHINDÉ ENTRE EL ACCESO A ALTAMIRA Y LA CABECERA DE PICHINDÉ (DONDE TERMINA EL PAVIMENTO A VENTADEROS 1.8 KM.)	SOBRETASA	3,500,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA KILÓMETRO 18 - LA ELVIRA. ( KM. 12-KM-18)	SOBRETASA	2,250,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA LA ELVIRA - LA CASTILLA.	SOBRETASA	2,475,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA LA CASTILLA - PUENTE BLANCO	SOBRETASA	600,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	OPTIMIZACIÓN DE LA VÍA CRUCERO GOLONDRINAS - MONTEBELLO	SOBRETASA	3,750,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA CALI - MONTEBELLO -GOLONDRINAS - LA PAZ.	SOBRETASA	5,000,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA CALI - VILLACARMELO (INTERSECCIÓN CON LA LUISA).	SOBRETASA	4,850,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA CALI - GOLONDRINAS. (POR CHIPICHAPE).	SOBRETASA	2,550,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA CALI - LA BUITRERA - LA FONDA.	SOBRETASA	4,800,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA PICHINDÉ - LOS ANDES	SOBRETASA	1,200,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA CALI - LA VORÁGINE -PANCE (DESDE EL ICESI)	SOBRETASA	6,515,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VÍA NAVARRO - EL HORMIGUERO.	SOBRETASA	5,990,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AMPLIACIÓN DE LA VÍA A PANCE DESDE LA CL. 6 OESTE HASTA LA VORÁGINE.	SOBRETASA	2,500,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LA VUELTA DE OCCIDENTE.	SOBRETASA	40,000,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	AUTOPISTA ORIENTAL ENTRE LA CRA. 23 Y LA CRA. 50.	SOBRETASA	5,000,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 25 ENTRE CRA. 50 Y CRA. 100 - CALZADA OCCIDENTAL.	SOBRETASA	4,500,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 18 ENTRE CRA.S 105 Y 106A.	SOBRETASA	120,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AUTOPISTA SUR ENTRE LA CL. 5 Y LA CL. 70	SOBRETASA	5,240,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
12767	CRA. 39 ENTRE CL. 1 Y CL. 44	SOBRETASA	2,500,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 44 ENTRE AV. 6N Y CRA. 39	SOBRETASA	3,500,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 44 ENTRE CL. 1 Y CL. 25.	SOBRETASA	700,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 50 ENTRE CL. 5 Y CL. 13	SOBRETASA	750,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 27 - CL. 10 OESTE ENTRE CRA. 22 Y CL. 9.	SOBRETASA	1,260,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AV. CIRCUNVALACIÓN ENTRE LA CRA. 39 Y CRA. 65A.	SOBRETASA	1,200,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 34 - CL. 33A -DIAGONAL 19 ENTRE AV. 4 NORTE Y LA AUTOPISTA SUR.	SOBRETASA	1,500,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA.S 34 Y 36 ENTRE CL.S 5 Y 6.	SOBRETASA	800,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 46 ENTRE CRA. 40A Y CRA. 50.	SOBRETASA	870,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AV. VÁSQUEZ COBO ENTRE AV. 3 NORTE Y AV. 6 NORTE.	SOBRETASA	70,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 62 ENTRE CL. 1 Y CL. 5	SOBRETASA	800,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 5 ENTRE CL. 25 Y CL. 70.	SOBRETASA	1,800,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 84 NORTE ENTRE CRA. 3 NORTE Y CRA. 9 NORTE.	SOBRETASA	200,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 12 ENTRE CL. 26 Y CL. 59.	SOBRETASA	800,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 47 ENTRE CRA. 1 Y CRA. 5.	SOBRETASA	280,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	TRANSVERSAL 77 ENTRE TRANSVERSAL 103 Y CRA. 26.	SOBRETASA	86,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 91 ENTRE CRA.S 27 Y 28D.	SOBRETASA	260,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 52 ENTRE AV. 6 NORTE Y CRA. 5	SOBRETASA	2,400,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 56 ENTRE CRA. 1 Y CRA. 5	SOBRETASA	430,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AV. 2BIS ENTRE CL. 24 Y CL. 34.	SOBRETASA	150,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AV. 2 NORTE ENTRE CL. 18 NORTE Y CL. 25 NORTE.	SOBRETASA	315,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 13 ENTRE DIAGONAL 23 Y CRA. 105	SOBRETASA	1,500,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 14 ENTRE LA CL. 13 Y LA CRA. 50	SOBRETASA	1,000,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 1 ENTRE LA CL. 7 OESTE Y CL. 70 NORTE.	SOBRETASA	4,000,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	DIAGONAL 27 - CL. 4B - DIAGONAL 37A ENTRE CRA. 27 Y CRA. 39.	SOBRETASA	430,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 25 ENTRE CL. 5 Y CL. 10 OESTE	SOBRETASA	200,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 8 ENTRE CL. 26 Y RÍO CAUCA.	SOBRETASA	2,600,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 15 ENTRE CL. 5 Y AUTOPISTA SUR.	SOBRETASA	3,000,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
12765	CL. 34 ENTRE CRA. 10 Y CRA. 23.	SOBRETASA	1,100,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AV. 2A NORTE ENTRE CL. 26 Y CL. 70.	SOBRETASA	1,300,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 32 NORTE ENTRE AV. 2A NORTE Y AV. 3 NORTE.	SOBRETASA	1,500,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 23 ENTRE CRA. 15 Y CRA. 50.	SOBRETASA	1,500,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 26 ENTRE CRA. 1 Y CRA. 50.	SOBRETASA	2,000,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	CL. 27 ENTRE CRA. 29 Y CRA. 46.	SOBRETASA	1,000,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 29 ENTRE CL. 19 Y CL. 27.	SOBRETASA	300,000	2006-2009	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	AV. 4 NORTE ENTRE CL. 34 Y CL. 70 NORTE.	SOBRETASA	1,000,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CL. 30 ENTRE AV. 2A NORTE Y AV. 3 NORTE.	SOBRETASA	250,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	CRA. 5 NORTE ENTRE CL. 30 NORTE Y CL. 70 NORTE.	SOBRETASA	1,300,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	REHABILITACIÓN DE LOS ACCESOS A LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CALI.	SOBRETASA	4,200,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	INVENTARIO Y EVALUACIÓN PATOLÓGICA DE LA RED VIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI, E IMPLEMENTACIÓN DE LA SISTEMATIZACIÓN Y CARTOGRAFIA.	SOBRETASA	700,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
IP	MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LOS PUENTES VEHICULARES Y PEATONALES DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI.	SOBRETASA	3,006,000	2001-2006	MANTENIMIENTO VIAL Y C.
<b>SUBTOTAL</b>			<b>2,242,989,578</b>		
			<b>US\$473.000</b>		

**4. INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS PUBLICOS DOMICILIARIOS**

IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN POZO PROFUNDO NAVARRO	LEY 60/93	95,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES NAVARRO	LEY 60/93	65,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO REDES DE ACUEDUCTO NAVARRO	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUC. E INSTALAC. SISTEMA DE TRATAMIENTO AGUA POTABLE EL ESTERO	LEY 60/93	4,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL ESTERO	LEY 60/93	35,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE LAS MALVINAS	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN REDES DE ACUEDUCTO HORMIGUERO	LEY 60/93	20,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN REDES DE ACUEDUCTO CAUCA SECO	LEY 60/93	35,000	2001-201	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES CAUCA SECO	LEY 60/93	48,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES MORGAN	LEY 60/93	24,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO MORGAN	LEY 60/93	25,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE MORGAN	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN LA PAILITA	LEY 60/93	30,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO LA PAILITA	LEY 60/93	18,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE LA PAILITA	LEY 60/93	28,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO ALCANTARILLADO CASCAJAL	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUC. TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES CASCAJAL	LEY 60/93	65,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAM. SISTEMA DE ABASTO DE AGUA Y REDES CONDUCCIÓN CASCAJAL	LEY 60/93	12,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCION EMBALSE Y ACUEDUCTO DE AGUA PARA CONSUMO HUMANO PANCE	LEY 60/93	100,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCC.SAN FRANCISCO	LEY 60/93	24,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTR. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES SAN FRANCISCO	LEY 60/93	32,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. BAÑOS PÚBLICOS RIBERAS RÍO PANCE SAN FRANCISCO	LEY 60/93	10,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. RECIPIENTES ALMAC. RESIDUOS SÓLIDOS SAN FRANCISCO	LEY 60/93	5,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTR. PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE SAN FRANCISCO	LEY 60/93	84,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTR. PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE LA VORAGINE	LEY 60/93	80,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES LA VORAGINE	LEY 60/93	6,000	2001-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. BAÑOS PÚBLICOS RIBERA RÍO PANCE LA VORAGINE	LEY 60/93	8,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTR. RECIPIENTES ALMACENAMIENTO RESIDUOS SOLIDOS LA VORAGINE	LEY 60/93	4,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MANTEN. ALCANTARILLADO Y PLANTA TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES LA VORAGINE	LEY 60/93	30,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE PICO DE AGUILA	LEY 60/93	6,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES PICO DE AGUILA	LEY 60/93	7,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCCION PICO DE AGUILA	LEY 60/93	5,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCCION EL BANQUEO	LEY 60/93	6,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL BANQUEO	LEY 60/93	9,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL BANQUEO	LEY 60/93	7,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCCION EN EL JARDIN	LEY 60/93	10,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL JARDIN	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EL JARDIN	LEY 60/93	13,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCC. EN EL PEON	LEY 60/93	10,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL PEON	LEY 60/93	14,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL PEON	LEY 60/93	12,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUC. PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES LA BUITRERA	LEY 60/93	230,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, AMPLIACIÓN Y MODIFICACIÓN REDES ALCANTARILLADO LA BUITRERA	LEY 60/93	120,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES LA BUITRERA	LEY 60/93	60,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EL OTOÑO	LEY 60/93	20,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL OTOÑO	LEY 60/93	16,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES ALTO DEL ROSARIO	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. PLANTA TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE LA FONDA	LEY 60/93	78,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES LA FONDA	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE LA FONDA	LEY 60/93	22,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA LA FONDA	LEY 60/93	53,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTAC. MICROCUENCA ABASTO DE AGUA DEL ACUEDUCTO LA FONDA	LEY 60/93	20,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL CARMEN	LEY 60/93	12,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EL CARMEN	LEY 60/93	7,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCCION EL CARMEN	LEY 60/93	4,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL MINUTO	LEY 60/93	11,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EL MINUTO	LEY 60/93	9,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO AGUA Y REDES DE CONDUCCION EL MINUTO	LEY 60/93	35,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. PLANTA TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE LOS ANDES	LEY 60/93	175,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA LOS ANDES	LEY 60/93	102,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES LOS ANDES	LEY 60/93	9,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE LOS ANDES	LEY 60/93	12,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION ALCANTARILLADO SECTOR CONGLOMERADO LOS ANDES	LEY 60/93	115,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUC. PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES SECTOR CONGLOMERADO LOS ANDES	LEY 60/93	88,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE QUEBRADA HONDA	LEY 60/93	85,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA QUEBRADA HONDA	LEY 60/93	25,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES QUEBRADA HONDA	LEY 60/93	32,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIV. DE AGUA POTABLE QUEBRADA HONDA	LEY 60/93	22,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES LOS CARPATOS	LEY 60/93	9,600	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIV. DE AGUA POTABLE LOS CARPATOS	LEY 60/93	8,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMA DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE EL CABUYAL	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA EL CABUYAL	LEY 60/93	55,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL CABUYAL	LEY 60/93	35,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EL CABUYAL	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTR. RECIPIENTES PARA DISPOSICIÓN DE RESIDUOS SOLIDOS EL CABUYAL	LEY 60/93	4,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTAC. MICROCUENCA ABASTO DE AGUA DEL ACUEDUCTO EL CABUYAL	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. PLANTA TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE LA REFORMA	LEY 60/93	75,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA LA REFORMA	LEY 60/93	85,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES LA REFORMA	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. ALCANTARILLADO SECTOR CONGLOMERADO LA REFORMA	LEY 60/93	40,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUC. PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES SECTOR CONGLOMERADO LA REFORMA	LEY 60/93	48,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTAC. MICROCUENCA ABASTO DE AGUA DEL ACUEDUCTO LA REFORMA	LEY 60/93	18,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA EL MAMEYAL	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EL MAMEYAL	LEY 60/93	19,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EL MAMEYAL	LEY 60/93	25,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTAC. MICROCUENCA ABASTO DE AGUA DEL ACUEDUCTO EL MAMEYAL	LEY 60/93	9,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	REFORESTAC. MICROCUENCA ABASTO DE AGUA DEL ACUEDUCTO SAN JOSE	LEY 60/93	5,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCC. Y MEJORAMEN. SISTEMA ABASTO DE AGUA SAN JOSE	LEY 60/93	5,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMA DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE SAN JOSE	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCC. SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES SAN JOSE	LEY 60/93	22,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	OPTIMIZACIÓN SISTEMAS DE REMOCIÓN DE AGUA EL PEPITAL	LEY 60/93	10,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACEN. Y TRATAM. INDIV. DE AGUA POTABLE EL PEITAL	LEY 60/93	6,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO SISTEMA ABASTO DE AGUA EN EL MANGO	LEY 60/93	35,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN SISTEMA DE ALCANTARILLADO EXISTENTE EN EL MANGO	LEY 60/93	65,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL MANGO	LEY 60/93	28,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN ACUEDUCTO EN EL FARO	LEY 60/93	900,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE DE EL FARO	LEY 60/93	580,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	OPTIMIZACIÓN SISTEMAS DE REMOCIÓN DE AGUA DE EL FARO	LEY 60/93	150,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	OPTIMIZACIÓN SISTEMA DE ABASTO DE AGUA PILAS DEL GUAYABAL	LEY 60/93	13,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCIÓN SISTEMA DE POTABILIZACIÓN AGUA PARA CONSUMO EN PILAS DEL GUAYABAL	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACIÓN MICROCUENCA DE ABASTO DE AGUA DEL ACUERDUCTO EN PILAS DEL GUAYABAL	LEY 60/93	16,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN PILAS DEL GUAYABAL	LEY 60/93	6,500	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN ATENAS	LEY 60/93	65,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN ATENAS	LEY 60/93	58,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN ALCANTARILLADO EN ATENAS	LEY 60/93	110,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN ATENAS	LEY 60/93	85,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACIÓN MICROCUENCA ABASTO DE AGUA DEL ACUEDUCTO EN ATENAS	LEY 60/93	9,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES PUEBLO NUEVO	LEY 60/93	55,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN PUEBLO NUEVO	LEY 60/93	35,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	OPTIMIZACIÓN SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA EN CORRAL DE PIEDRAS	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN CORRAL DE PIEDRAS	LEY 60/93	22,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN CORRAL DE PIEDRAS	LEY 60/93	45,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN ALCANTARILLADO EN LOS MANGOS	LEY 60/93	350,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES EN LOS MANGOS	LEY 60/93	150,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN LA LUISA	LEY 60/93	150,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN LA LUISA	LEY 60/93	95,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN ALCANTARILLADO EN LA LUISA	LEY 60/93	120,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES EN LA LUISA	LEY 60/93	85,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN PICHINDÉ	LEY 60/93	160,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCIÓN ALCANTARILLADO EN PICHINDÉ	LEY 60/93	330,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTAS TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES EN PICHINDÉ	LEY 60/93	105,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN PEÑAS BLANCAS	LEY 60/93	66,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SSITEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL AGUA POTABLE EN PEÑAS BLANCAS	LEY 60/93	55,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACIÓN NACIMIENTO INDIVIDUALES DE AGUA EN PEÑAS BLANCAS	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN EL CASTILLO	LEY 60/93	8,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL CASTILLO	LEY 60/93	5,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN LA LEONERA	LEY 60/93	48,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN LA LEONERA	LEY 60/93	95,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCIÓN ALCANTARILLADO EN LA LEONERA	LEY 60/93	550,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES EN LA LEONERA	LEY 60/93	75,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN RECIPIENTES PARA DISPOSICIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS EN LA LEONERA	LEY 60/93	12,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN EL PATO	LEY 60/93	18,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN EL PATO	LEY 60/93	17,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL PATO	LEY 60/93	11,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL PORVENIR	LEY 60/93	32,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL PORVENIR	LEY 60/93	35,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN EL PAJUI	LEY 60/93	32,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE EN EL PAJUI	LEY 60/93	75,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL PAJUI	LEY 60/93	95,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN LA ESMERALDA	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN LA ESMERALDA	LEY 60/93	8,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN LA ESMERALDA	LEY 60/93	10,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN EL BOSQUE	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL BOSQUE	LEY 60/93	8,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL BOSQUE	LEY 60/93	10,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN FELIDIA	LEY 60/93	35,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN ALCANTARILLADO DE FELIDIA	LEY 60/93	250,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN PLANTA TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES EN FELIDIA	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTOS INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN LA SOLEDAD	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN LA SOLEDAD	LEY 60/93	35,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL DIAMANTE	LEY 60/93	20,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN EL DIAMANTE	LEY 60/93	31,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL CEDRAL	LEY 60/93	12,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL CEDRAL	LEY 60/93	19,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN ESPERANZA	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN ESPERANZA	LEY 60/93	33,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN LA ASCENSION	LEY 60/93	25,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN LA ASCENSION	LEY 60/93	55,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN LA ASCENSION	LEY 60/93	21,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN LAS NIEVES	LEY 60/93	52,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN LAS NIEVES	LEY 60/93	35,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REHABILITACION PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN EL SALADITO	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA EN EL SALADITO	LEY 60/93	30,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL KM. 18	LEY 60/93	6,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL KM. 18	LEY 60/93	8,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA EN SAN MIGUEL	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN SAN MIGUEL	LEY 60/93	12,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN SAN MIGUEL	LEY 60/93	15,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN SAN MIGUEL	LEY 60/93	10,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA EN SAN ANTONIO	LEY 60/93	12,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN SAN ANTONIO	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE	LEY 60/93	11,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LAS MICROCUENCAS ABASTECEDORAS EN SAN PABLO	LEY 60/93	9,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN SAN PABLO	LEY 60/93	14,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA EN EL PALOMAR	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL PALOMAR	LEY 60/93	16,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL PALOMAR	LEY 60/93	22,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO SISTEMA DE ABASTO EXISTENTE EN LA VUELTA AL CEREZO	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN LA VUELTA AL CEREZO	LEY 60/93	20,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN LA VUELTA AL CEREZO	LEY 60/93	24,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN EL LIBANO	LEY 60/93	6,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN EL LIBANO	LEY 60/93	8,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN LA ELVIRA	LEY 60/93	62,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION ALCANTARILLADO EN LA ELVIRA	LEY 60/93	245,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCIN PLANTA TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN LA ELVIRA	LEY 60/93	145,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL DE AGUA POTABLE EN LA ELVIRA	LEY 60/93	20,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES DE AGUAS RESIDUALES EN LA ELVIRA	LEY 60/93	22,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA DE LA ELVIRA	LEY 60/93	18,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCA ABASTECEDORA DEL ALTO AGUACATAL	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REHABILITACION SISTEMA DE ABASTO DE AGUA EN ALTO AGUACATAL	LEY 60/93	65,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION PLANTA TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE EN ALTO AGUACATAL	LEY 60/93	98,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN ALTO AGUACATAL	LEY 60/93	85,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MEJORAMIENTO Y REHABILITACION SISTEMA AGASTO DE AGUA EN LOS LAURELES	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN LOS LAURELES	LEY 60/93	65,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION ALCANTARILLADO EN LOS LAURELES	LEY 60/93	75,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA LOS LAURELES	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN LA PAZ	LEY 60/93	145,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN LA PAZ	LEY 60/93	68,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCA ABASTECEDORA EN LA PAZ	LEY 60/93	32,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN VILLA DEL ROSARIO	LEY 60/93	55,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCA ABASTECEDORA EN VILLA DEL ROSARIO	LEY 60/93	45,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO INDIVIDUAL AGUA POTABLE EN LOMITAS	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN LOMITAS	LEY 60/93	30,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCAS ABASTECEDORAS EN LA CASTILLA	LEY 60/93	50,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN LA CASTILLA	LEY 60/93	89,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCAS ABASTECEDORAS LOS LIMONES	LEY 60/93	89,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO SISTEMAS ABASTO DE AGUA LOS LIMONES	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION PLANTA DE TRATAMIENTO AGUA POTABLE LOS LIMONES	LEY 60/93	58,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES LOS LIMONES	LEY 60/93	50,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCAS ABASTECEDORAS LAS PALMAS	LEY 60/93	29,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO LAS PALMAS	LEY 60/93	95,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION ALCANTARILLADO SECTOR CONGLOMERADO LAS PALMAS	LEY 60/93	41,500	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONST. PLANTAS TRATAMTO AGUAS RESIDUALES SECTOR CONGLOMERADO LAS PALMAS	LEY 60/93	46,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES LAS PALMAS	LEY 60/93	68,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS DE LA MICROCUENCA ABASTECEDORA EN MONTAÑITAS	LEY 60/93	15,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN MONTAÑITAS	LEY 60/93	45,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION PLANTA TRATAMIENTO AGUA POTABLE EN MONTAÑITAS	LEY 60/93	85,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES EN MONTAÑITAS	LEY 60/93	52,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCA ABASTECEDORA EN GOLONDRINAS	LEY 60/93	50,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO ACUEDUCTO EN GOLONDRINAS	LEY 60/93	240,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONST. PLANTAS TRATAMTO AGUAS RESIDUALES SECTOR CONGLOMERADO GOLONDRINAS	LEY 60/93	185,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	DISEÑO Y CONSTRUCCION SISTEMAS INDIVIDUALES AGUAS RESIDUALES GOLONDRINAS	LEY 60/93	35,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCA ABASTECEDORA MONTEBELLO	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	REFORESTACION Y AISLAMIENTOS MICROCUENCA ABASTECEDORA EN CAMPOALEGRE	LEY 60/93	25,000	2006-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	MANTENIMIENTO ACUEDUCTOS ZONA RURAL	LEY 60/93	450,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	MANTENIMIENTO ALCANTARILLADOS ZONA RURAL	LEY 60/93	800,000	2001-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	PLANTA DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES	LEY 60/93		2001-2006	EMCALI ACUACALI
IP	MITIGACIÓN RIESGO ZONA CENTRO	RECURSOS PROPIOS		2001-2006	GERENCIA TELEFONOS EMCALI
IP	PLANIFICACION Y CONTROL	RECURSOS PROPIOS	5,058,400	2001-2006	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
IP	EXPANSION PLANTAS POTABILIZACION, CONDUCC. Y MATRICES, BOMBEO, TANQUES DE ALMACENAMIENTO, REDES SECUNDARIAS, PREDIOS Y REUBICACION DE ASENTAMIENTOS, DISEÑOS INTERVENTORIAS Y ASESORIAS	RECURSOS PROPIOS	70,543,400	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE PLANTAS, ESTACIONES DE BOMBEO, POZOS Y TANQUES, REDES E INSTALACIONES	RECURSOS PROPIOS	14,024,100	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD EN PLANTAS, CUENCAS,, OPTIMIZACION Y MEJORAMIENTO DE MATRICES, CONDUCCIONES, BOMBEO Y TANQUES, REPOSICION DE REDES SECUNDARIAS,, CONTROL CALIDAD AGUA POTABLE, PREVENCION VULNERABILIDAD, CENTROS OPERATIVOS	RECURSOS PROPIOS	54,939,200	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	REDUCCION, CONTROL AGUA NO POTABILIZADA	RECURSOS PROPIOS	12,277,500	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	PLANEACION Y CONTROL ALCANTARILLADO	RECURSOS PROPIOS	1,980,900	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	EXPANSION PLANTA DE TRATAMIENTO AGUA RESIDUALES, COLECTORES E INTERCEPTORES SANITARIOS, CANALES Y COLECTORES PLUVIALES,REDES SECUNDARIAS,, ESTUDIOS DISEÑOS CONSULTORIA	RECURSOS PROPIOS	69,036,800	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	OPERACIÓN Y ,MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE PLANTAS, REDES COLECTORAS Y CANALES, ESTACIONES DE BOMBEO	RECURSOS PROPIOS	11,611,400	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD EN REPOSICION DE REDES SECUNDARIAS, REPOSICION COLECTORES ANTIGUOS EN LADRILLO, OPTIMIZACION Y MEJORAMIENTO CANALES, LAGUNAS, AMBALSOS Y ESTACIONES DE BOMBEO, MEJORAMIENTO DE COLECTORES, CONTROL DE AGUAS RESIDUALES EN CANALES.	RECURSOS PROPIOS	45,342,800	2001-2009	GERENCIA ACUEDUCTO Y ALC.
IP	APERTURA DE EXPANSION NUEVAS SUBESTACIONES DE ENERGIA	RECURSOS PROPIOS	59,715,766	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	AMPLIACION SUBESTACIONES	RECURSOS PROPIOS	4,400,000	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	NUEVOS CIRCUITOS DE DISTRIBUCION	RECURSOS PROPIOS	2,670,000	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	REFUERZO CIRCUITOS DE DISTRIBUCION	RECURSOS PROPIOS	1,800,000	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	COMPRA DE REDES	RECURSOS PROPIOS	1,350,000	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	PROGRAMA DE ELECTRIFICACION ASENTAMIENTO HUMANOS	RECURSOS PROPIOS	2,000,000	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	ELECTRIFICACION URBANA Y RURAL	RECURSOS PROPIOS	2,000,000	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	PROGRAMA DE ALUMBRADO PUBLICO A.P. MPIO DE CALI	RECURSOS PROPIOS	21,105,796	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	APERTURA Y CALIDAD DEL SERVICIO	RECURSOS PROPIOS	31,409,840	2001-2004	GERENCIA DE ENERGIA
IP	TELEFONIA BASICA, MANTENIMIENTO, TELEFONIS INALAMBRICA, INTERNET, RDSI, MULTINET, RED INTELIGENTE	RECURSOS PROPIOS	314,490	2001-2004	GERENCIA DE TELEFONOS
IP	MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD TELEFONIA	RECURSOS PROPIOS	148,490	2001-2004	GERENCIA DE TELEFONOS

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
22148	SELLADO-CLAUSURA SITIO DISPOS. FINAL NAVARRO	L.60 S/AGUA POTABLE/SANEAMIENTO, AYUDA NAL E INTERNC, REC. PPIOS	5,000,000	2001-2002	EMSIRVA, DAGMA
25944	ESTUDIO DEFINICION SITIO PARA DISPOSICION DE RESIDUOS SOLIDOS	LEY 60/93	600,000	2001-2003	PLANEACION MUNICIPAL
IP	DISEÑO DEFINITIVO VERTEDERO RESIDUOS SOLIDOS	REC. PROPIOS	270,000	2001-2006	EMSIRVA-SERVIAMBIENTALES
SUBTOTAL			431,001,982		

**5. SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO**

IP	PROYECTO PAISAJISTICO Y URB PARQUE DE LA SALUD	REC. PROPIOS		2001-2006	CORP. PARA LA RECREACION
31407	CONSTRUCCION CARCEL METROPOLITANA	LEY 418/97	10,000,000	2004-2006	GOBIERNO Y CONVIVEENCIA
IP	CONSTRUCCION TERCERA CASA DE LA JUSTICIA	LIBRE ASIG.	980,000	2004-2006	GOBIERNO Y CONVIVEENCIA
IP	CONSTRUCCION HOGAR DE PASO	LIBRE ASIG.	168,000	2004-2006	GOBIERNO Y CONVIVEENCIA
IP	CONSTRUCCION ESTACION DE BOMBEROS SAN LUIS (CERCA CEMENTERIO METROPOLITANO DEL NORTE)	LIBRE ASIG.	2,500,000	2004-2006	GOBIERNO Y CONVIVEENCIA
IP	CEMENTERIO DE ORIENTE	LIBRE ASIG.	2,000,000	2004-2006	
IP	TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL SUR	LIBRE ASIG.	40,000,000	2004-2006	
IP	TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE ORIENTE	LIBRE ASIG.	40,000,000	2004-2006	
IP	TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL NORTE	LIBRE ASIG.	40,000,000	2004-2006	
IP	HOSPITAL DE II O III NIVEL (NORTE DE LA CIUDAD- SAMECO)	LIBRE ASIG.	25,000,000	2007-2009	SALUD MUNICIPAL
IP	CENTRO DE PROMOCION Y PROMOCION DE LA SALUD	LIBRE ASIG.	400,000	2004-2006	SALUD MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCION 10 CENTROS COMUNITARIOS AREA URBANA	LIBRE ASIG.	3,500,000	2004-2009	BIENESTAR SOCIAL Y G.
IP	CONSTRUCCION 4 CENTROS COMUNITARIOS AREA RURAL	LIBRE ASIG.	680,000	2004-2009	BIENESTAR SOCIAL Y G.
IP	COLISEO DE ARTES MARCIALES	LIBRE ASIG.	1,000,000	2004	DEPORTE Y RECREACION
IP	ESTADIO DE FUTBOL	LIBRE ASIG.	50,000,000	2007	DEPORTE Y RECREACION
IP	CONSTRUCCION MEGACOLISEO	LIBRE ASIG.	1,000,000	2007	DEPORTE Y RECREACION
30587	CONSTRUCCION, REMOD. CENTROS DOCENTES	LEY 60/93	61,027,200	2004-2020	EDUCACION
24657	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL C.A.L.I. 13	LIBRE ASIGNACION	600,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
24645	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL C.A.L.I. NO. 8	LIBRE ASIGNACION	600,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
24660	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL C.A.L.I. NO. 11	LIBRE ASIGNACION	600,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
24646	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL C.A.L.I. 12	LIBRE ASIGNACION	600,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
24647	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL C.A.L.I. 18	LIBRE ASIGNACION	600,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
IP	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE UN C.A.L.I. , EN LA ZONA RURAL EN LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RIO MELENDEZ	LIBRE ASIGNACION	160,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
IP	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE UN C.A.L.I. , EN LA ZONA RURAL EN LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RIO AGUACATAL	LIBRE ASIGNACION	160,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
IP	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE UN C.A.L.I. , EN LA ZONA RURAL EN LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RIO CAUCA (EL HORMIGUERO)	LIBRE ASIGNACION	160,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
IP	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE UN C.A.L.I. , EN LA ZONA RURAL DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RIO CALI (EL SALADITO)	LIBRE ASIGNACION	160,000	2004-2006	GERENCIA TERRITORIAL
25931	CENT. CULT. RECRE. VIVI Y SERVIC TALLER MPIO	REC. PROPIOS	300,000	2001-2006	PLANEACION MUNICIPAL
25911	DISEÑ PAISAJ Y URB PARQUES CERROS TUTELAR	REC. PROPIOS	200,000	2001-2006	PLANEACION MUNICIPAL
25917	EST. Y PROY URBAN. DOMIM URBAN DEL CENTRO	REC. PROPIOS	100,000	2001-2009	PLANEACION MUNICIPAL
25918	EST. URBANIST DOMIN URBANO SAN FERNANDO	REC. PROPIOS	80,000	2001-2006	PLANEACION MUNICIPAL
25919	EST. URBANIST. UNIDAD ALBERTO GALINDO-SILOE	REC. PROPIOS	60,000	2001-2009	PLANEACION MUNICIPAL
25920	EST. URBANIST DEL DOMINO URBANO DEL CAUCA	REC. PROPIOS	300,000	2001-2009	PLANEACION MUNICIPAL
25922	PROY. ESPAC. PUBL PARA COMUNAS Y CORREG.	REC. PROPIOS	160,000	2001-2009	PLANEACION MUNICIPAL
IP	CONSTRUCCION Y DOTACION DEL C.A.L.I. 9	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	600,000	2001-2003	GERENCIA TERRITORIAL
IP	CONSTRUCCION Y DOTACION DEL C.A.L.I. 17	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	600,000	2001-2003	GERENCIA TERRITORIAL
32247	CONSTRUCCION ESTADIO DE ATLETISMO		1,500,000	2002	DEPORTE Y RECREACION
32256	CONSTRUCCION COLISEO DE BALONCESTO		587,000	2001	DEPORTE Y RECREACION
IP	CONSTRUC. ESTACION DE BOMBEROS ALTO MELENDEZ		2,500,000	2001-2003	GOBIERNO Y CONVIVENCIA
IP	CONSTRUCCION ESTACION DE BOMBEROS		2,500,000	2001-2003	GOBIERNO Y CONVIVENCIA
IP	CLL 126 CRA 26H BIS				
25907	ESTUD. LOCALIZ Y DISEÑO ANTENA UNICA DE COMUNI	REC. PROPIOS	60,000	2001-2003	PLANEACION MCPAL
30587	CONSTRUCCION, REMOD, CENTROS DOCENTES	LEY 60/93	9,388,800	2001-2003	EDUCACION
IP	ESTUDIO Y DISEÑOS PARA EL PLAN DE ORDENAMIENTO URBANISTICO, PAISAJISTICO Y AMBIENTAL DE LAS ENTRADAS A CALI (KRA 1, KRA 8, VIA CALI- JAMUNDI, VIA CALI BUENAVENTURA, AVENIDA 3N, AVENIDA 6N)	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMUNE	300,000	2004	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	EJECUCION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO URBANISTICO, PAISAJISTICO Y AMBIENTAL DE LAS ENTRADAS A CALI (KRA 1)	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	2,500,000	2006	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	EJECUCION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO URBANISTICO, PAISAJISTICO Y AMBIENTAL DE LAS ENTRADAS A CALI (VIA CALI-BUENAVENTURA)	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	2,500,000	2007	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	EJECUCION PLAN DE ORDENAMIENTO URBANISTICO, PAISAJISTICO Y AMBIENTAL DE LAS ENTRADAS DE CALI (KRA 8)	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	2,500,000	2008	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	EJECUCION PLAN DE ORDENAMIENTO URBANISTICO, PAISAJISTICO Y AMBIENTAL DE LAS ENTRADAS DE CALI (VIA CALI - JAMUNDI))	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	2,500,000	2009	ORDENAMIENTO URBANISTICO
IP	ESTUDIO Y DIAGNOST PARA OCUPACION ZONAS VERDES MUNICIPIO	LIBRE ASIGNACION FONDOS COMU	300,000	2002	ORDENAMIENTO URBANISTICO

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
25932	EST. DOMINIO URBANO BASE AEREA	REC. PROPIOS	150,000	2001-2009	PLANEACION MUNICIPAL
SUBTOTAL			311,581,000		

**6. PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUITECTONICO**

26359	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN CASA DE LA CULTURA COMUNA 15	REC. PROPIOS	500,000	2004-2006	CULTURA
26361	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN CASA DE LA CULTURA COMUNA 18	REC. PROPIOS	500,000	2004-2006	CULTURA
IP	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE CENTRO CULTURAL COMUNA 13	REC. PROPIOS	2,500,000	2004-2006	CULTURA
IP	CONSTRUCCION Y DOTACION DE CENTRO CULTURAL COMUNA 19	REC. PROPIOS	2,500,000	2004-2006	CULTURA
IP	CONSTRUCCIÓN DE UN TEATRO EN LA CIUDAD DE CALI (SUR-UNIVERSIDADES)	REC. PROPIOS	8,000,000	2007-2009	CULTURA
IP	CONSTRUCCIÓN DE UN PLANETARIO (I ETAPA)	REC. PROPIOS	4,000,000	2007-2009	CULTURA
IP	CREACION DE 1 MUSEO DE ARTE COLONIAL (COMUNA 3)	REC. PROPIOS	500,000	2004-2006	CULTURA
IP	CREACION DE 1 MUSEO DE LA CIUDAD (PALACION NACIONAL)	REC. PROPIOS	4,000,000	2004-2006	CULTURA
IP	CREACION DE 1 MUSEO DE ARTE CONTEMPORANEO	REC. PROPIOS	4,000,000	2007-2009	CULTURA
IP	CONSTRUCCIÓN DE UN PARQUE CIUDADANO (BASE AEREA)	REC. PROPIOS	30,000,000	2007-2009	CULTURA
SUBTOTAL			56,500,000		

**7. VIVIENDA**

17219	TITULACION PREDIOS EN ZONAS DESAFECTADAS	TRANSFERENCIA MCPAL	850,000	2001-2003	VIVIENDA
15155	LA FORTUNA	LIBRE ASIGNACION DE FONDOS	612,309	2001	VIVIENDA
IP	PLAN DE REDENSIFICACION - TERRAZAS	RECURSOS PROPIOS F.E.V.	400,000	2001	VIVIENDA
Varias	OBRAS DE MITIGACION DE RIESGOS COMUNAS 18, 20, 19, 1	TRANSFERENCIA MCPAL	600,000	2001-2003	VIVIENDA
Varias	LEGALIZACION	TRANSFERENCIA MCPAL	300,000	2001-2003	VIVIENDA
IP	RECUPERACION CENTRO DE LA CIUDAD	TRANSFERENCIA MCPAL	200,000	2001	VIVIENDA
IP	FORMULACION PLAN PARCIAL. EXPANSION CALI-JAMUNDI	TRANSFERENCIA MCPAL , RECURSOS PROPIOS F.E.V.	300,000	2001	VIVIENDA
IP	PATRIMONIO PARA LA CREACION DE E.I.C.	RECURSOS PROPIOS	2,500,000	2001-2003	VIVIENDA
17128	PROYECTO SUERTE 90-DESEPAZ	RECURSOS PROPIOS	1,700,000	2001-2006	VIVIENDA
17219	TITULACIÓN DE RIESGOS ZONAS DESAFECTADAS	RECURSOS PROPIOS	847,896	2001-2006	VIVIENDA
17216	REGULARIZACIÓN VIAL Y URBANÍSTICA	RECURSOS PROPIOS	510,000	2001-2009	VIVIENDA
IP	REUBICACION DE VIVIENDAS EN PELIGRO INMINENTE POR ACCION DE FENOMENOS NATURALES	RECURSOS PROPIOS	2,000,000	2001-2009	VIVIENDA
17132	PROYECTO EL CALVARIO - RENOVACION URBANA	RECURSOS PROPIOS	400,000	2001-2009	VIVIENDA
17189	PLANIFICACION URBANISTICA PARA LA CENTRALIDAD	RECURSOS PROPIOS	200,000	2001-2006	VIVIENDA
IP	CONTROL Y PREVENCIÓN DE ASENTAMIENTOS SUBNORMALES	RECURSOS PROPIOS		2001-2006	GOBIERNO Y CONVIVENC.

**CUADRO 1**  
**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI**  
**PLAN DE INVERSIONES MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
**(MILES DE \$)**

COD. B.P.	NOMBRE DEL PROYECTO	FUENTE	COSTO	FECHA PREVISTA DE TERMINACION	ENTIDAD RESPONSABLE
-----------	---------------------	--------	-------	-------------------------------	---------------------

SUBTOTAL	11,420,205
----------	------------

**8. ECONOMICO Y PRODUCTIVO**

24670	PARQUE AGROINDUSTRIAL DE LOS CORREGIMIENTOS DE NAVARRO Y HORMIGUERO	REC. PROPIOS	290,000	2001-2009	GERENCIA TERRITORIAL
25927	EST. IMPAC. PROYC DINAMIZ DESARRO CIUDAD	REC. PROPIOS	120,000	2001-2006	PLANEACION MUNICIPAL
25933	PROY VISION ECONOMICA DE CALI COMO REGION	REC. PROPIOS	200,000	2001-2006	PLANEACION MUNICIPAL
24404	APOYAR ORGANIZ.AREAS CCIALES Y TURIST.DE CALI	REC. PROPIOS	100,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
24406	PROMOVER CENTRO INTERNAL CONVENC-EXPOSI.CALI	REC. PROPIOS	100,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
35605	CONSTITUCION PARQUE TECNOLOG.SOFTWARE DE CALI	REC. PROPIOS	50,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
35606	PROMOVER BANCO ALIMENTOS DE SANTIAGO DE CALI.	REC. PROPIOS	237,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
35635	ESTUDIO PARQUE TECNOLOGICO E INDUSTRIAL	REC. PROPIOS	75,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
35636	ESTUDIO CENTRAL MINORISTA DE ALIMENTOS	REC. PROPIOS	50,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
35638	ESTUDIO MODERNIZACION PLAZAS DE MERCADO	REC. PROPIOS	70,000	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO
P.D.	AMPLIACION DEL CONVENIO DE REINVERSION EN PLAZAS DE MERCADO	REC. PROPIOS	-	2001-2009	FOMENTO ECONOMICO Y ASOC. PLAZAS DE MERCADO
P.D.	AMPLIACION DEL CONTRATO DE CONCESION EN PLAZAS DE MERCADO	REC. PROPIOS	-	2004-2009	FOMENTO ECONOMICO Y ASOC. PLAZAS DE MERCADO
24422	ESTUDIO SEGURIDAD ALIMENTARIA	REC. PROPIOS	120,000	2001	FOMENTO ECONOMICO
35637	ESTUDIO FORTALEC. VOCACION COMUN 2,3,4,8,9 Y 19	REC. PROPIOS	50,000	2001-2006	GERENCIA TERRITORIAL

SUBTOTAL	1,172,000
----------	-----------

TOTAL	3,125,629,849
-------	---------------

US\$473.000

Convención: IP: Idea de Proyecto, AG: Actividad de Gestión, Varias: Agrupa varias Fichas B.P.

Fuente: Dependencias de la Administración Municipal

**ANEXO 7**

**CARTA DE INTENCIÓN DE COOPERACIÓN HORIZONTAL**

## ACTA No. 018

LUGAR: CENTRO CULTURAL SANTIAGO DE CALI  
FECHA: JULIO 28 DE 1999  
HORA: 8:00 A.M.

### Asistentes:

DOLLY VAN WONG	PLANEACION BUENAVENTURA
FERNANDO ANTONIO URBANO	PLANEACION CANDELARIA
LUIS HERNANDO BENITEZ ARCOS	PLANEACION DAGUA
JANNIO HUMBERTO CUADROS O.	PLANEACION JAMUNDI
JESUS ARMANDO ACOSTA FORERO	PLANEACION LA CUMBRE
HUMBERTO CALERO HURTADO	PLANEACION PALMIRA
ELVERTH MARINO MONTAÑO	PLANEACION PUERTO TEJADA
PIEDAD TORRES LOZANO	PLANEACION SANTANDER QUILICHAO
CARLOS FUENTES DELGADO	PLANEACION YUMBO
FRANCISCO J. HERNANDEZ	PLANEACION CALI
AMPARO VELASQUEZ	PLANEACION CALI

### Desarrollo:

En desarrollo de los propósitos de la “Carta de Intención de Cooperación Horizontal” firmada por todos los Alcaldes de los Municipios precitados, el 22 de Febrero de 1999, se reunieron hoy sus Directores de Planeación para concertar la inclusión de los Acuerdos Subregionales dentro de los Planes de Ordenamiento Territorial de los Municipios, los cuales han sido previamente trabajados, preparados y discutidos al interior del Comité Técnico Permanente de Cooperación del Sur del Valle, Zona Pacífica y Norte del Cauca por los funcionarios municipales delegados para ello.

Después de leídos y analizados los Acuerdos Subregionales los abajo firmantes, Directores de Planeación, se comprometen a incluir dentro de sus POT los siguientes puntos:

#### Acuerdos Subregionales

Reconocer el lugar preponderante que ocupa el río Cauca en la subregión y su papel de eje estructurador del territorio. Dejar una franja de 500 metros de protección con los usos agrícolas, agropecuarios, ecoturísticos y acordes con su potencial sobre las márgenes del río Cauca, siguiendo el ejemplo de los municipios de Yumbo y El Cerrito.

Concertar y unificar entre los municipios las especificaciones técnicas para la infraestructura vial y de redes de servicios públicos y transporte que faciliten su interconexión.

En cuanto a usos del suelo, acordar las mismas áreas compatibles de actividad de actividad y normas urbanístico-arquitectónicas y usos permitidos en las zonas limítrofes, con el fin de disminuir conflictos en tal sentido.

Prevenir conurbaciones futuras y desequilibrios en la subregión autorizando nuevos desarrollos urbanísticos residenciales únicamente cuando estén ligados o vinculados directamente a la expansión natural de las cabeceras municipales, cabeceras de corregimientos y núcleos poblados existentes en el área rural.

Definir de manera concertada entre los municipios comprometidos la disposición de nuevos equipamientos con carácter regional y subregional y de grandes proyectos relacionados con infraestructura de comunicación, parques tecnológicos, ejes industriales, complejos residenciales, etc.

Concertar intermunicipalmente la definición de la estructura ambiental principal a fin de establecer las diferentes áreas de protección y/o conservación de los elementos constitutivos del soporte ambiental de la subregión.

Coordinar y concertar entre los municipios de la subregión el tipo de alternativas de sistemas de saneamiento, como los relacionados con la disposición final de residuos sólidos y el tratamiento y evacuación de aguas residuales, etc. con el fin de minimizar los impactos producidos por el medio ambiente.

Concertar la conservación y promoción de las riquezas arquitectónicas, arqueológicas y culturales como patrimonio y valores de la subregión.

Propender por la especialización y complementariedad concertada y funcional de los municipios de la subregión apoyando su fortalecimiento en relación a su vocación y estableciendo alternativas para el manejo y control de las migraciones.

Reconocer la importancia que para la subregión tiene el Biopacífico como espacio de conexión, intercambio comercial, cultural y empresarial con el mundo y aceptar el reto de la competitividad que ello implica.

Concertar y coordinar el tratamiento de temas urgentes para la subregión, tales como seguridad alimentaria, manejo de lo social y lo económico.

Diseñar y concertar un plan estratégico para la subregión.

(Fdos)

DOLLY VAN WONG  
Directora Planeación Buenaventura

FERNANDO ANTONIO URBANO  
Director Planeación Candelaria

LUIS HERNANDO BENITEZ A.  
Director Planeación Dagua

JANNIO HUMBERTO CUADROS O.  
Director Planeación Jamundí

JESUS ARMANDO ACOSTA FORERO  
Director Planeación La Cumbre

ELVERTH MARINO MONTAÑO  
Director Planeación Puerto Tejada

CARLOS FUENTES DELGADO  
Director Planeación Yumbo

HUMBERTO CALERO HURTADO  
Director Planeación Palmira

PIEDAD TORRES LOZANO  
Directora Planeación Santander de  
Quilichao

FRANCISCO J. HERNANDEZ B.  
Director Planeación Santiago de Cali



**RESOLUCION DG. 396 DE 1999**  
**(Noviembre 23 de 1999)**

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA  
PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO  
TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI  
EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES".**

El Director General de la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca - CVC-, en uso de facultades legales y reglamentarias contenidas en la Ley 99 de 1993, la Ley 388 de 1997 y sus Decretos Reglamentarios, la Ley 507 de 1999, la Resolución DG 211 de Julio 1 de 1999, la Resolución DG 292 de Agosto 27 de 1999, y demás normas concordantes, y

**CONSIDERANDO**

1. Que la autoridad ambiental tiene asignada como funciones legales en materia de ordenamiento territorial, entre otras, la de participar con los demás organismos y entes competentes en el ámbito de su jurisdicción, en los procesos de planificación y ordenamiento territorial a fin de que el factor ambiental sea tenido en cuenta en las decisiones que se adopten.
2. Que la Ley 388 de Julio 17 de 1997, establece dentro de sus objetivos el de armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Areas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental.
3. Que igualmente la Ley 388 de 1997 establece como objetivo promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales, las instancias, autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del

*Boave*

---

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**  
**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS  
ASPECTOS AMBIENTALES"**

territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

4. Que la función del ordenamiento se desarrollará, a la luz de la Ley 388 de 1997, dentro de los límites de la Constitución y las leyes, y atendiendo los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad.
5. Que la Ley 507 de Julio 28 de 1999, modificó la Ley 388 de 1997, y en su artículo primero, párrafo sexto, dispuso que el Plan de Ordenamiento Territorial se someterá a consideración de la Corporación Autónoma Regional o Autoridad Ambiental competente a efectos de que conjuntamente con el municipio y/o distrito concierten lo concerniente a los asuntos exclusivamente ambientales, dentro del ámbito de su competencia de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 99 de 1993, para lo cual dispondrán de treinta (30) días.
6. Que el municipio de Santiago de Cali - Valle del Cauca, presentó a la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca - CVC-, como autoridad ambiental competente, el proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial Municipal, el día 7 de Octubre de 1999, a fin de que se revisara, evaluara y concertara el mismo.
7. Que la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, en cumplimiento de las funciones que le asigna la Ley 99 de 1993, la Ley 388 de 1997 y en especial el Artículo 1° párrafo 6° de la Ley 507 de 1999, mediante auto de Octubre 11 de 1999 inició el trámite de evaluación y concertación del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali, por haberse presentado todos los documentos mínimos exigidos por el Decreto 879 de 1998 y la Resolución CVC DG211 de Julio 1 de 1999, auto que fue comunicado al Director de Planeación Municipal y Alcalde Municipal mediante Oficio DGC757-99 de la misma fecha.
8. Que para la Concertación de los aspectos ambientales del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali, se realizaron seis reuniones entre el Grupo designado por el alcalde municipal y conformado por el Director del Departamento Administrativo de Planeación y el Grupo interdisciplinario de la CVC, las cuales constan en actas que se anexan y forman parte integral del presente acto administrativo.

*J. H. H.*

---

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**  
**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE**  
**ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS**  
**ASPECTOS AMBIENTALES"**

9. Que en cada una de las reuniones de concertación el municipio de Santiago de Cali expuso a la CVC los aspectos integrales de su proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial, con la finalidad de que se analizaran los aspectos ambientales de los mismos.
10. Que las reuniones de concertación se realizaron entre CVC y el Municipio, los días Octubre 15, Octubre 27, Noviembre 4, Noviembre 11, Noviembre 17 y Noviembre 18 y 19 de 1999, y en ellas se analizaron, discutieron y concertaron parcialmente los aspectos ambientales del Proyecto del POT; así como de común acuerdo con el municipio de Santiago de Cali y en desarrollo de la instancia de Concertación se condicionó el cumplimiento de los asuntos ambientales del Proyecto de POT a actividades a desarrollar por el municipio.
11. Que los puntos y temas sobre los cuales se CONCERTO y se hicieron condicionamientos de forma concertada sobre el Proyecto del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali son los siguientes, los cuales constan en las Actas que forma parte integral de la presente resolución y en documentos técnicos de la CVC que lo sustentan :

**A. AMENAZAS, VULNERABILIDAD Y RIESGO**

En el tema relacionado con amenazas y atención y prevención de desastres se concertaron los siguientes puntos a desarrollar y cumplir por el municipio de Santiago de Cali:

- 1) Unificar en todos los documentos del POT la utilización adecuada de los términos susceptibilidad, amenaza, vulnerabilidad y riesgo con sus categorías y posibilidades de mitigación.
- 2) Se acepta el esquema de reglamentación, anexo al documento, para la definición de áreas de amenaza o riesgo para cualquier evento natural , con la aclaración de que los fenómenos de origen antrópico que se mencionan, se refieren solamente a aquellos que pueden incidir sobre el ordenamiento territorial por ejemplo: fenómenos de subsidencia en el caso de la minería subterránea.
- 3) Eliminar en el mapa de amenazas y riesgos, a escala 1:40.000, en la fuente del mismo, a la CVC, puesto que ésta no tiene, ni ha suministrado información respecto a estudios de licuación de suelos.

- 4) Citar los nombres de los estudios de amenaza y riesgo en el documento soporte que actualmente tiene el municipio y que hacen parte del POT.
- 5) Categorizar y calificar los riesgos y/o las amenazas con una breve leyenda en los mapas correspondientes.
- 6) Elaborar planos que registren cada tipo de amenaza, a una escala adecuada de acuerdo al componente que está abordando el POT.
- 7) Citar muy claramente en el articulado del POT los planos en detalle en donde se localizan específicamente las áreas de muy alta amenaza sin posibilidad de mitigación.
- 8) Los mapas no se presentarán en términos de riesgo sino de amenaza, debidamente categorizadas y con sus alternativas de manejo.
- 9) Mantener el nombre original del mapa: "MAPA PRELIMINAR DE MAYOR POTENCIAL DE LICUACION" utilizado en el Plan para la Mitigación de Riesgos de Cali por el Observatorio Sismológico del Suroccidente Colombiano -OSSO-.
- 10) Establecer las pautas, los alcances y los ámbitos generales de los estudios que deben quedar dentro del articulado del Plan de Ordenamiento Territorial.
- 11) Definir cuáles mapas o planos de amenaza y/o riesgo, del documento soporte, serán adoptados en el articulado, en concordancia con el Decreto 879 de 1998 en su parágrafo del artículo 20.
- 12) Incluir, dentro de los documentos de soporte, los planos de amenaza por inundación en el municipio, de acuerdo con la información existente.
- 13) Unificar y homologar todas las categorías en todos los estudios sobre amenazas y riesgo.
- 14) Incluir en el plano de áreas protegidas, las zonas catalogadas como de amenaza y/o alto riesgo sin posibilidades de mitigación.

*f*  
*Plan*

---

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**  
**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE**  
**ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS**  
**ASPECTOS AMBIENTALES"**

- 15) Declarar de acuerdo a la Ley 388 de 1997, como suelo de protección, toda la franja equivalente a la longitud del dique, incluyendo el dique mismo.
- 16) Adoptar para las obras civiles de protección o mitigación contra inundaciones de áreas urbanizadas o de expansión, un grado de protección que corresponda a un período de retorno de uno en cien años. Su borde libre, estará fuera del área forestal protectora y deberá responder a criterios paisajísticos, ambientales e ingenieriles.
- 17) Aclarar en el párrafo 2 del artículo 429 del Proyecto de Acuerdo, que para cualquier cruce (con puentes, tuberías etc.) por encima de un cauce o canal, la obra proyectada deberá obligatoriamente respetar una cota de diseño y construcción igual o superior al nivel de agua definido para una creciente correspondiente a un periodo de retorno promedio de 1 (una) vez en 100 (cien) años.
- 18) En el diseño y construcción de canales de aguas lluvias, tanto para los Planes Parciales de Áreas de Expansión como para los diferentes tratamientos urbanísticos, obedecerá a un caudal no inferior al período de retorno de 1 en 20 años.
- 19) Suprimir el párrafo 3 del artículo 683 del Proyecto de Acuerdo, ya que la legislación existente (Código Sismo Resistente) exige los estudios de que se habla.
- 20) Se obliga a la administración municipal a incluir la información y la localización de las viviendas que deben ser reubicadas o desalojadas (antes y después de 1996), y a realizar por parte del municipio, en el corto plazo, el estudio que identifique la localización de las viviendas que se deben reubicar y aquellas por desalojar, se identificará en los planos la localización de estos asentamientos.

## **B. MINERÍA**

Los aspectos ambientales relacionados con la actividad minera en el municipio de Santiago de Cali, que se concertaron y deben ser cumplidos por el Municipio de Santiago de Cali, son los siguientes:

- 1) Adicionar un artículo en el acuerdo declarando como suelos de protección para servicios públicos el lecho del Río Cauca, desde la desembocadura del Río Cali hasta la desembocadura del Río Jamundí, dentro de los límites del municipio de Cali, con un párrafo que obligue al municipio a

concurrir junto con la autoridad ambiental y minera en la presentación de una solución concertada que lleve a mitigar los impactos ambientales generados por esta actividad en el tramo mencionado en dicho artículo.

- 2) Modificar el Artículo 69 Capítulo 3 del proyecto de acuerdo, incluyendo como áreas de recuperación de fauna y flora en las áreas de corredores biológicos de los ríos Jamundí, Pance, Lili, Meléndez, Cañaveralejo, Aguacatal y Cali, tanto el lecho del río como la franja forestal protectora.
- 3) Delimitar y precisar previo estudio, las áreas de influencia de las minas a cielo abierto, en donde quedará prohibida la construcción de vivienda, y fijará la distancia mínima para permitir la expedición de Licencias de Construcción.
- 4) Incorporar en el proyecto de acuerdo, en donde se hable de Planes Parciales para suelos de expansión (en ladera) y suelos rurales donde se proyecten parcelaciones, los estudios de amenazas por subsidencia.

Adicionar artículo en el Acuerdo del Plan de Ordenamiento Territorial, que prohíba que en las zonas de influencia directa de anteriores explotaciones mineras subterráneas se construya vivienda, y considere la reubicación de los asentamientos que se encuentran localizados en áreas de hundimiento potencial, clasificadas como de muy alta amenaza.

- 5) En relación con los SUELOS DE PROTECCIÓN: Una vez sean aprobados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial los suelos de protección, ecosistemas estratégicos, etc., estas áreas se cartografiarán y remitirán inmediatamente al Ministerio de Minas y Energía para ser excluidas del Catastro Minero Nacional.(Código de Minas, artículo 9).

Se incluirán dentro del Plan de Ordenamiento Territorial los títulos mineros otorgados por el Ministerio de Minas y Energía (MINERCOL), localizados en jurisdicción del Municipio Santiago de Cali, y especialmente las implicaciones ambientales sobre el suelo abarcado por dichas concesiones, y con base en esa información se deben analizar y definir los tratamientos que se darán a las diferentes situaciones ambientales generadas por tal actividad.

### **C. AREAS DE PROTECCION.**

En todo el tema relacionado con áreas de protección se concertaron los siguientes aspectos a desarrollar y cumplir por el municipio de Santiago de Cali:

*frase*

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

- 1) Adicionar al Capítulo 3 del Proyecto de Acuerdo, el Artículo 184-A el cual quedará así; – **SISTEMAS DE ÁREAS PROTEGIDAS:** “ El Municipio en concordancia con la autoridad ambiental, conformará en un mediano plazo el Sistema de Áreas Protegidas Municipales, estableciendo las competencias y responsabilidades respectivas.”
- 2) Ejecutar el estudio de localización de los sitios para la infraestructura de prevención y atención de incendios forestales mediante su inclusión en el Acuerdo del Plan de Ordenamiento Territorial como parágrafo del Artículo 203 o relacionado con este, precisando el plazo para su realización.
- 3) Modificar el título del artículo 206 del acuerdo, el cual quedará así: “ZONAS FORESTALES PROTECTORAS”.
- 4) Definir, provisionalmente, como Zona Forestal Protectora una franja mínima de treinta metros (30 mts.), periférica a todo tipo de humedales, ríos y quebradas con o sin cauce permanente (Decreto 1449 de 1977), con la posibilidad de ser ampliada si estudios posteriores así lo requieren.
- 5) Anexar el artículo 209A el cual quedará así: “DEFINICIÓN DE HUMEDALES”, en los mismos términos de la Convención Internacional de RAMSAR (Ley 357 de 1997).
- 6) Incluir los humedales en la cartografía como suelos de protección.
- 7) Identificar y delimitar los humedales en el POT y plantear una estrategia conjunta para la recuperación de aquellos que se encuentran intervenidos.
- 8) Realizar en el suelo urbano estudios para definir el tratamiento de la zona forestal protectora de cursos naturales de agua.
- 9) Dado lo estratégico del acuífero que se encuentra en la zona, los humedales y la biodiversidad, declarar como *Área Geográfica de Protección Ambiental, Ecológica y Paisajística* la zona comprendida entre el límite del lado occidental de la zona de protección del Zanjón Cascajal, el Canal CVC y el río Cauca. El municipio localizará mediante vértices el polígono del área señalada a proteger.
- 10) Definir como usos permitidos en el Área Geográfica de Protección Ambiental, Ecológica y Paisajística los agropecuarios y recreativos, con las restricciones relacionadas con la protección de los recursos naturales (Humedales, Zonas Forestales Protectoras, Acuíferos y Biodiversidad ).

- 11) Delimitar la Zona Forestal Protectora del río Cauca y los humedales, dentro del Área Geográfica de Protección Ambiental, Ecológica y Paisajística,
- 12) Modificar el Parágrafo 2º del artículo 203 del acuerdo, el cual quedará así: "En el mediano plazo, el Municipio, en concordancia con las autoridades ambientales, CVC y DAGMA, realizará el inventario, la caracterización y georeferenciación de los HUMEDALES y RELICTOS BOSCOSOS, en la Zona de Transición del suelo Rural, en las Áreas de Expansión Urbana y en el área de protección de los meandros del Río Cauca. Dentro de la Zona de Transición y de las Áreas de Expansión Urbana, se dará prelación a las ÁREAS PROTECTORAS DE CORRIENTES, NACIMIENTOS Y RESERVORIOS DE AGUA. La caracterización incluirá el Inventario Biológico".
- 13) Incluir en el Acuerdo un artículo consagrando la Protección de Acuíferos para la zona específica del Río Cauca, que incluya la reglamentación de los usos permitidos.
- 14) Modificar el título del artículo 205 del acuerdo, el cual quedará así: "ÁREAS FORESTALES PROTECTORAS DE NACIMIENTOS DE AGUA".
- 15) Adoptar como Área Forestal Protectora una distancia de cien (100) metros a partir de la periferia de los nacimientos de agua.
- 16) Modificar el Parágrafo 1 del artículo 205 del acuerdo en los siguientes términos: "En un plazo máximo de un año después de aprobado el Plan de Ordenamiento Territorial, la Administración Municipal deberá tener un inventario detallado georeferenciado de los nacimientos de agua de la red hídrica del Municipio y la delimitación precisa de las Áreas Forestales Protectoras de los mismos.
- 17) Modificar el Parágrafo 2 del artículo 205, el cual quedará así: "Las inversiones en protección y recuperación de las cuencas que abastecen el acueducto de la cabecera municipal y de los corregimientos, se hará prioritariamente en la adquisición de predios, donde estén ubicados los nacimientos de agua, específicamente en las cabeceras de los ríos Cali, Aguacatal, Meléndez, Pance, Lili y Cañaveralejo".

a. Para tal efecto el municipio definirá e incorporará las áreas prioritarias para adquisición de predios para la defensa de fuentes de agua del municipio, y los criterios para su incorporación.

18) Determinar, para los pozos de abastecimiento público, una zona de protección de cien (100) metros a la redonda.

19) Cambiar en el Artículo 208 del acuerdo el término de "borde de río" por el de "Línea de Marea Máxima" y se incluirá un párrafo con la definición de Marea Máxima de acuerdo a la ley.

20) Utilizar, en lugar de la expresión "hasta", la expresión "como mínimo", para indicar las distancias de las áreas forestales protectoras marginales de las corrientes y depósitos de agua.

21) Incluir, de acuerdo con la información cartográfica existente en la CVC, los suelos con erosión muy severa, formular en el articulado las estrategias para su tratamiento.

22) La Zona de protección de nacimientos quedará de cien (100) metros como lo dice la Ley, lo cual se debe adecuar en el acuerdo.

23) Lo relacionado con la Zona de protección del Río Cauca debe mejorar su redacción en el acuerdo.

24) Adicionar al acuerdo la definición de sistema local de áreas protegidas donde se encuentra el bosque San Antonio.

25) En el Artículo 203 del proyecto de acuerdo, debe aclararse el concepto y definición del inventario de condiciones ambientales y extenderlo a otros suelos de protección como humedales, zonas protectoras marginales de corrientes y reservas, y áreas protectoras de meandros del Río Cauca.

26) En cuanto al Déficit de Bosque, el municipio de Santiago de Cali identificará cartográficamente y medirá las áreas que deben ser recuperadas para suplir el déficit y señalará estrategias para esto, al igual que en lo relacionado con erosión.

#### **D. DISPOSICIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS**

En cuanto a la gestión de los residuos sólidos, semisólidos y peligrosos, (entre ellos basuras domesticas, escombros y lodos) del municipio de

Santiago de Cali se concertaron los siguientes puntos y obligaciones a realizar y cumplir por el ente territorial:

- 1) Para diseñar un sistema adecuado de manejo de los residuos de la ciudad de Cali, se concertó que la Administración municipal, con la colaboración de las empresas prestadoras del servicio público de aseo, realizará durante el plazo máximo de un (1) año, el diagnóstico de manejo actual de los residuos y diseñará un Plan Maestro que incluye el manejo interno de todos los tipos de residuos generados por la ciudad, analizando y planteando la necesidad de las estaciones de transferencia, bases operacionales del barrido, de mantenimiento de equipos, etc. y su localización.
- 2) Para dar cumplimiento al plazo máximo e improrrogable de tres años señalado en la Resolución CVC No.SGA 336 de Septiembre 15 de 1999 como para la disposición transitoria en el actual sitio de Navarro y las obligaciones impuestas en el Plan de Manejo Ambiental para los labores de clausura y sellado del actual botadero, el municipio de Santiago de Cali analizará las condiciones ambientales de las posibles áreas aptas para los proyectos de manejo y disposición final de los residuos de la ciudad e incluirá estas zonas en el grupo de los Suelos de protección, con el tratamiento destinado a los servicios públicos, dando con esto la respuesta a los requerimientos solicitados según el acto administrativo antes mencionado. Dicha propuesta tendrá en cuenta los estudios que sobre la materia se han realizado y no irán en perjuicio de un posible acuerdo con otros municipios en lo que se refiere a la localización del lugar para la disposición final de los residuos municipales.

#### **E. PATRIMONIO AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO**

En este tema el municipio de Santiago de Cali y la CVC llegaron a los siguientes puntos de concertación a desarrollarse y cumplirse por la entidad municipal:

- 1) Incluir en la definición del sistema vial el componente ambiental.
- 2) Elaborar un diagnóstico Ambiental y Paisajístico de la ciudad con el fin de determinar los estudios proyectos y programas.
- 3) Incluir como proyecto a corto plazo la Reglamentación Paisajística de la ciudad

10

*8*  
*base*

---

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**  
**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE**  
**ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS**  
**ASPECTOS AMBIENTALES"**

## **F. CARTOGRAFIA**

En lo referente a los planos que contiene el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, se concertaron los siguientes puntos:

- 1) Referenciar los planos en el acuerdo municipal.
- 2) Tanto en el acuerdo y en los planos deben aparecer vértices.
- 3) Las convenciones en los mapas deben tener colores que no induzcan a confusión.
- 4) Relacionar área, texto y mapas de forma clara.
- 5) Incorporar cartografía en detalle de humedales, relictos boscosos y áreas degradadas objeto de un programa en este sentido lo cual debe aparecer en el articulado .
- 6) Presentar a la CVC, dentro a los sesenta (60) días hábiles siguientes a partir de la fecha, los planos definitivos que fueron adoptados por el acto administrativo municipal que aprueba el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali.

## **G. METRO DE SANTIAGO DE CALI Y OTROS PROYECTOS:**

La CVC en forma concertada con el municipio observan ambientalmente viable el proyecto para el Metro, en la etapa identificada en el Plano de Tratamientos Urbanos del POT, y se concerta de acuerdo al cumplimiento de los siguientes aspectos por parte del municipio de Santiago de Cali:

- 1) En su etapa de construcción los materiales de arrastre o de cantera que se requieran, serán suministrados desde sitios que reúnan las exigencias legales de explotación y cuyos títulos mineros se encuentren vigentes y con viabilidad ambiental.
- 2) Los escombros que se generen en la ejecución de las obras deberán ser dispuestos en las escombreras oficiales que para el efecto se hayan aprobado en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio.

*J  
Hace*

- 3) Que el Proyecto presentado no sea modificado, y en el evento de realizarse cambios sustanciales sobre el mismo deberá ser revisado desde la óptica ambiental por la CVC como autoridad competente.
- 4) En relación con otros proyectos que quedarían exentos de Licencia Ambiental tales como Cementerios, Hospitales y en general los que se establecen en el Decreto N° 1753 de 1994, artículo 8°, numerales 19 y 20, se deberán desarrollar como Planes Parciales dentro del Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali.

12. Que el tema sobre el cual NO SE CONCERTO, relacionado con el Proyecto del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali, es el siguiente:

Los fundamentos para no llegar al acuerdo constan en las Actas y el estudio específico realizado por CVC, los cuales forman parte integral de la presente resolución:

~~\_\_\_\_\_~~

En materia de expansión urbana la CVC con base en los argumentos que se expresarán a continuación determinó que según los criterios ambientales la única Zona de Expansión viable es la denominada Corredor Cali - Jamundí. Las otras Areas de Expansión (Zaratoga, Navarro, La Riverita, Normandía, Cañaveralejo y La Morelia), según se explicará en detalle en la presente resolución, el Acta de Concertación No. 6 y el Documento del Grupo de CVC designado para esta Concertación, no son aptas para ser declaradas de Expansión Urbana, a menos que se observe la recomendación que la CVC hace al municipio en este sentido la cual no fue acogida como fórmula de Concertación y que llevó a que el municipio determinara que por ser las áreas de expansión un tema integral, debe declararse no concertado en su totalidad<sup>1</sup>.

La CVC, en la reunión de concertación No. 6, cuando hizo la precisión de que las áreas seleccionadas para expansión urbana, excepto el área del corredor Cali - Jamundí, ~~no cumplen con las políticas, objetivos, acciones y directrices definidas en el POT para este efecto~~ se fundamenta en las siguientes revisiones y contradicciones encontradas en los documentos del POT: Primero se citan los artículos que permiten tener el panorama de lo que inicialmente se pretende con el POT y particularmente con las áreas de expansión y a continuación se presentan igualmente los artículos en

<sup>1</sup>CVC: Análisis Técnico y Ambiental sobre las Areas de Expansión propuestas en el Proyecto del Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago De Cali / Noviembre De 1999.

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

*Handwritten signature*

donde se puede verificar que no se cumple con lo preceptuado en los aspectos de oferta ambiental (la letra en negrilla, cursiva y subrayada es la observación de la CVC):

#### **DOCUMENTO ARTICULADO**

#### **POLITICAS GENERALES SOBRE LA UTILIZACION DEL SUELO**

**ARTICULO 6: POLITICAS A LARGO PLAZO PARA LA OCUPACION, APROVECHAMIENTO Y MANEJO DEL SUELO.** Son políticas generales a largo plazo para la ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo, las siguientes:

5. Mantener en sus condiciones generales la estructura espacial del territorio, buscando superar los conflictos que han surgido por:

- a) Actividades que se desarrollan aprovechando el uso potencial del suelo.
- b) La necesaria expansión del territorio considerando no sólo las condiciones de la oferta ambiental sino también los requerimientos de área según población incluyendo la superación de los déficits correspondientes a áreas recreativas y de vivienda social.

**ARTICULO 8: POLITICAS A LARGO PLAZO SOBRE APROVECHAMIENTO Y MANEJO DE LOS RECURSOS NATURALES.** Son políticas generales de largo plazo sobre aprovechamiento y manejo de los Recursos Naturales las siguientes:

15. Optimizar la vocación del suelo agrícola del Valle geográfico, para el manejo de la seguridad alimentaria del Municipio.

**ARTICULO 10: POLITICAS A LARGO PLAZO SOBRE EL USO Y OCUPACION DEL SUELO DE EXPANSIÓN.** Son políticas a largo plazo sobre el uso y ocupación del suelo de expansión las siguientes:

1. Desarrollar en forma prioritaria las áreas localizadas en la Franja de Optima Urbanización.
2. Propiciar la consolidación de una forma urbana lineal, recostada a los cerros que se refuerza con la presencia del sistema de transporte masivo urbano.

#### **ESTRATEGIA DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO**

**ARTÍCULO 11:** Adóptanse las siguientes estrategias subregionales enunciadas por el Departamento Administrativo de Planeación del Departamento del Valle del Cauca – DAPV, que tienen como finalidad la creación de un marco de referencia que contenga líneas orientadoras del desarrollo territorial al que aspira el Departamento del Valle en consonancia con los objetivos y estrategias nacionales y los diversos desarrollos sectoriales:

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**  
**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"**

*Franja*

9. La localización funcional de la población y las actividades productivas se hará en armonía con el medio ambiente y el desarrollo integral del territorio, en la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

#### **ACCIONES GENERALES SOBRE EL TERRITORIO MUNICIPAL A MEDIANO PLAZO Y LARGO PLAZO**

**ARTICULO 13:** Se identifican como acciones generales a mediano y largo plazo sobre el Territorio Municipal, las siguientes:

d) El logro de un municipio sostenible supone:

1. Potenciar la oferta ambiental en sus aspectos físico - bióticos y de paisaje natural mediante la oferta de suelos para los distintos usos en el área de optima urbanización.
2. Mitigar y controlar la ubicación de asentamientos humanos en áreas de alto riesgo.
3. Permitir mediante una adecuada zonificación la explotación agrícola de las áreas con valor agrológico para tal fin.

#### **NORMAS URBANÍSTICAS Y SU JERARQUIA**

**ARTICULO 17:** De acuerdo con lo establecido por la Ley 388 del 18 de julio de 1997, las normas urbanísticas del Municipio regulan el uso, la ocupación y el aprovechamiento del suelo y definen la naturaleza y las consecuencias de las actuaciones urbanísticas indispensables para la administración de estos procesos.

Las normas urbanísticas están jerarquizadas de la siguiente manera, de acuerdo con los criterios de prevalencia especificados por la Ley 388 de 1997 y en su contenido quedan establecidos los procedimientos para su revisión, ajuste o modificación:

1. **NORMAS URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES.** Son las que aseguran la consecución de los objetivos y estrategias adoptadas en el componente general del Plan y en las políticas y estrategias de mediano plazo del componente urbano. Prevalcen sobre las demás normas, en el sentido de que las regulaciones de los demás niveles no pueden adoptarse ni modificarse contraviniendo lo que en ellas se establece, y su propia modificación sólo puede emprenderse con motivo de la revisión general del Plan o excepcionalmente a iniciativa del Alcalde Municipal, con base en motivos y estudios técnicos debidamente sustentados. Por consiguiente, las normas estructurales incluyen, entre otras:
  - 1.5. Las que definan áreas de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos, las que delimitan zonas de riesgo y en general, todas las que conciernen al medio ambiente, las cuales en ningún caso, salvo en el de la revisión del Plan, serán objeto de modificación.
2. **NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES.** Son las que permiten establecer usos e intensidad de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente,

*J*  
*franc*

---

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"**

otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y/o constructores, conjuntamente con la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones.

En razón de la vigencia de mediano plazo del componente urbano del Plan, en ellas también debe establecerse la oportunidad de su revisión y actualización e, igualmente, los motivos generales que a iniciativa del Alcalde permitirán su revisión parcial. En consecuencia, además de las regulaciones que por su propia naturaleza quedan contenidas en esa definición. Hacen parte de las normas urbanísticas:

De acuerdo con la norma urbanística general, el Alcalde podrá revisar y actualizar el Plan de Ordenamiento Territorial, por iniciativa propia, cuando se de uno de los siguientes motivos:

1. Estudio de microzonificación sísmica.
4. La consolidación de los estudios de oferta ambiental del Municipio.

#### **SUELO DE EXPANSION URBANA**

**ARTICULO 22: CRITERIOS PARA DETERMINAR EL SUELO DE EXPANSIÓN URBANA:** Los criterios para determinar las áreas de expansión urbana corresponden a:

3. La oferta ambiental del territorio.
4. Areas que no estén afectadas por impactos ambientales
5. Areas contiguas al suelo urbano o al perímetro sanitario y que presenten buenas condiciones para la urbanización y no generen conflictos en cuanto a la oferta ambiental.
6. Areas de menor amenaza por inundaciones originadas por el desbordamiento de ríos y avenidas torrenciales, por movimientos en masa y mejor comportamiento ante eventos sísmicos.
7. Areas que no ocupen territorios con valores ambientales estratégicos como humedales, zonas de reserva, relictos boscosos, parques naturales y suelos de protección forestal de ríos, quebradas y nacimientos.
8. Areas con menores amenazas por inundaciones ocasionadas por aguas lluvias y de infiltración.
9. Pendientes menores o iguales al 35%

**ARTICULO 873 : PREVISIONES TECNICAS Y JURIDICAS PARA EL DESARROLLO DE LOS SUELOS DE EXPANSION.** El desarrollo de todos los suelos de expansión, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

2. Caracterización ambiental detallada de acuerdo con las exigencias y términos establecidos por la autoridad ambiental.
4. Protección de las rondas de los ríos, drenajes naturales, humedales, áreas de bosques, (relictos boscosos).
11. Estudio de microzonificación sísmica asociada al riesgo de licuación de suelos (área de expansión de Navarro)
12. Estudios hidrológicos e hídricos asociados al riesgo de inundación.

*J. Navar*

---

**RESOLUCION DG 396 DE 1999**

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"**

13. Estudios técnicos del jarillón existente en Navarro asociado al riesgo en relación con la construcción del jarillón de la margen derecha del Río Cauca y en relación a los riesgos de Salvajina. (área de expansión Navarro)
14. Estudio de costos de operación de sistemas de bombeo (Navarro)
16. Los estudios se realizarán por cuenta de los propietarios y con interventoría del Municipio de Cali, CVC, Ingeominas, OSSO, Instituto geológico de universidades.

Ahora con base en todo el panorama anterior verifíquese y confróntese con las descripciones de las áreas de expansión como lo muestran los artículos 877 y 878:

**ARTICULO 877:** Descripción de los suelos de expansión. Los suelos de expansión del Municipio de Cali son:

#### 1. SUELO DE EXPAN SION CORREDOR CALI - JAMUNDI

Esta localizada al sur de la ciudad, en el valle geográfico del río Cauca.

##### Caracterización Ambiental.

- Tipo de suelo: Esta área está asentada en suelos de dureza media, presenta un bajo potencial de licuación y ampliación de la onda sísmica.
- Niveles freáticos: Estos suelos tienen niveles freáticos medianamente profundos.
- Pendientes: Las pendientes varían entre el 3% y 15%, lo cual presenta facilidad de drenaje hacia los ríos Cauca, Jamundí o Canal CVC -Sur.
- Amenaza por inundación o avalancha: Esta área se localiza por encima de los niveles de inundación máxima registrada (creciente ocurrida en el año 1950).
- Amenaza por deslizamientos: No presenta amenazas de deslizamientos por estar localizados en la zona de optima urbanización.
- Impacto Ambiental: Su localización a una distancia superior a los 2.0 kilómetros del vertedero de Navarro, mitiga los impactos y riesgos de salubridad.
- Uso potencial: Vocación agrícola.

**Adecuación urbanística.** Para la adecuación urbanística (obras viales - infraestructura de servicios públicos) y la construcción de edificaciones, presenta las siguientes características:

- Las pendientes del terreno garantizan bajos niveles de sedimentación y menores costos de mantenimiento en los sistemas de alcantarillado pluvial y sanitario.
- El diámetro de los colectores, es menor que los instalados en el actual Distrito de Aguablanca, debido a las mayores pendientes lo cual significa menores profundidades, para la instalación de las tuberías. Todo ello conlleva a menores costos de inversión inicial y de reposición de redes.
- La evacuación de las aguas lluvias y residuales se realiza por gravedad con menores costos de operación y mantenimiento y menor vulnerabilidad ante la eventualidad de una falla en el sistema eléctrico.
- Por las características de los suelos (dureza media) y los niveles freáticos de profundidad moderada la instalación de infraestructura de servicios públicos (plantas de potabilización, plantas de tratamiento de aguas

*J. P. P.*

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
 "POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

residuales, colectores, redes de agua potable etc.) presenta condiciones normales.

- Dada la condición de los suelos, la solución vial puede desarrollarse en condiciones normales.

*Esta es la área que mejor se acomoda a todos los criterios de áreas de expansión y desde luego por eso aparece en el mapa de suelos de óptima urbanización que presenta el mismo POT. Desde luego que el Plan Parcial deberá abordar con mayor detalle los estudios necesarios para solventar cualquier debilidad ambiental de esta área*

## 2. SUELO DE EXPANSION LA RIVERITA

Localizada al suroccidente de la ciudad, en el piedemonte de la ciudad:

### Caracterización Ambiental

- Tipo de Suelos: Esta asentada en suelos de dureza alta y media, con niveles freáticos profundos.
- Pendientes: Las pendientes varían entre el 15% y 35%.
- Amenaza por inundaciones, avalanchas y movimientos en masa: No presenta amenazas.

*No es claro el diagnóstico ambiental de amenazas tal como aquí está redactado.*

- Erosión: moderada a severa.
- Uso potencial: Es una zona que tiene limitaciones por erosión y suelo.
- Impactos Ambientales: La actividad minera registrada en la zona no tiene repercusiones en el área.

**A pesar de la precisión sobre la actividad minera, fue claro en todo el proceso de concertación que el POT no abordó el conflicto minero en su verdadera dimensión. Mas adelante se hacen algunas precisiones sobre este aspecto.**

## 3. SUELO DE EXPANSION DE CANAVERALEJO

### Localización

Esta localizado en el sector sur - occidental, en el piedemonte y ladera de la ciudad.

### Caracterización Ambiental:

- Tipo de suelo: Dureza alta y media, con niveles freáticos profundos.
- Pendientes: Las pendientes varían entre el 15% y 35%
- Amenaza por inundaciones, avalanchas y movimientos en masa: No presenta amenazas.

La redacción deja la incertidumbre sobre las amenazas del área y en especial sobre los vestigios de la actividad minera del carbón

5  
frase

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

Erosión: Moderada a Severa  
Uso Potencial: son suelos con vocación agrícola o vocación forestal productora.

#### 4. SUELO DE EXPANSION LA MORELIA

**Localización:** Está localizada en el piedemonte de la cordillera en el sector occidental - central.

**Caracterización Ambiental.**

- Tipo de Suelo: Esta asentada en suelo de dureza alta, presenta bajo potencial de amplificación de la onda sísmica.
- Niveles Freáticos: Son suelos de niveles freáticos profundos.
- Pendientes: Las pendientes varían entre el 15% y el 35.
- Amenaza por inundaciones o avalancha o movimientos en masa: No presenta amenazas.

**Redacción que deja sin claridad el factor amenazas**

- Erosión: Moderada a Severa
- Uso potencial: Bosques protector - productor, minas y canteras

*La potencial amenaza por subsidencia de las minas de carbón no es analizada.*

#### 5. SUELO DE EXPANSION NORMANDIA

Esta área de expansión tiene 20 Ha de superficie. Esta localizada al noroccidente del área urbana en la zona de piedemonte colinda con el barrio Normandía.

**Características ambientales**

**Pendientes:** Es un área con pendientes menores al 35%. Es un área rodeada de una zona de pendientes fuertes al igual que unas pequeñas quebradas. Esta área requiere el manejo del entorno ambiental para mitigar los efectos de la erosión existente, lo cual indica la necesidad de realizar recuperación forestal.

**En el entorno a esta área existen evidencias de minería de carbón y aquí no se hace precisión sobre la amenaza por subsidencia**

#### SUELO DE EXPANSIÓN URBANA CONDICIONADO

##### 1. SUELO DE EXPANSION DE NAVARRO

**ARTICULO 878:** Esta Area de Expansión se incorpora al desarrollo urbano, con base en el inciso 3 del artículo 32° de la Ley 388 de 1997, por tanto queda condicionada al cumplimiento de las previsiones técnicas y financieras exigidas en el presente Plan y que más adelante se desarrollen.

Está localizada al sur de la ciudad, en el corregimiento de Navarro.

*J. Franco*

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

### **Caracterización Ambiental**

**Tipo de suelo:** Esta área está asentada en suelos de dureza baja, presenta un alto potencial de licuación y ampliación de la onda sísmica.

**Niveles freáticos:** Estos suelos tienen niveles freáticos altos.

**Amenaza por inundaciones:** Esta zona tiene mitigadas las inundaciones provenientes del río Cauca, pero es potencialmente inundable por aguas lluvias o por infiltración de aguas del río Cauca o Canal CVC - Sur.

**Humedales:** En el área se encuentran humedales que es necesario recuperar.

**Impacto Ambiental:** El vertedero de Navarro se encuentra dentro del área. El área definida por puntos distantes 1.5 kilómetros del borde del vertedero actual, será suelo de protección ambiental. **Uso potencial:**

**Vocación Agrícola.**

**Uso actual:** Agricultura.

**Es claro ver como la caracterización ambiental que hace el mismo POT sobre esta área de expansión, va en contra de los criterios, requerimientos y políticas para ser concebida como tal.**

### **Adecuación urbanística**

Para la adecuación urbanística y la construcción de edificaciones se deben tener en cuenta las siguientes características.

Las bajas pendientes del terreno ocasionan altos niveles de sedimentación y mayores costos de mantenimiento en los sistemas de acueducto y alcantarillado pluvial y sanitario.

Se requieren mayores diámetros de tubería y estaciones de bombeo para la evacuación de las aguas lluvias y de infiltración.

Se tienen mayores costos y dificultades constructivas en la construcción de la infraestructura vial y de servicios públicos por la calidad de los suelos y por los niveles freáticos.

Los costos de operación y mantenimiento del sistema de alcantarillado son comparativamente más altos y a perpetuidad por el bombeo de las aguas lluvias.

La fundación de las estructuras civiles y de vivienda es de mayor dificultad y costos por la condición de los suelos y los niveles freáticos.

El plan parcial de desarrollo del área debe incluir un estudio detallado de microzonificación sísmica.

**Elementos del Espacio Público.**

Humedales

**La adecuación urbanística y los elementos del espacio público ratifican las contradicciones entre los criterios o requerimientos para seleccionar las áreas de expansión**

### **2. SUELO DE EXPANSION ZARATOGA**

Está localizada en la ronda del río Aguacatal en el sector noroccidental de la ciudad.

RESOLUCION DG 396 DE 1999

"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

*J. Franco*

### Caracterización Ambiental.

Tipo de suelo: Está asentada en suelos duros presenta un bajo potencial de amplificación de ondas sísmicas.

Pendientes: Las pendientes varían entre el 15% y mayores al 35%.

*Se discrepa de esta descripción, en el terreno es muy fácil observar que esta área tiene un alto porcentaje pendientes muy superiores al 35%.*

Amenaza por inundaciones o movimientos en masa. No presenta amenaza por inundaciones o avalanchas.

Amenaza por deslizamientos o desprendimientos de roca: Por haber sido una zona de extracción minera es factible que puedan darse desprendimientos de roca.

Impacto Ambiental: Su localización en un área de actividad minera requiere previamente realizar el plan de restauración morfológica antes de iniciar cualquier desarrollo urbano.

Corredor de entrada de vientos: El cañón del río Cali y Aguacatal es uno de los principales corredores de viento.

Uso potencial: ~~Restauración morfológica, bosque protector.~~

*La adecuación morfológica podría acarrear inestabilidades a la vía Cali Buenaventura puesto que esta área se encuentra por debajo de este corredor vial de vital importancia*

Uso Actual. El uso actual rastrojos y explotación minera.

Igual tratamiento que para el Documento Articulado se hizo con el Documento Resumen, a continuación se hacen las precisiones en cuanto a las contradicciones ambientales sobre la selección de las áreas de expansión.

### DOCUMENTO RESUMEN

Pag. 1. Numeral: 1.1 La oferta ambiental como determinante de primer orden de la estructuración del territorio municipal.

Así lo señala la Ley 388 de 1997 en su artículo 10: los planes de ordenamiento territorial deben tener en cuenta en primer lugar los determinantes relacionados con la conservación y la protección del medio ambiente, los recursos naturales y la prevención de amenazas y riesgos naturales. Tales determinantes constituyen normas de superior jerarquía.

Al respecto de acuerdo con las características ambientales adversas de las áreas de Zaratoqa y Navarro en las paginas 68, 69 y 70 del documento Resumen, rifien con lo expresado en el numeral 1.1 del mismo Documento Resumen.

Pag. 10. Numeral: 4.1.3. Patrimonio Cultural y Paisaje

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

- Características Locales

Las características geológicas superficiales de los terrenos son determinantes para la transmisión de movimientos sísmicos; mientras que en un terreno rocoso las ondas llegan a la superficie tal cual, un terreno con suelos blandos y de considerable espesor puede aumentar varias veces la amplitud y duración de las ondas.

La potencial gravedad de este fenómeno, el "efecto local", hace que sea del mayor interés delimitar y caracterizar en las áreas urbanas las zonas que poseen relativa homogeneidad de los factores que inciden en el efecto local. El término "microzonificación" ha sido de uso común para distinguir la "zonificación sísmica", la cual tiende a identificar, a escala regional, zonas con niveles homogéneos de los parámetros de movimiento (aceleración, velocidad, etc.), en función de parámetros de la fuente sísmica y de la distancia epicentral (aunque esta distinción no es norma).

Estas generalidades en el POT hacen que el área de expansión de Navarro sea de especial revisión, pues el POT presenta un substrato de suelos blandos de origen aluvial o sedimentario potencialmente licuables. Al respecto el OISSO, Observatorio Sismológico del Suroccidente Colombiano así hasta ahora los ha precisado en el Plan para la Mitigación de Riesgos en Cali elaborada para el municipio en 1996. Ver pagina 69 del Documento Resumen.

Pag. 49 Numeral 8. Pag 50: Un municipio Sostenible que:

- Potencie la oferta ambiental en sus aspectos físico - bióticos y de paisaje natural.

Al respecto cuando se propone área de expansión de Navarro se desconoce el potencial hídrico subterráneo existente en esta área. Incluso llama la atención que dentro de los mapas o planos presentados en el POT venga uno referido a la capacidad específica de los acuíferos, el cual demuestra el alto potencial disponible en esta zona y, sin embargo, ante la propuesta de área de expansión de Navarro fue ignorado. Como fuente de referencia se puede citar el estudio que la OIC actualmente realiza en toda la zona de influencia del basuro de Manizales, estudio piloto desarrollado dentro del proyecto de protección y control de la contaminación de las aguas subterráneas en el Valle del Cauca que se realiza en cooperación con el gobierno Británico. Igual se ignora el potencial agrícola del área y que el POT así lo sustenta en el uso potencial de ese sector.

- Mitigue y controle la ubicación de asentamientos humanos en áreas de alto riesgo.

Ante la caracterización ambiental de las áreas de expansión de Zaratoza y Navarro en las paginas 68, 69 y 70 surge la gran inquietud si al proponer dichas áreas como tal, entrarían a reñir con lo que se pretende de un municipio sostenible en el aspecto de que esas áreas ~~son~~ amenaza o riesgo.

foam

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

- Permita una adecuada zonificación de la explotación agrícola.

El área de expansión de Navarro tal como lo soporta el POT es una área de vocación agrícola y de hecho así hoy se utiliza, por lo tanto se crea la inquietud respecto a este punto en el sentido de que cual zonificación adecuada agrícola se pretende en ese sector cuando se plantea como área de expansión?

Pag. 50. Objetivos del ordenamiento territorial municipal. Pag 51 Acciones Estrategias sobre el Territorio Municipal a Mediano Plazo. Pag. 52: Literal c.

- Disponer una oferta de área de vivienda de interés social al oriente de la ciudad en el corto plazo. En el mediano y largo plazo en áreas de expansión de Cañaveralejo en la ladera y del Hormiguero y Cascajal en la zona del valle geográfico.

Aquí se detecta contradicción al concebir áreas para vivienda de interés social en zonas con limitaciones en su oferta ambiental es decir en área cercana al río Cauca Suelos blandos, etc. y en zonas de ladera con antecedentes de minería de carbón con evidencias de subsidencia. Estos aspectos, de ser posible la construcción, de acuerdo con las características de terreno implicarían construcciones muy costosas que no se concilian con viviendas de interés social

Pag. 55 Título Suelo de Expansión Urbana

Los criterios para definir las áreas de expansión urbana corresponden a:

- Condiciones de la oferta ambiental del territorio.
- Areas que no estén afectadas por altos impactos ambientales.

Se desconocen los impactos ambientales del basuro sobre el área de Navarro, al menos en los aspectos de olores y salubridad. El hecho de dejar una zona de aislamiento de 2.0 kilómetros no esta fundamentada en ningún sustento técnico. Igual sucede con Zaratoqa por la explotación a cielo abierto y las áreas de ladera por las explotaciones subterráneas de carbón que el POT para nada se incluyó en el diagnóstico este aspecto de vital importancia desde el punto de vista de prevención ante los efectos de subsidencia.

- Areas que estén contiguas al área urbanizada o al perímetro sanitario y que presenten buenas condiciones para la urbanización y no generen conflictos en cuanto a la oferta ambiental.

Navarro y Zaratoqa no obedecen a la oferta ambiental

- Areas de menor amenaza por inundaciones originadas en el desbordamiento de ríos y avenidas torrenciales, por movimientos en masa y mejor comportamiento ante eventos sísmicos.

Navarro de acuerdo al POT tiene desventajas en su comportamiento frente a sismos por suelos blandos

RESOLUCION DG 396 DE 1999  
 "POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

- Areas que no ocupan territorios con valores ambientales estratégicos como humedales, zonas de reserva, relictos boscosos, parques naturales y zonas de protección forestal de ríos, quebradas y nacimientos.

**Humedales en Navarro**

- Areas con menores amenazas por inundaciones ocasionadas por aguas lluvias y aguas de infiltración.

**Al respecto Navarro de acuerdo con la caracterización ambiental definida en las páginas 69 y 70 contradice este criterio.**

- Areas con uso potencial agrícola.

**El mismo POT define a Navarro como área de uso actual y potencial agrícola. Ver pag 69 Documento Resumen**

- Areas con menores costos de operación y mantenimiento de infraestructura de alcantarillados.

**El POT precisa que Navarro requeriría de estaciones de bombeo para evacuar aguas lluvias y servidas en periodos de invierno Ver Pag. 70.**

- Areas con pendientes menores o iguales al 35%

**Zaratoqa posee pendientes muy superiores a este porcentaje como se lo puede verificar en el propio terreno y en los mapas de pendiente.**

**Pag. 65. Subtitulo: Desarrollo en Suelos de Expansión Urbana**

Para cubrir los déficit de vivienda actual y proyectada, así como la requerida para incrementar las áreas verdes y la necesaria para servicios públicos y amoblamiento urbano y otros uso urbanos, el POT propone siete (7) áreas de expansión urbana, cinco de ellas localizadas en el piedemonte y dos en el valle geográfico. De éstas áreas, cinco se encuentran localizadas en zonas de mínima amenaza u óptima urbanización y dos de ellas se encuentran por fuera, una, en razón a que requiere manejar las aguas lluvias y de infiltración por bombeo y presenta en términos generales suelos más blandos y de mayor potencial de licuación, utilizando suelo de vocación agrícola y la otra, requiere que se realice la restauración morfológica antes de desarrollarla y utiliza áreas de protección forestal. A continuación se hace una descripción de cada una de ellas mostrando sus potencialidades y restricciones y la factibilidad de servicios públicos. Ver Plano 5.

**De éstas áreas cuando se habla de cinco que se encuentran en zona de mínima amenaza u óptima urbanización, desconoce el POT la oferta o limitación ambiental que tienen los Cerros Tutelares de Cali por el fenómeno de subsidencia por minería subterránea de carbón, que incluso a principios del presente año y acelerado por un pequeño sismo, mostró la amenaza que representan esas áreas de ladera, en donde existen vestigios de minería (La Buitrera).**

*Juan*

RESOLUCION DG 396 DE 1999

“POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES”

Pag. 68 Literal E. Area de Expansión Zaratoga.

• **Caracterización Ambiental.**

- Pendientes: Las pendientes varían entre el 15% y el 35% la cual facilita el drenaje pluvial de la zona.

Al respecto, no se comparte esta caracterización por cuanto en Zaratoga existen pendientes muy superiores al 35% como se lo puede verificar en terreno.

- Amenaza por deslizamientos o desprendimientos de roca: Por haber sido una zona de extracción minera es factible que puedan darse desprendimientos de roca.

Esta precisión revela la secuela o el impacto ambiental por una explotación de cantera y que contradice el criterio definido en la pag. 55 de este documento

- Uso potencial: Restauración morfológica, bosque protector.

Consecuente con esta precisión, Zaratoga no admite desarrollo urbano.

**G. Area de Expansión Navarro**

**Caracterización Ambiental**

- Tipo de suelo: Esta área está asentada en suelos de dureza baja, presenta un alto potencial de licuación y ampliación de la onda sísmica con sobrecostos en la construcción de infraestructura vial y más exigente en la cimentación de las edificaciones.
- Niveles freáticos: Estos suelos tienen niveles freáticos altos.
- Amenaza por inundaciones: Esta zona tiene mitigadas las inundaciones provenientes del río Cauca, pero es potencialmente inundable por aguas lluvias o por infiltración de aguas del río Cauca o Canal CVC - Sur.
- Humedales: En el área se encuentran humedales que es necesario recuperar.
- Impacto Ambiental: El vertedero de Navarro se encuentra a 1.5 kilómetros de Navarro, mitiga los impactos y riesgos de salud.
- Uso potencial: Vocación Agrícola.
- Uso actual: agricultura.

**Infraestructura de Servicios Públicos**

- Alcantarillado: El alcantarillado Pluvial y Sanitario debe ser independiente y puede drenar al río Cauca por bombeo. Las bajas pendientes ocasionan altos niveles de sedimentación y mayores costos de mantenimiento en los sistemas de acueducto y alcantarillado pluvial y sanitario. Se requieren mayores diámetros de tubería y estaciones de bombeo para la evacuación de las aguas lluvias y de infiltración. Asimismo, Los costos de operación y mantenimiento del sistema de

J  
Socave

alcantarillado son comparativamente más altos y a perpetuidad por el bombeo de las aguas lluvias.

- El plan parcial de desarrollo del área debe incluir un estudio detallado de microzonificación sísmica.

Elementos de Espacio Público: El cordón ecológico, Relictus boscosos y Humedales.

Toda la anterior caracterización no se concilia con los criterios para definir las áreas de expansión urbana como se define en la página 55 de este documento.

Revisado el Acuerdo (Articulado) y el Documento resumen, en conclusión se considera muy claro las razones para precisar que hay contradicciones o falta de consistencia y coherencia en el POT cuando se definen los criterios para determinar las áreas de expansión y la misma realidad de las áreas seleccionadas.

De otra parte, todas las áreas de expansión propuestas en la zona de ladera, exceptuando ~~las zonas~~ se localizan sobre una franja sedimentaria ambientalmente crítica que va desde Jamundí hasta Yumbo. A lo largo de esta franja se presentan problemas de subsidencia por las antiguas labores subterráneas de minería del carbón, que ya han afectado algunos sectores poblados, como es el caso del Callejón Las Colinas (corregimiento de La Buitrera), donde de acuerdo con el informe técnico CVC-Ingeominas de fecha 31 de mayo de 1999, gran parte de las viviendas se vieron averiadas por los procesos de subsidencia acelerados por el sismo del 14 de mayo del año en curso.

Igualmente, en el Mapa Geológico suministrado por Minercol a escala 1:25.000, muestra antiguas zonas de explotación carboníferas en las áreas de expansión propuestas por el POT de Cali.

Ante esta situación es necesario que previo a la definición de áreas de expansión sobre estos sectores, se realice una localización detallada de las labores mineras activas e inactivas presentes en el sector, los cálculos de hundimientos y la zonificación de la amenaza por fenómenos de subsidencia, tal como se recomendó en el informe CVC-Ingeominas antes mencionado.

En conclusión, todo lo anterior fundamenta la propuesta de la CVC, en el sentido de que, en todas las áreas de expansión, exceptuando el corredor Cali Jamundí, antes de ser declaradas como tales, se despejen las dudas sobre ~~las condiciones ambientales~~ que

*J. Jarama*

RESOLUCION DG 396 DE 1999

"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

**existe en este momento y que de concretarse en forma desfavorable impedirían su utilización como áreas de expansión.**

El municipio de Santiago de Cali tuvo los siguientes criterios para seleccionar los Suelos de Expansión del Municipio de Santiago de Cali:

- a) Factores de tipo ambiental tenidos en cuenta para determinar la oferta del territorio:
- **Inundabilidad:** Áreas con menores amenazas por inundaciones ocasionadas por aguas lluvias y de infiltración, así como áreas de menor amenaza por inundaciones originadas por el desbordamiento de ríos y avenidas torrenciales, por movimientos en masa y mejor comportamiento ante eventos sísmicos.
  - Se seleccionó un corredor de mínima amenaza referenciado a estudio "Plan para la Mitigación de Riesgos en Cali" realizado para el municipio de Cali.
  - Áreas que no estén afectadas por impactos ambientales:

Del sector de Navarro (Poligonal H) se sustrajo, en prevención de los impactos ambientales del actual botadero de basura de la ciudad, un área de 2 Km de radio, a partir del centro del botadero.

- Pendientes menores o iguales a 35%

b) Criterios urbanísticos:

- Áreas contiguas al suelo urbano
- Posibilidades de acceso vial
- Posibilidades de dotación de Servicios Públicos Domiciliarios

c) Sustentación de las diferentes Áreas de Expansión

Se proponen 7 áreas como suelos de expansión de la ciudad: Zaratoga, Corredos de Cali Jamundí, La Riverita, Cañaveralejo, La Morelia, Normandía y Navarro, de las cuales dos (Zaratoga y Navarro) se encuentran condicionadas y exigen estudios más específicos. El Municipio hace la sustentación de cada una de las áreas ceñida a las caracterizaciones hechas en el Documento Soporte del POT.

**OBSERVACIONES DEL MUNICIPIO FRENTE A LA PROPUESTA DE LA CVC:**

- El Municipio señala que la información omitida, y que involucra las Areas de Expansion delimitadas en el POT, puede incluirse dentro de los contenidos de los Planes Parciales de los mismos.
- El aspecto social en la selección de las Areas de Expansión Urbana del POT, debería ser tenido en cuenta por la CVC, en el análisis de su propuesta

Al respecto la CVC aclara nuevamente, que los Planes Parciales responden a condiciones que los suelos clasificados como de expansión, dadas sus características, imponen para su intervención.

El aspecto social no fue ignorado por la CVC, y su propuesta esta basada en un gran sentido de responsabilidad frente a su misión de orientar el desarrollo sostenible y el aprovechamiento y protección de los recursos naturales de la región e invocando el principio de precaución en la protección de la calidad de vida de sus habitantes habitantes

El tema de áreas de expansión se da por no concertado en ningún sentido por las razones sustentadas por la CVC, además de que el municipio decide no acoger las recomendaciones que en ese sentido dio la Corporación y decide no concertar ninguna de las áreas de expansión propuestas; en consecuencia este POT se remitirá al Ministerio del Medio Ambiente en los términos señalados por la Ley 507 de 1999, en lo no concertado.

El municipio se comprometió en lo relacionado con este tema a:

- Identificar los suelos de protección, en las Áreas de Expansión propuestas, de acuerdo a los criterios establecidos por la CVC.

13. Que mediante Informe de Noviembre 19 de 1999, el Coordinador del Equipo CVC de evaluación Concertada de ciudades y municipios vecinos a Cali, recomendó a este despacho aprobar el POT del municipio de Santiago de Cali exceptuando lo relacionado con las áreas de expansión, lo que conlleva a una concertación y aprobación parcial.

14. Que una vez se analizaron todos los factores técnicos y ambientales contenidos dentro del Proyecto del Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, el Director General de

27

*J. J. J.*

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"**

la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca - CVC-, dentro del término legal y en uso de sus facultades ,

## RESUELVE

**ARTICULO PRIMERO:** CONCERTAR PARCIALMENTE y en consecuencia APROBAR PARCIALMENTE en los asuntos ambientales el Proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali, de acuerdo con las consideraciones anteriormente hechas.

**ARTICULO SEGUNDO:** En consecuencia de lo anterior el municipio de Santiago de Cali deberá cumplir a cabalidad con todas y cada una de las condiciones concertadas y no podrá modificarlas en las instancias siguientes; de no atenerse a los aspectos materia de concertación, se entenderá incumplida esta instancia por el municipio y así lo declarará esta Corporación mediante acto administrativo motivado.

**PARAGRAFO:** Una vez el Plan de Ordenamiento Territorial sea acogido por el Concejo Municipal de Santiago de Cali mediante Acuerdo, o en su defecto y según la ley , por el Alcalde Municipal mediante Decreto, se deberá enviar copia del mismo (en medio impreso y medio magnético) a la CVC , dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su expedición en forma legal.

**ARTICULO TERCERO:** Enviar al día siguiente de expedido el presente acto administrativo la actuación surtida al Ministerio del Medio Ambiente para su intervención en los términos de la Ley 507 de 1999, en lo no concertado.

**ARTICULO CUARTO:** Contra la presente Resolución procede en lo concertado, por vía gubernativa el recurso de Reposición ante esta misma dependencia, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación personal de la presente Resolución o a la desfijación del edicto si hubiese lugar a este medio.

**ARTICULO QUINTO:** Notificar personalmente la presente Resolución al Director del Departamento Administrativo de Planeación Municipal de

28

*Sacru*

---

RESOLUCION DG 396 DE 1999

"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCERTA Y APRUEBA PARCIALMENTE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI EN SUS ASPECTOS AMBIENTALES"

Santiago de Cali, dentro de los cinco días hábiles siguientes o por edicto si no fuere posible , y hágase entrega de las actas y documentos resultantes del proceso de concertación las cuales forman parte integrante del presente acto administrativo.

**ARTICULO SEXTO:** Comunicar la presente Resolución al Alcalde Municipal de Santiago de Cali, a la Dirección Regional Suroccidente, a la Subdirección de Planeación , a la Subdirección de Patrimonio Ambiental y a la Subdirección de Gestión Ambiental de la CVC.

**DADA EN SANTIAGO DE CALI.  
NOTIFIQUESE, COMUNIQUESE, PUBLIQUESE, Y CUMPLASE,**

*Handwritten signature*  
  
**OSCAR LIBARDO CAMPO VELASCO**  
Director General