



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

5 proyectos estratégicos para el **Corredor Verde**



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Proyectos Estratégicos **Corredor Verde**

Santiago de Cali – 2019



DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
— ■ ■ ■ —

Proyecto de asistencia técnica para el planeamiento y estructuración de proyectos estratégicos para el Corredor Verde en la ciudad de Cali
EBI No. BP2-204-7508

Presentación

El POT 2014 define el proyecto del Corredor Verde como el nuevo eje de desarrollo de la ciudad. Con esta decisión, la ciudad reconoce el potencial de reimaginar la antigua línea férrea como una infraestructura multifuncional para la remediación ambiental, la movilidad multimodal y la generación de nuevos espacios públicos de encuentro y conexión urbana. En 2018, la Alcaldía de Santiago de Cali contrató los servicios de Geografía Urbana y Durán & Osorio Abogados Asociados para desarrollar una propuesta urbanística, institucional, financiera, jurídica y técnica con alto nivel de factibilidad, para la identificación y desarrollo de proyectos estratégicos para el Corredor Verde (Contrato no. 4132.01026354). Con el objetivo de brindar herramientas que faciliten la toma de decisiones encaminadas a concretar este proyecto, esta publicación presenta de manera sintética la propuesta urbanística de cinco (5) proyectos detonantes en zonas de influencia directa del Corredor que buscan la integración social y espacial de esta franja central de la ciudad.

ALACALDÍA SANTIAGO DE CALI

Maurice Armitage Cadavid	Alcalde de Santiago de Cali
Lina María Sinisterra Mazariegos Nayib Yaber Enciso	Secretaria de Gobierno Director Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública
Elena Londoño Gómez	Directora del Departamento Administrativo de Planeación Municipal
Esperanza Forero Sanclemente Claudia María Buitrago Restrepo	Subdirectora de Planificación Territorial Directora del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente
Luz Adriana Vásquez Trujillo	Directora del Departamento Administrativo de Contratación Pública
Andrés Villamizar Pachón Carolina Campo Ángel Luz Elena Azcárate Sinisterra Angélica Mayolo Obregón Luz Adriana Betancourth Lorza Silvio Fernando López Ferro Armando Aristizábal Ramírez	Secretario de Seguridad y Justicia Secretaría de Bienestar Social Secretaría de Educación Secretaría de Desarrollo Económico Secretaría de Cultura Secretario del Deporte y la Recreación Secretario de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana
William Fernando Camargo Triana Ferney Camacho Jesús Alberto Reyes Mosquera Martha Lucía Villegas	Secretario de Movilidad Secretario de Infraestructura Secretario de Vivienda Social y Hábitat Secretaría de Turismo
Gustavo Adolfo Jaramillo	Gerente de Empresas Municipales de Cali – EMCALI
Ingrid Ospina Realpe Nelson Noel Londoño Pinto	Presidenta de Metrocali S.A. Gerente Empresa de Renovación Urbana Municipal – EMRU

GEOGRAFÍA URBANA

Director de Proyecto
Alejandro Rodríguez
Coordinadora de Proyecto
Juana Salcedo

Equipo de Trabajo
Nicolás Botero
Mateo Linares
Beatriz Cuervo
Manuel Petters

Director Editorial
Andrés Barragán
Diseño y Diagramación
Adriana Villegas
María Fernanda Rincón

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este documento y sus contenidos por cualquier medio, así como su distribución y venta, sin la expresa autorización de sus autores y/o representantes, de acuerdo a lo establecido en las leyes de derechos de autor y propiedad intelectual.

© Geografía Urbana | 2020
Todos los derechos reservados.

Producido por:
Puntoaparte
bookvertising
www.puntoaparte.com.co

Contenido

ANTECEDENTES Corredor Verde	8
METODOLOGÍA de intervención	14
IDENTIFICACIÓN DE áreas estratégicas	16
CONEXIÓN CORREDOR Verde-Chipichape	P1 26
INTERMODAL REGIONAL de Transportes	P2 38
TORRE DEL progreso	P3 48
CENTRO INSTITUCIONAL Ancla	P4 58
INTERCAMBIADOR MODAL Mariano Ramos	P5 68
INSTRUMENTOS de financiación	78



Antecedentes
Corredor verde



**FARRALLONES
DE CALI**



LA VÍA FÉRREA



RÍO CAUCA



CORREDOR VERDE

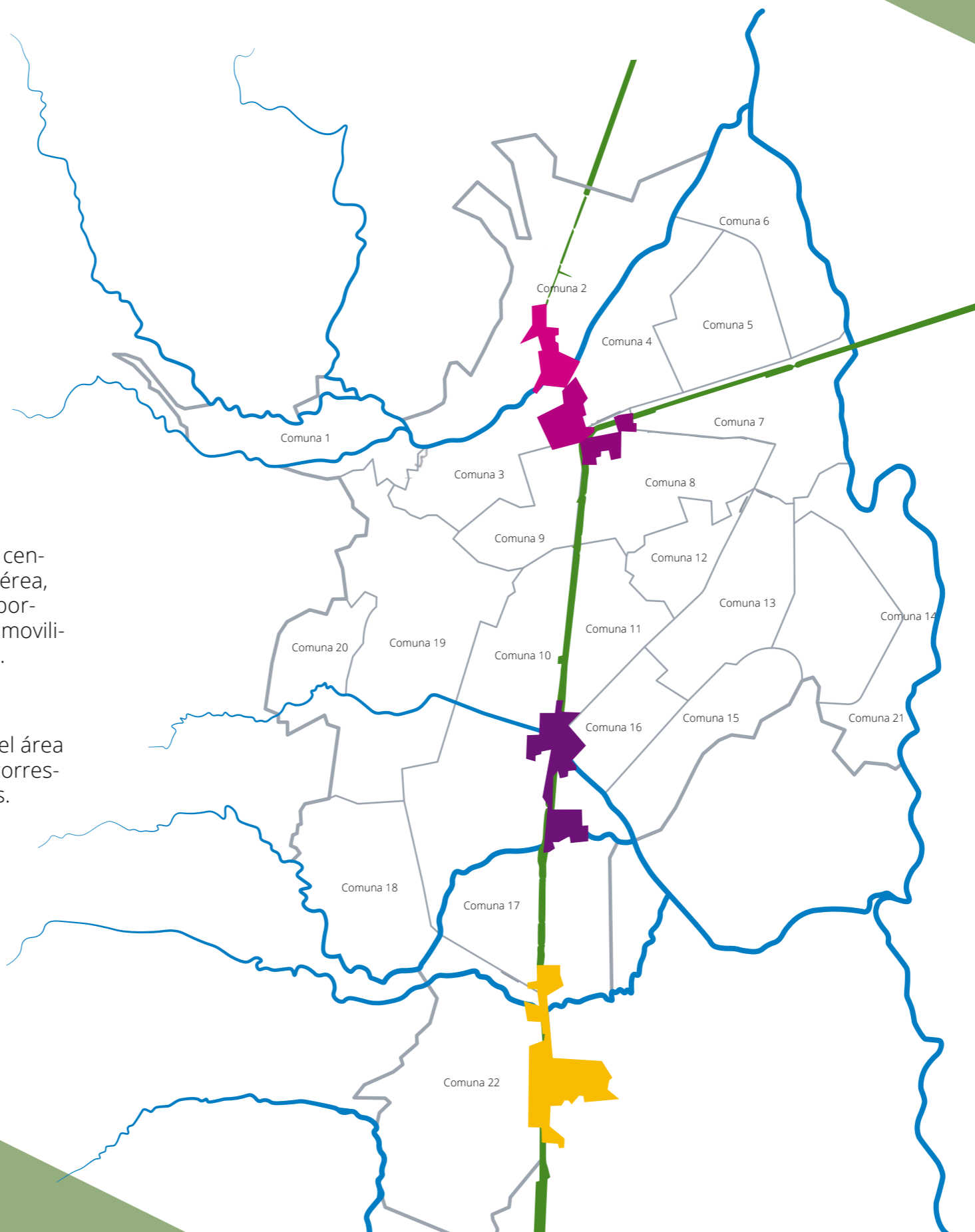
El ferrocarril a Buenaventura tuvo un impacto fundamental en el crecimiento urbano de Cali. La conexión con este puerto marítimo trajo consigo una transformación económica y física que convirtió a la ciudad en el centro urbano más importante de la región. La construcción de los jarillones en el margen occidental del río Cauca entre 1959-1962 estimuló el crecimiento de la ciudad hacia el oriente. Con esta expansión, la línea de ferrocarril pasó de ser un límite a ser una línea que dividió a la ciudad en dos. Con el tiempo, esta línea se ha traducido en un vacío urbano. La consolidación del Corredor Verde como columna vertebral de la ciudad tiene el potencial de transformar este vacío en un eje articulador de la vida urbana de Cali.

ANTECEDENTES Corredor Verde

El Corredor Verde tiene una extensión de 22 km. 18 km corresponden al trayecto que recorre la vía férrea. 4 km hacen parte del corredor complementario centro-oriente de la Carrera 8.

En tanto atraviesa la ciudad en sentido norte-sur y centro-oriente, entre la línea férrea y la antigua base aérea, el Corredor Verde tendrá incidencia en un amplio porcentaje del área urbana de la ciudad. Como eje de movilidad, también tendrá trascendencia a nivel regional.

Actualmente, sólo el 5% del área total del Corredor Verde corresponde a espacios públicos.



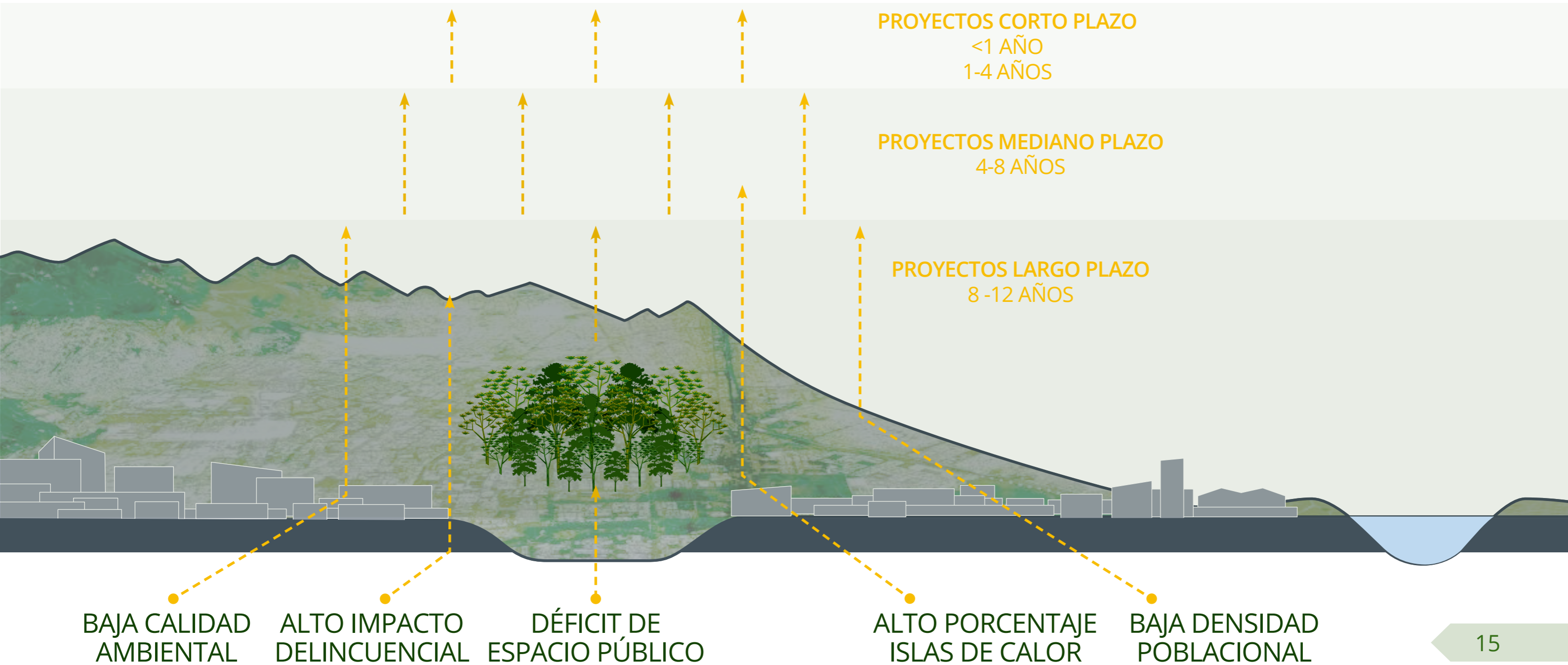
Los ríos Cauca, Cali, Melendez y Lili cruzan el Corredor Verde

ÁREAS ESTRATÉGICAS CORREDOR VERDE

- San Vicente
- Centro tradicional (de servicios empresariales)
- Centro industrial
- Intercambiador Modal Mariano Ramos
- Nodo de Servicios Educativos Regionales

Metodología de Intervención

Proponemos un protocolo de identificación, caracterización y cualificación de proyectos de distintas temporalidades (corto, mediano y largo plazo) direccionados a fortalecer el Corredor Verde como una infraestructura multifuncional y estructurante de la ciudad basada en principios de desarrollo sostenible a partir de tres estrategias:



1

ESTRATEGIA TERRITORIAL

Aproximación espacial a las condiciones ambientales y socio económicas del territorio desde sus problemáticas y oportunidades, teniendo en cuenta el POT 2014, así como estudios previos relevantes.

+

2

ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN URBANA

Análisis cuantitativo de criterios de diseño urbano socio ambiental-mente sostenibles identificados por ONU-Hábitat y el TOD Standard que promuevan la creación de áreas compactas, integradas y conectadas.

=

3

ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

Análisis de los instrumentos de planeación y de las herramientas de gestión aplicables a los proyectos detonantes bajo criterios de diseño socio ambiental-mente sostenible. Implica la definición de etapas de desarrollo y la identificación de actores relevantes.

Identificación de proyectos detonantes

ESTRATEGIA TERRITORIAL

CONDICIONES
AMBIENTALES



CONDICIONES
SOCIALES



CONDICIONES
ECONÓMICAS



Las áreas de intervención prioritarias para los proyectos detonantes serán aquellas que fortalezcan la Estructura Ecológica Principal y Complementaria para generar corredores ambientales en dirección este-oeste, que brinden conectividad ecológica entre el Parque Natural Los Farallones de Cali y el río Cali.

Los proyectos detonantes buscan la redensificación y el mejoramiento de la calidad urbana en términos socio-económicos. Para esto, incluimos la caracterización socioeconómica de cada una de las áreas estratégicas y variables espaciales relacionadas con el uso del suelo y la normativa definidos en el POT 2014.

ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN URBANA

CARACTERÍSTICAS CLAVE PARA CREAR BARRIOS SOSTENIBLES (ONU HÁBITAT):

- ☞ Vida urbana vibrante: fomentar variedad de actividades relacionadas con la calle y a reducir la presencia del transporte privado.
- ☞ Barrios caminables: promover la presencia de las personas en el espacio público, reducir la congestión e impulsar la economía local y las interacciones.
- ☞ Asequibilidad: promover transacciones y actividades económicas asequibles, así como el acceso a servicios y vivienda. Esta característica promueve la proximidad y la reducción de costos.

ESPACIO PÚBLICO Y MEDIO AMBIENTE



Distancia promedio al parque más cercano y cantidad de espacio público en relación con el área total.

EQUIPAMIENTOS, COMERCIOS Y SERVICIOS



Tiempos de desplazamiento para acceder a comercios, zonas de actividades de servicio y entretenimientos, plazas de mercado, centros de salud e instituciones educativas.

MOVILIDAD



Distancias promedio a estaciones de transporte, a vías principales y a ciclorutas.

RELACIÓN PÚBLICO-PRIVADA



Densidad poblacional, cuadradas cortas e índice de entropía de usos del suelo.



ZONIFICACIÓN

ZONA UNO

Alta densidad poblacional (34.1 hab./ha. en promedio).

Predominan los usos comerciales, de servicios, industrias y educación.

Usos de educación en San Vicente.

El POT 2014 clasifica las áreas del Centro Tradicional y el Centro Industrial como zonas de redensificación para el desarrollo de unidades habitacionales articuladas con programas o proyectos públicos que mejoren las condiciones del área.



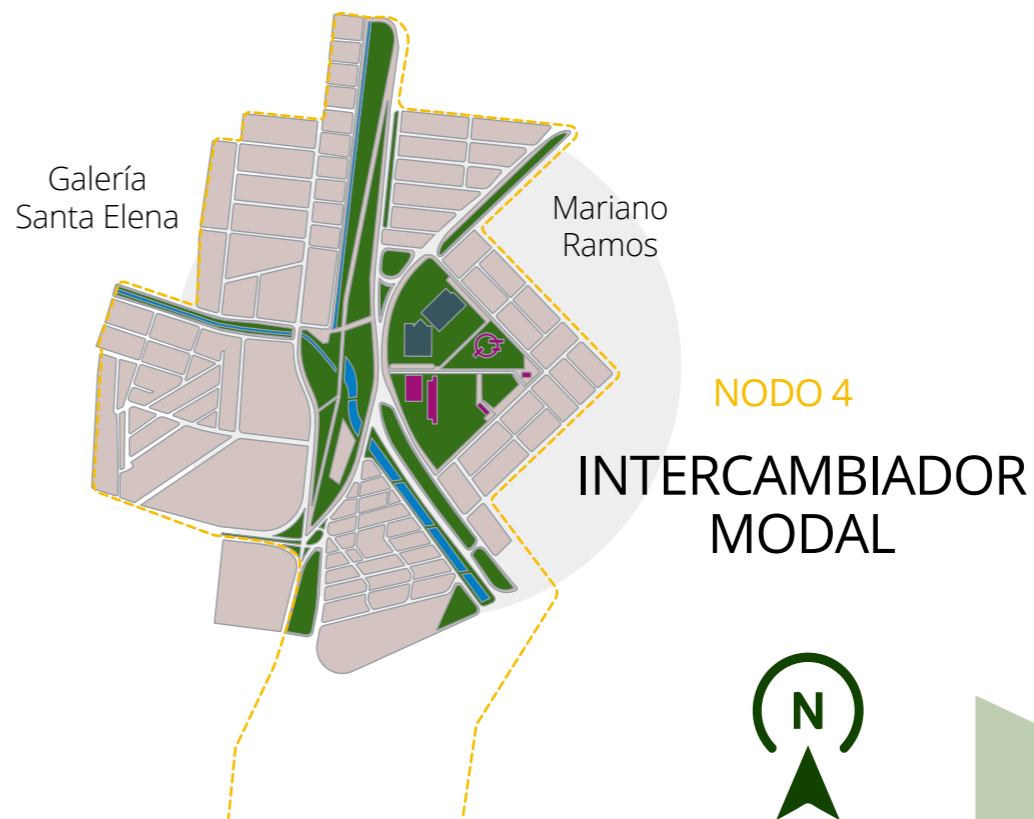
ZONA DOS

Alta densidad poblacional (138.9 hab./ha.).

Incluye corredores ambientales Río Meléndez y de la CVC, así como una serie de parques y zonas verdes de escala barrial.

El área tiene una baja calidad ambiental relacionada con la invasión del espacio público, la contaminación atmosférica y sonora, el deficiente mantenimiento de árboles y zonas verdes.

Hay un manejo y disposición inadecuada de residuos sólidos y escombros. La Escombrera es un factor contaminante y desarticulador de la zona.



Corredor verde
**Proyectos
detonantes**

Conexión
Corredor Verde
Chipichape

P1

Conexión Corredor Verde Chipichape

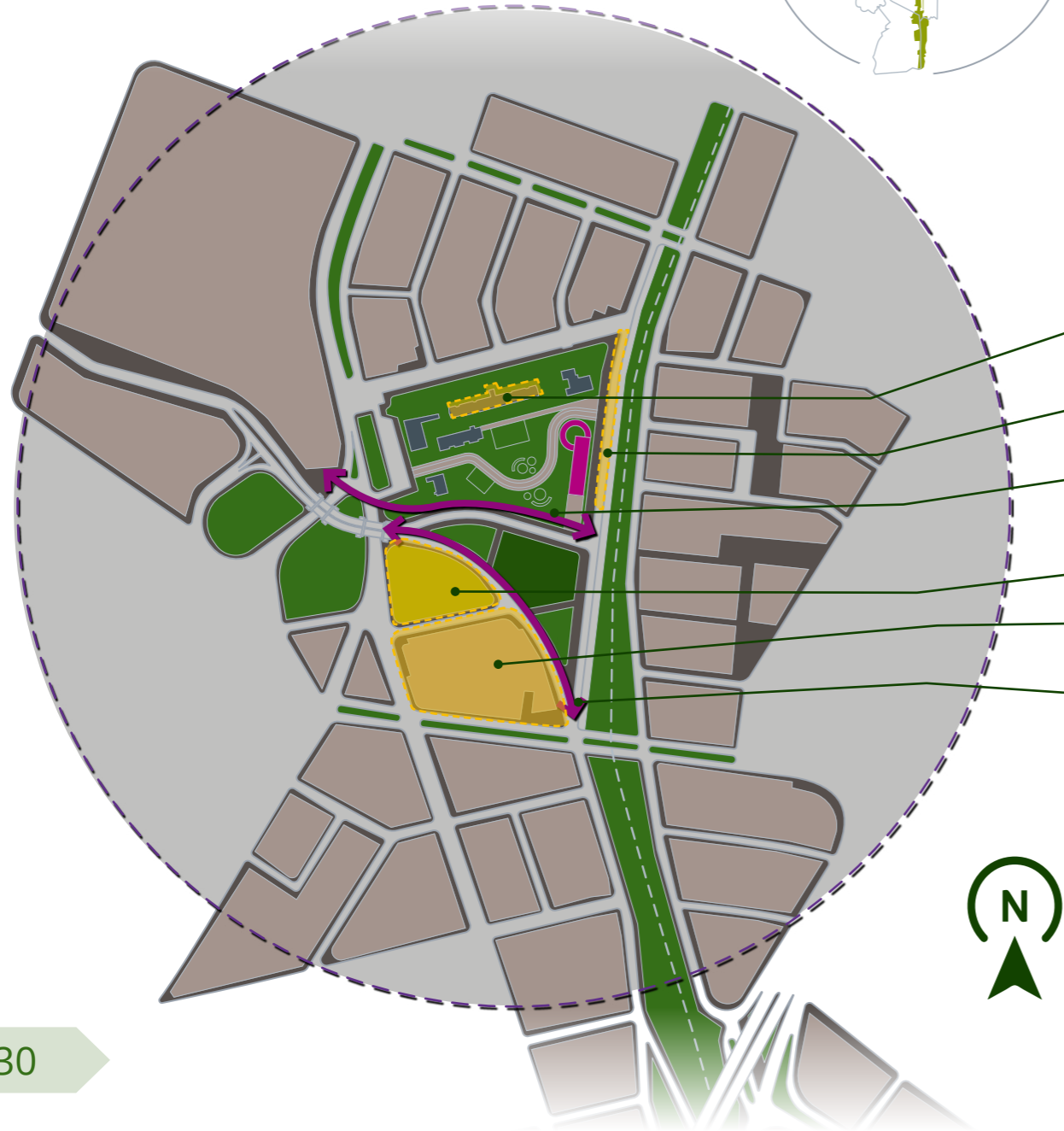


CARÁCTER DETONANTE

Localización



El proyecto conecta el Corredor Verde con el nodo socio económico de Chipichape-Santa Mónica a partir de la apertura de la manzana al Edificio Venezolano y la transformación de la zona verde en un parque público conector articulado con el Parque de La Música. Este parque permitirá dar un valor patrimonial a la Unidad Residencial como hito de la arquitectura moderna. A lo largo de un sendero peatonal que atraviesa el parque se plantean una serie de circuitos de juego, patinaje y gimnasio al aire libre. El edificio propuesto como fachada hacia el Corredor Verde tendrá actividades comerciales en primer piso y un jardín infantil hacia el parque. Los pisos superiores concentrarán Vivienda de Interés Prioritario.



Recuperación Unidad Residencial República de Venezuela



Generación de Fachada frente al Corredor Verde



Conexión vial entre Chipichape y Santa Mónica



Consolidación del Parque de Música



Desarrollo de la manzana frente al Parque de Música



Solución de la intersección entre Chipichape y la Calle 34



Coordinación con el proyecto de desarrollo del puente vehicular entre Chipichape y la Avenida Sexta, y de desarrollo privado alrededor de Chipichape y Santa Mónica.



C.C. Chipichape



Jardín infantil



Vivienda VIP



Parque
Ed. Venezolano



Sendero
peatonal



Ciclovía



Corredor
Verde



Parque de
La Música



Parque del
Agua



Reserva futura
Estación férrea

Etapa 1

CREACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

📌 Creación de espacio público en predios de Unidad residencial República de Venezuela y articulación con los parques de La Música y del Agua.

Etapa 2

CONSTRUCCIÓN JARDÍN INFANTIL

📌 Construcción de vivienda prioritaria en la Unidad Habitacional República de Venezuela, al costado del Corredor Verde, con zonas de comercio.

📌 Construcción de un jardín infantil.

Etapa 3

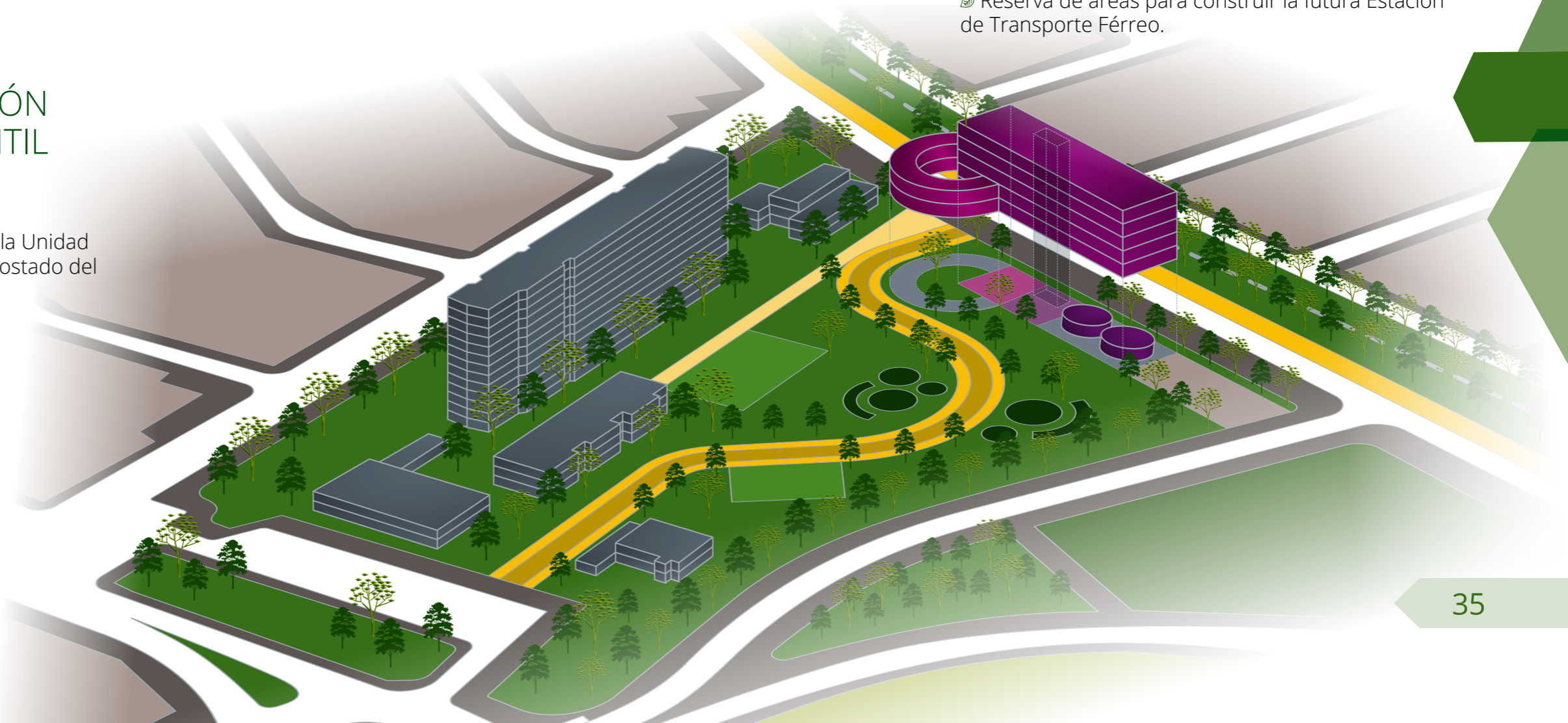
RECUPERACIÓN DE UNIDAD RESIDENCIAL

📌 Recuperación y readecuación de bienes de interés cultural en la torre de vivienda Unidad Habitacional República de Venezuela y edificios del conjunto.

Etapa 4

DESARROLLO DE LA ESTACIÓN FÉRREA

📌 Reserva de áreas para construir la futura Estación de Transporte Férreo.



ESPACIO PÚBLICO

JARDÍN INFANTIL

VIVIENDA VIP

PARQUE DE LA MÚSICA

PARQUE DEL AGUA

ESTACIÓN FÉRREA

ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Espacio Público

27.404 m ² EXTERIORES	12.426,0 m ² Zonas Verdes	2.441,7 m ² Sendero Peatonal	6.226,2 m ² Andenes	343,0 m ² Parque Infantil
142,0 m ² Pista Patinaje	114,0 m ² Gimnasio Lineal	25,0 m ² Juegos de Agua	142,0 m ² Adulto Mayor	4.793,3 m ² Retención Agua

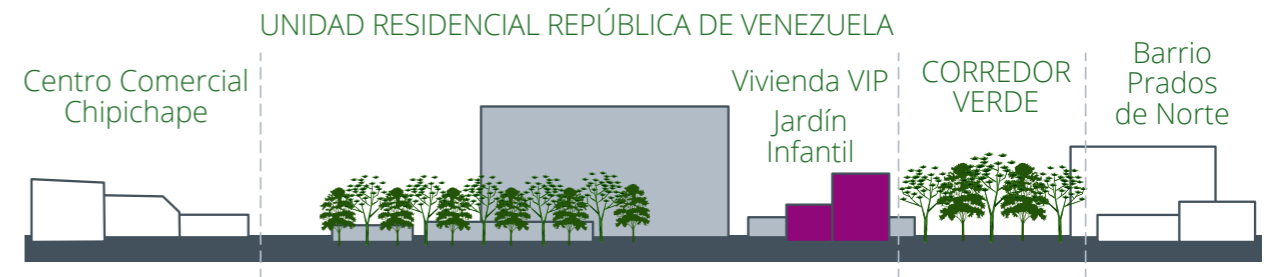
Equipamientos

5.535 m ² CONSTRUIDAS	4.800 m ² Vivienda VIP	735 m ² Jardín Infantil	515 m ² Estación Ferrea
-------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

PRESUPUESTO ESTIMADO

El presupuesto incorpora todos los costos requeridos en el desarrollo del proyecto, los costos administrativos y de utilidad mediante el esquema AIU. Valores ajustados para el año 2020.

\$ 12.974 millones COSTOS DIRECTOS	+	\$ 9.459 millones COSTOS INDIRECTOS	77,6% Total Ejecución
\$ 22.433 millones VALOR TOTAL		\$ 5.728 millones Costos de Adquisición	



Nodo intermodal
de Transportes **P2**

Intermodal Regional de Transportes



Localización



El proyecto consolida la Terminal de Transportes como el principal nodo de transporte regional de la ciudad y articula los espacios públicos y la Estructura Ecológica complementaria en sentido este-oeste. A partir de la recuperación del área que actualmente se utiliza como parqueadero en la esquina sobre el río Cali se plantea la extensión de la actual terminal y la creación de un Intercambiador Multimodal de transporte. Una plaza sirve como puerta de entrada principal de acceso a este edificio que será punto de encuentro para el turismo y la movilidad urbana e incluirá actividades complementarias como comercio, restaurantes, y mercado.



Desarrollo del triángulo de carácter residencial



Consolidación del Nodo Intermodal del Terminal de Transportes Regional



Recuperación de la zona verde frente a Clínica Los Remedios



Continuación del Parque Lineal Río Cali hacia el Sur



Rehabilitación de la Licorera del Valle



Conexión de la Carrera Primera como eje de entrada a la ciudad

CARÁCTER DETONANTE



Coordinación con el proyecto para la recuperación y puesta en servicio de las instalaciones antiguas de la Licorera del Valle y el desarrollo del Parque Río Cali.

PROYECTO DETONANTE NO. 2.
NODO INTERMODAL REGIONAL
TERMINAL DE TRANSPORTES



InterModal Regional



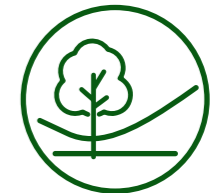
Río Cali



Cicloruta



Puentes peatonales



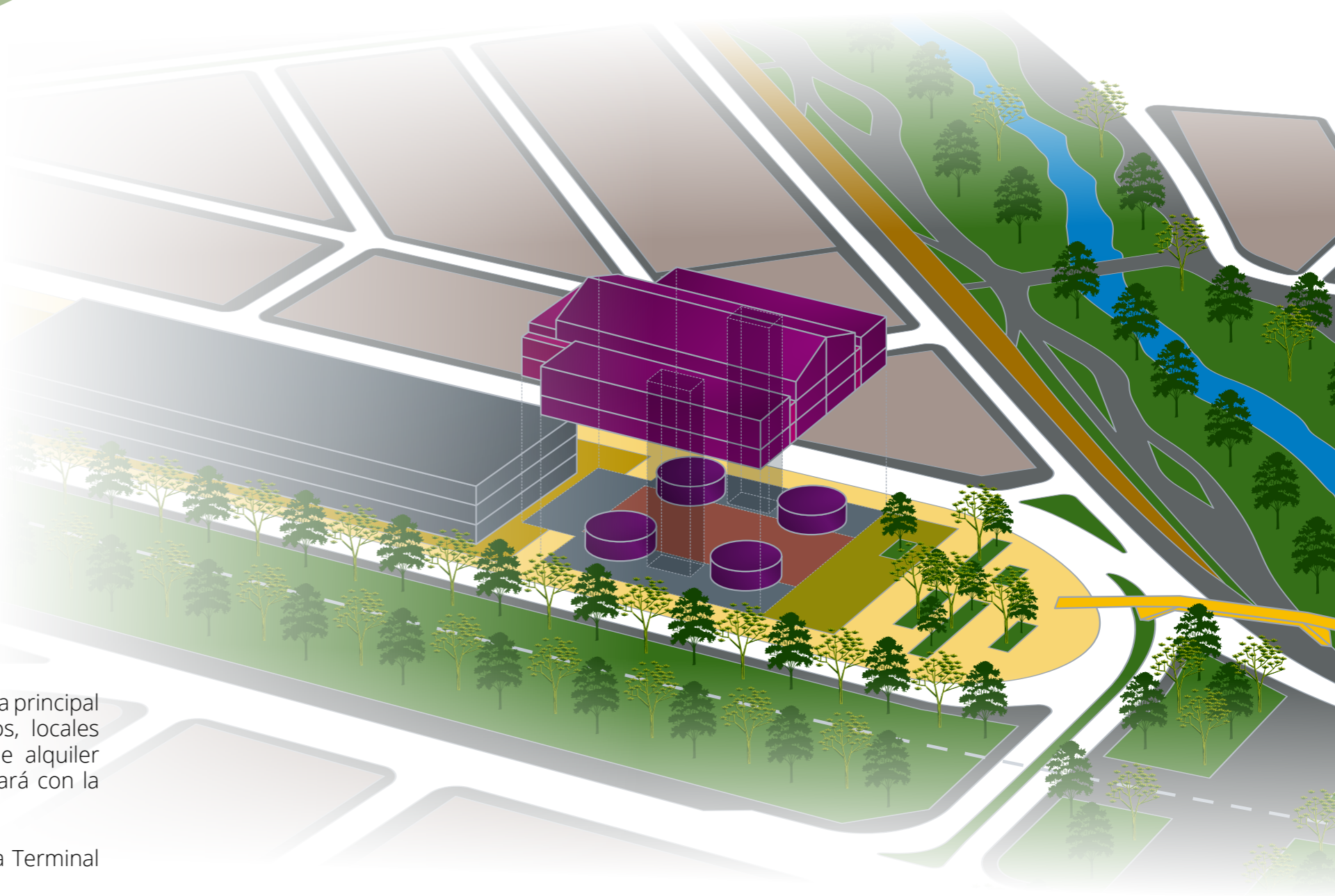
Corredor Verde

Etapa 1 ADECUACIONES DE ESPACIO PÚBLICO

- Articulación y adecuación del espacio público en el Corredor Verde con la Terminal de Transporte.
- Articulación entre San Vicente y Centro Tradicional con un puente peatonal que atraviesa el río Cali.
- Continuación del Parque del Río Cali con sendero peatonal y ciclorruta. Espacio público en el área de parqueaderos del Terminal sobre el río Cali.

Etapa 2 DESARROLLO DEL NUEVO INTERCAMBIADOR MODAL

- Construcción del Intercambiador Modal de Transporte, puerta principal al punto de acceso y salida de la ciudad. Incluye: servicios, locales comerciales, centro para turistas, parqueaderos y zonas de alquiler para automóviles y bicicletas. Este intercambiador se conectará con la Estación de ferrocarril.
- Articulación del Intercambiador modal de transporte con la Terminal de Transportes de Cali.



ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Espacio Público

12.177 m ² EXTERIORES	9.000 m ² Andenes	3.165 m ² Zonas Verdes	12 m ² Puente Peatonal
-------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

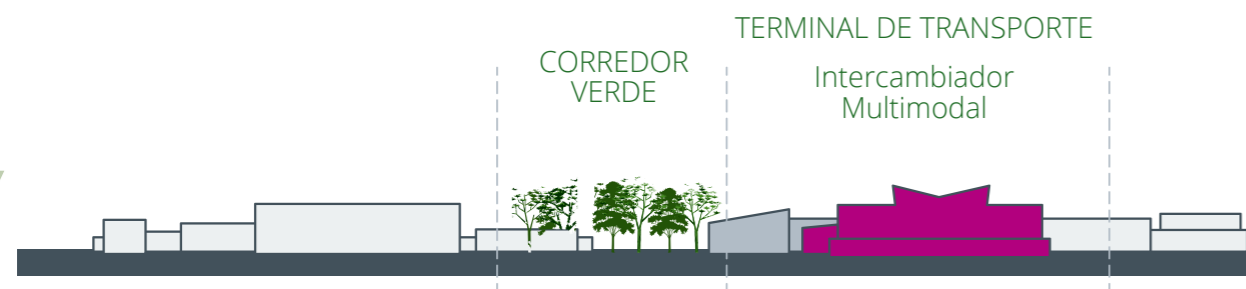
Equipamientos

22.663 m ² CONSTRUIDAS	22.663 m ² Nodo Intermodal
--------------------------------------	--

PRESUPUESTO ESTIMADO

El presupuesto incorpora todos los costos requeridos en el desarrollo del proyecto, los costos administrativos y de utilidad mediante el esquema AIU. Valores ajustados para el año 2020.

\$83.419 millones COSTOS DIRECTOS	79,4% Total Ejecución
\$16.386 millones COSTOS INDIRECTOS	
\$99.805 millones VALOR TOTAL	\$2.237 millones Costos de Adquisición



Torre del
Progreso

P3

Torre del
Progreso



El proyecto propone un desarrollo en altura en la intersección de la Carrera Primera y el Corredor Verde que marcará la entrada a la ciudad desde el aeropuerto y Palmira. Por otra parte, el proyecto propone la intervención del Bien de Interés Cultural Motovalle con el objetivo de fortalecer la articulación entre el Corredor Verde y la Licorera del Valle y el Cementerio Metropolitano. Se plantea la apertura de la manzana a partir de un sendero peatonal entre Motovalle y la Torre del Progreso. La torre del Progreso será de uso mixto (comercial, oficinas y vivienda). Sobre la esquina con el Corredor Verde se propone una plaza de acceso.

Localización



Desarrollo de planes parciales El Hoyo y El Piloto



Hundimiento de la Carrera Primera del Parque de los Novios al Corredor Verde



Conexión peatonal entre El Porvenir y el Nodo Regional de Transportes



Recuperación del emblemático edificio de Motovalle



Desarrollo de manzanas residenciales barrio El Porvenir



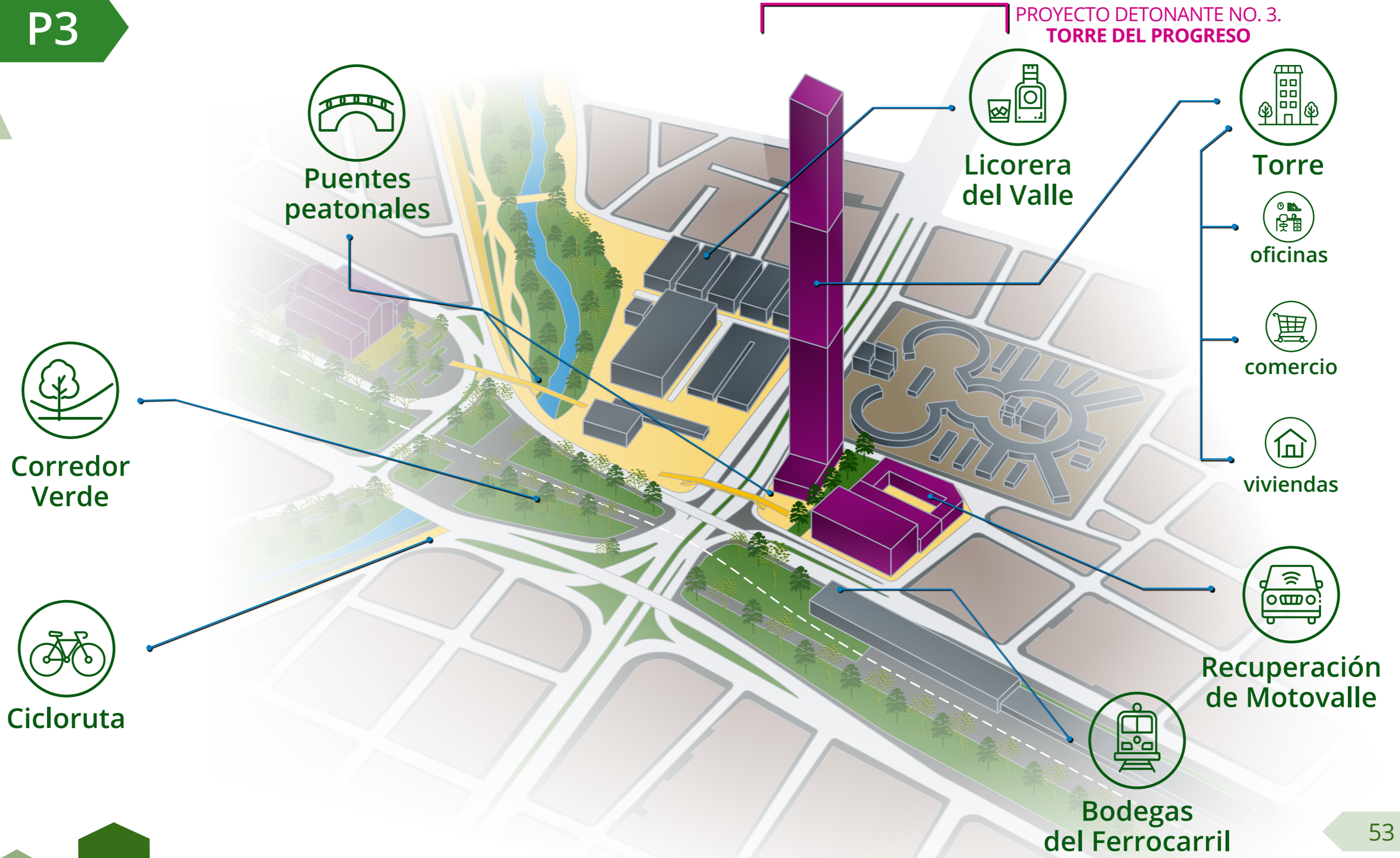
Recuperación de las Bodegas del Ferrocarril



Coordinación con el proyecto para la recuperación y puesta en servicio de las instalaciones antiguas de la Licorera del Valle.



CARÁCTER DETONANTE



Etapa 1

ARTICULACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

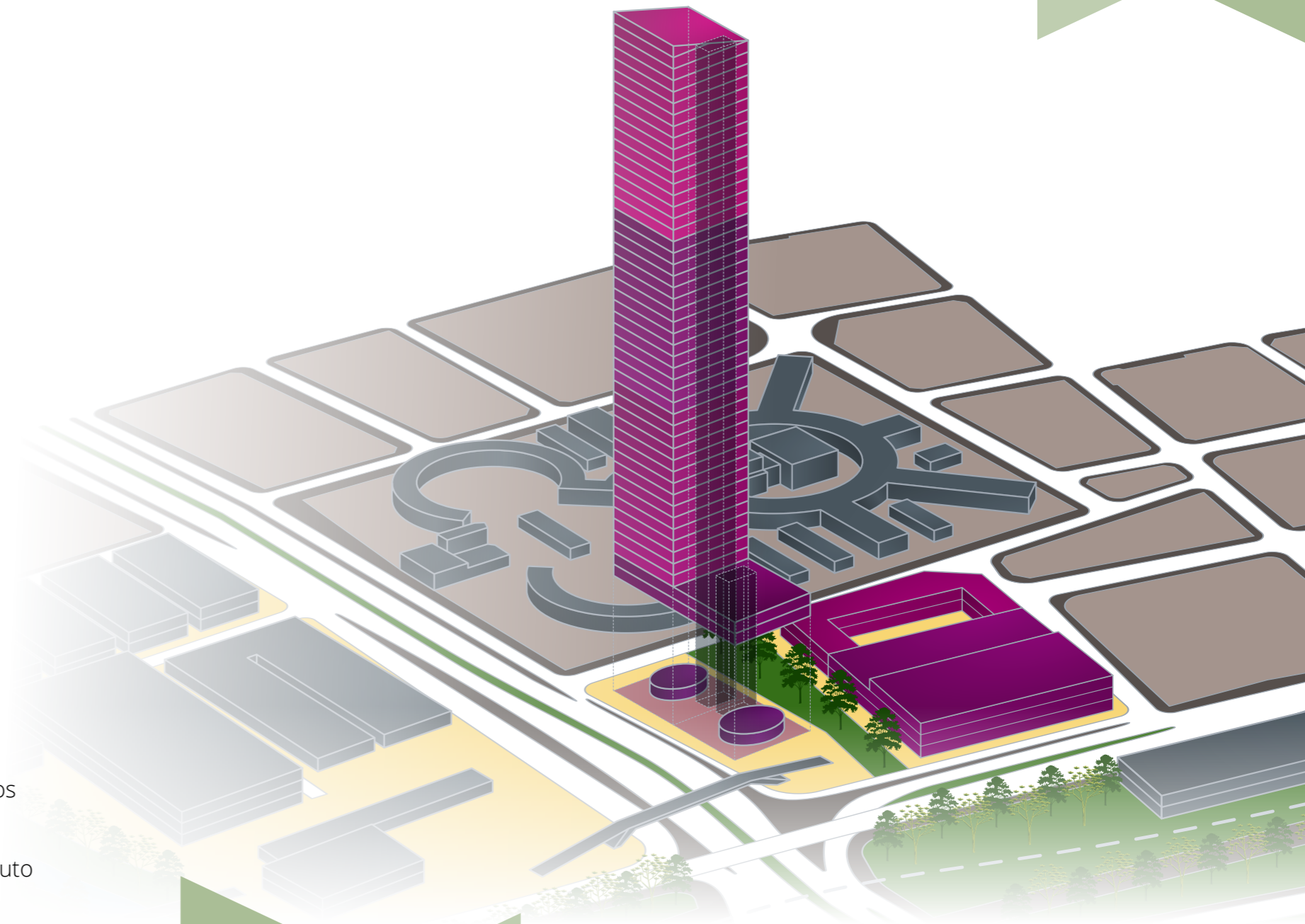
Articulación entre San Vicente y el Centro Tradicional a través de un puente peatonal que atraviesa el río Cali.

Etapa 2

RENOVACIÓN URBANA Y RECUPERACIÓN DE BIC

Desarrollo de proyecto urbano sobre manzana donde se ubica la bodega de Motovalle para la construcción de un edificio con 50 pisos de altura de uso mixto (comercio, oficinas, hotel y vivienda).

Recuperación de la zona de Motovalle para el desarrollo del Instituto de Cultura Popular.



PRESUPUESTO ESTIMADO

El presupuesto incorpora todos los costos requeridos en el desarrollo del proyecto, los costos administrativos y de utilidad mediante el esquema AIU. Valores ajustados para el año 2020.

\$1,157 billones
COSTOS DIRECTOS

+

\$85.208 millones
COSTOS INDIRECTOS

\$1,243 billones
VALOR TOTAL

93,3% Total Ejecución

\$2.256 millones
Costos de Adquisición

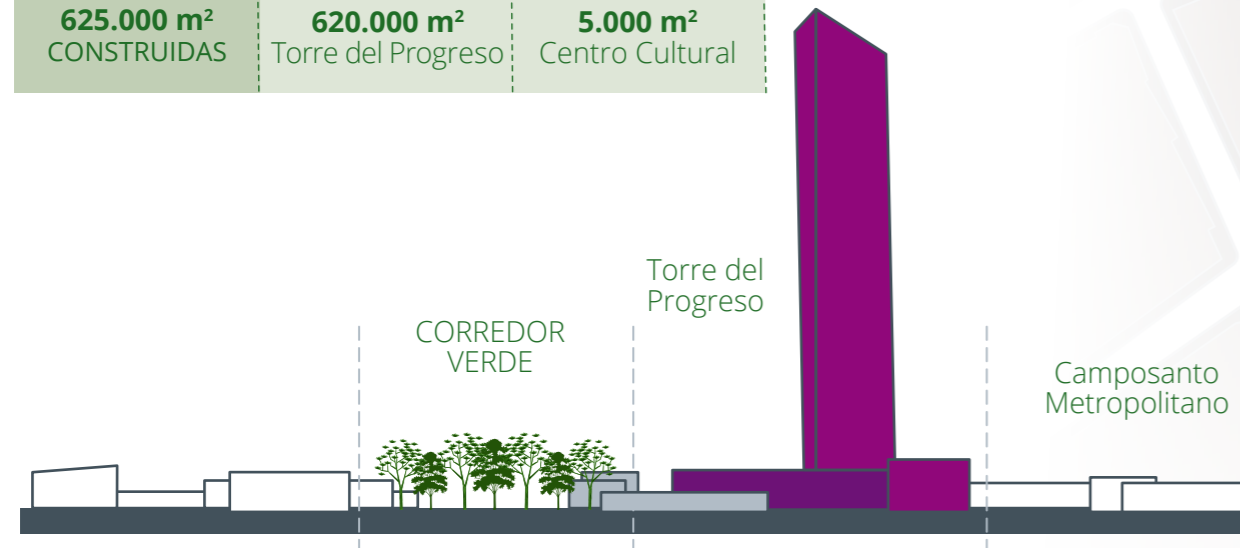
ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Espacio Público

4.440 m² EXTERIORES	2.220 m² Espacio Público	755 m² Plazoleta	1.465 m² Sendero Peatonal
--	---	---------------------------------------	--

Equipamientos

625.000 m² CONSTRUIDAS	620.000 m² Torre del Progreso	5.000 m² Centro Cultural
---	--	---

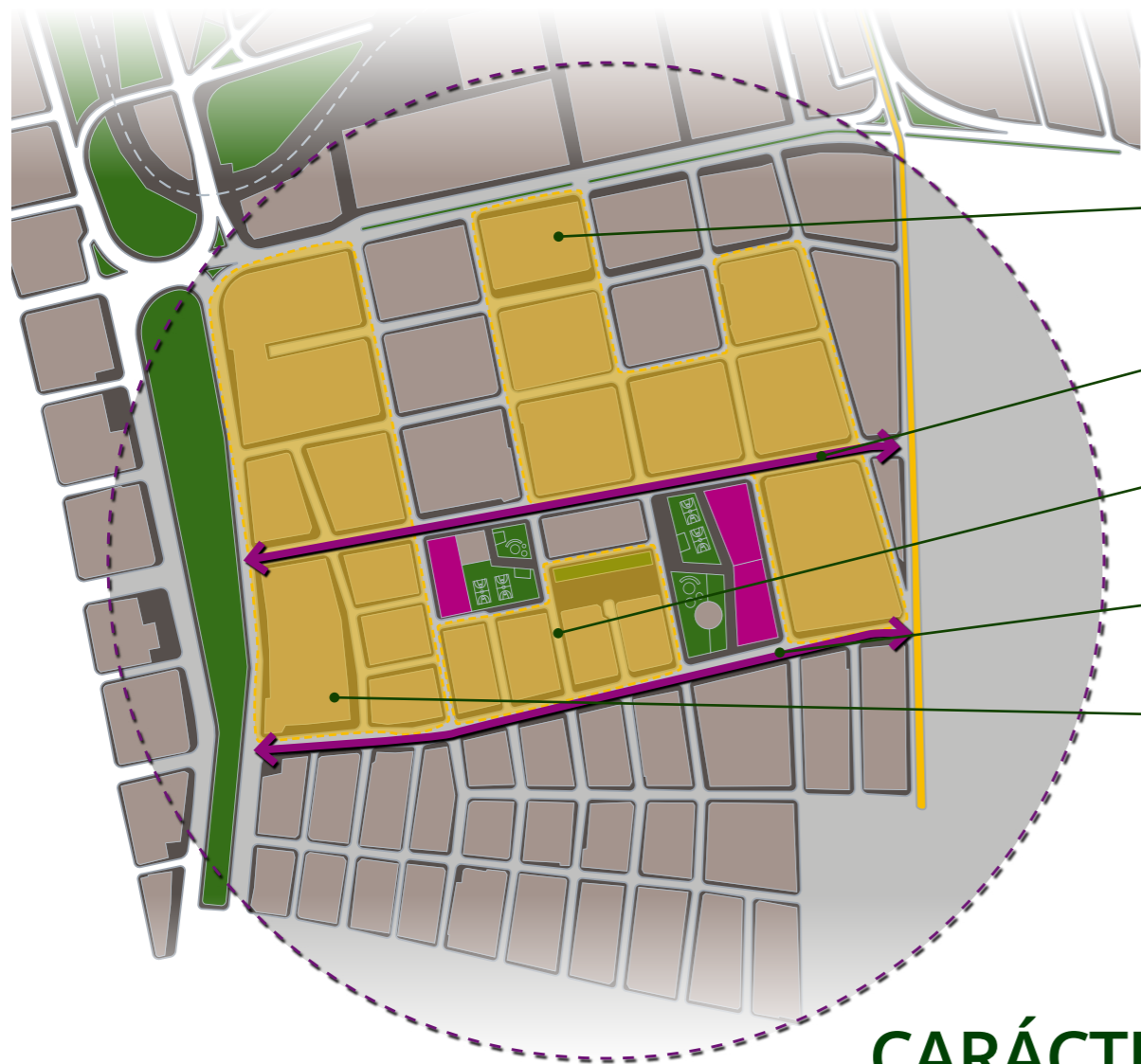




Localización



Este proyecto propone iniciar la redensificación de la zona a partir de la intervención de dos manzanas y su articulación a través de una cicloruta que conecte el Corredor Verde y la calle 34. Ambas manzanas plantean la creación de espacio público frente a un equipamiento institucional: el Colegio José María Saavedra y un nuevo equipamiento público de carácter cultural, deportivo y recreativo.



CARÁCTER DETONANTE



Desarrollo de Planes Parciales de Renovación Urbana



Recuperación e incorporación de ciclorutas en las Carreras 10 y 11



Desarrollo estratégico de manzanas residenciales en el Centro de Cali

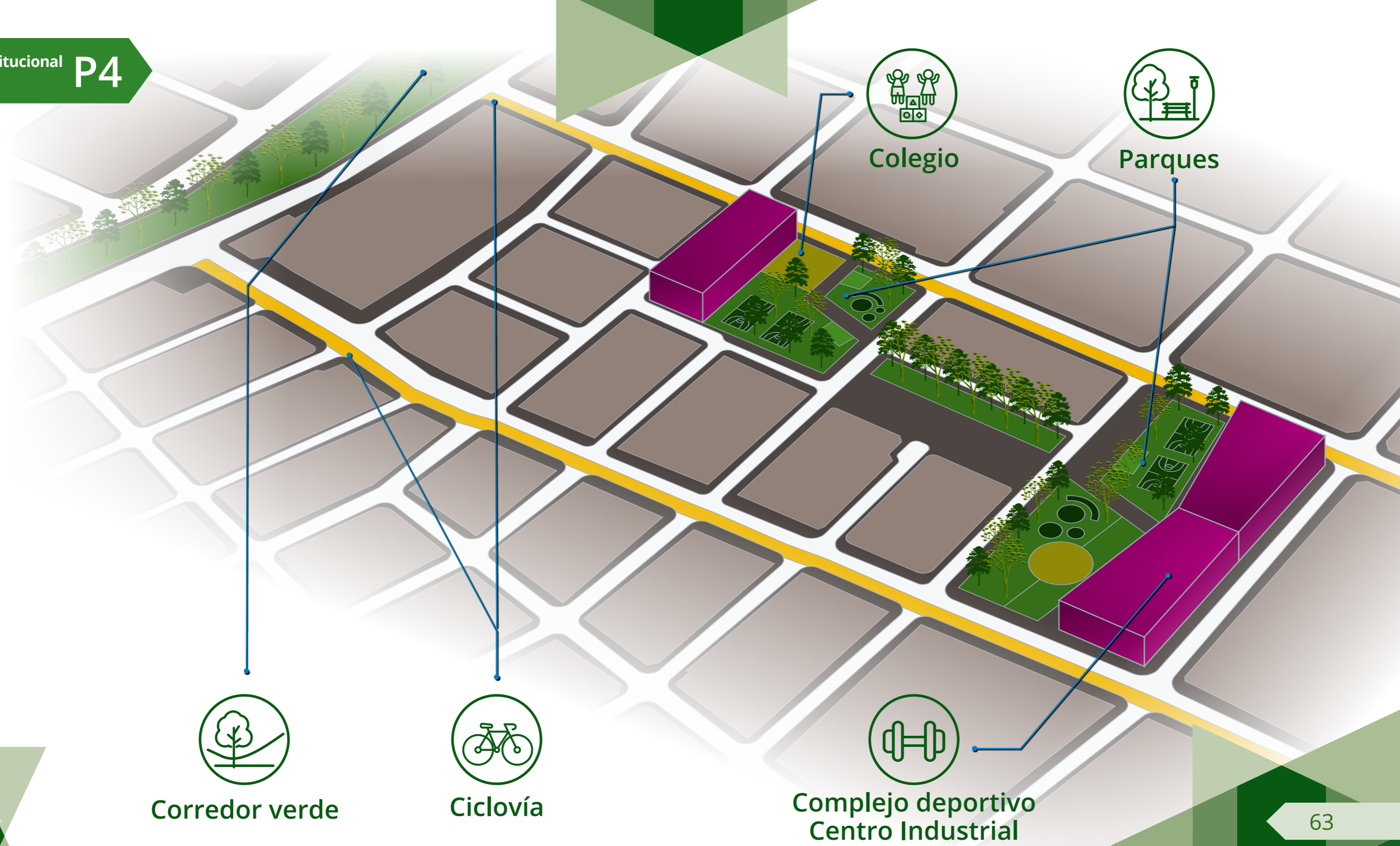


Intervención de Carreras 10 y 11 para conexión con el Corredor Verde



Renovación de fachadas frente al Corredor Verde





Corredor verde



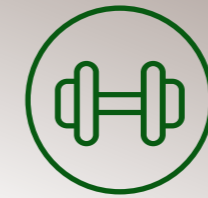
Ciclovía



Colegio



Parques



Complejo deportivo
Centro Industrial

Etapa 1

RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

- ☞ Construcción de la cicloruta sobre la Carrera 10 entre el Corredor Verde y la Calle 34.
- ☞ Creación de espacio público en la manzana que ocupan actualmente los parqueaderos.
- ☞ Recuperación del área pública que ocupa actualmente la Institución Educativa José Miguel Saavedra.

Etapa 2

RECUPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

- ☞ Recuperación de la infraestructura de la Institución Educativa José Miguel Saavedra. Revisar condiciones de reforzamiento estructural y readecuación.

Etapa 3

CONSTRUCCIÓN CENTRO EDUCATIVO Y CULTURAL

- ☞ Construcción de un Centro deportivo y cultural sobre manzana que ocupan actualmente los parqueaderos.



ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Espacio Público

13.449 m² EXTERIORES	6.718 m² Espacio Público	2.776 m² Andenes	3.050 m² Cancha Múltiple	343 m² Parque Infantil
	228 m² Gimnasio Lineal	142 m² Pista Patinaje	142 m² Adulto Mayor	50 m² Juegos de Agua

Equipamientos

32.480 m² CONSTRUIDAS	23.480 m² Centro Cultural	9.000 m² Adecuación Colegio
--	--	--

CENTRO DEPORTIVO Y CULTURAL

PRESUPUESTO ESTIMADO

El presupuesto incorpora todos los costos requeridos en el desarrollo del proyecto, los costos administrativos y de utilidad mediante el esquema AIU. Valores ajustados para el año 2020.

\$68.062 millones
COSTOS DIRECTOS

+

\$8.511 millones
COSTOS INDIRECTOS

\$76.573 millones
VALOR TOTAL

92,5% Total Ejecución

\$3.423 millones
Costos de Adquisición



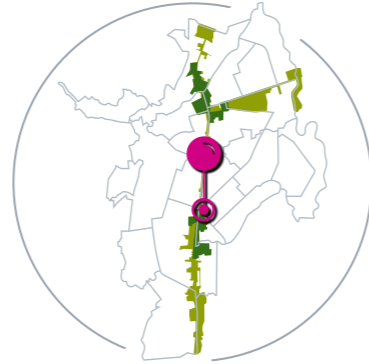
COLEGIO

ESPACIO PÚBLICO

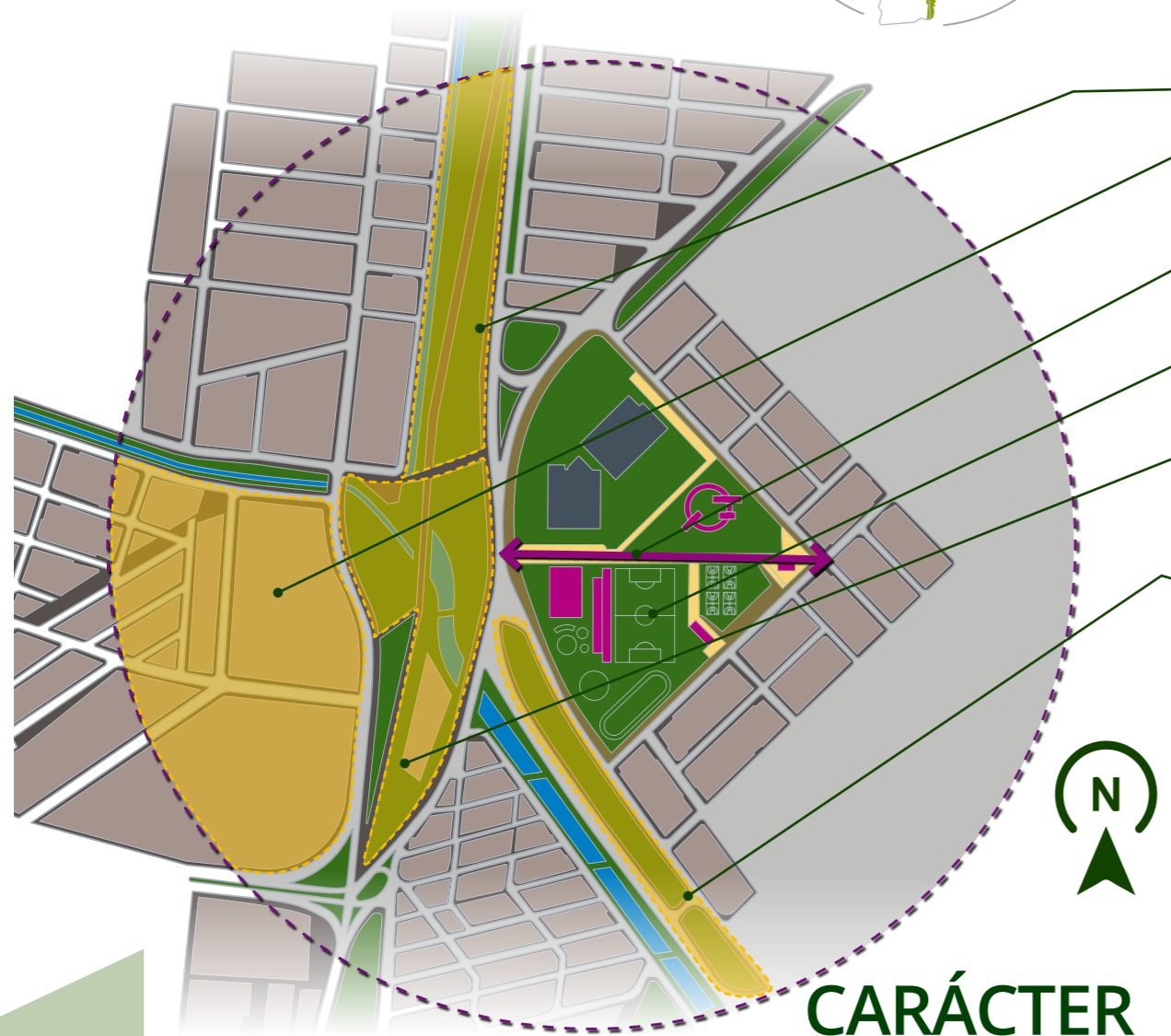
Intercambiador Modal Mariano Ramos



Localización



El proyecto propone la apertura de la Unidad Deportiva Mariano Ramos y articula las manzanas del barrio y el Corredor Verde. El sendero peatonal propuesto promueve la relación con el Corredor Verde a partir de la construcción de nuevos equipamientos públicos que activan el área del parque. Sobre el Corredor Verde el parque incluye un equipamiento institucional para una futura Alcaldía Local y/o Centro Comunitario de carácter cultural. Hacia el barrio Mariano Ramos y en el costado de las construcciones de la Unidad Deportiva se plantea un jardín infantil. En relación directa con el barrio se proponen pabellones de comercio.



CARÁCTER DETONANTE



Intersección vial entre la Carrera 50, la Av. Ciudad Bolívar y el Corredor Verde



Desarrollo de barrios de invasión al occidente del Corredor Verde



Articulación del Corredor Verde con barrios residenciales Santa Elena y Mariano Ramos



Consolidación dotacional del Nodo Institucional y el Centro Deportivo

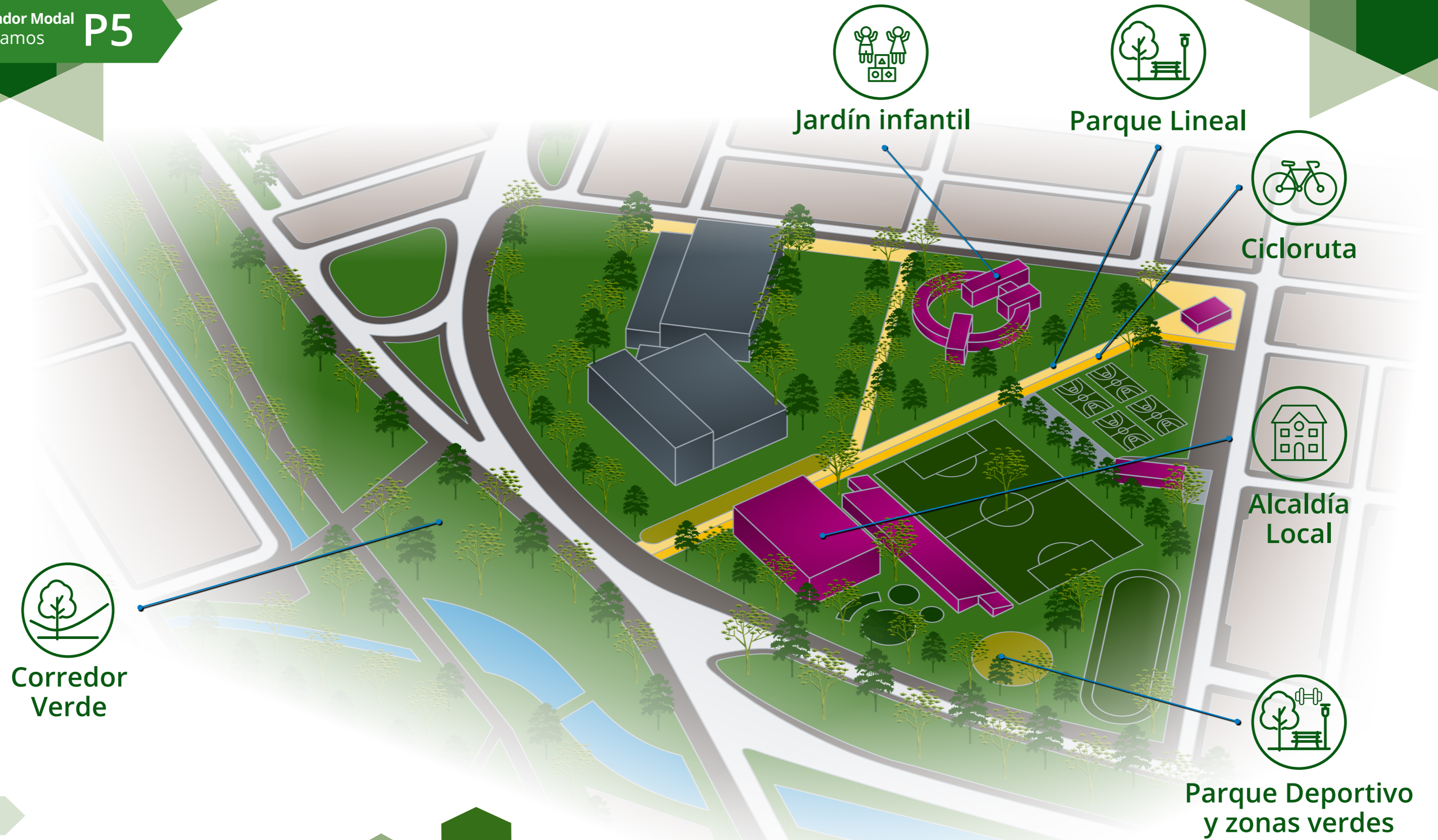


Recuperación de la Escombrera y desarrollo de franja de ronda



Mejoramiento, compactamiento y racionalización del suelo vacante





Etapa 1

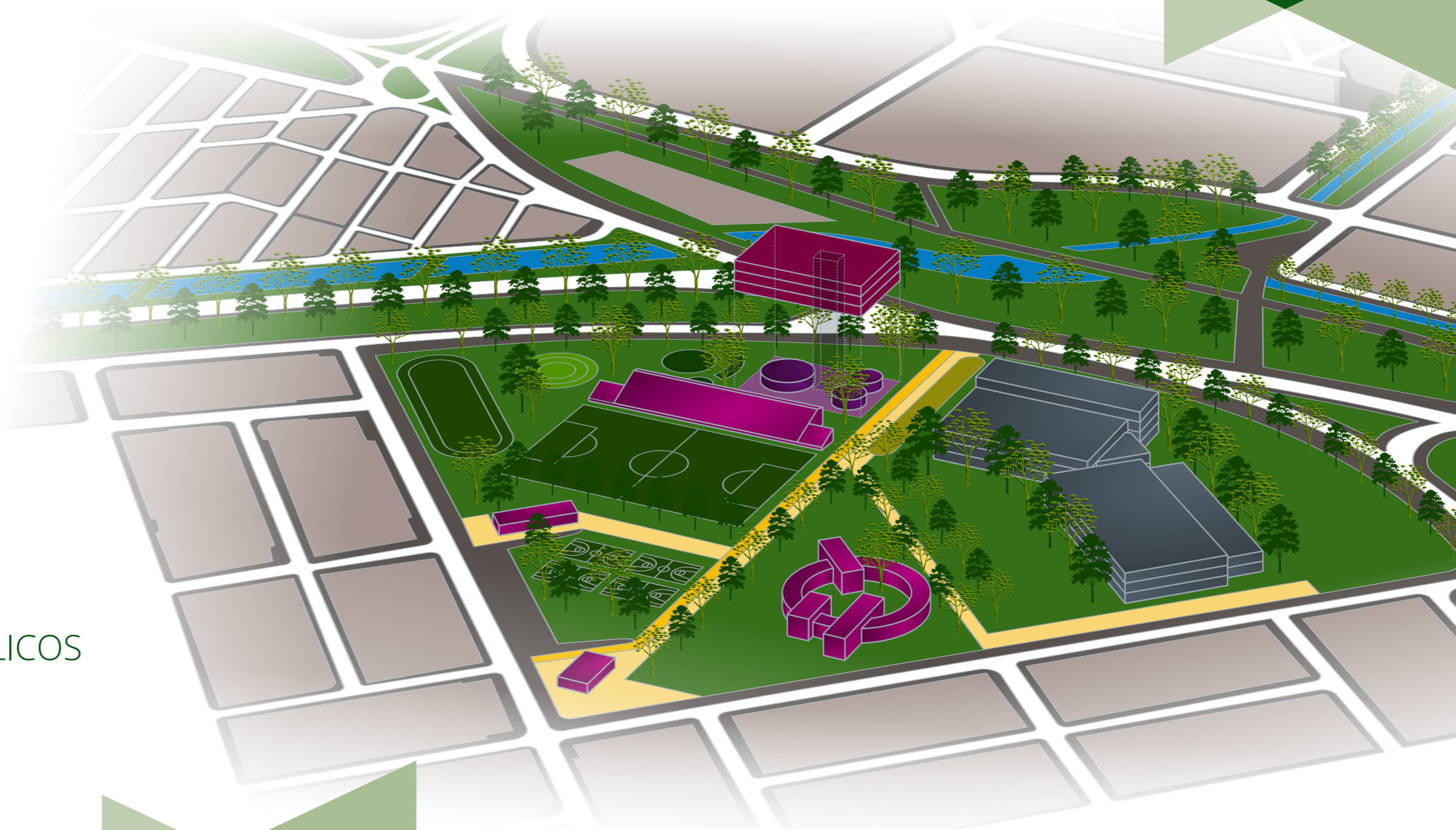
RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

- ☞ Adecuación del parque María Isabel Urrutia.
- ☞ Creación de parque para conectar el barrio Mariano Ramos con el Corredor Verde.
- ☞ Recuperación de la Escombrera para desarrollar el futuro Parque Lineal del Corredor Verde.
- ☞ Recuperación de áreas públicas del Corredor Verde.
- ☞ Reubicación del barrio San Judas.

Etapa 2

CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

- ☞ Equipamiento zonal de la Alcaldía Local.
- ☞ Construcción Centro deportivo Mariano Ramos.
- ☞ Construcción del Jardín Infantil.



ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Espacio Público

37.895 m² EXTERIORES	9.561 m² Andenes	25.388 m² Zonas Verdes	2.804 m² Sendero Peatonal	142 m² Gimnasio
---	---------------------------------------	---	--	--------------------------------------

Equipamientos

6.800 m² CONSTRUIDAS	4.000 m² Alcaldía Local	2.500 m² Jardín Infantil	300 m² Comercio
---	--	---	--------------------------------------

PRESUPUESTO ESTIMADO

El presupuesto incorpora todos los costos requeridos en el desarrollo del proyecto, los costos administrativos y de utilidad mediante el esquema AIU.
Valores ajustados para el año 2020.

\$13.667 billones COSTOS DIRECTOS	+	\$4.888 millones COSTOS INDIRECTOS	73,6% Total Ejecución
\$18.555 billones VALOR TOTAL			



UNIDAD DEPORTIVA MARIANO RAMOS



ALCALDÍA LOCAL

CENTRO DEPORTIVO

JARDÍN INFANTIL

POT CALI Artículo 519

- ☞ Contribución por valorización.
- ☞ Participación en el efecto plusvalía.
- ☞ Emisión de títulos representativos para derechos de desarrollo y construcción.
- ☞ Pagarés de reforma urbana.
- ☞ Bonos de reforma urbana.
- ☞ Tasas por contaminación, incentivos tributarios, incentivos económicos directos y de compensación ambiental
- ☞ Aportes urbanísticos por edificabilidad.
- ☞ Recursos del fondo de espacio público.
- ☞ Reparto equitativo de cargas y beneficios.

OTROS Instrumentos

- ☞ Asociaciones público-privadas.
- ☞ Impuesto de delimitación urbana.
- ☞ Impuesto predial.
- ☞ Endeudamiento.
- ☞ Vigencias futuras.
- ☞ Crédito público.
- ☞ Pignoración de rentas.
- ☞ Concesiones.

INSTRUMENTOS de Financiación

El presupuesto incorpora todos los costos requeridos en el desarrollo del proyecto, así como los costos administrativos y de utilidad mediante el esquema AIU. Valores ajustados para el año 2020.



Producido por:

Puntoaparte
bookvertising

www.puntoaparte.com.co



DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

