

# MEMORIA JUSTIFICATIVA

## Municipio de PUERTO BOYACÁ



MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT

CONTRATO DE CONSULTORIA No. 323 DE 2016



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



## JUNTA DE GOBIERNO

**OSCAR FERNANDO BOTERO ALZATE**  
ALCALDE

**JAIRO CESAR FÚQUENE RAMOS**  
Secretario de Planeación

**LILIA INDIRA TARAZONA NAVARRO**  
Secretaria de Gobierno

**DAVINSÓN ORLANDO GUZMÁN**  
Secretario de Hacienda

**GINA ARAQUE**  
Secretaria de Obras

**LINA MARITZA RESTREPO CÁRDENAS**  
Secretario de Desarrollo

**IVÁN MAURICIO ÁLVAREZ ORDÚZ**  
Secretario General

**ROBERTO CASTRO MARTÍNEZ**  
Director de la UMATA

**DIANA PATRICIA MOLINA ZAMBRANO**  
Inspectora de Tránsito

**SERGIO HUMBERTO ZULUAGA VILLEGAS**  
Director IMDER

**CAROLINA HERNÁNDEZ**  
Gerente EPB

## EQUIPO EJECUTOR

LUZ STELLA MOTTA GARCIA  
KATHERINE BECERRA PATIÑO  
ROBINSON ROMERO IZQUIERDO  
JUAN MIGUEL PARRA LONDOÑO  
IVAN ALFONSO MAYORGA GUZMAN

Ing. Ambiental MP 76238166187 VLL  
Ing. Ambiental MP15238-309071 BYC  
Arquitecto MPA 73322005-79865121  
Ing. Geólogo MP 1522336996 BYC  
Ing. Ambiental MP15238-309071 BYC

## HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL

**HERNÁN OROZCO MONTOYA**

**LUZ DARY SEVILLANO GUERRERO**

**GLADYS RAMÍREZ**

**RUBÉN DARÍO OROZCO SALDARRIAGA**

**JOSÉ GABRIEL ALFARO RÍOS**

**OSCAR ARTURO GARZÓN GUEVARA**

**WILLIAM ESQUIVEL RUBIO**

**JUAN FERNANDO DELGADO VÁSQUEZ**

**JOSÉ NEVIO GÓMEZ**

**JORGE ELIECER MIRANDA BURBANO**

**LUIS ALBERTO PALACIOS MORALES**

**ROBINSON MONTOYA PÉREZ**

**JHON FEIBER URREA CIFUENTES**

**JORQUE ORLANDO TORO ÁLZATE**

**JAIME EFRAÍN MEDINA RAMÍREZ**

1



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>4</b>
<b>1. NECESIDAD</b>	<b>7</b>
1.1. Incorporación de la GESTIÓN DEL RIESGO	7
1.2. Redefinición del PERÍMETRO URBANO y del SUELOS DE EXPANSIÓN	9
1.3. Definición de USOS y TRATAMIENTOS	12
1.4. Reglamentación CORREDOR VIAL	16
1.5. Reglamentación CORREDOR DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS - OCENSA	18
<b>2. PROPÓSITO</b>	<b>21</b>
2.1. Incorporación de la GESTIÓN DEL RIESGO	21
2.2. Propósito ampliación del PERÍMETRO URBANO	23
2.3. PROPÓSITO definición de USOS y TRATAMIENTOS	24
2.4. PROPÓSITO definición de la REGLAMENTACIÓN DEL CORREDOR VÍAL	25
2.5. PROPÓSITO de la reglamentación CORREDOR DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS - OCENSA	26
<b>3. CONVENIENCIA</b>	<b>27</b>
3.1. Incorporación de la GESTIÓN DEL RIESGO	27
3.2. CONVENIENCIA redefinición del PERÍMETRO URBANO	29
3.3. CONVENIENCIA definición de USOS y TRATAMIENTOS	29
3.4. CONVENIENCIA definición de la REGLAMENTACIÓN DEL CORREDOR VÍAL	31
3.5. CONVENIENCIA definición de la CORREDOR DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS - OCENSA	32



## CONTENIDO DE IMÁGENES

<b>Imagen 1.</b> Vista panorámica sector occidental .....	5
<b>Imagen 2.</b> Vista vía entrada y salida del municipio, sector oriental.....	5
<b>Imagen 3.</b> Recorrido SE-2 invadido.....	6
<b>Imagen 4.</b> Afectación por inundación en 2011 .....	7
<b>Imagen 5.</b> Áreas afectadas por inundación y FRM en 2011 .....	8
<b>Imagen 6.</b> Zonificación 2004 área urbana y suelos de expansión .....	10
<b>Imagen 7.</b> Ocupación del suelo de expansión SE-1.....	10
<b>Imagen 8.</b> Licencias de urbanismo y área ocupada en SE-1, sin Plan Parcial .....	11
<b>Imagen 9.</b> Ocupación por invasiones en el (SE-2) .....	11
<b>Imagen 10.</b> Tabla 12 PBOT, acurdo 015 de 2004 .....	12
<b>Imagen 11.</b> Tabla 13 PBOT, acurdo 015 de 2004 .....	13
<b>Imagen 12.</b> Conflicto sectorización área urbana.....	14
<b>Imagen 13.</b> Área liberada de invasión, luego de ser reubicada una familia .....	14
<b>Fuente:</b> CORPOVERDE ONG 2017 .....	14
<b>Imagen 14.</b> Conflictos viales .....	15
<b>Imagen 15.</b> Conflictos viales .....	15
<b>Imagen 16.</b> Plano PCR-11 Conectividad regional .....	17
<b>Imagen 17.</b> Uso del corredor vial. ....	18
<b>Imagen 18.</b> Plano PCR-11 USO RECOMENDADO. ....	20
<b>Imagen 19.</b> Áreas afectadas por FRM en suelo urbano.....	21
<b>Imagen 20.</b> Áreas afectadas por inundaciones en el área Urbana.....	22
<b>Imagen 21.</b> Ocupación actual SE-1. ....	23
<b>Imagen 22.</b> Propuesta perímetro urbano.....	24
<b>Imagen 23.</b> Ubicación oleoducto OCENSA. ....	27
<b>Imagen 24.</b> la zonificación del fenómeno de inundación .....	33
<b>Imagen 25.</b> Zonificación amenaza por procesos erosivos 2004 Vs movimientos en masa 2018 .....	34
<b>Imagen 26.</b> plano PCU-07 riesgo preliminar urbano, 2004 .....	35
<b>Imagen 27.</b> Áreas riesgo preliminar urbano 2014.....	36
<b>Imagen 28.</b> Áreas en condición de riesgo 2018.....	36
<b>Imagen 29.</b> Tabla de Áreas condición de riesgo.....	36
<b>Imagen 30.</b> al plano PCR-04 Amenazas rural .....	38
<b>Imagen 31.</b> Zonificación inundación 2018.....	39
<b>Imagen 32.</b> Delimitación perímetro 2004 .....	41
<b>Imagen 33.</b> Propuesta perímetro 2018 .....	42
<b>Imagen 34.</b> Suelos de expansión 2004 .....	42
<b>Imagen 35.</b> Propuesta Suelo de Expansión 2018 .....	43
<b>Imagen 36.</b> Cambio zonificación por barrios.....	45
<b>Imagen 37.</b> Zonificación por barrios 2004 Vs zonificación por barrios 2018.....	46
<b>Imagen 38.</b> Cambio zonificación por sectores .....	47
<b>Imagen 39.</b> zonificación por sectores 2004 Vs zonificación por sectores 2018.....	48
<b>Imagen 40.</b> Tabla de zonificación por sectores 2004 Vs zonificación por sectores 2018.....	48
<b>Imagen 41.</b> zonificación por tratamientos 2004 Vs zonificación por tratamientos 2018 .....	50
<b>Imagen 42.</b> Tabla de zonificación por tratamientos 2004 Vs zonificación por tratamientos 2018 .....	51
<b>Imagen 43.</b> Áreas corredoras viales.....	52



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



## INTRODUCCIÓN

Basados en lo establecido en el ARTICULO 2.2.2.1.2.6.2 del Decreto Compilatorio 1077 de 2015, la actual Administración Municipal de Puerto Boyacá 2016-2019, emprende la Modificación Excepcional de Normas Urbanísticas del Plan Básico de Ordenamiento Territorial.

En este sentido, se entiende que este proceso trata de la modificación de algunos contenidos del componente urbano, como son: la redefinición del perímetro urbano y suelos de expansión, redefinición de usos dentro del suelo urbano, algunos contenidos rurales, específicamente la reglamentación de los corredores viales rural y suburbano en las vías de primer y segundo orden, y la reglamentación del corredor de transporte de hidrocarburos, que han sido priorizados por la actual administración, que se considera conveniente revisar y ajustar para alcanzar el Modelo de Ocupación Territorial deseado, y asociado a estos temas prioritarios, se realiza la incorporación de la gestión del riesgo, de acuerdo a los resultados del estudio de amenaza por inundaciones, avenidas torrenciales y movimientos en masa, realizado en el área objeto de la modificación, suelo urbano y rurales aledaños, suelos de expansión y rurales aledaños que van a ser incorporados como suelos de expansión y el área de los corredores viales rural y suburbano de las vías de primer y segundo orden. Siendo el riesgo, un tema transversal en el territorio y en su planificación y en cumplimiento de lo establecido en el decreto 1077 de 2015.

Para el Municipio de Puerto Boyacá, la caída de precios del petróleo, origino el cambio del modelo económico local que se basaba en la prestación de servicios asociados con la industria petrolera hacia un modelo basado en la prestación de servicios de carretera, turismo, comercio informal, agropecuario y de vivienda rural y campestre; adicionalmente, el requerimiento del desarrollo residencial urbano, asociado al urbanismo, se constituyen en fuente alternativa de ingresos para la población y la mano de obra declarada cesante por la industria tradicional petrolera.

La presente Modificación excepcional del PBOT, se sustenta fundamentalmente en el en el proceso de seguimiento y evaluación al PBOT, labor que posibilitó y dio claridad de una nueva visión objetiva del desarrollo y del grado de implementación logrado durante la aplicación del PBOT, así mismo, permitió identificar imprecisiones, inconsistencias o déficit de incorporación de marcos legales expedidos con posterioridad, que en diferente grado han impedido consolidar un modelo territorial real, acorde con las dinámicas propias de crecimiento y ocupación del territorio.

La presente modificación excepcional de normas urbanísticas del PBOT, debe entenderse como una oportunidad y espacio estratégico, para mejorar contenidos e incorporar aspectos que en su momento no fueron considerados y que hoy son fundamentales para el desarrollo integral municipal, aprovechando además el momento para ajustar aquellos contenidos, normas y procedimientos donde se han detectado inconsistencias, carencias o ambigüedades que han dificultado su aplicación.

La Memoria Justificativa, en el proceso de modificación excepcional del PBOT en el Municipio de Puerto Boyacá, se elabora con el fin de resaltar la necesidad, propósito, conveniencia e impactos sobre el PBOT vigente, que tendrán las modificaciones que se plantean efectuar; lo anterior, dando cumplimiento, en especial a lo establecido en el Artículo 9 del Decreto 4002 del 2004, compilado en el Decreto 1077 de 2015, Artículo 2.2.2.1.2.6.5

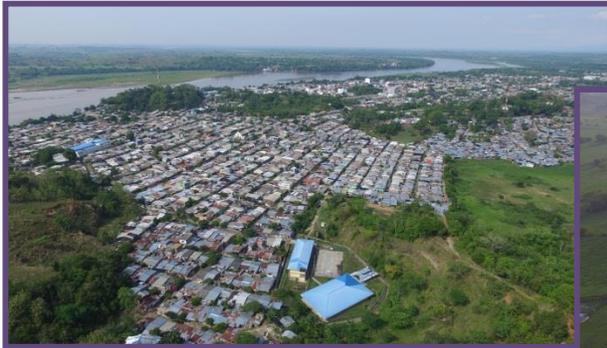


Imagen 1. Vista panorámica sector occidental



Imagen 2. Vista vía entrada y salida del municipio, sector oriental

5

#### RESULTADO DEL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Dentro del suelo urbano, no se encuentran áreas disponibles para el desarrollo en conjunto de vivienda.

Se requieren áreas para construcción de vivienda, tanto de interés social, como vivienda para estratos 4 y 5

Los recorridos y trabajo de campo, en el entorno inmediato del perímetro urbano, evidenciaron la ocupación de suelos no urbanos.

Se debe actualizar el PBOT, incorporando la gestión del riesgo según el Decreto 1077/2015 (Decreto 1807/2014).

El PBOT vigente, no cuenta con un instrumento que facilite la aplicación de la determinación y espacialización de la reglamentación de los usos urbanos.

Los usos urbanos, requieren de ser espacializados en el territorio, teniendo en cuenta las demandas derivadas de la especialización de actividades que se desarrollan y del modelo de ocupación propuesto.

Se requiere actualizar las normas de Construcción.

Se requiere de la actualización cartográfica y normativa del componente vial, que incluya criterios como: nivel de importancia "principal, secundaria", anchos y perfiles viales.

El Municipio de Puerto Boyacá, aplica durante la realización de la presente modificación excepcional de normas urbanísticas del PBOT, la participación activa y concertada de la Administración Municipal con la autoridad ambiental, CORPOBOYACA, con los diferentes actores y líderes, para garantizar el desarrollo del municipio dentro de los principios de sostenibilidad.

En primera instancia, se incluye el tema transversal de la gestión del riesgo, la identificación de las áreas afectadas por los fenómenos amenazantes de inundaciones, avenidas torrenciales y Movimientos en Masa y su grado de amenaza, de forma tal que, desde el PBOT, se establecen las medidas necesarias para controlar y mitigar estos fenómenos y sus consecuencias.

Con el estudio de gestión de riesgo, ver documento anexo, se determinan claramente las áreas, en el suelo urbano y suelos de expansión, que, por su condición de amenaza alta o condición de riesgo, deben tener tratamiento de protección, estrategia que busca desincentivar su ocupación.

Luego de hacer el estudio de gestión del riesgo, que definió las áreas que deben tener un tratamiento especial, y cuáles de éstas, no son aptas para el desarrollo de vivienda, equipamientos o desarrollos institucionales, se realizó el análisis de la necesidad que tiene el municipio de ampliar el perímetro urbano, no solo para la construcción de vivienda de interés social, sino para establecer zonas para la construcción de conjuntos habitacionales, zonas de espacio público, áreas para equipamientos, área para desarrollos institucionales y de servicios.

Finalmente se fortalece el PBOT en el tema de definición de usos y tratamientos en el suelo urbano, incluyendo la definición de actividades asociadas a cada uso, la reglamentación de los corredores viales: suburbanos, identificando el corredor suburbano industrial y los corredores viales rurales, así como, la reglamentación de la línea de conducción de hidrocarburos de propiedad de OCENSA; ésta última, la asociada con la línea de transporte de hidrocarburos, dado que aunque el instrumento existe, presenta falencias. En el área urbana, se redefine el perímetro, se establecen límites a los suelos urbanos y se re-definen los suelos expansión, generando la norma complementaria, para permitir el desarrollo de una diversidad de usos en los sectores y subsectores propuestos con el fin de minimizar los conflictos por uso.

En otros sectores de la ciudad, se evidencia que no se aplica lo establecido en la norma, generando una situación crítica del territorio, ya que desde el pasado se ha venido construyendo y ocupando (invadiendo) el territorio con viviendas en forma irregular.

Es por esto, que la administración municipal, promueve la modificación de normas urbanísticas, con el propósito de actualizar las categorías de actividades por usos urbanos, los tratamientos, modificar el perímetro urbano, y adoptar una normatividad de más clara que permita el desarrollo ordenado de su área urbana y el desarrollo del corredor de servicios de la vía Ruta del Sol, brindando insumos al municipio para el aprovechamiento de su ubicación estratégica mediante la reglamentación de los corredores viales suburbano y rurales.



**Imagen 3.** Recorrido Suelo de expansión SE-2 (PBOT 2004) invadido

A continuación, se presentan los motivos encontrados por la Administración Municipal, que justifican la necesidad, el propósito y la conveniencia, de adelantar **la modificación excepcional al Plan Básico de Ordenamiento Territorial** y establece el soporte técnico y la evaluación de los impactos esperados sobre el PBOT, productos de la implementación de las modificaciones propuestas.

## 1. NECESIDAD

7

### 1.1. Incorporación de la GESTIÓN DEL RIESGO en el PBOT

Es necesario, que la administración municipal, identifique los fenómenos de origen natural, que afectan su territorio, en el suelo urbano, su área de influencia y los suelos que hacen parte de la franja del corredor vial de las vías Ruta del Sol Tramo II y la vía Transversal de Boyacá. Y realice los estudios técnicos que delimitan y zonifican las áreas de amenaza, áreas con condición de amenaza, áreas con condición de riesgo, de acuerdo a lo establecido en la ley 1523 de 2012 y el decreto 1807 de 2014, compilado en el decreto 1077 de 2015.

Es necesario, el reconocimiento del riesgo de desastres como condicionante para el uso y ocupación, en este caso del suelo urbano, su área de influencia directa y la franja de los corredores viales rural y suburbano; dada la posibilidad que el territorio presenta, que fenómenos de origen natural o socio natural, puedan generar pérdidas humanas, pérdidas en los medios de vida y en los bienes productivos o daños en viviendas, infraestructuras y equipamientos colectivos; esto por su localización, en una zona de alta incidencia a la creciente del caudal del Río Magdalena, La Quebrada Velásquez y el Río Negro, que, sumado a las condiciones topográficas, y antrópicas, han favorecido la generación de procesos de inundación, lenta.

Es necesario conocer el grado de amenaza, a la cual se encuentra expuesta la población, y la infraestructura, existente en el suelo urbano, suelos de expansión y áreas paralelas a los corredores viales rural y suburbano de las vías de primer y segundo orden; lo anterior considerando que durante los últimos 10 años se han registrado tres fenómenos catastróficos, los cuales, se resumen a continuación: El primero de ellos fue la inundación registrada en el año 2008,



Imagen 4. Afectación por inundación en 2011

El segundo en los años 2010 y 2011 el Municipio fue víctima del "Fenómeno de la niña 2011", durante el cual, las lluvias constantes hicieron que el nivel del Río Magdalena sobrepasara la cota histórica de inundación, que en su momento se consideró fenómeno con periodo de retorno de sesenta (60) años, causando su desbordamiento, inundándose

gran parte del suelo urbano y del suelo de expansión. Los suelos rurales fueron afectados notablemente por la inundación, afectándolo directamente la agricultura, ganadería y explotación de hidrocarburos.

Sumado a esto, se asoció el desbordamiento del Canal El Progreso, el desbordamiento de Box coulvert de Pueblo Nuevo y la inundación del barrio Diez de Enero, como se observa en la imagen5.



8



**Imagen 5.** Áreas afectadas por inundación 2011.  
**Fuente:** PBOT. Modificación Excepcional 2011.



Áreas afectadas por Movimientos en Masa.  
**Fuente: PBOT. Modificación Excepcional 2011.**

El tercer gran evento de inundación, ocurrió el mes de junio del año 2017, durante el primer periodo de lluvias del año, ocasionando nuevamente el desbordamiento del Río Magdalena, superando el actual muro de contención, en una altura de 0,40 centímetros; el fenómeno correspondió a una subida lenta de nivel no catastrófica, lo que permitió anticipar el fenómeno con más de veinticuatro (24) horas de antelación. En esta oportunidad no se desbordó el caudal que fluye por El Canal El Progreso, gracias a la implementación de las medidas de manejo de las subidas de la Quebrada Saca Mujeres, como son: la operación de la compuerta de control de inundación y la operación de la estación de bombeo.

Igualmente es necesario, dimensionar el impacto que tuvo la ola invernal del año 2011, en el suelo urbano, el cual fue afectado por fenómenos de remoción en masa, en el Barrio Torcoroma. Y luego de este fenómeno de lluvias hasta la fecha, se han ido presentando Movimientos en Masa focalizados, en diferentes sectores del área urbana como son: el sector del Cementerio Central, sector de la Invasión El Paraíso, y el sector del Cerro de Monserrate.

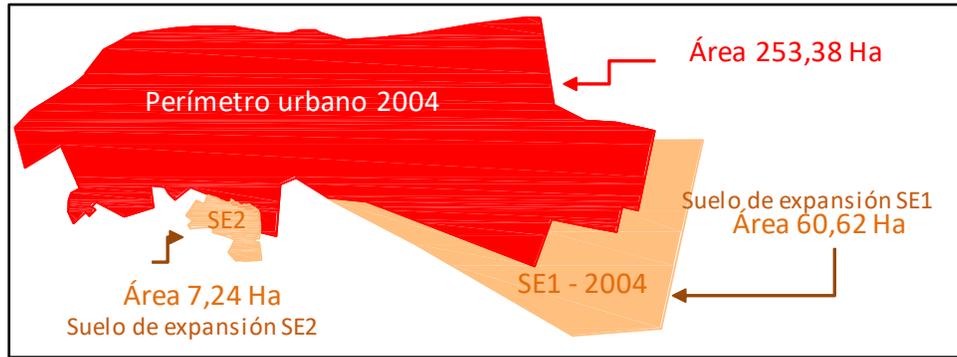
La inundación lenta, ha generado que áreas del suelo urbano, del suelo expansión y de la franja de los corredores viales rural y suburbano del municipio, se encuentren en amenaza alta o media, derivada del fenómeno de origen natural.

### 1.2. Zonificación de la clasificación del suelo URBANO y del SUELOS DE EXPANSIÓN

Es necesario, ampliar el perímetro del área urbana del municipio y definir nuevos suelos de expansión, considerando que los adoptados por el Acuerdo 015 de 2004, ya han sido superados.



La clasificación del suelo, definida en el año 2004, se presenta a continuación, en la cual se establecieron el área urbana y de expansión.



10

Imagen 6. Zonificación 2004 área urbana y suelos de expansión

FUENTE: PBOT 2004

El suelo de expansión SE1, ha sido ocupado de dos formas, una por la invasión “ordenada” de un área y otra por la formulación de planes parciales, los cuales se resumen en la siguiente imagen.

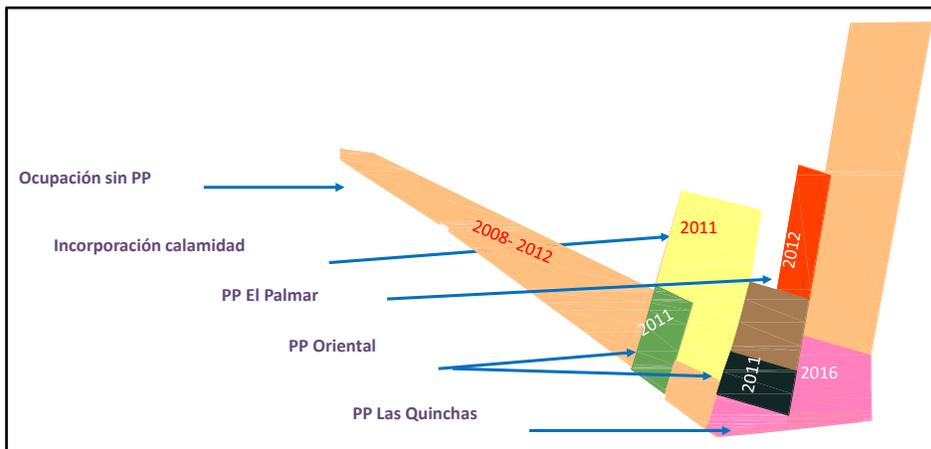
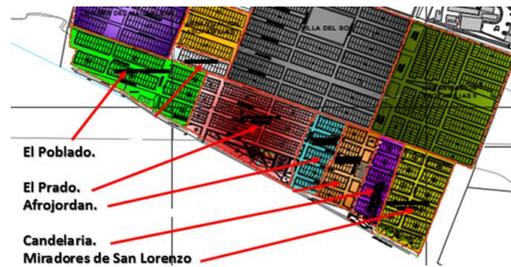


Imagen 7. Ocupación del suelo de expansión SE-1.

FUENTE: PBOT 2004

Adicionalmente el área que se señala como ocupación sin plan parcial, es la que ha sido ocupada, mediante licencias de urbanización, área a la cual corresponde de los Barrios El Poblado, El Prado, Afojordan, Candelaria y Miradores de San Lorenzo Etapa I y II.



**Imagen 8.** Licencias de urbanismo y área ocupada en Suelo de Expansión SE-1, sin Plan Parcial.

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.



Por otro lado, actualmente el suelo de expansión SE2 definido en el PBOT de 2004, como se aprecia en la siguiente imagen, se encuentra invadido por más de mil familias, conformando los barrios Villa Luz, Brisas del Palmar, Bajos del 10 de enero, El Paraíso. Con las carencias de todo asentamiento subnormal, no presenta una malla o trazado de manzaneo, zonas de sesión como zonas verdes, comunal y espacios recreativos, el servicio de alcantarillado fue construido por mandato judicial, y no cumple con las especificaciones técnicas necesarias definidas en la normatividad vigente.

**Imagen 9.** Ocupación por invasiones en el Suelo de Expansión SE-2.

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

Finalmente, los suelos de expansión definidos en el año 2011, como suelo de expansión SE-3, de acuerdo al estudio de gestión del riesgo, tiene zonas afectadas por amenaza de movimientos en masa, lo que limita su desarrollo. Adicionalmente la posibilidad de brindarle el servicio de agua potable se ve limitado a una inversión considerablemente alta, dado que se encuentra paralela a la PTAP.

Por lo anteriormente expuesto, es necesaria la redefinición del perímetro urbano, la identificación y delimitación de nuevos suelos de expansión, que permitan a la ciudad, un crecimiento planificado, ordenado y acorde con las determinantes ambientales existentes; los cuales se encuentren dentro



MEMORIA JUSTIFICATIVA

MODIFICACION EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANISTICAS DEL PBOT DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACA – BOYACA



del perímetro de servicios, puedan ser interconectados con el plan vial, y luego de su desarrollo mediante planes parciales construyan la ciudad deseada.

1.3. Definición de USOS y TRATAMIENTOS

Los conflictos que ha tenido la administración municipal, relacionados con la normatividad y definiciones de uso del suelo adoptadas en el plan básico de ordenamiento territorial vigentes, se han relacionado, durante los últimos años, por las contradicciones que existen entre la definición de usos y actividades permitidos por sectores, en el suelo urbano y por la existente en la normatividad nacional proferida y relacionada con el tema, después del año 2004.

12

Los acuerdos municipales, que han reglamentado las áreas que conforman el suelo urbano del municipio de Puerto Boyacá, incorporaron una gran cantidad de usos principales y compatibles, presentando una relación inversamente proporcional de tipos de usos de suelo, con normas específicas urbanas, teniendo en cuenta que dicha relación debería ser directamente proporcional, a más tipos de uso de suelo mayor normas urbanísticas específicas para evitar conflictos de interpretación.

Por lo anterior es necesario actualizar la norma urbana, específicamente lo relacionado, con la redefinición de sectores, establecimiento de sub-sectores, usos y actividades. Así mismo generar fichas normativas para cada sector.

En la siguiente imagen se aprecia las tablas No. 12 uso urbano por sectores y No.13 usos de los suelos de expansión urbana, que hace parte del Acuerdo 015 de 2004, vigente.

SECTOR	Principal	USOS			Índice de ocupación				Índice de construcción			
		Compatible	Condicionado		I	II	III	IV	I	II	III	IV
01 El centro	(R11)(R12)(C1)(C2)(C3) (C4)(C8) (S1)(S2)(S3)(S4) (S5)(EC1)(EC81)(EC9)	(R21)(R31)(R32)(C2)(C3) (C2) 10(C3)(C3)(S1) (S4) (EC12)(EC32)(EC42) (EC6) (EC82)(I) 2) (I 1.)	(R31)(C6)(C7)(S32)(S34)(S6)(S7)(EC11) (EC2)(EC41) (EC5) (EC7) (S 10)	0,67 Max.	0,67 max.	0,67 max.	0,40 max.	0,67 max.	1,34 max.	2,68 min.	1,34 min.	
02 Transición	(R11)(R12)(C1)(S1)(S31)(S5)(EC1) (EC3)(EC62) (EC81) (EC91)(I) 1)	(R21)(R31)(R32) (C2) (C7) (C8) (C2 10)(S2) (S41) (EC32) (EC4) (EC81)(I) 2) (I 1.)	(R31)(R22)(R33)(C3)(C4)(C5) (S32) (S34) (S7) (EC11)(EC12) (EC2) (EC5) (EC6) (EC7) (EC82) (EC92)(S 10)	0,67 max.	0,67 max.	0,67 max.	0,40 max.	0,67 max.	1,34 max.	2,68 max.	1,34 min.	
03 Plan de Vivienda	(R11)(R12)(C2)(S1)(S31)(S32)(S33)(EC1) (EC81)(EC11)(EC72)	(R13)(R22)(R23) (C23) (C25)(C26) (C2 10)(C7) (C8)(S21)(S23)(S24)(S25)(S31) (S5)(EC81)(EC91)	(R4)(R5)(C2 13) (C3) (S1)(S2) (S22) (S26) (S5)(S34) (S41) (EC2) (EC31) (EC4) (EC5) (EC6) (EC82) (EC92) (I 2) (I 1.)	0,67	0,67	0,67	0,40	0,67	1,34	2,68	0,80	
04 El Instituto	(R11)(R12)(C5) (S31) (EC1) (EC81)(EC 11)(EC12)	(R2)(R31) (R32) (R33) (R4)(C2)(C2 10)(C7) (S1) (S25)(S31) (S34) (S5) (EC7) (I 1)	(C29)(C2 11)(C2 11)(C2 20)(C3)(C7) (C8) (S21) (S26) (EC3) (S34) (EC2) (EC4) (EC5) (EC6) (EC8) (EC91) (I 2)	0,67	0,67	0,67	0,40	0,67	1,34	2,68	0,80	
05 Hospital	(R11)(R12)(R13)(C5)(S31)(S41) (EC11)(EC81)(EC12)(EC2) (EC5) (EC7)	(R21)(R23)(R31)(R32) (R4)(C23)(C2 10) (S25)(S26)(S31) (EC7) (I 1)(EC6)	(R14)(R33)(C29) (C2 20) (C3) (C7) (C8) (S1)(S21) (S34) (S41) (S2 11)(S5) (EC2) (EC32) (EC 12)(EC4)(EC8) (EC9) (I 1)	0,67	0,67	0,67	0,40	0,67	1,34	2,68	0,80	
06 Omimex	(R11)(R12)(R2)(R31)(R4)(C8)(S2) (S31) (S5) (EC1) (EC7)(EC81) (EC 11)	(R13)(R14) (R32) (C23)(C2 10)(C8)(S1) (S21)(S31) (S34) (EC12) (EC42) (EC6)(EC7) (I 1)	(R31)(C29)(C2 11)(C2 13) (C2 20) (C3) (C5) (C7) (C8) (S1)(S21) (S26) (S34) (S41) (S5) (EC2) (EC3) (EC41) (EC5) (EC8) (EC9)	0,67	0,67	0,67	0,40	0,67	1,34	2,68	0,80	
07 El Progreso	(R11)(R12)(S31)(EC81) (EC1)(EC6) (EC7)	(R2)(C2 1)(C22)(C23)(C26)(C28)(C2 10) (C2 13)(C2 15)(C3)(C7) (S1) (S21)(S25) (S34) (S5)(S 10) (EC41)(EC42) (EC81)(I 1)	(C29)(C2 11)(C2 20)(C3)(C4)(C7)(C8) (S1)(S21)(S26)(S34)(S41)(S5)(S7)(S8)(EC2) (EC5) (EC82) (EC9) (I 2)	0,67	0,67	0,40	0,67	1,34	2,68	0,80		
08 La Meseta	(S2)(S31) (S34 b) (EC11) (EC1) (EC31) (EC6)(EC7) (EC81)	(C23)(C2 10)(C2 13)(S32) (EC2)(EC41)(EC42) (EC5) (EC81)	(R13)(S1)(S21)(S25)(S26)(S32)(S34 a.c.d.e)(S41) (S5)(EC12)(EC3)(EC6)(EC82)(EC9)(I 1) (I 2)	0,40	0,40	0,40		0,40	0,80	0,80		
09 Pueblo Nuevo	(R11)(C7)(S1)(S2)(S31) (S5)(EC6) (EC1)(EC7) (EC81) (I 1)	(R23)(R21)(C23)(C25)(C26)(C29) (C2 10)(C2 13)(C2 15)(S21)(S26) (S5)(S31)(S32) (EC1 2)(EC31) (EC3 2)(EC5) (EC81) (EC91) (I 1)	(R11)(R11)(R12)(R13)(C2 20)(C3)(C7) (S1)(S2) (S26) (S34) (S41) (EC2) (EC32)(EC42)(EC41) (EC5)(EC6) (EC82) (EC92) (I 2)	0,67	0,67	0,67		0,67	1,34	2,68		
10 RIVERA DEL RIO	(S34 a) (EC71) (EC8)	(S21) (S42)(C23)(C2 10)(C8)(E C5)(EC6)	(S1)(S5)(S26)(S34 b)(S 10)(EC11)(EC3) (EC42)(EC72)(EC82) (I 1)	0,67	0,67	0,67		0,67	1,34	2,68		
PROTECCIÓN ORILLARES DEL RIO MAGDALENA Y RONDAS DE LOS CAÑOS	(EC72 c)	(EC71) (EC81)	(EC61) (EC62) (EC63)									

Imagen 10. Tabla 12 PBOT, acuerdo 015 de 2004. Tabla 13. Municipio de Puerto Boyacá.

Como se puede evidenciar, los usos adoptados, no son específicos, las posibilidades de definición de uso de un predio son muy amplias, al igual que los usos compatibles, con lo que se propicia la





MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



inadecuada interpretación de norma dada la confusión que existe y por consiguiente su incumplimiento.

**Tabla 13. Suelo de Expansión Urbana**

SECTOR	USOS			Índice de ocupación					Índice de construcción				
	Principal	Complementario	Compatible	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V
SE1	(R1)(C5)(S41)(S5) (EC 11) (EC81) (EC12) (EC21) (EC22) (EC5)(EC7)	(R21)(R22)(R23)(R31)(R32) (R4)(C23)(C2.10)(S25)(S26) (S31)(EC71)(EC72) (I.1)(EC6) (I.1)	(R33) (C29)(C7) (S1)(S21) (S2.11)(S5)(EC12)(EC41) (EC42)(EC81)	0,67	0,67	0,67	0,40	0,40	0,67	1,34	2,68	0,80	1,34
SE2	(R11)(C7)(S1)(S2) (S31) (S5)(EC6) (EC11)(EC7) (EC81) (I.1)	(R23)(R21)(C23)(C25)(C26) (C29) (C2.10)(C2.13)(C2.15)(S21)( S26) (S5)(S31)(S32)(EC1.2)(EC3. 1) (EC3.2)(EC5) (EC81) (I.1)	(R11)(R31)(R32)(R33)(S1) (S22)(S32)(S34)(EC4.2)( EC41) (EC5)(EC6)(I.2)	0,67	0,67	0,67			0,67	1,34	2,68		

**Nota: Los demás usos se consideran prohibidos**

Imagen 11. Tabla 13. PBOT, Acuerdo 015 de 2004. Municipio de Puerto Boyacá.

Adicionalmente para el suelo urbano del municipio, se hace necesario realizar una zonificación de usos específica para cada sector, basada en el diagnóstico y caracterización de los mismos, estableciendo un modelo tipológico, que se fundamente en la disminución de los conflictos, de uso que a la fecha se han evidenciado.

Es necesario que la oficina de planeación, cuente con una normatividad que permita la solución entre otras de algunas de las siguientes inconsistencias:

En el sector 8, *Sistema colinar constituido por los cerros La Meseta, Monserrate y La Virgen, que se erige como el hito de mayor importancia para Puerto Boyacá. Comprende las calles 6A, a la 7ª o Av. Kennedy y las carreras 1ª, y 9ª. Con zonas muy homogéneas, habitada en su mayoría por estratos medios-bajos, allí se localizan el cementerio y Barrios de carácter social ..... Se prohíbe la construcción de edificaciones en el cerro, ladera y pie de monte .....y protección ambiental, con características de vulnerabilidad por erosión.....* no tiene concordia en las normas, ya que claramente en las normas específicas prohíben la construcción de cualquier tipo de edificación y en la tabla 12 (usos del suelo urbano por sectores) determinan usos principales (servicios y equipamientos), compatibles (comercio, servicios, equipamientos) y condicionados (residencial, entre otros).

Es necesario mejorar la definición de sectores, dado que actualmente el barrio Caracolí, hace parte de los sectores 01, 02 y 03, lo cual ha generado conflictos en la comunidad, por tener tres normatividades urbanísticas y de usos.



**Imagen 12.** Conflicto sectorización área urbana.  
**Fuente:** CORPOVERDE ONG. 2018.

Es necesario actualizar, la definición de tratamientos formulada en el año 2004, dado que aproximadamente el 59,6% del área urbana no tiene definido un tratamiento urbanístico, de acuerdo a la información del plano PCU-18 tratamientos urbanísticos, de acuerdo al diagnóstico realizado, en el que se identificaron zonas con similares características en cuanto al uso del suelo, infraestructura, tipología de la construcción, estratificación. Así mismo, una norma clara para la toma de decisiones por parte de la Secretaría de Planeación Municipal.

Es necesario disminuir en el suelo urbano, la tendencia de desarrollos residenciales con viviendas unifamiliares de un piso.

Es necesario, desde las normas urbanísticas, controlar la invasión en áreas periféricas al suelo urbano, con vivienda subnormal, la cual se viene realizando especialmente, en el costado norte del municipio, en la ronda de protección del Río Magdalena y en el sector sur occidental, en el cerro de la Virgen, donde se encuentran los barrios de invasión, Villa Luz, 10 de Enero, Paraíso y Portal del Palmar. Estas zonas, se han convertido en asentamientos ilegales e informales, de familias vulnerables y en situación de desplazamiento forzado. Son 6 barrio informales o ilegales. La mayoría de ellos, se han ubicado en zonas marginales de amenaza alta a fenómenos de inundación y movimientos en masa.

Es necesario brindar instrumentos normativos a la administración municipal, que le permitan el desarrollo de proyectos en el sector de la ronda del río Magdalena, como estrategia de mitigación, de los procesos de erodabilidad, e inundación.

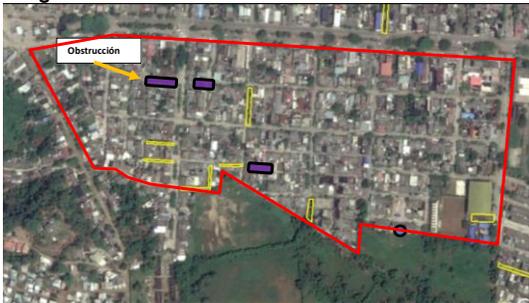
**Imagen 13.** Área liberada de invasión, luego de ser reubicada una familia.



**Fuente:** CORPOVERDE ONG 2018

Es necesario solucionar las problemáticas en materia de movilidad urbana, continuidad vial y cobertura de servicios públicos de acueducto, alcantarillado y gas, por obstrucción, discontinuidad o cierre vial.

**Imagen 14.** Conflictos viales.



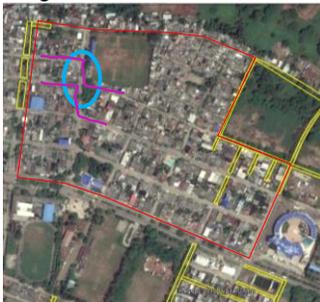
Fuente: CORPOVERDE ONG 2018

Obstrucción con viviendas sobre posible proyección de vías, a la altura de la Cra 6 entre Calles 13 B y 14.

15

- Cra 6 entre Calle 14 y Calle 14 A.
- Callejón Cra 7 A entre Calle 15 y 16.
- Falta conectividad entre Cra 8 B y calle 17, en el límite del barrio la Esperanza y Divino Niño

**Imagen 15.** Conflictos viales



Fuente: CORPOVERDE ONG 2018

Parte oriental del perímetro del estadio Ramón Rapelo y límite con el barrio 7 de Agosto, debido a la forma de la vía en zig-zag.

Es necesario mejorar las medidas de movilidad establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, articulándolo con el Plan Vial y el Plan Maestro de Movilidad, formulados por la administración municipal en los años 2016 y 2017.

Es necesario brindar a los habitantes un índice de espacio público mayor al 3,3 m<sup>2</sup>/hab, establecido en el diagnóstico.

Es necesario incluir la norma para la ubicación de establecimientos de videojuegos, venta y consumo de licor, como bares, discotecas y billares.

Es necesario zonificar y reglamentar nuevas áreas que se destinaran para establecimiento y construcción de equipamientos, para mejorar su distribución respondiendo a las necesidades y expectativas de la comunidad.



## 1.4. Reglamentación CORREDOR VIAL

### CORREDOR VIAL RURAL

Es necesario reglamentar lo establecido en el artículo 391 del Acuerdo 015 de 2004, mediante el cual se adoptó el PBOT del municipio de Puerto Boyacá, en el cual se transcribe la definición de corredor vial rural, la cual, en cumplimiento del marco normativo vigente, requiere de la definición de su longitud, establecimiento de usos, índices de construcción y normas de edificabilidad y su espacialización en la cartografía oficial del municipio. Adicionalmente, durante los últimos 10 años, el modelo económico del municipio, el cual se basaba en la explotación de hidrocarburos y en la prestación de servicios conexos, se ha visto notablemente disminuida, dada la caída internacional del precio del crudo, lo que afectó directamente la ocupación laboral, de todos los habitantes que, dentro de la cadena de consumo, apalancan servicios como restaurantes, hoteles, arriendo de vivienda, y otros, que afectan al resto de la población, llevando a un empobrecimiento de los habitantes del municipio y por tal razón la generación de conflictos socioeconómicos.

En busca de alternativas de desarrollo socioeconómico para los habitantes del municipio, la actual Administración Municipal, necesita potenciar los corredores viales rurales, como áreas de reestructuración y de reactivación de la economía, permitiendo a la inversión privada la incursión en nuevos sectores productivos para el municipio como lo son la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen empresas o consumidores finales, para el transporte, almacenaje, aprovisionamiento y/o distribución de mercancías, las actividades no agrícolas, de importancia económica y social como lo son, adicionalmente, la recreación ecoturística, etnoturística, agroturística, acuaturística y los parques de diversiones, entre otros.

### CORREDOR SUBURBANO

Resultado de los diagnósticos, se han identificado actividades económicas que se han venido desarrollado en el área urbana, o en suelos rurales los cuales no se han delimitado específicamente para el uso que actualmente se les está dando. Por lo cual es necesario para la administración municipal identificar y delimitar los corredores viales suburbanos, con el fin de potenciar en las actividades asociadas a la industria, agroindustria, prestación de servicios.

En las siguientes imágenes, se aprecia la ubicación estratégica que tiene el área urbana del municipio de Puerto Boyacá, con respecto a la ruta del sol y la transversal de Boyacá, así mismo con la vía que conduce de Puerto Boyacá hacia Medellín.

Es necesario en estos corredores viales, dada su importancia estratégica para la conexión supramunicipal y para el fortalecimiento de las dinámicas urbanas y rurales, que sean reglamentados, posibilitando, la prestación de servicios asociados a los procesos industriales, como lo establece el Artículo 1, del Decreto 3600 de 2007, en el numeral 13, " Áreas de actividad industrial. Zonas rurales suburbanas y rurales no suburbanas del territorio municipal o distrital en las cuales se permite la parcelación del suelo para la localización de establecimientos dedicados a la producción, elaboración, fabricación, preparación, recuperación, reproducción, ensamblaje, construcción, reparación, transformación, tratamiento, almacenamiento, bodegaje y manipulación de materias

destinadas a producir bienes o productos materiales. Se excluye de esta definición las actividades relacionadas con la explotación de recursos naturales y el desarrollo aislado de usos agroindustriales, ecoturísticos, etnoturísticos, agroturísticos, acuatúricos y demás actividades análogas que sean compatibles con la vocación agrícola, pecuaria y forestal del suelo rural.

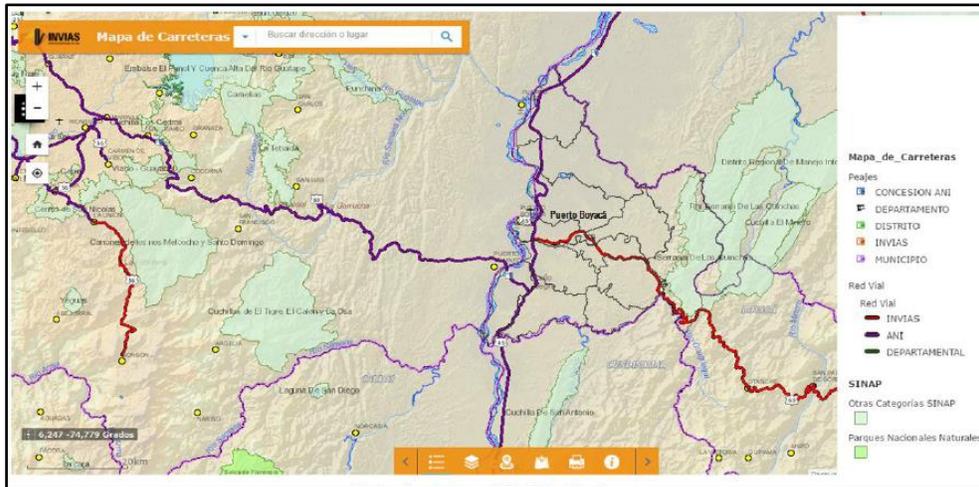


Imagen 16. Conectividad regional.

Fuente: <http://hermes.invias.gov.co/carreteras/>

En la siguiente tabla se aprecian las distancias, entre Puerto Boyacá y ciudades como Bogotá, Medellín, Bucaramanga, Tunja y Valledupar. Lo que nos permite concluir que Puerto Boyacá, se encuentra en un punto equidistante, a las principales ciudades del país; razón por la cual la definición del corredor vial suburbano, su reglamentación y definición de usos, se constituye en una oportunidad para atracción de inversión privada a escala regional.

Origen	Destino	Distancia (Km)	Tiempo estimado de viaje	
Puerto Boyacá	Tunja	Por Bogotá - Tunja	372	6 h 4 min
		Por Puerto Boyacá –Puerto Nare (Carretera 62)	305	6 h 24 min
		Por carretera 60	271	7 h 36 min
	Bogotá	Por carretera 45	243	4 h 29 min
	Medellín	Por Autopista Medellín - Bogotá	214	3 h 55 min
		Por Puerto Boyacá – Puerto Nare y Barbosa – Puerto Berrio	281	4 h 56 min
	Bucaramanga	Por Puerto Boyacá – Puerto Nare	274	4 h 17 min
	Cúcuta	Por Puerto Boyacá – Puerto Nare	467	8 h 53 min
		Por Puerto Boyacá – Puerto Nare y Carretera 45	593	10 h 11 min
	Montería	Por Autopista Medellín _ Bogotá y Carretera 25	586	11 h 7 min
		Por Carretera 25	579	11 h 10 min
		Por Carretera 45	898	13 h 9 min
	Valledupar	Por Carretera 45	629	8 h 52 min
	Ibagué	Por Carretera 45	237	3 h 50 min

Imagen 17. Distancia entre Puerto Boyacá y otras ciudades.

Fuente:: <http://hermes.invias.gov.co/carreteras/>

Para la administración municipal, como estrategia de fortalecimiento de un nuevo modelo económico, es necesario incentivar la inversión privada de alto impacto, establecer en las áreas que la legislación nacional lo permite, zonas industriales agroindustriales y de servicios, que permitirá la atracción de nuevas empresas a la región, incrementando la demanda de mano de obra local y la transformación de las cadenas productivas, lo cual puede desencadenarse en el surgimiento de sectores con tecnología avanzada, que permita poseer un alto nivel de competitividad para enfrentar nuevos mercados, aprovechando la infraestructura vial existente en el municipio y su ubicación estratégica; lo anterior considerando que la inversión privada ha mostrado interés por ubicar actividades o procesos sobre el corredor de las vías que atraviesan el municipio, pero no ha sido posible por lo establecido en el PBOT vigente, por lo que es necesaria la reglamentación de los corredores viales suburbanos, de acuerdo a la normatividad nacional.

El modelo económico del país y el fortalecimiento de los procesos agropecuarios hace necesario, que los ordenamientos territoriales, incorporen estrategias, que permitan acercar a los productores, con los procesos agroindustriales, que actualmente es uno de los sectores más rezagados, debido a que culturalmente la ciudad no es promotora de esta actividad. Por este motivo se requiere la reglamentación de zonas en la que se permitan, procesos de transformación de productos agropecuarios.

### 1.5. Reglamentación CORREDOR DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS - OCENSA

Es necesario armonizar la coexistencia entre los diversos sistemas que brindan soporte al desarrollo social, la competitividad y la productividad, del municipio, como lo es el sector de hidrocarburos,



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



siendo el principal renglón de la economía puerto boyacense y de su multiculturalidad, más aún, cuando fue este el motor que impulsó, la migración de Colombianos venidos de diferentes partes del país, a crear un nuevo municipio petrolero.

Es necesario que el municipio, en virtud de la función pública, reconozca la presencia de la infraestructura de transporte de hidrocarburos en su jurisdicción, con el fin de establecer las medidas normativas tendientes a garantizar la convivencia pacífica entre su operación, el territorio y los diferentes usos que le dan al suelo los habitantes emplazados en los suelos rurales y en los Centros Poblados.

Es necesario reglamentar la existencia de la infraestructura, como elemento determinante del ordenamiento territorial del municipio.

Es necesario aclarar la reglamentación que presenta el Acuerdo 015 de 2004, dado que en el Artículo 93 define una franja de protección para *Corredores de los ductos (agua, gas, derivados del petróleo, y otros, 100-300 metros)*.

Para la reglamentación de lo establecido en el artículo 93, del acuerdo 015 de 2004 frente a los suelos de protección para los Corredores de los ductos (agua, gas, derivados del petróleo, y otros, 100-300 metros), se reglamentan los usos en el artículo 134.- CATEGORÍAS DE MANEJO Y ADMINISTRACIÓN. (NUE)

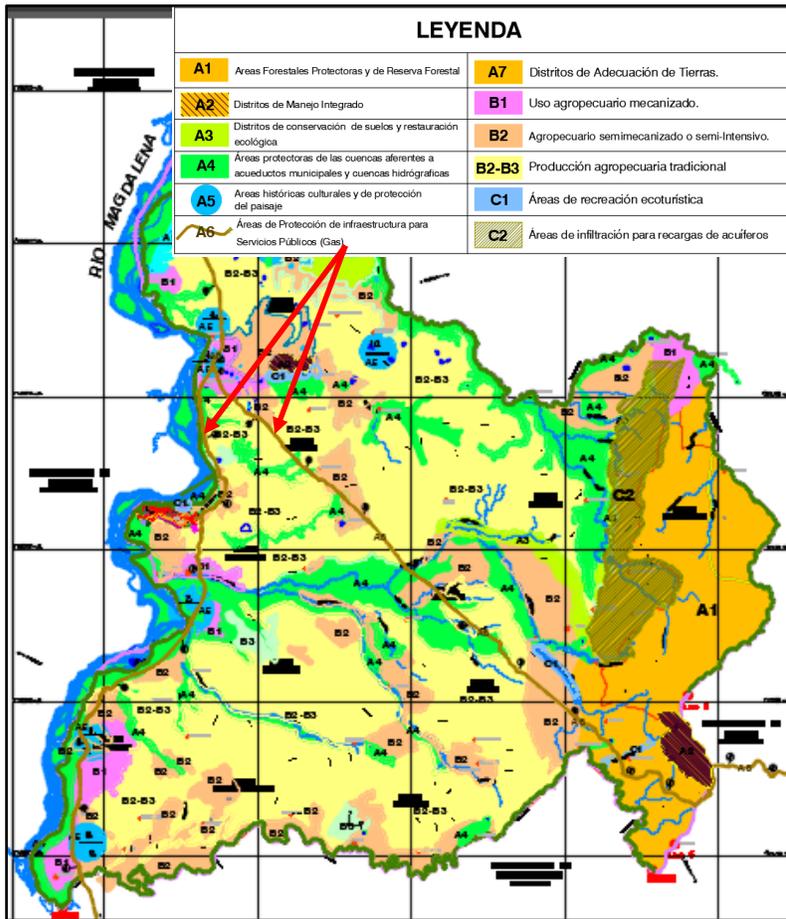
7. **ÁREAS DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA SERVICIOS PÚBLICOS.** Mapa PCR-11 (Gas) (A6) Corresponde a las unidades territoriales identificadas por el municipio y que se deben prever para la instalación de obras de infraestructura y prestación de servicios públicos.

*Uso principal:* Cementerios, sistemas de tratamiento de agua potable, plaza de ferias y exposiciones.

*Usos compatibles:* Infraestructura necesaria para el establecimiento del uso principal.

*Usos condicionados:* Embalses, infraestructura de saneamiento, y sistemas de tratamiento de residuos sólidos y líquidos, frigoríficos, terminales de transporte de pasajeros y polideportivos municipales.

*Usos prohibidos:* Industria, minería, agropecuarios y vivienda.



**Imagen 18.** Plano PCR-11 USO RECOMENDADO – Convenciones.  
**Fuente:** PBOT Municipio de Puerto Boyacá 2004

Esta definición de usos principal, compatible y condicionado, son incoherentes, de acuerdo a lo establecido en la legislación nacional vigente. Como se observa en la anterior imagen, se evidencia que como categoría A6, es la línea de conducción de gas, que debe tener una reglamentación que permita realizar las labores de mantenimiento, revisión e inspección de estas instalaciones y que controle la ocupación de la franja de protección, evite su densificación poblacional, con el fin de

reducir la exposición que se tienen, frente a las amenazas que presenta el transporte de hidrocarburos, tanto naturales como antrópicas.

## 2. PROPÓSITO

### 2.1. Incorporación de la GESTIÓN DEL RIESGO

El propósito es, que el municipio identifique las áreas afectadas por inundación, movimientos en masa y avenidas torrenciales, con incidencia en el área urbana, su área de influencia, los suelos de expansión su área de influencia y las franjas de los corredores viales rural y suburbano, que son identificados y descritos en el documento técnico de gestión del riesgo, que estudió estos fenómenos a escala 1:5000 en el área urbana y a escala 1:25000 en el área rural mencionada, de acuerdo a lo establecido en el decreto 1077 de 2015, que compiló el decreto 1807 de 2014.

21



**Imagen 19.** Áreas afectadas por FRM en suelo urbano.

**Fuente:** COPROVERDE ONG 2018.



**Imagen 20.** Áreas afectadas por inundaciones en el área Urbana.

**Fuente:** COPROVERDE ONG 2018.

22

El propósito es incorporar la gestión del riesgo como aspecto central, para el ordenamiento del territorio, en el acuerdo del PBOT, la cartografía y el programa de ejecución, que involucra desde la formulación de las políticas para adaptación y mitigación de eventos amenazantes, hasta la delimitación de las zonas de amenaza alta, en donde no se podrán localizar asentamientos humanos. De igual forma, determinar las bases para la intervención en el territorio, con el fin de generar una mayor resiliencia social y ecológica. Este aspecto se desarrolla para la clasificación del suelo, la determinación de suelo de protección, la definición de la norma urbanística urbana y la zonificación de usos rurales.

El propósito de la incorporación de la gestión del riesgo, en la presente modificación, es brindar soporte técnico al PBOT del municipio, dado que el ordenamiento territorial es la herramienta fundamental, para una adecuada gestión del riesgo.

El propósito es articular las políticas y directrices sobre gestión del riesgo del nivel nacional con las determinaciones del nivel municipal.

Así mismo, el propósito es incorporar a la reglamentación del PBOT, los resultados del estudio de gestión de riesgo, que orienten la ocupación, transformación y construcción segura del territorio, direccionando el crecimiento del municipio hacia áreas con categorización de amenaza baja, antes de viabilizar la ocupación y desarrollo de áreas con condiciones de amenaza media y alta. Y el desarrollo de nuevas actividades e infraestructuras sobre estas áreas con amenaza media o alta, requiere de la realización de estudios detallados que definan si la amenaza es mitigable o no y el costo de las inversiones requeridas (obras de mitigación) para habilitar dicho suelo.

El propósito a partir de los resultados de la zonificación de amenazas, áreas en condición de amenaza y áreas en condición de riesgo, es establecer en el PBOT, la reglamentación de regulación urbanística, por medio de la definición de usos permitidos y compatibles para estas áreas, que condicionen y/o restrinjan su aprovechamiento urbanístico.

Así como también, por medio de la restricción de la altura máxima permitida, para las áreas periféricas a las áreas amenaza media, alta, áreas en condición de amenaza y áreas en condición de riesgo, con el fin de no permitir generar nuevo riesgo por aumento de exposición, coadyudando al control de la exposición física de edificaciones e infraestructuras.

El propósito de la incorporación de la gestión del riesgo en el PBOT, es actualizar la cartografía de delimitación y zonificación de amenazas (clasificándolas en alta, media y baja) y de zonas en condición de amenaza. Así mismo, zonas en condición de riesgo.

## 2.2. Propósito ampliación del PERÍMETRO URBANO

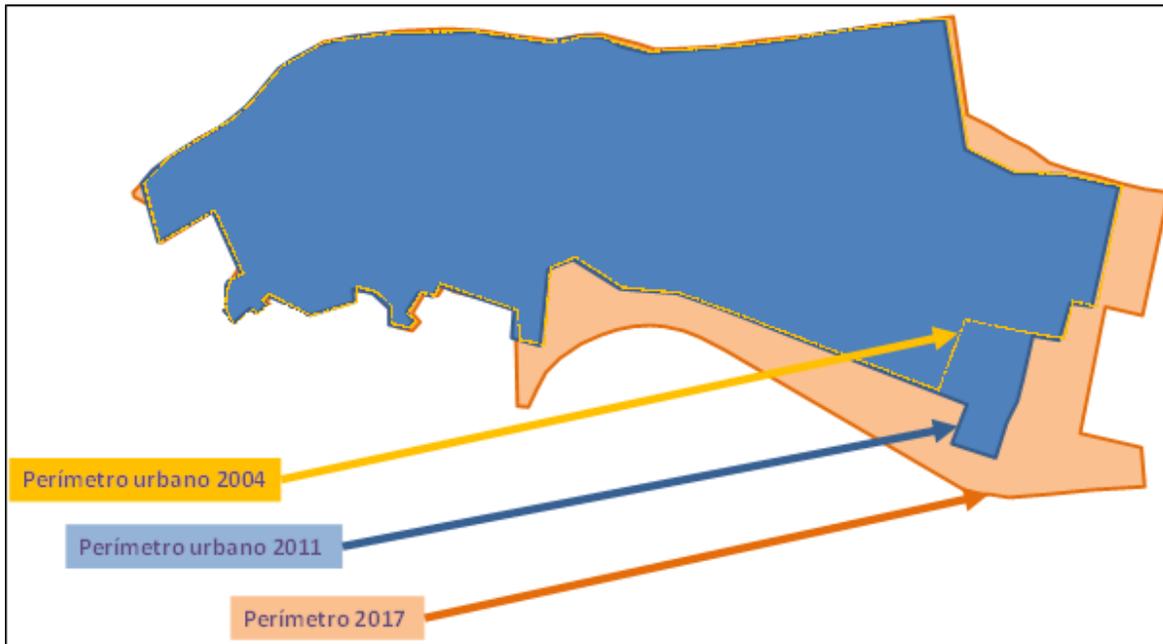
El propósito es unificar el perímetro urbano, incorporado al mismo los suelos de expansión, que desde el año 2004 fueron desarrollados mediante la expedición de licencias y por planes parciales, como se mencionó al inicio en la necesidad.

23



**Imagen 21.** Ocupación actual Suelo de Expansión SE-1.  
**Fuente:** COPROVERDE ONG 2018.

El propósito es consolidar el perímetro urbano, dado que el establecido en 2004, modificado excepcionalmente en el 2011 y ocupado de forma irregular desde el año 2008, se ha ido ampliando, pero no se tiene clara su definición.



**Imagen 22.** Propuesta perímetro urbano. Variación Histórica.  
**Fuente:** COPROVERDE ONG 2018.

El propósito es contar con suelos de expansión, que permitan el desarrollo principalmente del uso residencial.

El propósito es la incorporación de áreas estratégicas al suelo de expansión, cuya incorporación responda a procesos de planificación de mediano y largo plazo, garantizando de manera paralela la dotación de los soportes urbanos necesarios (redes de acueducto, alcantarillado, construcción de la malla vial).

El propósito es proponer la prolongación, articulación y continuidad de los ejes viales existentes, que descongestionen las vías arterias urbanas del municipio Cr 5 y la doble calzada, mediante la aplicación del plan vial formulado en el año 2016. Que deben ser observados en los planes parciales y procesos de licenciamientos que desarrollen los suelos expansión y suelos de desarrollo, con el fin de respetar estas áreas que permiten continuidad vial con las mismas características del perfil vial.

### 2.3. PROPÓSITO definición de USOS y TRATAMIENTOS

El propósito es generar una norma urbanística, que incorpore las modificaciones que se han dado en el marco legal vigente colombiano, desde el año 2004, en lo relativo a usos, intensidades y las actividades permitidas por cada sector. Para lo cual se deberá redefinir las unidades morfológicas, los tratamientos urbanísticos, el régimen de usos y actividades.



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



El propósito es aumentar el índice de espacio público, disponible por habitante, garantizar su adecuado uso y disfrute.

El propósito es generar una norma urbana, que permite disminuir los conflictos derivados de la desactualización de la norma vigente.

El propósito es desarrollar una normatividad que permita la protección de las zonas residenciales de la presencia de usos de alto impacto y aquellos que no sean compatibles con la vivienda.

El propósito es brindar herramientas a la administración municipal, para dar cumplimiento a lo establecido en el código de policía, ley 1801 de 2016.

El propósito en la densificación en las áreas ya consolidadas del municipio, es mejorar la ocupación del suelo, propiciando la construcción en altura, con lo que se busca mitigar la ocupación expansiva.

El propósito es contar con una normatividad urbana, que fortalezca las actividades residenciales, comerciales, de servicios, laborales, culturales e institucionales que propicie la construcción de un modelo de ocupación, espacializados según la vocación de usos de cada sector.

El propósito es brindar a la administración un modelo de ocupación del suelo urbano que le permita la ejecución de proyectos de interés común y su articulación con el entorno, como es la remodelación de la Cr5 e intercambiador vial, plan maestro de alcantarillado y la construcción de equipamientos como el geriátrico, el patinódromo y la sede de la universidad.

El propósito es fortalecer la normatividad para el uso adecuado a las áreas que, por sus características especiales, no pueden ser usadas para la construcción de vivienda, aumentando el área de espacio público urbano, como es el caso de la propuesta de adecuación de un parque, el predio donde antiguamente quedaba el botadero de basura.

El propósito es delimitar las zonas, que deben tener una configuración especial por sus condiciones, como lo es la ronda de protección del Río Magdalena, la cual no debe ser ocupada por vivienda. El propósito es no solo darle una clasificación que desde años atrás ya ha tenido, sino desincentivar la ocupación ilegal y el deterioro de este sector por la inadecuada instalación de redes de alcantarillado o por el lleno sin el pertinente estudio técnico o con materiales inapropiados.

El propósito es posibilitar, la ejecución de proyectos, articulados con las políticas del nivel nacional, y hacer del municipio un aliado estratégico, como actor principal en la fase de implementación de las estrategias del gobierno nacional, para la promoción de país y así generar otras fuentes de empleo en el municipio.

La actualización de la norma urbanística y de tratamientos, se articula con el plan maestro de movilidad, el plan vial y el plan maestro de alcantarillado; constituyéndose como instrumentos de planificación, que son respuesta a las tendencias y necesidades proyectadas.

### 2.4. PROPÓSITO definición de la REGLAMENTACIÓN DEL CORREDOR VIAL RURAL Y VIAL SUBURBANO



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



La administración municipal de Puerto Boyacá, al definir los corredores viales rurales y suburbanos, de acuerdo a lo establecido en el decreto 1077 de 2015, que compiló lo establecido en el decreto 3600 de 2007, el decreto 4066 de 2008 y a la resolución 2727 de 2011 de CORPOBOYACA, reglamenta los usos del corredor vial rural y suburbano, incorporando de forma técnica su delimitación, reglamentación.

El propósito, es posibilitar a la inversión privada, la prestación servicios de recreación ecoturística, etnoturística, agroturística, acuatúristica y en parques de diversiones, a ser prestados en los corredores viales rurales y suburbanos, a la población tanto del municipio de Puerto Boyacá, como de la región.

El propósito, de reglamentar los corredores viales rurales y suburbanos, es orientar la localización de los servicios para la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen empresas o consumidores finales, para el transporte, almacenaje, aprovisionamiento y/o distribución de mercancías, y demás actividades estratégicas, compatibles con la producción agrícola y agropecuarias, para promover la competitividad y sostenibilidad de las actividades productivas que se desarrollan sobre el suelo rural, para el logro de una mejor conexión e integración regional.

Mediante la delimitación y reglamentación de los corredores viales rurales y suburbanos, la administración municipal, se propone, evitar que, en ellos, se localicen actividades que generan impactos negativos, en las áreas incluidas dentro de la franja delimitadas a lado y lado de las vías de primer y segundo orden.

26

### 2.5. PROPÓSITO de la reglamentación CORREDOR DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS - OCENSA

El propósito es que el municipio conozca la infraestructura de hidrocarburos presente en su territorio, trazado, características generales y establecer una estrategia para la convivencia segura y sostenible entre la infraestructura del transporte de hidrocarburos y la población para una convivencia segura.



**Imagen 23.** Ubicación oleoducto OCENSA.  
**Fuente:** CORPOVERDE ONG 2018.

El propósito es proveer medidas orientadas a la reducción o mitigación del riesgo en las áreas de influencia del corredor de esa infraestructura. La doble condición del poliducto como elemento amenazante y elemento vulnerable determina la dificultad de clasificar la totalidad del corredor como zona de amenaza, pero señala a la vez la obligación de proteger a la población de los posibles efectos de una situación similar a la ya mencionada. Por lo que se establece que los suelos ubicados sobre el corredor de influencia directa de dicha línea vital, en una franja de 15 m a cada lado del eje de la línea del poliducto serán reconocidos como “Franja de amortiguamiento de los corredores de infraestructura de transporte de hidrocarburos”, para la cual se dicta un régimen especial de usos del suelo.

### 3. CONVENIENCIA

#### 3.1. Incorporación de la GESTIÓN DEL RIESGO

La incorporación de la gestión del riesgo al PBOT del municipio, entendida como lo establece el artículo 4, numeral 11 de la Ley 1523 de 2012, “es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entendiéndose: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible”, es conveniente dado que se incorporan a este instrumento de planificación, los objetivos, normas y programas, mediante los cuales se ejecutan los procesos de conocimiento y reducción del riesgo y de manejo de desastres, en el marco de la planificación del desarrollo.



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



Igualmente, es conveniente para el municipio, la incorporación de los resultados del estudio técnico de gestión del riesgo, que zonificó las áreas en amenaza media, alta, las áreas en condición de amenaza y las áreas en condición de riesgo, por medio de la reglamentación del PBOT, porque permite fortalecer a la administración municipal, al mejorar el conocimiento de estas áreas afectadas por la ocurrencia de estos fenómenos naturales, generando la oportunidad de reducir la amenaza por medio del estableciendo la normatividad de construcción y localización de infraestructura, y el manejo de desastres a través del conocimiento del mismo a través de la difusión por medio de material didáctico sobre respuesta.

La administración municipal, al incorporar la gestión del riesgo, en el PBOT del Municipio de Puerto Boyacá, garantiza la protección de la vida humana, mediante la disminución del grado de exposición al cual se puede encontrar expuestos los habitantes del municipio, a la ocurrencia de fenómenos de inundaciones, avenidas torrenciales y movimientos en masa.

La formulación y adopción de un modelo del territorio, que minimice la posibilidad de que surjan situaciones de riesgo, permite la intervención correctiva de los factores de riesgo y garantiza un mayor acierto durante la toma de decisiones de inversión pública y por lo tanto de eficiencia y eficacia del gasto de los recursos públicos.

El plan de ejecución del PBOT, al ser actualizado e incluir en él la Gestión del riesgo, permite optimizar los recursos, al actuar desde la prevención y reducción del riesgo y no desde el manejo del desastre.

La conveniencia de la incorporación de la gestión del riesgo es orientar la planificación de obras, que además de cumplir con una función técnica, se deben diseñar para que hagan parte integral de proyectos paisajísticos y recreativos, que sirvan de impulso económico para el municipio.

Al disminuir las condiciones de riesgo en el territorio, los procesos productivos son más eficientes, ha menos exposición a fenómenos amenazantes de los habitantes, se cuenta con instrumentos de planificación aplicables y la inversión se optimiza en la prevención y no en la atención y manejo del desastre.

De igual forma fortalecer a la administración municipal, con un PBOT actualizado y que permita sea una herramienta, para controlar el acelerado crecimiento urbano sobre la ronda del río Magdalena, los bajos de los sistemas colinares que rodean el municipio, las rondas de canales y caños, las laderas de los cerros La Meseta, Monserrate y la Virgen, que han generado y propiciado escenarios de riesgo, los cuales le han costado considerables pérdidas económicas a la población asentada en estos sectores, todos ellos ubicados en los límites del área urbana, como consecuencia de la presión del crecimiento urbano hacia áreas que son suelos de protección.

Una vez incorporada la gestión del riesgo en el PBOT, la administración municipal contará con cartografía actualizada, mapas temáticos adecuados, a escalas adecuadas, que permite la aplicación de la norma urbana y previene, la ocupación de los suelos identificados en condición de amenaza.

Ajustando el modelo de ordenamiento territorial en función de las amenazas identificadas, se evita la generación de nuevas condiciones de riesgo lo que permite reducir sus escenarios actuales y evitar la construcción de escenarios futuros expuestos a amenazas.



### 3.2. CONVENIENCIA redefinición del PERÍMETRO URBANO

La conveniencia de consolidar el perímetro urbano, integrando al perímetro definido en el año 2004, los suelos ya desarrollados urbanísticamente, que formaban parte de los suelos de expansión, es contar con una malla urbana continua, que permita la conectividad vial, garantizando una movilidad fluida y la conectividad entre las redes de servicios públicos.

La conveniencia, de incorporar suelos ya desarrollados al perímetro urbano, radica en evitarle a la administración municipal, conflictos para el desarrollo de proyectos de inversión económica, como puede llegar a ser para mantenimiento o mejoramiento de vías, o nuevos equipamientos, en suelos que actualmente figuran como de expansión y que no contaron con la formulación y adopción de planes parciales.

Es conveniente, formular nuevos suelos de expansión, para posibilitar la consolidación de un modelo de ocupación que, permita un crecimiento urbano ordenado en suelos no expuestos a amenazas.

La conveniencia de formular nuevos suelos de expansión, es posibilitar la planeación y desarrollo de proyectos urbanos integrales que contengan los elementos de infraestructura urbana y equipamientos colectivos requeridos para los nuevos residentes y que contribuyan a la reducción de los déficits de las áreas circundantes.

La conveniencia de consolidar el perímetro urbano y formular nuevos suelos de expansión, radica en la posibilidad de gestionar, tanto desde la administración municipal, como desde iniciativas de particulares, proyectos urbanísticos de vivienda, que permitan disminuir el déficit cuantitativo y el hacinamiento.

### 3.3. CONVENIENCIA definición de USOS y TRATAMIENTOS

Es conveniente para el municipio, la actualización de la norma urbanística, como herramienta fundamental, para la construcción de un modelo de ocupación, dinámico y especializado, que sea respuesta, a las características propias de cada sector urbano, posibilitando su transformación, mediante la construcción, de proyectos de impacto sectorial; como lo son: la remodelación del parque principal Jorge Eliecer Gaitán; construcción de la nueva sede de la alcaldía, construcción del muro de contención, ampliación y remodelación de la Avenida 5ª, implementación de programas de vivienda de interés social y prioritario.

Así mismo, potenciar el uso del suelo y las actividades permitidas, en las áreas de influencia directa del Centro de Convivencia, la Biblioteca Pública, la Plazoleta Colombia, entre otros.

La definición de actividades de usos por sector, permite el fortalecimiento del modelo económico, potencializando la construcción en altura; Adicionalmente se garantiza la conservación de los suelos de protección, el espacio urbano, su infraestructura y equipamientos. Con la nueva reglamentación de usos y actividades, en el área urbana, se propicia la disminución de la dispersión de las construcciones, especialmente de tipo residencial.

La propuesta de vial y de movilidad, como estructurantes de procesos de consolidación de ciudad, además de brindar desplazamientos seguros para todos y en especial promocionar el uso de medios no contaminantes, a través del diseño y articulación de una infraestructura que busca la conectividad y mejorar el flujo durante los viajes.

El diseño de fichas normativas, permite a la administración, gestionar proyectos tanto públicos como privados, que articulen la solución de conflictos, especialmente en la rivera del Río Magdalena que, por la magnitud de los eventos de inundación históricos, son proyectos que van a requerir de una gran inversión de recursos económicos, físicos y humanos, para dar una solución integral, y sobre todo para que no se sigan promocionando formas ilegales de ocupación del territorio. Estas fichas urbanísticas, reglamentan los usos de cada uno de estos subsectores en los que se divide el área urbana, al igual que las actividades que se pueden desarrollar.

30

Son cuarenta y cinco (45) fichas normativas, que corresponden a cada uno de los subsectores que constituyen los diez (10) sectores en los que fue dividida en área urbana. A continuación, se presenta una imagen que representa la estructura de estas fichas, las cuales en su totalidad hacen parte, de acuerdo que adopta la normatividad de la presente modificación.

USO DEL SUELO		ACTIVIDADES	
PRINCIPAL	CONSERVACIÓN	Conservación de suelos y restauración de la vegetación adecuada para la protección de los mismos.	
COMPLEMENTARIO		Recreación pasiva o contemplativa. Obras duras o blandas de control de la inundación y la erosión	
		CONDICIONES	
CONDICIONADO	SERVICIOS	Infraestructura (Construcción de infraestructura de apoyo para actividades de recreación, embarcaderos, puertos, malecon, puentes y obras de adecuación)	Desarrollo de estudios hidrológicos e hidráulicos, a escala de detalle, que permitan diseñar las medidas estructurales de reducción de la vulnerabilidad frente a inundaciones del sistema Cumplimiento de Códigos y de normas técnicas específicas Construcción de medidas estructurales de reducción de la vulnerabilidad frente a inundaciones del sistema
		Vivienda ya establecida	Cumplimiento de normas técnicas específicas frente a posibles inundaciones (ej: protección de tanques de agua potable, instalaciones eléctricas, equipos de bombeo) Adelantar procesos de relocalización de familias de manera gradual
	VIVIENDA	Nuevos desarrollos	Desarrollo de estudios hidrológicos e hidráulicos, a escalas de detalle, que permitan diseñar las medidas estructurales de reducción de la vulnerabilidad frente a inundaciones. Cumplimiento de Códigos y de normas técnicas específicas Construcción de medidas estructurales de reducción de la vulnerabilidad frente a inundaciones

Fuente: CORPOVERDE ONG 2018.

La reglamentación de los usos del suelo y sus tratamientos, dentro del componente urbano, establece normas actualizadas, que permiten desarrollar las diferentes actuaciones urbanísticas. Los criterios de intervención en materia de norma urbanística, permiten a la administración municipal, desarrollar un modelo urbano que posibilite identificar sin ambigüedades los usos del suelo, las intensidades de ocupación, la volumetría y los estándares urbanísticos.



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



La norma urbana actualizada, es la herramienta fundamental para la construcción de una malla urbana de calidad, que garantice el principio de función social de la propiedad, como aspecto básico del ordenamiento territorial, el crecimiento y el desarrollo económico.

La norma urbana actualizada, garantiza el uso adecuado de espacios que por su ubicación o por su destinación final, deber ser parte de espacio público, para el disfrute y la recreación, como, por ejemplo, el predio aledaño al centro de convivencia, el cual se propone como parque complementario a las actividades propias de este centro, como la atención a la primera infancia. Otro espacio que se propone como parque (espacio público) es el predio que se usaba como botadero a cielo abierto, el cual solo puede ser usado como espacio de recreación.

La propuesta de zonificación urbana, reduce el grado de exposición de las personas asentadas en zonas en condición de riesgo, desincentivando la ocupación de estas áreas. Adicionalmente, promueve el desarrollo de proyectos de turismo, la navegabilidad del río, recuperación de la ronda, lo que permite que el área urbana se desarrolle mirando al Río.

La nueva reglamentación urbanística, es una norma que permite a la administración municipal, direccionar las dinámicas constructivas, las tendencias futuras en la estructuración del espacio urbano y por ende la generación de relaciones socio-espaciales. De igual forma, permite, entre otros aspectos, que se constituya una norma eficiente de ocupación del suelo, con reglas que coadyuven a la consolidación del modelo urbano propuesto, con mejores estándares de calidad urbanística y el mejoramiento del índice de espacio público.

La conveniencia de la actualización de la norma urbanística y de tratamientos, es la disminución de conflictos de uso del suelo, que permitan garantizar la convivencia pacífica y el desarrollo de actividades que no generen peligro para los usuarios.

Para el municipio es conveniente una adecuada reglamentación del uso del suelo, que le permite la ejecución de proyectos, que se desarrollen con tecnología de punta, que implementen desarrollos sostenibles, que diversifiquen la demanda laboral y educativa, que impulse al municipio ser polo de desarrollo.

Con la adopción de los suelos de expansión propuestos, se posibilita mediante su desarrollo, generar espacios públicos asociados a las áreas de cesión, las cuales dependerán de las características tipológicas y urbanísticas que soporten su incorporación a los suelos urbanos.

En los nuevos suelos de expansión propuestos, se incentivan las edificabilidades mayores en grandes predios, a fin de garantizar mayores cesiones de espacio público en función de sus características tipológicas y urbanísticas y de la provisión de servicios públicos, espacio público y equipamientos que soporten la mayor densidad.

### 3.4. CONVENIENCIA definición de la REGLAMENTACIÓN DEL CORREDOR VÍAL

Con la reglamentación de los corredores viales rurales y suburbanos, se brinda la oportunidad al municipio de aprovechar la estratégica ubicación que tiene, dado que se encuentra integrado al



resto del país, a través de la troncal del Magdalena, ruta 45, que lo conecta a la red vial nacional; y a través de sus transversales: transversal Medellín- Bogotá ruta 60, con el departamento de Antioquia; y la transversal Puerto Boyacá – Monterrey que lo conecta con la capital del departamento, Tunja y con la troncal Central que lo conecta con Santander y el centro del país. Así mismo, se brinda la oportunidad a la inversión privada, de desarrollar e implementar el emplazamiento de bodegas industriales y comerciales, la construcción de centros comerciales, hoteles, restaurantes y centros de diversión para el turismo asociada a los corredores viales rurales y suburbanos.

Es conveniente para el Municipio de Puerto Boyacá, la reglamentación de los corredores viales rurales y suburbanos, porque esto permite potenciar el crecimiento económico del municipio, mediante la ejecución de inversiones públicas y/o privadas relacionadas, con las actividades de comercio y servicio, de manera sostenible con la dotación ambiental existente en el municipio.

Es conveniente por que se diversifica la economía del municipio, se crean nuevos modelos de negocio e impulsan nuevas cadenas de valor, asociadas al ecoturística, etnoturística, agroturística, acuaturística y en parques de diversiones, a las actividades logísticas y agroindustriales.

Al potencializar los corredores viales rurales y suburbanos, se impulsa una mayor dinámica comercial, de generación de empleo y crecimiento socioeconómico adicional, lo que permitirá convertir al municipio en centro de atracción de capital, hacia actividades industriales, promoviendo la generación de economías de escala y la competitividad en el departamento de Boyacá, gracias al desarrollo de procesos altamente productivos y competitivos, bajo los conceptos de seguridad, transparencia, tecnología, producción limpia y buenas prácticas empresariales.

Así mismo integrar al municipio con los procesos de globalización, con la transformación de los productos de la región, que impulsen a mejorar las condiciones de competitividad, en los mercados globales, mediante la localización de sus centros de producción en municipio de Puerto Boyacá donde pueden obtener mayor cercanía a los mercados y a las fuentes de materias primas.

### 3.5. CONVENIENCIA definición de la CORREDOR DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS - OCENSA

La reglamentación del corredor para el transporte de hidrocarburos, es conveniente, porque si bien el riesgo tecnológico, incluye diversas acciones antrópicas, con potenciales escenarios de afectación asociados a fallas en instalaciones en las que se almacena, transporta o distribuye petróleo o sus derivados, esta reglamentación contribuye la norma que permite la mitigación de la amenaza y la sostenibilidad ambiental del territorio, a lo largo de los 68 kilómetros que constituyen el oleoducto de OCENSA, a lo largo del Municipio de Puerto Boyacá.

## 4. IMPACTOS

A continuación, se presentan los impactos que, en el modelo de ocupación adoptado en el 2004 para el municipio de Puerto Boyacá, se presentarán a partir de la implementación de la modificación excepcional del PBOT vigente.

#### 4.1. GESTIÓN DEL RIESGO

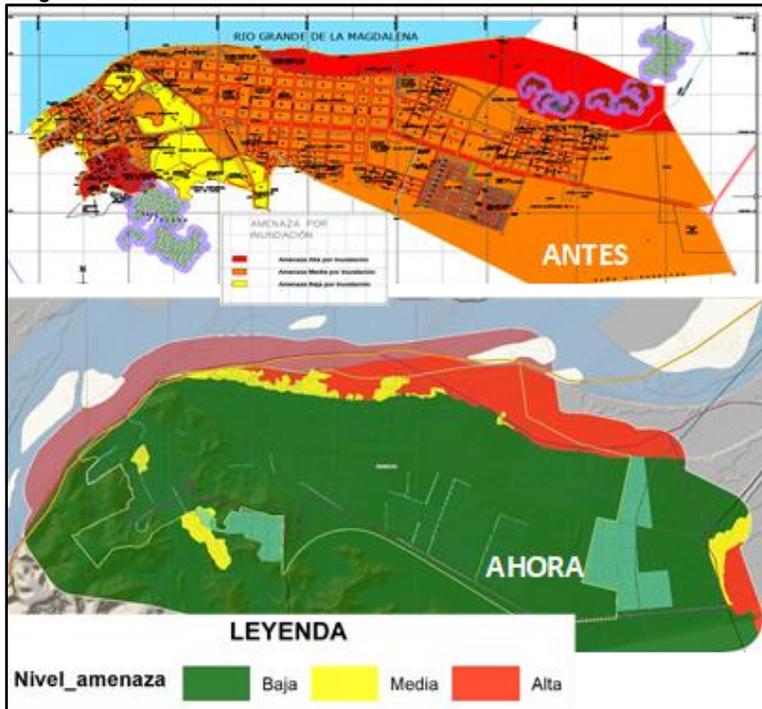
A partir del estudio de análisis de amenaza y riesgo realizado en cumplimiento del decreto 1077 de 2015, para el área urbana, suelos de expansión y corredores viales de las vías de primer y segundo orden del municipio, se formula la modificación del literal 8 del artículo 2, los artículos 43, literal B del artículo 44 y artículo 75 del acuerdo 015 de 2004, incorporando la cartografía de amenazas y riesgo para fenómenos de remoción en masa, inundaciones y avenidas torrenciales, del área urbana, los suelos de expansión y en las áreas de los corredores viales.

33

#### INUNDACIÓN ÁREA URBANA

A continuación, se presentan las imágenes de la zonificación del fenómeno de inundación para el área urbana y suelos de expansión, para los años 2004 y 2018 respectivamente, en donde se puede observar que, con la zonificación de la presente modificación, es más precisas la categorización de esta amenaza.

**Imagen 24.** la zonificación del fenómeno de inundación



De acuerdo al plano PCU-05 amenaza por inundación, la zonificación que se presentó para el 2004 fue:

GRADO	Ha
Amenaza alta	62,85
Amenaza media	286,35
Amenaza Baja	30,24

Con la presente modificación, la zonificación para el fenómeno de inundación, es:

GRADO	Ha
Amenaza alta	26,79
Amenaza media	10,24
Amenaza baja	286,16

Fuente: CORPOVERDE ONG 2018.

Gracias al detalle de los estudios de riesgo, la zonificación de amenaza por inundación cambio así: se disminuye el área en alta en 36,06Ha y media en 276,11Ha, y aumenta el área de amenaza baja en 205,92Ha.

### MOVIMIENTOS EN MASA ÁREA URBANA

En el PBOT 2004, la cartografía que zonifica las amenazas, no presenta información ni plano para los fenómenos de movimientos en masa. Razón por la cual, no se realiza comparativo con los resultados alcanzados en los estudios de amenaza y riesgo de la presente modificación.

34

Imagen 25. Zonificación amenaza por movimientos en masa 2018



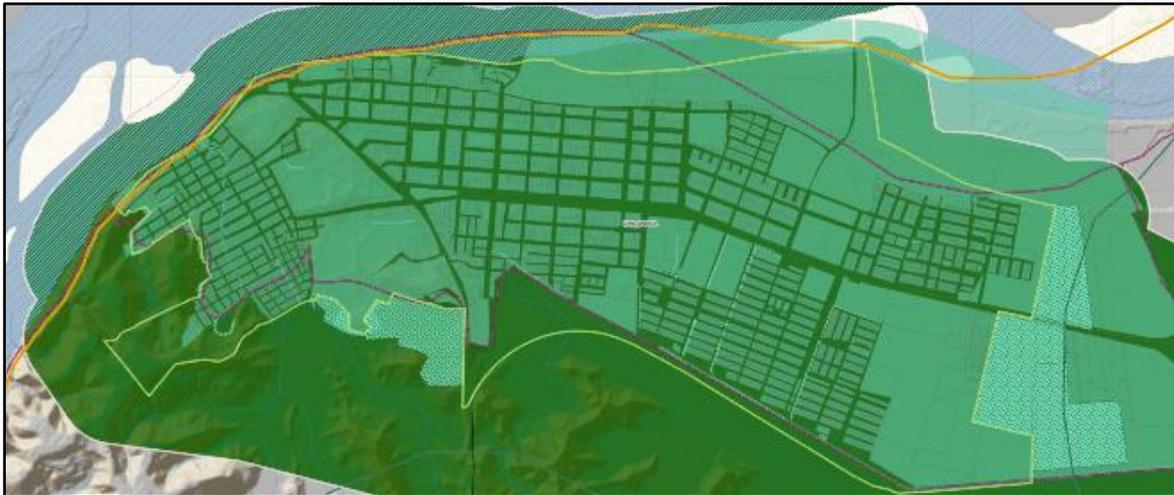
Con la presente modificación, la zonificación para el fenómeno de movimientos en masa, es:

GRADO	Ha
Amenaza alta	0,82
Amenaza media	24,10
Amenaza baja	328,9

Fuente: CORPOVERDE ONG 2018.

### AVENIDAS TORRENCIALES ÁREA URBANA

En el PBOT 2004, la cartografía que zonifica las amenazas, no presenta información ni plano para el fenómeno de avenidas torrenciales. Razón por la cual, no se realiza comparativo con los resultados alcanzados en los estudios de amenaza y riesgo de la presente modificación.



Fuente: CORPOVERDE ONG 2018.

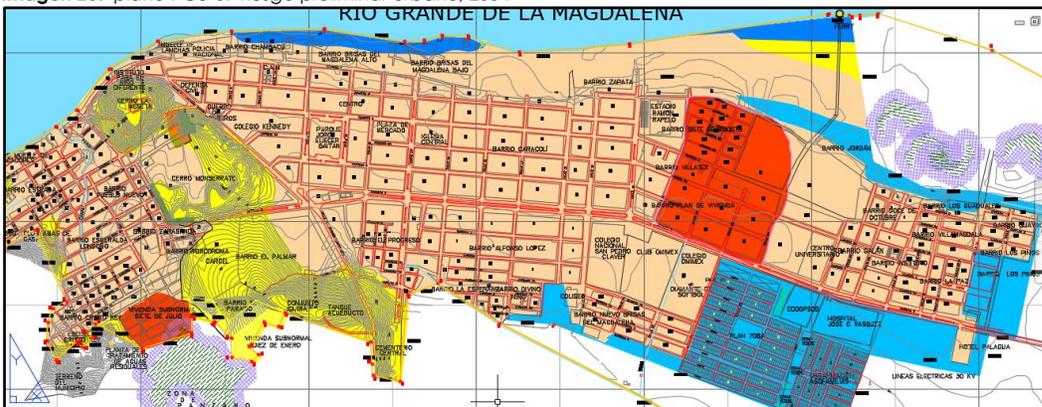
Como resultado de este estudio, se observa que el área urbana no presenta amenaza por este fenómeno.

**ÁREAS EN CONDICIÓN DE RIESGO ÁREA URBANA**

Durante la presente modificación, se definen claramente las áreas en condición de riesgo, del área urbana, lo que permitió resolver la incertidumbre existente en la cartografía PBOT vigente, dado que, en un solo plano y sin soporte técnico, presenta la zonificación de riesgo de dos fenómenos y combina sus grados de amenaza, lo que se manifestó en el documento de seguimiento y evaluación del PBOT - 2018.

En el plano PCU-07-2004, presentan 8 zonificaciones con 16 categorías de riesgo, de 2 fenómenos amenazantes, como se observa en la siguiente imagen.

Imagen 26. plano PCU-07 riesgo preliminar urbano, 2004



Fuente: PBOT Municipio de Puerto Boyacá. 2004

**Tabla 27.** Áreas riesgo preliminar urbano 2004

GRADO	Ha
Alto por deslizamiento/alto por inundación	5,130
Alto por inundación/Bajo por deslizamiento	181,624
Alto por deslizamiento/Bajo por inundación	0,600
Medio Por deslizamiento/alto por inundación	0,083
Medio Por deslizamiento/Bajo por inundación	0,361
Bajo por deslizamiento/bajo por inundación	33,517
Muy alto por inundación/Bajo por deslizamiento	16,526
Medio por inundación/Bajo por deslizamiento	33,457

36

Con la incorporación de los resultados del estudio de gestión del riesgo, a la presente modificación del PBOT, se incorpora a la cartografía un plano de condición de riesgo por inundación en el área urbana y suelos de expansión y un plano de zonificación de condición de riesgo por movimientos en masa. Esto reduce el conflicto de tener 271,298Ha con categorías mezcladas a tener 26,79Ha claramente definidas como en condición de riesgo por inundación y 0,82Ha claramente definidas como en condición de riesgo por movimientos en masa.

**Imagen 28.** Áreas en condición de riesgo inundación. 2018



Fuente: CORPOVERDE ONG 2018.

**Imagen 29.** Tabla de Áreas condición de riesgo

GRADO	Ha
Amenaza alta	27,61

### MOVIMIENTOS EN MASA CORREDORES VIALES

Para el suelo rural, durante la presente modificación, se incorpora en el acuerdo y la cartografía, los resultados del estudio de gestión del riesgo a escala 1:25.000, en las áreas del corredor de las vías de primer y segundo orden existentes el municipio; aportando la zonificación por amenazas, condición de amenaza y condición de riesgo, para fenómenos de remoción en masa, inundaciones y avenidas



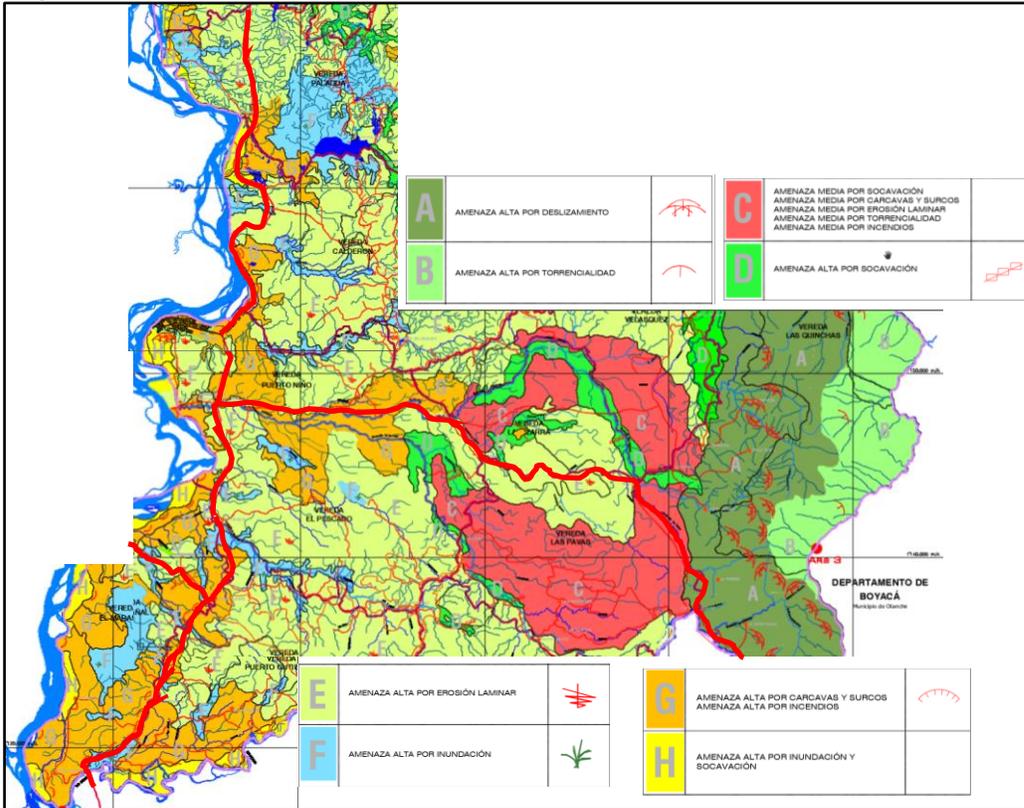
## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



torrenciales. Dado que, en el ordenamiento vigente, específicamente, en el área de los corredores viales rural y suburbano, como se puede observar en la siguiente imagen, que corresponde al plano PCR-04 Amenazas rural, el cual se encuentra a escala 1:60.000, no se zonifica claramente la afectación por amenazas de inundación y movimientos en masa.

Imagen 30. Al plano PCR-04 Amenazas Rurales-2004.



Fuente: PBOT Municipio de Puerto Boyacá. 2004

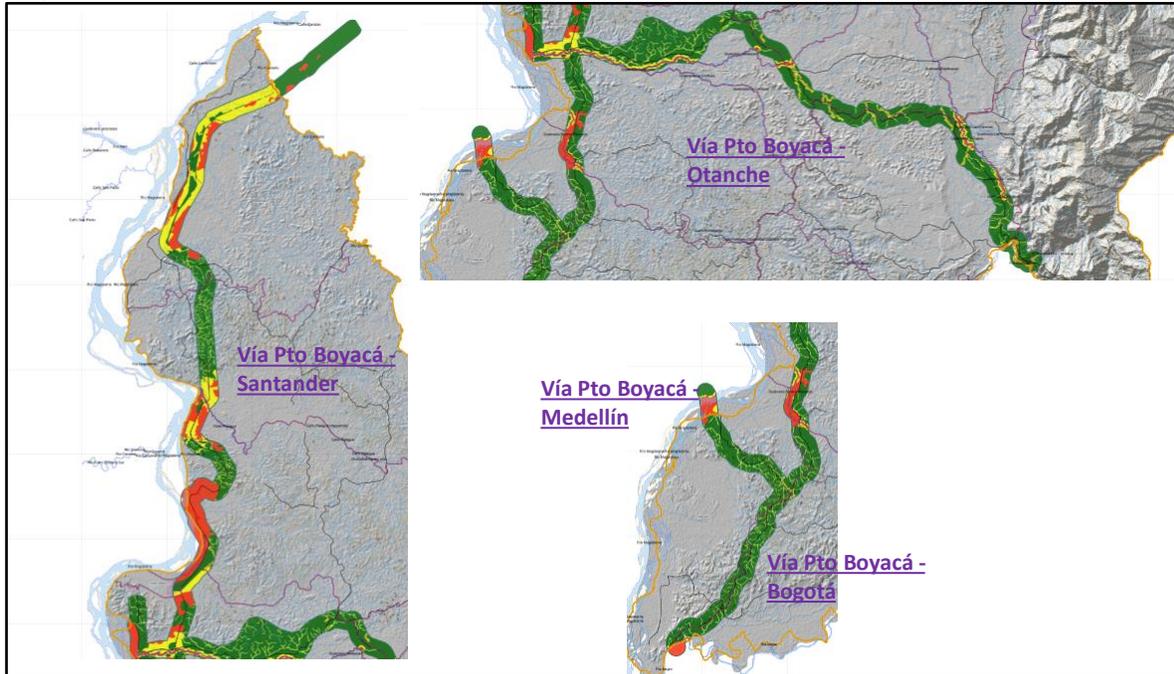
En la siguiente tabla, se presentan los resultados obtenidos por CORPOVERDE ONG, para la identificación de las áreas con amenaza, áreas con condición de amenaza y áreas con condición de riesgo, para los fenómenos de inundación, avenidas torrenciales y movimientos en masa, para los corredores viales.

GESTIÓN DEL RIESGO	ALTA	MEDIA
ÁREAS CONDICION DE <b>AMENAZA</b> POR <b>INUNDACIÓN</b>	2187,84Ha	2599,30Ha
ÁREAS CONDICION DE <b>AMENAZA</b> POR <b>AVENIDAS TORRENCIALES</b>	52,12Ha	55,3Ha
ÁREAS CONDICION DE <b>AMENAZA</b> POR <b>MOVIMIENTOS EN MASA</b>	315,18Ha	1558,44Ha
ÁREAS CONDICION DE <b>RIESGO</b> POR <b>INUNDACIÓN</b>	89,43Ha	
ÁREAS CONDICION DE <b>RIESGO</b> POR <b>AVENIDAS TORRENCIALES</b>	0,42Ha	
ÁREAS CONDICION DE <b>RIESGO</b> POR <b>MOVIMIENTOS EN MASA</b>	4,76Ha	
ÁREAS DE <b>AMENAZA</b> POR <b>INUNDACIÓN</b>	2187,84Ha	2599,30Ha
ÁREAS DE <b>AMENAZA</b> POR <b>AVENIDAS TORRENCIALES</b>	52,12Ha	55,3Ha
ÁREAS DE <b>AMENAZA</b> POR <b>MOVIMIENTOS EN MASA</b>	315,18Ha	1558,44Ha

## INUNDACIÓN CORREDORES VIALES

En las siguientes imágenes, se presenta las áreas en amenaza alta y media por el fenómeno de inundación, a escala 1:25000 en los corredores viales del municipio.

Imagen 31. Zonificación inundación 2018



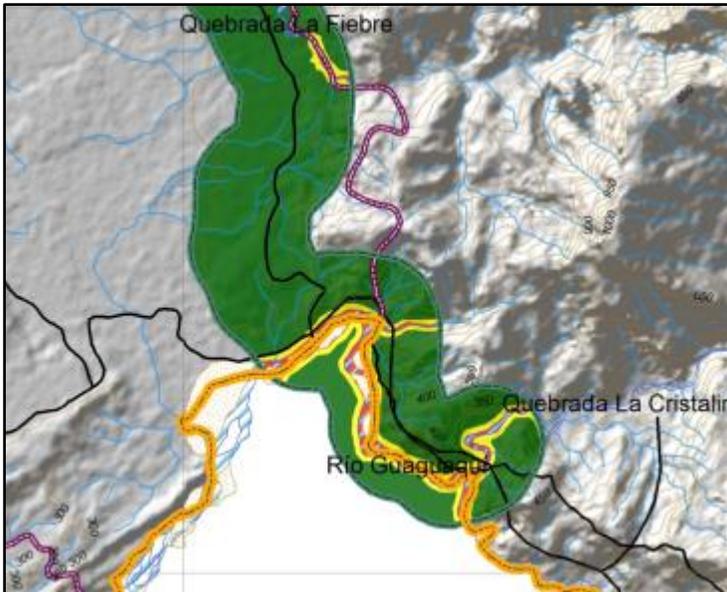
39

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

## AVENIDAS TORRENCIALES ÁREA RURAL

En el PBOT 2004, la cartografía que zonifica las amenazas, no presenta información ni plano para el fenómeno de avenidas torrenciales en el área rural. Razón por la cual, no se realiza comparativo con los resultados alcanzados en los estudios de amenaza y riesgo de la presente modificación.

Imagen 32. Zonificación Avenidas Torrencales. 2018



Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

40

La zona que se observa con afectación por este fenómeno, es la que encuentra en el área de la Serranía de las Quinchas, en las zonas de influencia del Río Guaguaqui y la quebrada la Fiebre.

Las anteriores zonificaciones, al ser incorporadas al PBOT 2018, permiten tomar decisiones de ordenamiento, las cuales incrementan la seguridad de los habitantes, y la protección de los bienes inmuebles públicos y privados, mejorando así las condiciones de vida y el bienestar de toda la población.

La incorporación de los estudios básicos de gestión del riesgo, fortalecen del conocimiento de los riesgos del municipio, de reducción y manejo en caso de presentarse los desastres, permitiendo fortalecer y consolidar procesos, desde la actualización del plan municipal de la gestión del riesgo, acorde con los resultados del estudio y de las nuevas disposiciones propuestas en el acuerdo, generando conciencia y responsabilidad entre todos los actores, sobre la importancia máxima que tiene el tema para la planificación y el desarrollo sostenible del municipio.

## 4.2. PERÍMETRO

Con la modificación del perímetro, se establecen en el perímetro formulado en el año 2018, límites físicos, que permiten limitar mediante éste instrumento, los procesos de invasión que año tras año se han presentado en el municipio; lo que de manera amplia se presentó en el diagnóstico. Específicamente, con las modificaciones al PBOT -2018, se establecen los límites físicos al perímetro urbano, por el norte, el Río Magdalena, por el sur el Canal El Progreso; la calle 33 al sur oriente y la calle 34 al nororiente y al suelo de expansión.

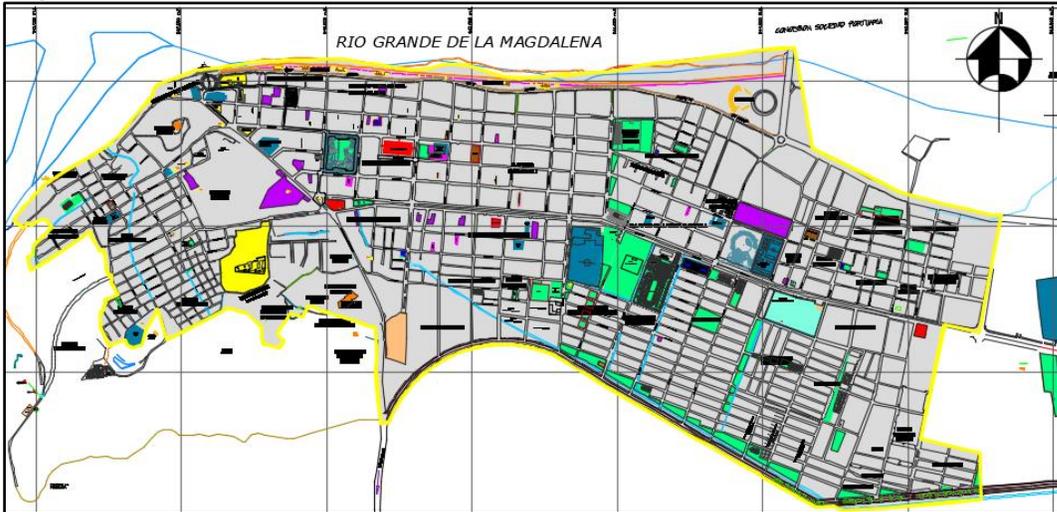
El perímetro urbano establecido en 2004, modificado por Planes Parciales, se consolida en la presente modificación del PBOT, mediante la incorporación en un solo perímetro de los desarrollos urbanos existentes. Como resultados, un perímetro urbano que, en el año 2004, correspondía a 253,38Has, en 2011 a 262,34Ha y en la presente modificación se amplía hasta las 322,28 Has; lo que representa una incorporación de 59,94Has, de las cuales 16,53Has ya se encuentra ocupadas por desarrollo de vivienda ordenados – Suelos de expansión SE1; 28,435 has se incorporaron mediante la formulación y adopción de Planes Parciales y 23,94Has, están disponibles, para uso residencial e institucional, principalmente.

Imagen 33. Delimitación perímetro 2004



Fuente: PCU-01 Base Urbana 2004

**Imagen 34.** Propuesta Perímetro 2018



**Fuente:** CORPOVERDE ONG. 2018.

Los cambios, en la actual delimitación de la zona urbana, facilitará la gestión municipal, establece reglas para todos sus habitantes en cuanto a la aplicabilidad de la normatividad y permite administrar y hacer eficiente el uso de los recursos locales para crear el desarrollo sostenible.

PERÍMETRO	Ha				
2004	253,38				
		8,96			
2011	262,34				
		59,94		Ocupadas	36,01
2018	322,28			Libres	<b>23,94</b>

**Fuente:** CORPOVERDE ONG. 2018.

Dentro del área urbana propuesta en la presente modificación, se contaría con un área urbanizable de 24,84Ha, resultado de las 0,9Ha que aún quedan disponibles dentro del área urbana y las 23,94Ha libres, incorporadas en la presente modificación.

### 4.3. SUELOS DE EXPANSIÓN

Para el año 2004, cuando se adoptó el PBOT se formularon 67,86Ha para suelos de expansión, con las modificaciones de 2011 se disminuyó a 63,99Ha.

Imagen 35. Suelos de expansión 2011



Fuente: PBOT Municipio de Puerto Boyacá. 2004

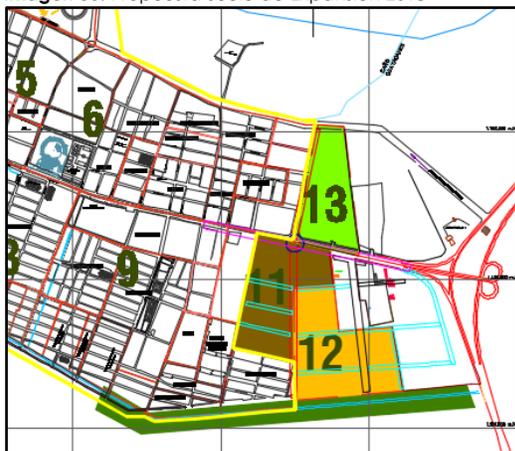
43

De estas 63,99Ha quedan disponibles, de acuerdo a la información presentada en el diagnóstico, 14,75Ha. Y se incorporan 12,5Ha, para un total de suelo de expansión disponible para urbanizar de 27,25Ha.

Suelo	Área Ha			TOTAL LIBRE	NUEVO 2018	TOTAL SE 2018
SE1	60,62	Ocupada	48,62	14,75	12,5	27,25
		Libre	12,00			
SE2	7,24	Ocupada	7,24			
		Riesgo	2,34			
SE3	5,09	Libre	2,75			
		<b>TOTAL</b>	<b>72,95</b>			

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

Imagen 36. Propuesta Suelo de Expansión 2018



Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



### 4.4. USOS DEL SUELO Y NORMAS URBANÍSTICAS

Los impactos esperados en las modificaciones de la normatividad urbana están enmarcados en tres escenarios. El primero desde la parte normativa, pues a partir de la entrada en vigencia de la modificación del PBOT, se contarán con herramientas normativas actualizadas, articuladas con la regulación del orden nacional, lo que permite la existencia de instrumentos para las intervenciones en el territorio desde los sectores públicos y privados.

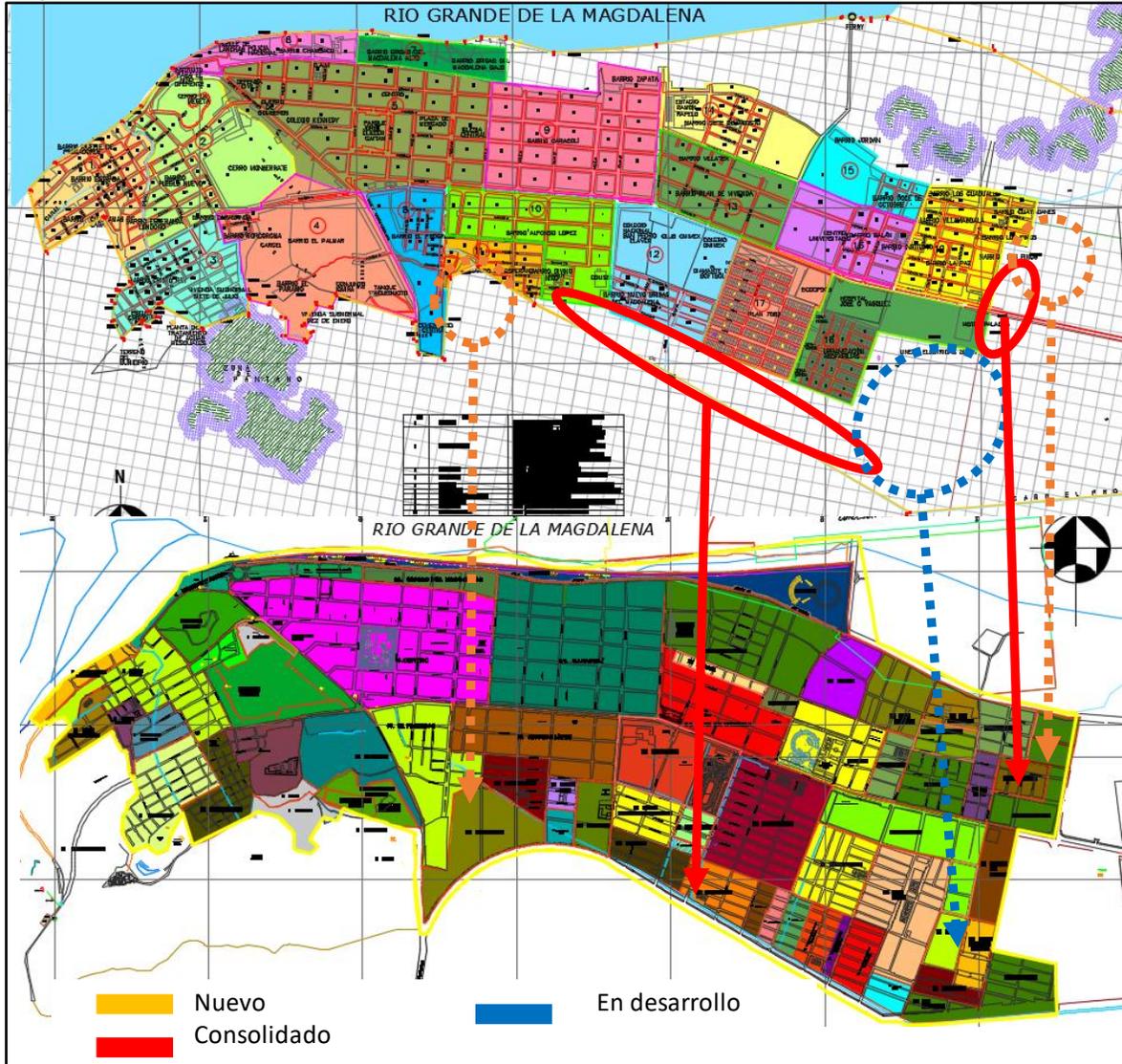
El segundo elemento es el facilitar la lectura de la norma urbanística, a partir de la existencia de las fichas normativas. De otro lado, se busca la claridad en la aplicación de los tratamientos urbanísticos, norma de edificabilidad, usos del suelo, que además de contar con elementos para la regulación de los impactos se articula al CIU, lográndose establecer las actividades permitidas y las que no se relacionen, se entenderán como no permitidas.

Y el tercer elemento es creación de condiciones especiales para la implantación de los usos del suelo que generan impactos en el municipio, con elementos como intensidad por manzana, condiciones generales de localización sobre ejes Estructurantes y la presentación de cumplimiento de requisitos, que tengan que ver con normatividad ambiental y sanitaria. Estas medidas pretenden controlar la existencia de impactos en zonas residenciales y la implantación de usos de gran escala o de complejas infraestructuras sin considerarse la relación con el entorno inmediato.

Como impacto en el ordenamiento vigente, con la zonificación por barrios que se hace en la presente modificación, se pasa de tener 19 barrios a tener 63.

44

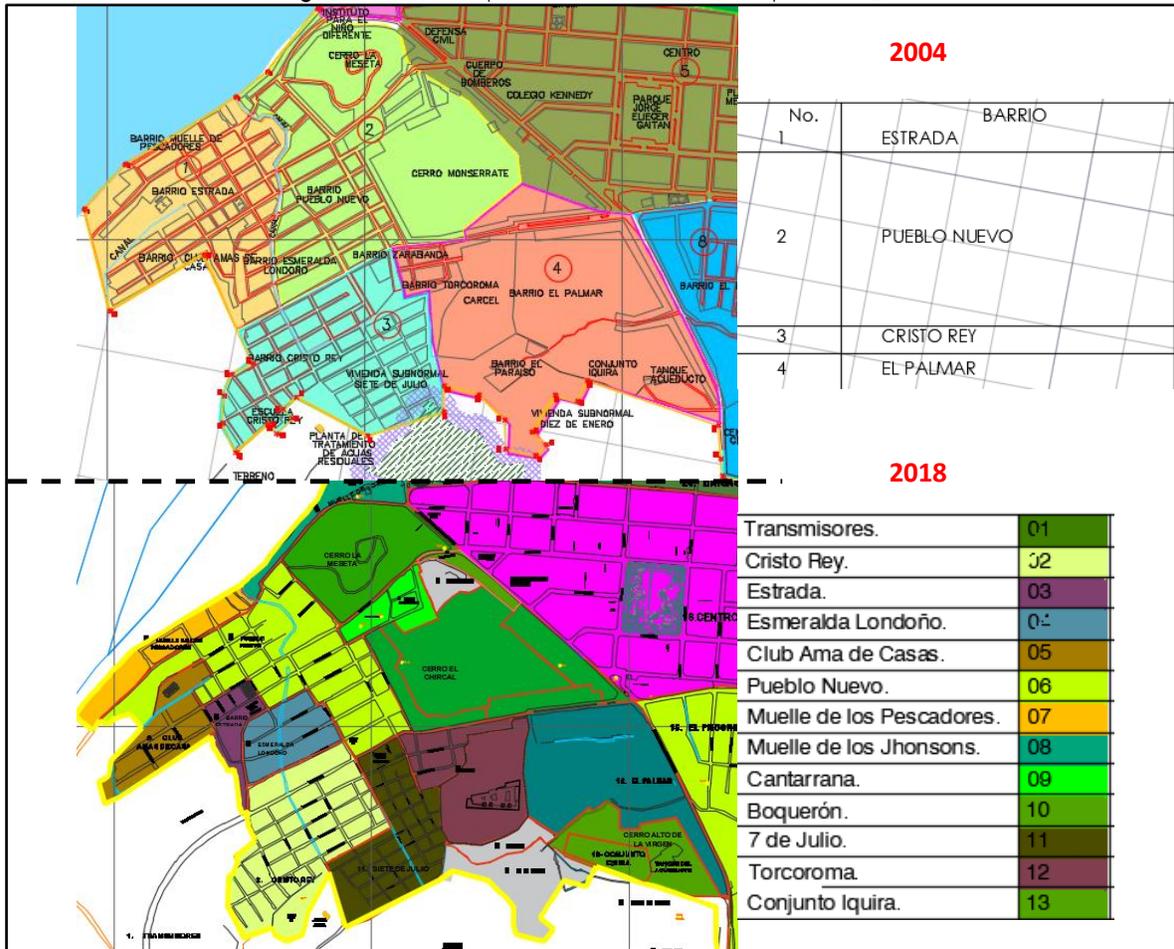
Imagen 37. Cambio zonificación por barrios



45

Tenemos, el cambio en la zonificación de barrios, en la cual se adicionan 16 barrios, que se han ido generando desde la adopción del PBOT y se reconocen y zonifican barrios ya existentes en 2004, pero que fueron agrupados en la definición que se hizo en ese momento, como por ejemplo el Barrio denominado El Palmar conformado por: Barrio zarabanda, barrio Torcoroma, barrio El Paraiso, Conjunto Iquira y barrio El Palmar. Como se aprecia en la parte superior de la siguiente imagen.

Imagen 38. Zonificación por barrios 2004 Vs zonificación por barrios 2018



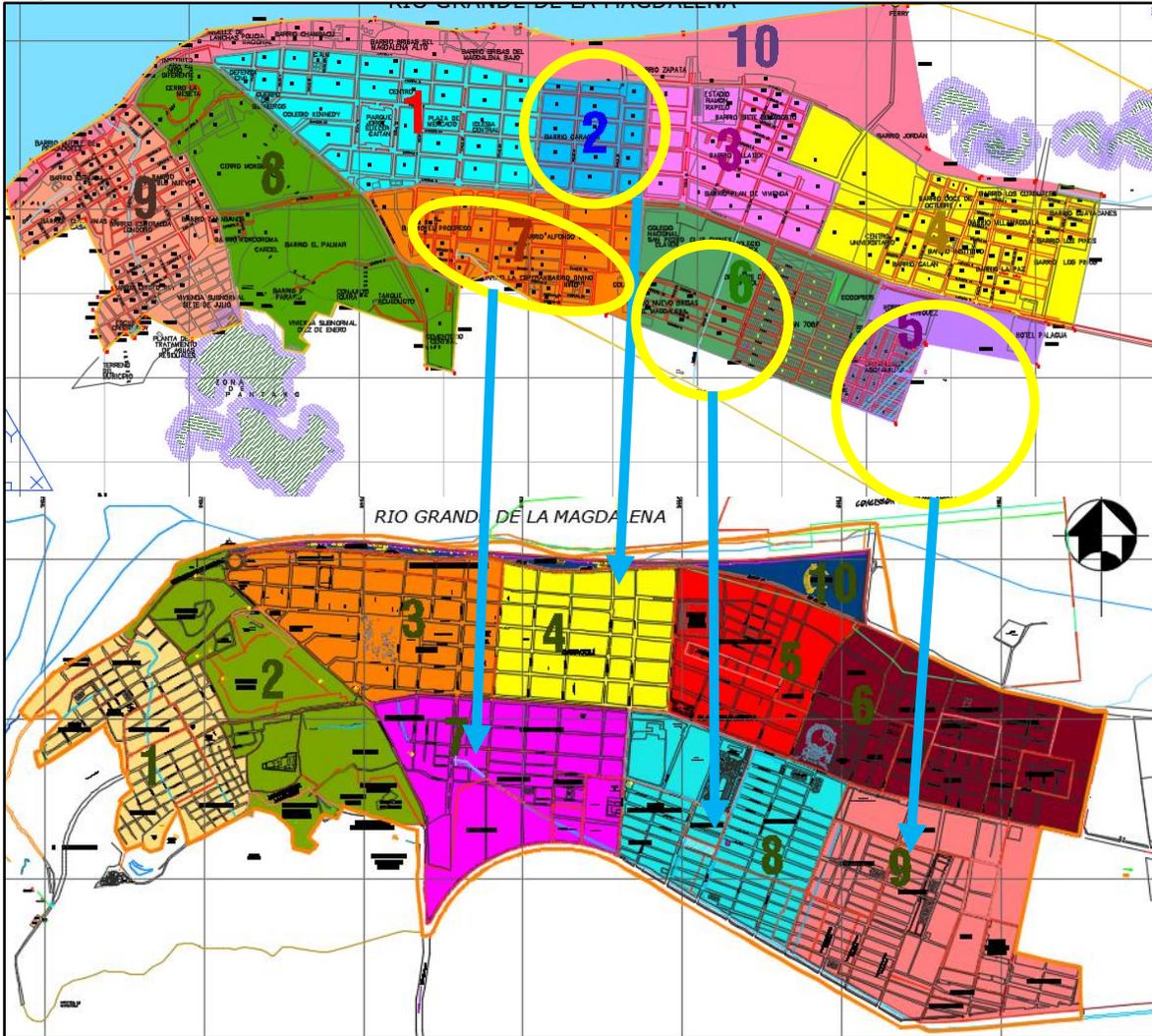
46

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

**SECTORES NORMATIVOS.** Se simplifica la consulta de la norma urbanística, a través de la definición de sectores y sub-sectores normativos, consolidando los principales elementos en una única ficha.

Los sectores normativos son zonas que están definidas por normas específicas en cuanto a usos del suelo permitidos, condiciones especiales para la edificabilidad, áreas mínimas, frentes mínimos, voladizos, retiros, entre otros elementos que se definen detalladamente en la ficha normativa correspondiente.

Imagen 39. Cambio zonificación por sectores.

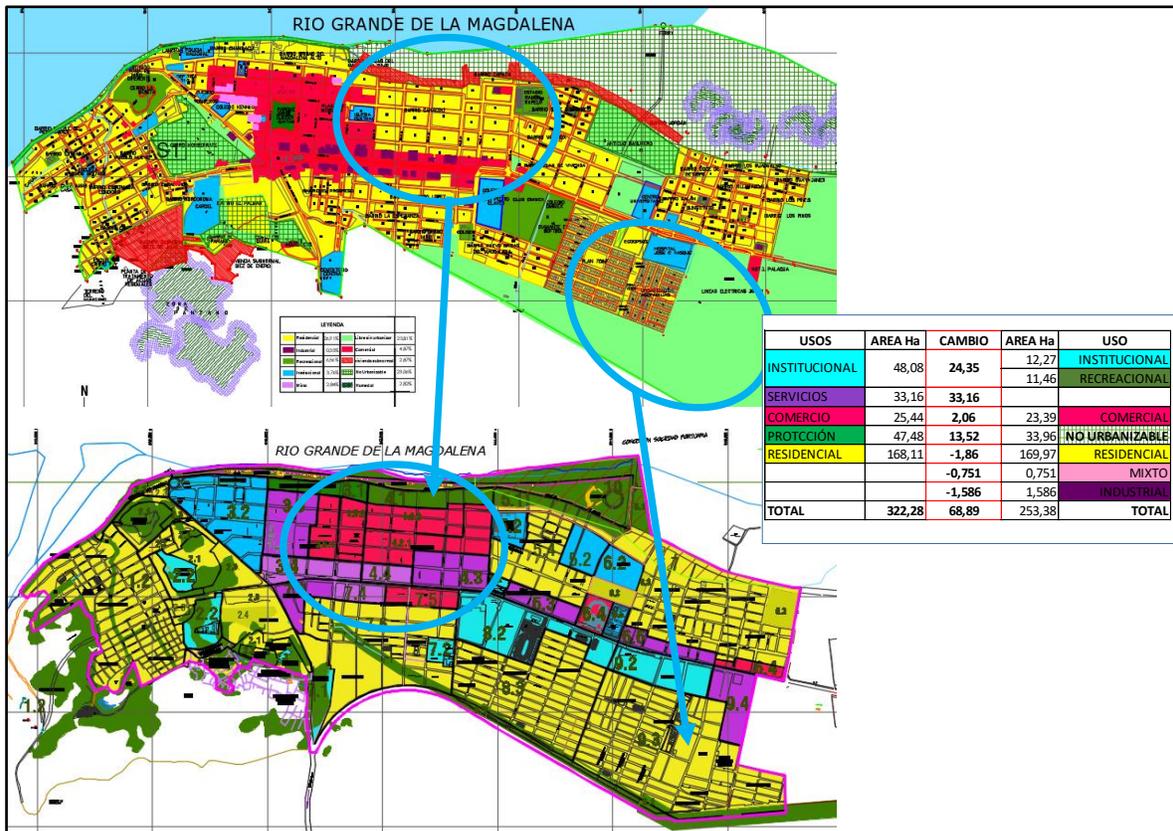


Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

Las fichas normativas son documentos informativos que constituyen una herramienta que facilita la lectura y aplicación de la norma urbana; recogen de manera sencilla, los conceptos técnicos y normativos, y direccionan la consulta de los contenidos complementarios que se encuentran en el PBOT o la normatividad nacional.

USOS DEL SUELO: Las modificaciones realizadas al componente de usos del suelo se encuentran enmarcadas dentro del concepto de mejoramiento de la lectura de la norma urbanística y la actualización de la misma dada las nuevas dinámicas en el territorio, la normatividad Nacional, la nueva versión del CIU y la necesidad de reglamentarlas de acuerdo con su localización.

**Imagen 40.** zonificación por sectores 2004 Vs zonificación por sectores 2018



Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

La redefinición de usos, impacta al actual ordenamiento, por la especialización de los subsectores, con el objetivo de disminuir los conflictos que se identificaron en el diagnóstico. Esta especialización de usos se da tanto en la zonificación, como en las fichas normativas, generado cambios en la cantidad de área dispuesta como uso principal, así:

**Imagen 41.** Tabla de zonificación por sectores 2018 Vs zonificación por sectores 2004

USOS	AREA Ha	CAMBIO	AREA Ha	USO
INSTITUCIONAL	48,08	24,35	12,27	INSTITUCIONAL
			11,46	RECREACIONAL
SERVICIOS	33,16	33,16		
COMERCIO	25,44	2,06	23,39	COMERCIAL
PROTECCIÓN	47,48	13,52	33,96	NO URBANIZABLE
RESIDENCIAL	168,11	-1,86	169,97	RESIDENCIAL
		-0,751	0,751	MIXTO
		-1,586	1,586	INDUSTRIAL
<b>TOTAL</b>	<b>322,28</b>	<b>68,89</b>	<b>253,38</b>	<b>TOTAL</b>

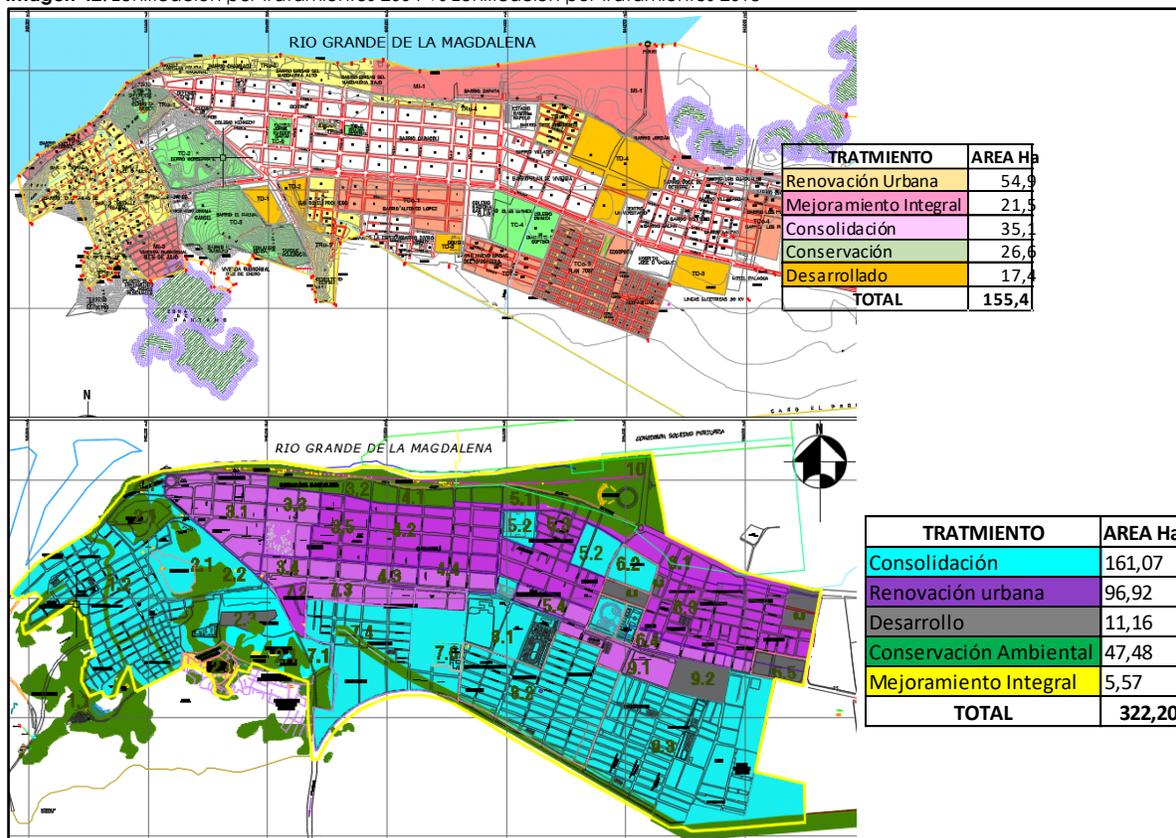
Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.



Desarrollo en el Municipio. Todas estas nuevas disposiciones se adoptan en el proyecto de decreto de la modificación Excepcional del PBOT.

Parte de las zonas que en el acuerdo de 2004 se encontraban bajo el tratamiento de Desarrollo, pasaron al tratamiento de Consolidación dado su grado de avance. A dichas zonas, se les dio la norma que se daba en mayor proporción en el polígono del sector normativo (norma predominante).

**Imagen 42.** zonificación por tratamientos 2004 Vs zonificación por tratamientos 2018



Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

Con la presente modificación se plantean tratamientos para el 100% del área urbana; en el año 2004 ha aproximadamente el 38,8% del área urbana, no se le definió tratamiento. Y en el año 2011, al área incorporada se le asignó el tratamiento de consolidación, aumentando en 8,96Ha.

Con la presente modificación, se aumenta en un 72% el área del tratamiento de consolidación que son 117,034Ha, en comparación con el área definida para este tratamiento en 2011. De igual forma se aumentó el área del tratamiento de renovación urbana en un 43% y del tratamiento de conservación ambiental en 20,89Ha lo que representa un 38% del área, definidas en 2004, dado que en estos tratamientos en 2011 no se modificaron las áreas.



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



Imagen 43. Tabla de zonificación por tratamientos 2004 Vs zonificación por tratamientos 2018

TRATAMIENTO	AREA Ha	CAMBIO	AREA Ha	TRATAMIENTO
Consolidación	161,07	125,994	35,080	Consolidación
Renovación urbana	96,92	42,059	54,858	Renovación Urbana
Desarrollo	11,16	-6,223	17,380	Desarrollado
Conservación Ambiental	47,48	20,893	26,589	Conservación
Mejoramiento Integral	5,57	-15,893	21,463	Mejoramiento Integral
<b>TOTAL</b>	<b>322,20</b>		<b>155,4</b>	<b>TOTAL</b>

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

51

Para el tratamiento de desarrollo se definieron 11.16Ha, que son las áreas urbanas no urbanizadas dentro del suelo urbano. Disminuyendo el área para este desarrollo comparada con la definida en 2004 en 6,22Ha, esto por la ocupación o desarrollo que ya han tenido. Y por el cambio que se hace al predio utilizado como botadero, que en 2004 se definieron como tratamiento de desarrollo y en la presente modificación se proponen como tratamiento de consolidación de equipamientos para parques y zonas verdes.

El tratamiento de mejoramiento integral, se planteó para los barrios subnormales que están dentro del suelo urbano, al costado sur-occidental, lo cuales ocupan un área de 5,57Ha aproximadamente; se disminuye el área planteada para este tratamiento en 15.89Ha comparada con el área formulada para este tratamiento en 2004. Una de las razones para esta disminución, ocurrió por la legalización y normalización del barrio 7 de julio, que mejoró sus condiciones urbanísticas y de prestación de servicios públicos.

### 4.5. CORREDORES VIALES

En la siguiente tabla, se resumen la espacialización de usos y actividades formulada, durante la presente modificación del PBOT, para los suelos que conforman los corredores viales rurales y suburbanos. La propuesta tiene como fin consolidar zonas de transición entre las dinámicas urbanas y rurales y generar zonas para la localización de aquellos usos y actividades en suelos rurales, que, por sus condiciones de implantación y funcionamiento, requieren de grandes zonas y que no son compatibles con la actividad residencial.

De los suelos rurales, definidos en el 2004, se les resta 3247,32Ha las cuales conservan su categoría de suelo rural, siendo ahora parte de la categoría de suelo de corredores viales rurales y corredores viales suburbanos; para las cuales, las determinantes ambientales establecidas en la resolución 2727 de 2011 y el decreto 3600 de 2007 y su decreto 4066 de 2008, han definido sus usos.

**Imagen 44.** Áreas corredoras viales

CORREDOR	USO PRINCIPAL	CODIGO	AREA (Ha)	% AREA
CORREDOR VIAL RURAL	AGROINDUSTRIA	Agrol	495,72	15,27%
	SERVICIOS DE CARRETERA	Sv	184,93	5,69%
	PROTECCION	ProB	476,80	14,68%
	SERVICIOS - INDUSTRIA PETROLEROS	SvPE	41,04	1,26%
	CENTROS VACACIONALES	Rcv	446,27	13,74%
CORREDOR VIAL SUBURBANO	AGROINDUSTRIA	Agrol	630,18	19,41%
	SERVICIOS ECOTURISTICOS, ETNOTURISTICOS, AGROTURISTICOS Y ACUATURISTICOS	Seea	296,68	9,14%
	PROTECCION - BOSQUES	ProB	103,34	3,18%
	INDUSTRIAL	Ind	188,11	5,79%
	SERVICIOS DE CARRETERA	Sv	384,24	11,83%
TOTAL			3247,32	100,00%

Fuente: CORPOVERDE ONG. 2018.

52

El territorio de Puerto Boyacá, es rico en su estructura ambiental; la adecuada zonificación de las actividades que se pueden desarrollar en los corredores viales, propende por su protección, como son los cuerpos de agua y relictos de bosque que se encuentran o atraviesan el área planificada para corredores.

Con la zonificación y reglamentación de corredores, se impacta la ocupación desordenada con procesos de dispersión. La localización de nuevas industrias y plataformas de servicios no debe generar nuevos patrones de ocupación del territorio.

#### 4.6. TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS

Se armoniza el Ordenamiento Territorial del municipio y la industria de transporte de hidrocarburos, así como lo previsto en los sustentos legales establecidos en el sentido de la concepción de dicha actividad como de utilidad pública y servicio público, su incorporación efectiva en el ordenamiento territorial, se hace a través de los condicionamientos normativos necesarios, que permiten el amparo y protección del derecho de vía y las áreas colindantes, de manera que se cuente con una regulación urbanística adecuada que armonice los usos y ocupaciones del territorio con su operación para lograr un respeto mutuo.

La incorporación de las actividades minero-energéticas en los instrumentos de planificación del ordenamiento territorial municipal, constituyen un mecanismo vital para armonizar visiones e intereses de manera que se logren oportunidades tanto para el sector como para los municipios.

Entre las oportunidades de involucrar al Sector Minero Energético en la planificación del ordenamiento territorial se tiene que:

- El ordenamiento territorial implica tener en cuenta las diferentes actividades que se desarrollan (o que potencialmente se desarrollarán) en el territorio, así como su localización (cuando esto sea posible). En ese sentido, la vinculación de las actividades minero-energéticas permite fortalecer o proyectar un aprovechamiento sostenible de los recursos, la ampliación de fuentes para el desarrollo económico y social y el fortalecimiento de los ingresos locales.
- Las actividades minero-energéticas tienen intrincadas relaciones con el ambiente, la infraestructura, la habitabilidad, el desarrollo de otros usos, la cultura, entre muchos otros, por lo que su vinculación



## MEMORÍA JUSTIFICATIVA

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE NORMAS URBANÍSTICAS DEL PBOT  
DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ – BOYACÁ



dentro del ordenamiento territorial brinda la oportunidad de conocer, evaluar y armonizar las relaciones de las actividades minero-energéticas con las demás actividades y elementos que constituyen el territorio.

- La planificación territorial desde el instrumento del PBOT, supone un ejercicio de prospectiva, de planificación para el largo plazo. Las actividades minero-energéticas pueden tener efectos temporales/ lógicas de ocupación de corto, mediano y largo plazo sobre el territorio; al insertarse en la planificación, las actividades minero-energéticas pueden ser planificadas a partir de estos criterios temporales.

Una construcción asertiva de PBOT, en la que participen los diferentes actores de interés sobre el territorio, (con relaciones funcionales, simbólicas o afectivas), es la base para resolver, mitigar y prevenir los conflictos territoriales.

La participación del SME en el proceso de planificación territorial, sus agentes públicos, nacionales, regionales, locales, gremios y operadores y comunidad con relaciones en el sector, garantiza que las problemáticas y oportunidades sean consideradas en la agenda pública y de toma de decisión en las diferentes escalas en que se desenvuelven las actividades minero-energéticas.

Orientar y armonizar bajo el principio de concurrencia, los procesos de implementación de la política minera nacional en el marco de los planes de ordenamiento territorial municipal y sus instrumentos complementarios.

Asignan un régimen específico de criterios de manejo, derechos y deberes para el manejo ambiental, social y económicamente sostenible de la actividad minera en el territorio, para su relación armónica con otras actividades y para contribuir a la transformación de las problemáticas y generación de desarrollo local.