

DOCUMENTO RESUMEN



DEBEMOS CONVERTIR LA PARTICIPACIÓN EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN UN ESPACIO PARA LA REFLEXIÓN, UN TIEMPO PARA SOÑAR EL FUTURO Y EL LUGAR PARA DISEÑARLO.

1. CONSIDERACIONES GENERALES:

El proceso de modernización del Estado, del cual hace parte la descentralización, la autonomía territorial y la planeación integral del territorio son herramientas con las cuales el Municipio asumirá el reto de orientar su futuro desarrollo.

La Constitución política faculta a los Municipios para orientar el desarrollo de sus territorios Art. 311 y regular de los usos del suelo, Art. 313. La Ley 152 de 1994 Art. 41 prevé que Además del **Plan de Desarrollo**, los Municipios contarán con un **Plan de Ordenamiento Territorial**. La Ley 99 de 1993 Art. 65-8 establece que los Municipios deberán dictar sus propias normas sobre **Ordenamiento Territorial y Reglamentación de los Usos de los Suelos**, de conformidad con la Constitución y la Ley. La Ley 388 de 1997 que modifica la Ley 9 de 1989 establece la obligación de los Municipios de expedir el **Plan de Ordenamiento Territorial** en concordancia con el **Plan de Desarrollo Municipal**.

El Municipio en concordancia con la Ley 9 de 1989 o Ley de Reforma Urbana y con el apoyo de Corpoamazonia, expidió el **Acuerdo No. 042 de Octubre 25 de 1995**, sobre "**Perímetro Urbano del Municipio de Puerto Asís**", en el cual se definía el perímetro urbano de la ciudad de Puerto Asís, derogando el Acuerdo 031/95.

A parte del mencionado Plan de Ordenamiento Urbano para Puerto Asís no se contaba con suficientes instrumentos normativos y de planificación que le permitan regular y adelantar en forma ordenada, sostenible y equitativa el desarrollo integral de su territorio. Por eso se hace necesario la implementación del presente **Plan Básico de Ordenamiento Territorial del Municipio de Puerto Asís- PBOT**, con participación ciudadana, y la utilización de herramientas técnicas se realizó esta propuesta de ordenamiento territorial, con el **objeto** de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, de adecuar el medio físico-biótico a las necesidades presentes y futuras de las próximas generaciones en condiciones de convivencia, con profundo respeto por las culturas y grupos sociales y con procesos edificantes para la paz del país, conformando estructuras

urbanas y rurales sustentables y facilitando las actuaciones urbanas integrales, regulando la oferta de servicios públicos de modo tal que se logre la equidad y unas relaciones estructurantes entre la ciudad y el campo y entre el municipio y su entorno regional, la nación y el mundo.

El Ordenamiento Territorial como política de Estado y como instrumento de planificación permite orientar el proceso de ocupación y transformación del territorio, mediante la formulación, en el caso del municipio de Puerto Asís por tener menos de cien mil (100.000) habitantes, del Plan Básico de Ordenamiento Territorial Municipal el cual prevé el desarrollo integral del Municipio, bajo los siguientes principios:

- **Coordinación:** Con este principio se busca que en los procesos de planificación territorial, se establezca una estrecha relación del Municipio de Puerto Asís con el Departamento del Putumayo y las entidades nacionales comprometidas con este proceso.
- **Continuidad:** Se busca la institucionalización de la planificación territorial como proceso, garantizando el cumplimiento de las metas, los programas y los proyectos que se establezcan en los planes de ordenamiento del orden municipal.
- **Sostenibilidad Ambiental:** Busca que la dinámica socioeconómica, se genere en el marco de una relación armónica con el medio ambiente.
- **Desarrollo Equitativo:** Este principio busca mecanismos para fortalecer el desarrollo subregional – provincial y municipal para asegurar una distribución equitativa de las oportunidades y beneficios, respetando su heterogeneidad y diversidad.
- **Desarrollo Social Humano:** Este principio busca el mejoramiento de la calidad de vida, así como la potenciación del talento humano hacia la cultura de la innovación y la investigación en la solución de sus problemas.
- **Gobernabilidad:** Implica desarrollar mecanismos que coadyuven a fortalecer la descentralización y la autonomía territorial en los aspectos político, administrativo y fiscal, creando y fortaleciendo la participación de la sociedad civil en la gestión del desarrollo.

● **Productividad y Competitividad:** Están referidos a la identificación y desarrollo y desarrollo de ventajas comparativas, para que el municipio pueda integrarse eficientemente bajo las condiciones de globalización e internacionalización de la economía con las dinámicas intra e interregionales.

● **Participativo:** Los grupos y actores sociales intervienen durante la formulación y gestión del Plan, en la concertación del futuro de sus intereses propios y colectivos y el seguimiento y evaluación del mismo.

2. POLÍTICAS, OBJETIVOS, ESTRATEGIAS, METODOLOGÍA E INSTRUMENTOS DE DESARROLLO TERRITORIAL

2.1. POLÍTICAS:

El Municipio adopta como políticas:

- El ordenamiento del territorio será la base fundamental para la planificación del municipio.
- Acoger los lineamientos que da la ley 388 de 1997, para lograr ordenar el territorio, la demás orientaciones que realice el gobierno nacional.
- Atender los requerimientos que establezcan las autoridades ambientales, como la Corporación Autónoma Regional (Corpoamazonia) y el Ministerio del Medio Ambiente.
- Coordinar con el departamento del Putumayo y los demás municipios las acciones a seguir con el fin de lograr el ordenamiento del territorio.

- Propender por el desarrollo sostenible, implementando el desarrollo alternativo y aprovechando las ventajas comparativas.
- En general impulsar el desarrollo equilibrado de sus diferentes subregiones o núcleos político – administrativos con base en principios de sostenibilidad ambiental, social, económica y cultural.

2.2. OBJETIVOS:

Lograr un plan concertado con la comunidad de Puerto Asís, el cual logre la construcción del territorio de la llanura amazónica, coordinando con los otros Municipios del Medio Putumayo; mejorar la integración de las diferentes veredas y zonas del área rural; estructurar la ciudad de Puerto Asís de modo equilibrado para que logre recuperar el liderazgo sobre la Cuenca del río Putumayo; mejorar la prestación de servicios de manera equilibrada, competitiva y funcional; fortalecer los diferentes procesos de conformación de estado y mejorar la calidad de vida y la convivencia ciudadana.

2.3. ESTRATEGIAS:

Son estrategias del Plan Básico de Ordenamiento Territorial la utilización de programas, proyectos y normas. Cuando se requiere intervenir en los diferentes sistemas propuestos se realizará con proyectos específicos; al igual que para actuaciones en las áreas urbanas generales.

Las normas establecidas tratan de regular la actuación en lo público y las intenciones privadas en cada una de las zonas homogéneas de la ciudad y de la zona rural.

En el caso de los tratamientos, se busca dirigir los diferentes procesos de transformación en el nivel de barrios para mantener y en lo posible las condiciones medio ambientales del área urbana, lograr una correcta ubicación del comercio la industria y los servicios que propenden para que

los barrios y áreas destinadas a los proyectos de vivienda de interés social (VIS) tengan calidad de vida y armonía urbana.

2.4. METODOLOGÍA:

El Plan Básico de Ordenamiento Territorial se desarrolló de acuerdo a una concertación con diferentes actores tanto administrativos, públicos y comunitarios ; el conocimiento biofísico del municipio; el análisis de los Planes de Desarrollo Municipal y de los Planes de Acción Sectoriales; la elaboración del Prediagnóstico, Diagnóstico y Formulación de Documentos Estructurales del Plan Básico de Ordenamiento Territorial; la participación ciudadana; la implementación del Sistema de Información Georeferenciado.

Durante el trabajo de formulación y luego en la implementación se tiene en cuenta los diferentes momentos divididos en etapas, la implementación de procesos de participación, de comunicación y las utilización de técnicas que soporten estos procesos; el manejo de las dimensiones del desarrollo con una visión urbana y regional , el trabajo en equipo como procedimiento que asegura la realización de metas y resultados con eficiencia. La socialización y divulgación del Plan Básico de Ordenamiento Territorial hasta lograr que toda la comunidad participe en el logro de los objetivos y enriquezca el proceso.

3. CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE PUERTO ASIS

El municipio es el principal Puerto del departamento del Putumayo y ha venido creciendo a una tasa cercana al 3 %, con una tendencia de urbanización de su población, la cual crecerá en cerca de 14.000 personas los próximos diez años para un total de 64.000 habitantes en el año 2.010, de los cuales aproximadamente el 70 % vivirán en la zona

urbana. El PBOT tiene en cuenta esta realidad y propone patrones de crecimiento de tal forma que encausen el desarrollo para el logro de una estructura urbana consecuente con la topografía y condiciones del paisaje, cumpliendo con las funciones de desarrollo del transporte multimodal, mejorando su sistema de movilidad de manera más eficiente y creando una estructura más amable, más humana.

La ciudad y una parte de sus veredas presentan algún grado de vulnerabilidad y se encuentran asentadas en zonas naturales frágiles, con algún grado de riesgos y amenazas, principalmente por deslizamientos de las riveras de los ríos donde están asentadas o por inundaciones. La comunicación con las Inspecciones de Policía y Corregimientos en general es difícil, con vías en regular o mal estado y en otros casos no existe carretable, teniéndose que desplazar por el río Putumayo o sus afluentes. También existen problemas de inseguridad y por lo tanto es regular la articulación con las regiones que la rodean y del entorno en general. Los crecimientos de la ciudad en gran parte se da de manera informal o espontáneo con algún grado de desequilibrio en la distribución de las actividades y generando una estructura urbana segregada y truncada principalmente por la ubicación del Aeropuerto Tres de Mayo.

En el centro de la ciudad, las zonas residenciales se han deteriorado por cambios en los usos, los cuales no han tenido en cuenta las consideraciones urbanísticas, sin hacer las modificaciones pertinentes ni mucho menos han tenido en cuenta la capacidad de uso y de servicios establecidos, con grave deterioro del espacio público por invasión de este generalmente con actividades comerciales o prestación de servicios.

Existe un atraso en la malla vial, tanto urbana como rural, sin embargo, existe un sistema de transporte masivo en la ciudad y de comunicación con sus veredas más limitado. Falta clasificación de la malla vial, con gran dificultad de acceso a los sectores periféricos y en los casos que no hay carretable, el acceso se da a través de caminos poco desarrollados. Igualmente sucede con los equipamientos urbanos y principalmente los rurales los cuales son incompletos y desestructurados.

El patrimonio histórico es poco apreciado resaltándose algunas edificaciones como la iglesia y colegio contiguo y algunas edificaciones modernas como el Sena y la Sede Administrativa, también algunas residencias como la casa donde está ubicado el Bienestar Familiar, otras han sido deterioradas por el abandono y por el cambio de uso que se les ha dado. El espacio público existe de una manera dispersa, discontinua y se defiende muy poco, con deterioro de los andenes e infraestructuras con privatizaciones de andenes y parques y áreas de cesión.

Las siete (7) Inspecciones de Policía y cinco (5) Corregimientos en que se subdivide el municipio, en general presentan deterioro en su infraestructura y el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas es elevado. Aún el Corregimiento de Santana presenta gran deficiencia en infraestructura y equipamientos urbanos, no tiene en sí una estructura urbana, haciéndose necesario en el corto plazo dotarlos de la infraestructura y equipamientos necesarios y definir de acuerdo a la Ley su estatus, ya que en general los Corregimientos no cumplen con las condiciones que exige la Ley 136 para tener esta categoría.

4. ESCENARIOS PREVISTOS PARA EL AÑO 2.010.

El déficit de vivienda y el crecimiento previsto de la ciudad conlleva a la construcción de cerca de 6.000 viviendas, necesiéndose determinar una zona de expansión de 277 hectáreas, pero sobretodo consolidar las 85 hectáreas que están por desarrollar. También, se requiere reglamentar el crecimiento de los Centros Poblados que se vayan constituyendo en el desarrollo del presente PBOT.

Puerto Asís es la ciudad del Putumayo que presenta características esenciales para el desarrollo del transporte multimodal, por contar con el Aeropuerto Regional "Tres de Mayo" el cual se propone convertirlo en Internacional; el Muelle Fluvial Internacional "La Esmeralda" sobre el río Putumayo y está articulada a ejes viales muy importantes como son: la Troncal del Magdalena, a través de Mocoa-Pitalito, comunicando con Bogotá, Centro del país y la Costa Atlántica; la Troncal de Oriente que lo

comunicará al Norte con Caquetá, los Llanos Orientales y Venezuela y al Sur a través del Valle del Guamuez(La Hormiga) y San Miguel (La Dorada) con el Ecuador; la Transversal al Pacífico que articula al Oriente con la Amazonía: Perú, Leticia y Brasil a través del río Putumayo y al Pacífico, a través de la carretera Mocoa-Pasto, comunicándolo además con el Occidente del país.

5. DETERMINANTES DEL MODELO.

Como base del Modelo de Ordenamiento Territorial se determina al medio natural, definiéndose las acciones de conservación, protección y la estructura ecológica, buscando controlar los altos riesgos y amenazas determinados por la ubicación del municipio y la ciudad en zonas de alta vulnerabilidad física del territorio.

Se propone desarrollar las zonas de consolidación y de expansión urbana, con cambios conceptuales previstos en la Ley 388 de 1997, por un lado obligando a que las nuevas construcciones mejoren los estándares de espacios libres, en las zonas deterioradas establecer programas de mejoramiento y recuperación así como de Renovación Urbana. Por otro lado, se plantea un manejo diferenciado para cada uno de los sectores de la ciudad, con un reparto de las cargas y beneficios, con una consolidación del centro histórico de la ciudad y mejorando la estructura urbana con una red vial y de transporte público que articule las diferentes zonas urbanas y sobretodo con el traslado del Aeropuerto Tres de Mayo, que interrumpe la morfología urbana.

Un plan vial y fluvial que articule a las Inspecciones de Policía y Corregimientos, así como también a las veredas, tratando de mejorar al máximo las condiciones de movilización de los habitantes., generando de paso un fuerte apoyo a los procesos económicos y mejorando la calidad de vida de los habitantes.

Otra determinante fundamental del modelo es la de potenciar al máximo la articulación a la red vial regional, insertándose decididamente en el

ordenamiento territorial de la región amazónica-andina-pacífica, incorporándose a la economía global para darle salida a sus recursos minerales (petróleo) y naturales tan valiosos, ofreciendo sus paisajes al turismo, con una búsqueda permanente por mejorar la calidad de vida de los Asisenses. Para lo cual son fundamentales el impulso de obras como las vías perimetrales para el transporte interregional normalmente de carga pesada, el Terminal de Transportes de Pasajeros y Carga y la Central de Abastos. Se complementa este sistema vial con el impulso al Aeropuerto Internacional en la zona de Puerto Vega y el Muelle Fluvial Internacional.

La educación, capacitación, asistencia técnica, transferencia tecnológica, desarrollo de la investigación y la ciencia son pilares determinantes del modelo que se propone, incluyendo Centros de Altos Estudio de la Amazonia así com de Desarrollo Tecnológico

5.1. EL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

El modelo de ordenamiento territorial pretende como objetivo principal orientar y concentrar las acciones del gobierno local, la inversión pública departamental y nacional, la inversión de la empresa privada y las actuaciones particulares hacia la consecución de fines que se puedan prever en el largo plazo. Se busca además concertar con los ciudadanos una nueva cultura con rasgos de identidad con un entendimiento de la realidad de la Región del Bajo Putumayo en particular y de la Región Amazónica en general.

El ordenamiento territorial de Puerto Asis pretende establecer una interacción entre el espacio ocupado por la ciudad, los Corregimientos, Inspecciones de Policía y veredas con la estructura ecológica, las zonas naturales y culturales o étnicas, las cuales se pretende proteger y conservar . Como son: **La Reserva Productora de Piñuña Blanco - Mecaya** y la conservación de Microcuencas aportantes a los acueductos municipal, corregimentales, Inspecciones o veredas, los Resguardos Indígenas de Buenavista Y Santa Cruz de Piñuña Blanco y en el futuro los Resguardos

proyectados que actualmente tan solo Cabildos así como las posibles Reservas de las Negritudes que se proyecten.

El entendimiento de la estructura y dinámica de los diferentes territorios que componen al municipio, permitirá disminuir los conflictos tanto ambientales como sociales de tal forma que el desarrollo del municipio no atente contra el soporte natural y las diversas culturas asentadas en su territorio, culturas que en gran medida hay que recuperar como es el caso de los **Sionas**, cultura autóctona del territorio municipal hoy en día con graves problemas de aculturación y disminución de su población..

La sostenibilidad del territorio requiere de proteger las diferentes cuencas, microcuencas y principalmente la cuenca del río Putumayo y subcuencas donde están asentadas la ciudad, Algunas Inspecciones, Corregimientos y veredas. Además de la protección de la inmensa red hidrográfica, se deben conservar el sistema de humedales que ocupan gran cantidad de territorio del municipio, para que cumplan su función ecológica e hidrológica, controlando las diferentes actividades tanto urbanas como rurales que puedan degradar los frágiles ecosistemas. También se definen los parámetros que permitan un desarrollo equilibrado de los nuevas zonas de expansión de la ciudad y para la protección y adecuación de las áreas ya construidas así como de los territorios ocupados.

5.2. COMPONENTES DEL MODELO.

La estructura del Modelo de Ordenamiento Territorial requiere la definición de los principales componentes como son: la estructura ecológica principal, la estructura urbana, el territorio rural y el entorno regional:

- La **Estructura Ecológica** del municipio de Puerto Asís está conformada por los diferentes elementos y sistemas naturales con funciones ecológicas e hidrológicas fundamentales para el desempeño de los ecosistemas, sin los cuales sería imposible el mantenimiento de la

calidad ambiental y se afectaría enormemente el sostenimiento de la ciudad y de las diferentes veredas.

• De ahí que se hace necesario hacer restricciones en los diferentes usos que se establecen o se le da al suelo obligando a declarar zonas de conservación y protección de los recursos y patrimonio natural y reglamentando la explotación de los recursos más importantes como el agua, el suelo, el subsuelo, la flora y la fauna.

• La **Estructura Urbana**, definida principalmente por las piezas urbanas o unidades que la componen y los sistemas generales. Normalmente, las piezas urbanas corresponden a las diferentes inversiones del sector privado o a acciones de los particulares y las componen principalmente las zonas residenciales, el centro histórico, las zonas de expansión. Los sistemas generales corresponden a la inversión pública, los sistemas generales tienen la función de comunicar o entrelazar las piezas urbanas y se pueden resaltar entre otros: el sistema de transporte, el sistema de espacios públicos, el sistema de servicios públicos y los equipamientos urbanos.

• El **Territorio Rural**, formado por las zonas que rodean la ciudad de Puerto Asís y las 146 veredas asentadas en el municipio, así como también la proyectada Reserva Forestal Productora de Piñuña Blanco – Mecaya, los Territorios Indígenas y de las Negritudes. El ordenamiento del territorio rural tiene que orientarse a su conservación y protección, desarrollando las zonas de manera sustentable y buscando una articulación armónica entre el campo y la ciudad, dentro de un contexto de desarrollo integral regional. Las áreas de conservación requieren de la definición de zonas de transición para evitar la presión sobre estas. En el caso de la Proyectada Reserva Forestal, las veredas asentadas a lo largo del río Piñuña Blanco deben funcionar como zona de amortiguación en donde se desarrollen cultivos agroforestales y ecoturismo

6. LAS PIEZAS URBANAS.

Como se anotó anteriormente son las partes que componen la estructura de la ciudad y son entre otras las siguientes:

6.1. CENTRO HISTORICO:

El cual alberga las diferentes funciones Institucionales, municipales, tanto urbanas como veredales y regionales, condicionadas por ser un Puerto Fluvial, geopolíticamente estratégico y desarrollado principalmente después del conflicto con el Perú y sobretodo con la construcción de la vía a Pasto en los años 40, que lo comunicó por décadas con el interior del país.

Dentro del modelo de ordenamiento territorial propuesto, le corresponde al Centro cumplir los objetivos de:

- Desarrollar el concepto de actividad múltiple o mixta
- Promover y potenciar la competitividad del municipio, promoviendo actividades
acordes con la globalización e internacionalización de la economía.
- Resaltar y recuperar para bien del municipio y de la humanidad la parte histórica.
- Renovar aquellos sectores que muestran señales de deterioro.

6.2. LAS ZONAS RESIDENCIALES:

Corresponden a las diferentes etapas de crecimiento de la ciudad de Puerto Asís. A partir del Centro se desarrolló de manera truncada por la construcción del aeropuerto, principalmente hacia el oriente y norte de la ciudad, y su desarrollo al corto plazo se dará en la zona de consolidación descrita.

Los objetivos que propone el modelo de ordenamiento territorial correspondiente a las zonas residenciales son:

- Recuperar la calidad urbanística de los barrios más tradicionales de la ciudad.
- Restringir al máximo los usos que sean incompatibles con el uso residencial
- Mejorar la conexión con las otras zonas y el Centro de la ciudad.
- Recuperar el espacio público.
- Mejorar la dotación de los equipamientos urbanos.

6.3. ZONAS DE EXPANSION

Corresponde a aquellas zonas propuestas en donde se ubiquen las nuevas residencias y lograr así que la ciudad crezca de una manera ordenada. Se propone que después de consolidar las zonas poco densificadas se vaya impulsando el crecimiento de la ciudad mediante la construcción de urbanizaciones con servicios públicos completos, viviendas adecuadas y espacios públicos y parques para el esparcimiento.

Estas áreas están contempladas para ser desarrolladas al nordeste y sureste, en la zona de influencia hacia el sector de Canacas. Los objetivos que se proponen son:

- Potenciar los valores ambientales y paisajísticos de las zonas propuestas
- Dotación de vías intercomunicación, parques y equipamientos
- Reservar suelos para el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social
VIS.
- Desarrollando planes parciales para su construcción.

7. LOS SISTEMAS GENERALES:

Son en sí la base fundamental del modelo de ordenamiento territorial y permiten la intervención pública en la ciudad, jugando un papel determinante en la estructura urbana, se destacan los siguientes elementos:

7.1. Sistema Vial y de Transporte: contempla por un lado la construcción de vías que comuniquen los diferentes sectores de la ciudad entre sí, permitiendo el establecimiento de rutas de transporte público. Por otro lado, los anillos viales que comuniquen a la ciudad con las diferentes veredas aprovechando los ejes viales actuales y complementándolos con un a serie de anillos viales que conecten entre sí las diferentes Inspecciones y Corregimientos. Entre otras vías se contempla comunicar los siguientes Puntos: Las Planadas-El Silencio-Caña Brava; La Paila -Villa Gloria-Medellín-Puerto Vega; La Libertad-La Samaria-Agua Blanca-Villa Marquesa-Villa Leiva-La Libertad; Teteyé-El Azul-Nueva Granada-La Cumbre-Villa Marquesa; Las Delicias-Juvenil-Bajo-Cuembí-Bocanas de Cuembí; Bocanas de Cuembí-La Piña-La Frontera; Santana- La Sabaleta-La Diana-Marmato-Las Minas-El Danubio-El Paraíso; El Águila-Las Acacias-Jerusalén-Sinaí-Bajo Mansoyá -La Alea-Sevilla; Ancurá-Santa Isabel-Belén-Zamora-Bajo Mansoyá; Ancurá-Puerto Playa-Guadalupe-Agualongo-Angostura-Los Camios-Chufiyá-Comandante; Comandante-Sevilla; Comandante-Buenavista-Remolino Santa Helena-Piñuña Blanco.

El importante Sistema Vial Local, complementará la culminación de los ejes viales nacionales, mencionados: Troncal del Magdalena, Troncal de Oriente, Transversal al Pacífico que se conectan e interrelacionan a través del Terminal de Transporte de pasajeros y carga y se conecta este a la ciudad con el anillo vial urbano y a través de vías perimetrales, con el Muelle Internacional "La Esmeralda" hacia el sector de Canacas y a través de otra vía alterna con el Aeropuerto Internacional, que obliga a construir un puente sobre el río Putumayo, desarrollando el Sur del municipio y facilitando la conexión a través de la vía a Pozo Putumayo I con La Hormiga- Puente Internacional de San Miguel-Ecuador. Este complejo de transporte le dará un gran impulso a Puerto Asís, logrando de esta manera crear las condiciones para que recupere su situación de liderazgo que con su situación geopolíticamente estratégica debe ejercer.

Los objetivos del Sistema Vial y de Transporte son:

- Mejorar la articulación dentro de la ciudad, entre esta y las veredas y con las regiones de influencia.
- Dar preferencia a la implementación del transporte público
- Recuperar la vocación de servicios principalmente transporte y comercio del municipio.

7.2. Sistema de Servicios Públicos: estos son determinantes tanto para el crecimiento de la ciudad, así como para el tratamiento de los demás centros poblados y las veredas, donde existan asentamientos humanos.

7.3. Sistema de Acueducto: Su objetivo es garantizar el suministro de agua tanto para la ciudad como a los centros poblados y veredas. Las metas son dotar de agua al cien por ciento de la población, priorizando el casco urbano, logrando un buen tratamiento del agua, evitando los graves perjuicios para la salud y mejorando el nivel de desarrollo empresarial. Existen varias opciones de mejorar el acueducto, como son: mejorar el actual, recuperando y conservando la microcuenca de la quebrada Agua Negra; trasladarlo a la microcuenca del río Cocayá y una definitiva como es la de construir el Acueducto Regional.

7.4. Sistema de Alcantarillado: su objetivo es garantizar el tratamiento de las aguas servidas para verterlas de manera limpia a las fuentes de agua, generalmente al río Putumayo a través de colectores principales que culminen en sendas plantas de tratamiento o lagunas de oxidación, reduciendo la contaminación que las aguas servidas producen. Los Centros poblados requieren también de plantas de tratamiento y de optimizar los alcantarillados y en varios de ellos la construcción de estos y dotar de soluciones individuales las viviendas dispersas en las diferentes veredas.

7.5. Sistema de Manejo de Residuos Sólidos: El municipio requiere con urgencia implementar un sistema eficiente y ambientalmente limpio para el manejo de los residuos sólidos que evite botar estos tanto a las fuentes de agua, como al actual relleno sanitario que desafortunadamente lo convirtieron en basurero a cielo abierto, mejorando el cubrimiento total de recolección no solo urbana sino implementando uno veredal, complementado con la construcción de un relleno sanitario en la vereda

del Medio Afán y un sistema de reciclaje de basuras, acudiendo a prácticas de educación ambiental.

7.6. Sistema de Equipamientos: se propone racionalizar la distribución de los equipamientos urbanos y rurales, dotando de estos a las zona marginadas que no poseen o que son obsoletos o incompletos los que tienen actualmente.

7.7. Sistema de Espacios Públicos: los espacios públicos además de embellecer, son elementos estructurantes de la ciudad y conjuntamente con los equipamientos y la red vial ordenan la estructura para lograr las características deseadas. Es importante mejorar la relación del área libre por habitante, creando jerarquías entre los diferentes tipos de reservas, parques naturales, parques urbanos, parques de centros poblados, las diferentes plazas, avenidas y otros tipos de espacios abiertos como parques lúdicos, espacios peatonales. Fundamental dentro de los objetivos de este sistema recuperar y armonizar lo andenes, los separadores de las avenidas y diversos espacios públicos diseminados por la ciudad.

7.8. Sistema de Educación: La educación como eje del desarrollo para producir los cambios tecnológicos y de aprendizaje de técnicas a través de la capacitación. Además de la necesaria dotación de infraestructura tratada para efectos del PBOT como equipamientos urbanos y rurales, se propone un mejoramiento en la calidad de la educación desde el grado cero hasta la educación superior de modo tal que esta obedezca a la realidad del municipio, de la región y contribuya a estructurar y a resolver los problemas del ordenamiento y del desarrollo sostenible. Además de los convenios para crear un Sistema de Educación Superior, acorde con la vocación y realidad del municipio, se debe impulsar la creación de Centros de Altos Estudios en temas como la Amazonia, Medicina Tropical y Tecnologías para el mejoramiento de la agroindustria.

7.9. Sistema de Salud: Al igual que la educación se propone mejorar la cobertura en el Sistema de Seguridad Social de modo tal que se logre un cubrimiento del 100% a mediano y largo plazo. La construcción del Hospital de Tercer e incluso de Cuarto nivel al largo plazo, complementa la infraestructura actual. El mejorar la calidad de la salud implica mejorar la parte sanitaria del agua potable, manejo de aguas servidas y de residuos sólidos que contribuyen en un alto porcentaje a la morbilidad de la

población e incluso a la mortalidad infantil. La educación también se propone para que cumpla un papel fundamental para la prevención de la salud y mejora de la calidad de vida de los pobladores.

La descentralización del sector salud e incluso de la educación es un elemento o instrumento fundamental, que ha venido marchando paralelo a la formulación del PBOT de Puerto Asís. Solo con la autonomía en este tipo de servicios básicos podrá el municipio mejorar los Planes de Atención Básico en Salud.

7.10. Sistema Económico: La implementación de los Proyectos de Infraestructura, de Servicios Públicos y Básicos, así como el ordenamiento del uso del suelo, son pilares fundamentales para la propuesta de desarrollar un Sistema Económico, acorde con las ventajas comparativas del municipio, en donde la base económica sean los recursos naturales como el petróleo, maderables, productos vegetales, agroindustria, ganadería semintensiva e intensiva, piscicultura, zootecnia, la prestación de servicios como el **transporte**, el **comercio**, y el ecoturismo

La producción agropecuaria tiene singular importancia para lograr la seguridad alimentaria de la población y a largo plazo para la producción de excedentes, impulsando la agroindustria de frutales, palmito, plátano, yuca y plantas medicinales e industriales.

7.11. Sistema Ambiental: A grandes rasgos el municipio requiere implementar un sistema ambiental en donde además de grandes temas como el saneamiento ambiental, el manejo de residuos sólidos, líquidos y gaseosos se manejen temas como la prevención de riesgos y amenazas, el impacto ambiental de los proyectos que se desarrollan en el municipio y la conservación y protección de los recursos naturales a través de las reservas protectoras o productoras como Piñuña Blanco-Mecaya, los parques naturales como bien sean nacionales, regionales o municipales, de conservación de las microcuencas, la conservación y protección de los humedales, la conservación y manejo de bosques relictales y otros sistemas de protección o de manejo especial como son los resguardos indígenas y reservas de negritudes. De esta manera se puede mantener los bosques naturales que se conservan en un 50%, recuperando otras zonas para alcanzar metas más importantes.

7.12. Sistema Administrativo Político: Los problemas de límites con los municipios vecinos de San Miguel, Valle de Guamuez, Orito, Puerto Caicedo, Puerto Guzmán y Puerto Leguísimo, así como la falta de implementar políticas de división administrativa al interior del municipio, obligan a que se proponga un sistema administrativo-político para ser implementado. Las actuales Inspecciones y Corregimientos se modificarían para unificar una sola categoría, el ideal es convertirlos en Corregimientos, sin embargo existen limitantes de Ley por no poseer en promedio los cinco mil habitantes. No se podrá avanzar mayormente en la implementación del PBOT, si el municipio no realiza el saneamiento fiscal y desarrolla una forma de organización acorde con los objetivos del presente Plan de Ordenamiento de modo tal que mejore el ingreso de recursos propios, la eficiencia administrativa y una mayor participación ciudadana en la toma de decisiones.

8. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL MUNICIPAL.

La implementación del Sistema de Ordenamiento Territorial del Municipio de Puerto Asís requiere de dos instrumentos fundamentales como son: Los Proyectos y la Normativa. A través de los innumerables proyectos enunciados como acciones a lo largo de los diferentes aspectos y sectores tratados en los Documentos de los Componentes General, Urbano y Rural. Los Proyectos, permiten realizar las diferentes intervenciones en los sistemas generales enunciados y en las zonas o piezas urbanas o de los centros poblados y veredas. La normativa tiene por objeto reglamentar y orientar la actuación pública, regulando las intervenciones privadas o de particulares en cada una de las piezas o zonas homogéneas del municipio.

Para la formulación de las normas se tienen en cuenta dos etapas, o fases sucesivas así: en la formulación del PBOT se han establecido las normas generales aplicables a la ciudad, mediante la definición y delimitación de las áreas de actividad con base a la normativa general. Posteriormente, en una segunda fase la Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal, precisará normas específicas para cada sector homogéneo de la ciudad, definiendo reglamentación, con la intensidad y mezcla de usos, las condiciones físicas, de funcionamiento y de edificabilidad.

Entre los objetivos de la normatividad se destacan:

- Propender por un equilibrio del territorio a través de la descentralización del empleo y de la actividad productiva.
- Consolidar diferentes tipos de zonas de servicios, comerciales, industriales y mixtas.
- Preservar la actividad residencial, evitando la proliferación de usos que deterioran la calidad de vida de los habitantes.
- Consolidar las zonas de vivienda de interés social con calidad ambiental y buena dotación de servicios públicos.
- Como instrumentos de actuación complementarios se deben mencionar aquellos que articulan las normas para la actuación pública en temas como:
 - Recuperación del patrimonio cultural.
 - Mejoramiento integral de los barrios y centros poblados marginados.
 - Renovación de las zonas deterioradas de la ciudad.
 - Construcción de Vivienda de Interés Social VIS.

9. PROGRAMAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PBOT

- VALORACION Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL: contempla la definición de normas particulares para cada uno de los inmuebles seleccionados, con acciones de mejoramiento general.
- VIVIENDA DE INTERES SOCIAL: se establecen instrumentos para promover la construcción de vivienda de interés social a través de la

normativa, utilizando incluso la plusvalía como fuente para financiar la consecución de terrenos para este fin.

• MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS MARGINADOS Y ZONAS DEPRIMIDAS: esta orientado a las zonas deficitarias en suministro de infraestructura, equipamientos y espacios públicos.

• RENOVACIÓN URBANA: Se propone a través de diferentes acciones como la recuperación de gran parte del Centro de Puerto Asís, como la plaza de mercado y otras zonas deterioradas en la ciudad.

10. INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PBOT.

10.1. INSTRUMENTOS NORMATIVOS

Se utilizan entre otros los siguientes instrumentos normativos:

- Normas generales par tratamiento del desarrollo urbano.
- Normas urbanísticas generales.
- Normas urbanísticas arquitectónicas.
- Conformación de la estructura vial.
- Conformación de espacios públicos.
- Subdivisión dentro del proceso de división por urbanización.
- Tratamiento de desarrollo por construcción.
- Normas de procedimientos y sanciones.
- Conformación de reservas forestales y demás áreas protegidas según Ley 99/93.
- Áreas indígenas según legislación indígena.

- Áreas de Poblaciones Negras o Afroasisenses según la Ley 70 de 1993.

10.2. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

- El Municipio expedirá Decretos reglamentarios cuando desarrolle la zona de expansión y consolidación decretadas.
- El PBOT servirá como guía para el crecimiento de la ciudad y el desarrollo ordenado del área rural.
- Cuando se requiera se adelantará planes locales a fin de armonizar crecimiento de las localidades. La expedición de licencias regularán las actuaciones urbanísticas de los particulares de acuerdo a condiciones y términos concertados y preestablecidos.
- La Planeación se hará en lo posible en zonas y áreas, para delimitar, áreas de manejo y de desarrollo.
- Los programas de ejecución que se deberán elaborar de acuerdo a los compromisos que cada administración adquiere en el periodo que por Ley le compete administrar.

10.3. INSTRUMENTOS TÉCNICOS

- Creación del Banco de Tierras de Vivienda de Interés Social.
- El fortalecimiento del Banco de Programas y Proyectos.
- El Sistema de Información Georeferenciado.
- Las Normas de Actualización Urbanísticas y Rurales.
- Los Planes de Desarrollo de acuerdo a la Ley 152/94.
- Los Planes Decenales Sectoriales, con sus respectivos Planes de Acción.

10.4. INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN

- Optimización de los recursos propios como el Predial, Sobretasa a la Gasolina, Industria y Comercio.
- Emisión de títulos o valores por derechos de desarrollo y construcción.
- Beneficios por la participación en proyectos de gestión asociados de carácter público o mixto.
- Concesiones a la empresa privada.
- La valorización de proyectos de infraestructura
- Recursos de los Gobiernos: Nacional y Departamental
- La Cooperación Técnica Internacional