



MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA

RESOLUCIÓN NÚMERO ST- 1177 DE 24 AGO 2021

“Sobre la procedencia o no de la consulta previa con comunidades étnicas para proyectos obras o actividades”.

LA SUBDIRECTORA TÉCNICA DE LA DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA

En ejercicio de las facultades legales y reglamentarias en especial las conferidas en el artículo 16 A del numeral 1 del Decreto 2353 de 2019 y la Resolución 1084 del 5 de octubre de 2020 y acta de posesión de 13 de octubre de 2020 y,

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto Ley 2893 de 2011, modificado por los Decretos 1140 de 2018 y 2353 de 2019, se modificaron los objetivos, la estructura orgánica y funciones del Ministerio del Interior y se integra el Sector Administrativo del Interior.

Que mediante el Decreto 2353 de 2019, se creó la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, y las Subdirecciones Técnica de Consulta Previa, de Gestión de Consulta Previa y Corporativa.

Que el numeral 1º del artículo 16 A del citado decreto, le asignó a la Subdirección Técnica de Consulta Previa de la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, la función de “Determinar la procedencia y oportunidad de la consulta previa para la adopción de medidas administrativas y legislativas y la ejecución de los proyectos, obras, o actividades, de acuerdo con el criterio de afectación directa, y con fundamento en los estudios jurídicos, cartográficos, geográficos o espaciales que se requieran”.

Que, en consideración con los antecedentes normativos descritos, por medio del presente acto administrativo, se procederá a desarrollar el análisis de procedencia de la consulta previa para el caso en concreto.

1. ANTECEDENTES.

Que se recibió en el Ministerio del Interior el día 14 de julio de 2021 la solicitud identificada con radicado externo **EXTMI2021-11500**, por medio de la cual el señor **CARLOS IGNACIO CADAVID MEJÍA** identificado con cédula de ciudadanía N° 71.788.628, en calidad de Representante Legal de la UNION TEMPORAL HI 03 con Nit. 901.484.673-1, solicitó a esta Dirección pronunciamiento sobre la procedencia de la consulta previa con comunidades étnicas para el desarrollo del proyecto: **“MÓDULO 1. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DEL MANTENIMIENTO DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA MEDIO – TRAMO PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER”** localizado en jurisdicción del municipio de Puerto Salgar, en el departamento de Cundinamarca; en jurisdicción del municipio de Puerto Boyacá, en el departamento de Boyacá; Y en jurisdicción del municipio de Cimitarra, en el departamento de Santander.

Que adjunto a la mencionada solicitud se allegó entre otra la siguiente información:

1. Solicitud formal ante la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa.
2. Descripción pormenorizada de las actividades.
3. Localización geográfica.
4. Localización Cartográfica.
5. Cedula de ciudadanía del solicitante.
6. Conformación de Unión Temporal.
7. Contrato N° 1037 de 2021 celebrado con INVIAS.

Teniendo en cuenta lo anterior esta Autoridad Administrativa procederá a realizar el análisis de procedencia o no de consulta previa del asunto:

2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Que la consulta previa es un derecho colectivo fundamental el cual consiste en la salvaguarda de la diversidad étnica y cultural a través del ejercicio del derecho a la participación efectiva de las comunidades étnicas en el marco de la implementación de medidas legislativas y/o administrativas, proyectos, obras o actividades que puedan llegar a afectarlos directamente.

Así mismo, el derecho a la Consulta Previa tiene sustento en principios reconocidos desde el mismo preámbulo de nuestra Carta Política y reiterados a lo largo del texto constitucional. En primera medida, encontramos precisamente que la Constitución Política estableció como uno de los pilares de nuestro Estado Social de Derecho el principio de participación democrática (*preámbulo, Art. 1°*), y como fin esencial del Estado, el de facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan.

Así mismo, nuestra Carta Fundamental reconoció que Colombia es un Estado pluralista que garantiza y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación (*Art. 1°, 7°, 8°, 10°*).

De igual manera, el artículo 330 de la Constitución Política establece con relación a los territorios indígenas, lo siguiente:

“Artículo 330: De conformidad con la Constitución y las leyes, los territorios indígenas estarán gobernados por consejos conformados y reglamentados según los usos y costumbres de sus comunidades y ejercerán las siguientes funciones:

(...) PARÁGRAFO. La explotación de los recursos naturales en los territorios indígenas se hará sin desmedro de la integridad cultural, social y económica de las comunidades indígenas. En las decisiones que se adopten respecto de dicha explotación, el Gobierno propiciará la participación de los representantes de las respectivas comunidades.”

En virtud de lo anterior y en consonancia con el compromiso de establecer especial protección a la diversidad étnica y cultural del país, el Estado Colombiano suscribió el Convenio 169 de 1989 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre pueblos indígenas y tribales, adoptado e incorporado a nuestro ordenamiento jurídico mediante Ley 21 de 1991, haciendo parte del bloque de constitucionalidad¹.

El mencionado Convenio consagra en el artículo 6°, el derecho a la Consulta Previa de los pueblos indígenas, conforme al siguiente texto:

“1. Al aplicar las disposiciones del presente Convenio, los gobiernos deberán:

- a) *Consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean*

¹ En Sentencia C-225 de 1995, M.P. Alejandro Martínez Caballero, la Corte Constitucional incorporó la noción de bloque de constitucionalidad, compuesto por aquellas normas y principios que, sin aparecer formalmente en el articulado del texto constitucional, son utilizados como parámetros del control de constitucionalidad de las leyes, por cuanto han sido normativamente integrados a la Constitución, por diversas vías y por mandato de la propia Constitución.

medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarlas directamente (...)”

A su turno, el artículo 7° ibídem, dispone:

“Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que este afecte sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural.

Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.”

Ahora bien, en lo que respecta al tipo de medidas o proyectos que deben ser consultados previamente con las comunidades étnicas, la Corte Constitucional ha señalado que:

“(…) no todo lo concerniente a los pueblos indígenas y tribales está sujeta al deber de consulta, puesto que como se ha visto, en el propio Convenio se contempla que, cuando no hay una afectación directa, el compromiso de los Estados remite a la promoción de oportunidades de participación que sean, al menos equivalentes a las que están al alcance de otros sectores de la población”.²

Por lo tanto, la consulta previa solo debe agotarse en aquellos eventos en que el proyecto, obra o actividad afecte directamente los intereses de las comunidades indígenas o tribales en su calidad de tales, es decir, que su obligación solo resulta exigible cuando la actividad pueda *“(…) alterar el estatus de la persona o de la comunidad, bien sea porque le impone restricciones o gravámenes, o, por el contrario, le confiere beneficios (...)*”³.

Así mismo el Alto Tribunal Constitucional ha definido la afectación directa como *“(…) la intromisión intolerable en las dinámicas económicas, sociales y culturales abrazadas por las comunidades como propias”⁴*. Que se puede manifestar cuando: *“(…) (i) se perturban las estructuras sociales, espirituales, culturales, en salud y ocupacionales; (ii) existe un impacto sobre las fuentes de sustento ubicadas dentro del territorio de la minoría étnica; (iii) se imposibilita realizar los oficios de los que se deriva el sustento y (iv) se produce un reasentamiento de la comunidad en otro lugar distinto a su territorio. Igualmente, según la jurisprudencia, la consulta previa también procede (v) cuando una política, plan o proyecto recaiga sobre cualquiera de los derechos de los pueblos indígenas o tribales; (vi) cuando la medida se oriente a desarrollar el Convenio 169 de la OIT; (vii) asimismo si se imponen cargas o atribuyen beneficios a una comunidad, de tal manera que modifiquen su situación o posición jurídica; (viii) o por la interferencia en los elementos definitorios de la identidad o cultura del pueblo concernido.”⁵*

3. DE LA PROCEDENCIA DE LA CONSULTA PREVIA PARA LOS PROYECTOS DE REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO VIAL

Teniendo en cuenta que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha establecido el concepto de afectación directa como núcleo esencial para la procedencia de la Consulta Previa a Comunidades Étnicas, dentro del desarrollo de un POA, nos permitimos hacer el siguiente análisis normativo de las características y actividades que comprenden los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y/o mejoramiento vial:

La Ley 1682 de 2013, *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, nos define en el artículo 12 las actividades y obras de protección en las vías, así:

² Sentencia C- 030 de la Corte Constitucional de 2008 del 23 de enero de 2008, M.P. Rodrigo Escobar Gil

³ Sentencia C-175 de 2009

⁴ Sentencia T – 745 de 2010, M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

⁵ Sentencia SU – 123 de 2018, M.P. Alberto Rojas Ríos y Rodrigo Uprimmy Yepes.

“Mantenimiento periódico. Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.

Mantenimiento rutinario. Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.

Mejoramiento. Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales. Estas actividades están sujetas a reglamentación dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes”.

Rehabilitación. Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida”.

En el mismo sentido, la Agencia Nacional de Infraestructura ha definido las actividades de mantenimiento vial como el *“El conjunto de actividades que deben realizarse a instalaciones y equipos, con el fin de corregir o prevenir fallas, buscando que estos continúen prestando el servicio para el cual fueron diseñados (...), tienen como finalidad principal la preservación de todos los elementos de la obra con la mínima cantidad de alteraciones”.*

El espíritu de Ley 1682 de 2013, deja de presente un elemento contundente el cual enmarca a este tipo de proyectos dentro de los que no generan un impacto y/o afectación ambiental grave, en el entendido en que el licenciamiento ambiental *“(...) es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje”.*

En coherencia con lo anterior, el artículo 44 de la citada ley dispone que los siguientes Proyectos de Infraestructura de Transporte no requerirán Licencia Ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento;
- b) Proyectos de rehabilitación;
- c) Proyectos de mejoramiento.

Adicional a ello, los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y/o mejoramiento vial, son procesos de carácter temporal y periódico, los cuales, a la luz de lo esbozado con anterioridad no generan un grado de intensidad grave sobre los recursos naturales, como tampoco sobre los asentamientos, usos y costumbres, tránsito y movilidad de las comunidades que los circundan. Toda vez que son actividades que se realizan sobre vías existentes con las cuales las comunidades ya coexisten y se benefician.

Así las cosas, a la luz de lo esbozado frente a las características de los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y/o mejoramiento vial, y a su incidencia sobre bienes de carácter público de la nación. No es dable afirmar la existencia de una posible afectación directa a las comunidades étnicas.

4. DE LA PROCEDENCIA DE LA CONSULTA PREVIA PARA EL PROYECTO “MÓDULO 1. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DEL MANTENIMIENTO DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA MEDIO – TRAMO PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER”

Teniendo en cuenta que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha establecido el concepto de afectación directa como núcleo esencial para la procedencia de la Consulta Previa a Comunidades Étnicas, dentro del desarrollo de un POA, nos permitimos hacer el siguiente análisis normativo de las características y actividades que comprenden los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y/o mejoramiento vial:

Dentro de la solicitud presentada por el señor **CARLOS IGNACIO CADAVID MEJÍA**, Representante Legal de la UNION TEMPORAL HI 03, y en virtud del principio de la buena fe, se identificó que las actividades del proyecto del asunto se orientan a:

“(…) (Tomado del documento “ANEXO 1 – ANEXO TÉCNICO”)

Las actividades u obras a ejecutar son las siguientes:

Módulo 1:

Ejecutar las actividades del MANTENIMIENTO DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA MEDIO - TRAMO PUERTO SALGAR - PUERTO ARAUJO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER, cuyo alcance corresponde a:

1. Mantenimiento en los sectores del “TRAMO PUERTO SALGAR - PUERTO ARAUJO”, priorizados al alcance de las necesidades y de los recursos presupuestales disponibles, aprobados por la interventoría del proyecto y autorizados por el INVIAS en las calzadas en operación, las cuales deben ser programadas y ejecutadas desde el inicio del contrato.

PR 34+0000 ruta 4510 al PR 61+0000 ruta 4511.

2. Se priorizará la intervención según la aprobación de la interventoría y la autorización del INVIAS en lo que respecta a las necesidades de los pasos urbanos dentro del tramo PUERTO SALGAR - PUERTO ARAUJO.

3. Teniendo en cuenta que se requiere austeridad en la ejecución de recursos para las actividades de mantenimiento del corredor, y las intervenciones masivas en grandes extensiones deberán ser limitadas en aras de buscar la optimización de los recursos y los casos particulares deberán ser presentados previamente al interventor y al Instituto para su consideración, realizar mantenimiento en los sectores priorizados y autorizados por la interventoría y el INVIAS en el tramo PUERTO SALGAR - PUERTO ARAUJO; el INVIAS podrá ordenar algún tipo de intervención adicional y/o complementaria.

4. El contratista ejecutará las actividades requeridas para el mantenimiento preventivo del corredor vial con actividades tales como sello de fisuras y grietas, parcheos y/o bacheos etc., que deberán estar en el plan de intervención prioritaria para los sectores en los cuales esté previsto el mantenimiento.

Deberán realizarse revisiones periódicas del estado del corredor en conjunto con la interventoría y el INVIAS para priorizar e intervenir los nuevos sectores que se vayan afectando durante la ejecución del contrato dentro del valor del presupuesto oficial y las partidas correspondientes a estas actividades.

Los recursos para el mantenimiento deberán ser programados para cumplir las necesidades de transitabilidad del corredor, dentro de las vigencias del contrato.

Todas las actividades serán ofertadas a precios corrientes; el valor total del alcance se deberá distribuir de acuerdo con las disponibilidades presupuestales anuales, tal como se describen en el pliego de condiciones.

Durante el plazo del contrato el contratista será responsable por la transitabilidad y lo correspondiente como soporte de la seguridad vial del usuario en el corredor vial objeto del contrato y atención de sitios críticos y de emergencias en los tramos descritos, durante la vigencia del contrato.

Obtener todos los permisos de carácter ambiental requeridos y al igual realizar todos los estudios y contribuir con los trámites que requiera la autoridad ambiental directamente relacionada con el alcance del contrato, razón por la cual el proponente debe identificar con precisión las obras por ejecutar, el alcance y localización del proyecto.

Adelantar los trámites correspondientes a la sustracción de área de reserva forestal, levantamiento de veda y/o permisos, concesiones y/o autorizaciones para el uso y aprovechamiento de recursos naturales, o modificaciones, cambios y/o ajustes que impliquen el ajuste de las condiciones técnicas

iniciales. Deberá obtener entonces, todos los permisos y/o autorizaciones ambientales, sociales y prediales para la correcta ejecución del proyecto directamente relacionadas con el alcance del contrato, en concordancia con los lineamientos establecidos por las autoridades ambientales.

NOTA 1: teniendo en cuenta que se requiere austeridad en la ejecución de recursos de mantenimiento, las intervenciones masivas en grandes extensiones deberán ser limitadas en aras de buscar la optimización de los recursos y que los casos particulares, deberán ser presentados previamente al interventor y al Instituto para su consideración.

NOTA 2: el contratista es responsable de adelantar las actividades requeridas para garantizar la transitabilidad y la seguridad de los usuarios en todo el corredor.

El contratista debe velar por la conservación de los elementos de seguridad, señalización (delineadores de curvas, defensas metálicas etc.) y obras de protección existentes en el corredor y/o los que se requieran de acuerdo con el manual de seguridad vial para el control, prevención y regulación del tránsito de usuarios.

Los accesos a veredas o localidades que sean afectadas con la intervención que se realice en la vía además de los que establezca la autoridad ambiental. En todo caso el contratista debe corregir o dejar los accesos en las mismas o mejores condiciones a las preexistentes.

Atender las eventualidades y contingencias en el tramo definido en el alcance del contrato, que alteren la operación normal de tránsito, que se presenten a lo largo del tiempo de ejecución.

Será a cargo del contratista el mantenimiento de las vías de acceso a las fuentes de materiales, plantas de trituración y/o 24 asfaltos, sin que esto genere gastos o mayores costos para la entidad.

Ejecución de los planes de gestión social y ambiental, establecidos programa de adaptación a la guía ambiental y demás actos administrativos promulgados por la autoridad ambiental directamente relacionadas con el alcance del contrato.

Las vías de acceso, campamentos, puestos de control, botaderos, almacenes y demás instalaciones, infraestructuras o equipamientos necesarios durante el proceso constructivo del tramo definido en el alcance del contrato para garantizar su correcto funcionamiento.

Las longitudes que se presentan en este proceso licitatorio deben ser consideradas únicamente como parámetros de referencia.

Ejecutar y cumplir con las demás obligaciones contenidas en los pliegos, minuta del contrato y demás documentos que hagan parte del mismo.

La obligatoriedad del contratista en desarrollar las obras incluidas en el presente contrato, con personal y mano de obra calificada y no calificada preferiblemente de la zona donde se ejecute el contrato.

El contratista deberá implementar un sistema de gestión de calidad bajo la normatividad ISO 9001, en todas y cada una de las actividades a desarrollar en las etapas del contrato. Este plan será supervisado por la interventoría del contrato.

El contratista se obliga a tener en el proyecto como mínimo dos frentes de obra uno por cada ruta.

5. El contratista ejecutara las actividades requeridas para el suministro y aplicación de pintura en frío acrílico pura base agua para líneas demarcación de pavimentos en los sitios requeridos y priorizados, aprobados por la interventoría y el INVIAS, cumpliendo con lo establecido en el **APÉNDICE B - ESPECIFICACIONES Y NORMAS**.

6. El contratista ejecutara las actividades requeridas para el mantenimiento rutinario del corredor vial que tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos de la infraestructura vial, con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y en lo posible conservando sus condiciones, actividades establecidas en el **APÉNDICE B - ESPECIFICACIONES Y NORMAS**.

7. Debido a la modalidad de contrato de precios unitarios existe un compromiso por parte del contratista para realizar todas las actividades necesarias para el cumplimiento de las obligaciones del contrato bajo su cuenta y riesgo y en consecuencia su cumplimiento dependerá de su eficiencia

en la planeación y previsión de los riesgos para presentar su oferta de ejecución, cumpliendo con lo establecido en el **APÉNDICE C - GESTIÓN DEL RIESGO**.

8. Realizar la gestión ambiental y social necesaria para lograr la ejecución del alcance del contrato y en especial en la oportunidad adecuada para que sea consistente con la programación de obra, frentes de trabajo y programa de inversiones, actividades establecidas en el **APÉNDICE D - GESTIÓN AMBIENTAL** y **APÉNDICE E - GESTIÓN SOCIAL**.

9. El contratista debe presentar para aprobación de la interventoría protocolo de bioseguridad, de conformidad con las exigencias establecidas por las autoridades competentes, en especial la circular 0000003 de 8 de abril de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transporte, “por el cual se dictan medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19”, sin perjuicio de las demás normas proferidas por las autoridades competentes. El contratista debe coordinar con la respectiva administradora de riesgos laborales lo necesario para el cumplimiento de las medidas de promoción y prevención que se han ordenado por el gobierno nacional en el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica por la pandemia de COVID-19. Es responsabilidad del contratista el cumplimiento de lo dispuesto en la circular externa No. 002 “por medio de la cual se informa a los contratistas del Instituto Nacional de Vías respecto a la reactivación progresiva de las actividades contractuales durante la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional, en los contratos de obra, interventoría, consultoría, convenios y contratos interadministrativos a cargo del Instituto, y se dictan otras disposiciones”, la circular externa 003 de 7 de mayo de 2020, el complemento de la circular externa 003 de 13 de mayo de 2020 del INVIAS, decretos, resoluciones y leyes vigentes, actividades establecidas en el **APÉNDICE F - IMPLEMENTACIÓN DEL PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD**.

10. El Instituto Nacional de Vías -INVÍAS- por medio de la política de sostenibilidad, desea contribuir con el desarrollo de infraestructura de transporte sostenible, motivo por el cual invita al contratista a propender porque las actividades a ejecutar se encaminen dentro de la política de sostenibilidad, para contribuir con el desarrollo de infraestructura de transporte sostenible en la ejecución y operación que buscan la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), la eficiencia en el uso de los recursos naturales el uso de materiales alternativos y reciclados, prácticas constructivas y operativas amigables con los recursos naturales y el entorno, entre otros, establecidas en el **APÉNDICE G - DOCUMENTO POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD PARA LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**.

Las mediciones de las cantidades de obra realmente ejecutadas y aprobadas por la Interventoría, son de exclusiva responsabilidad del contratista de obra y del interventor. Estas mediciones deben desarrollarse detalladamente y servirán como soporte a la respectiva pre-acta y acta recibo parcial de obra, información que será incluida en los respectivos informes de interventoría.

(...)”

Así las cosas, el proyecto sujeto a análisis pretende realizar el mejoramiento de una vía existente; para el cual, se llevarán a cabo las actividades anteriormente expuestas exclusivamente para el proyecto: **“MÓDULO 1. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DEL MANTENIMIENTO DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA MEDIO – TRAMO PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER”** localizado en jurisdicción del municipio de Puerto Salgar, en el departamento de Cundinamarca; En jurisdicción del municipio de Puerto Boyacá, en el departamento de Boyacá; Y en jurisdicción del municipio de Cimitarra, en el departamento de Santander.

Lo anterior significa que, tratándose de actividades de **mejoramiento y rehabilitación vial**, se entiende que, con la ejecución de las mismas, no se genera una afectación directa según los parámetros legales y jurisprudenciales arriba citados. Toda vez que el proyecto de la referencia (i) no perturba las estructuras sociales, espirituales, culturales, en salud y ocupacionales de las comunidades étnicas; (ii) no genera un impacto sobre las fuentes de sustento ubicadas dentro del territorio de la minoría étnica; (iii) no imposibilita realizar los oficios de los que se deriva el sustento; (iv) no ocasiona un reasentamiento de la comunidad en otro lugar distinto a su territorio; (v) De igual forma, se resalta que el proyecto no recae sobre cualquiera de los derechos de los pueblos indígenas o tribales; (vi) ni a desarrolla el

Convenio 169 de la OIT; (vii) así mismo, no se imponen cargas o atribuyen beneficios a una comunidad, de tal manera que modifiquen su situación o posición jurídica; (viii) ni se configura una interferencia en los elementos definitorios de la identidad o cultura de las comunidades étnicas.

En consecuencia, del análisis de las actividades antes reseñadas se colige que no se evidencia la existencia de afectación directa alguna a los colectivos étnicos, por lo cual, no es exigible el desarrollo del proceso de consulta previa. Toda vez que, las intervenciones pretendidas no son de una intensidad tal que coarten los usos, costumbres y territorio de las comunidades étnicas; es un mejoramiento sobre vías existentes con las cuales las comunidades han coexistido desde su construcción inicial. Así mismo, se puede determinar que el objeto del proyecto objeto de análisis busca mejorar los medios de tránsito y movilidad de la comunidad tanto étnica como no étnica, así como mejorar la calidad de vida de los habitantes de los municipios que recorre la vía objeto de mejoramiento.

En mérito de lo anteriormente expuesto, esta Subdirección Técnica:

RESUELVE:

PRIMERO: Que para las actividades y características que comprenden el proyecto: **“MÓDULO 1. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DEL MANTENIMIENTO DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA MEDIO – TRAMO PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER”** localizado en jurisdicción del municipio de Puerto Salgar, en el departamento de Cundinamarca; En jurisdicción del municipio de Puerto Boyacá, en el departamento de Boyacá; Y en jurisdicción del municipio de Cimitarra, en el departamento de Santander, **no procede** la realización del proceso de consulta previa.

SEGUNDO: Que la información sobre la cual se expide el presente acto administrativo aplica específicamente para las características técnicas relacionadas y entregadas por el solicitante a través del radicado **EXTMI2021-11500** del 14 de julio de 2021, para el proyecto: **“MÓDULO 1. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DEL MANTENIMIENTO DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA MEDIO – TRAMO PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER”** localizado en jurisdicción del municipio de Puerto Salgar, en el departamento de Cundinamarca; En jurisdicción del municipio de Puerto Boyacá, en el departamento de Boyacá; Y en jurisdicción del municipio de Cimitarra, en el departamento de Santander.

TERCERO: Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición y en subsidio el de apelación, los cuales deberán interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, ante la Subdirección Técnica de Consulta Previa de la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, de conformidad con lo establecido en el artículo 76 de la ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

COMUNÍQUESE Y NOTIFÍQUESE



YOLANDA PINTO AMAYA
Subdirector Técnico de Consulta Previa

Elaboró: Abg. Alejandro Burgos Espinosa	Revisó: Angélica María Esquivel Castillo, Coordinadora Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa
Aprobó: Yolanda Pinto Amaya – Subdirectora Técnica DANCP.	

T.R.D. 2500.226.44
EXTMI2021-11500.

Notificación: uniontemporalhi3@gmail.com;