

**MINISTERIO DEL INTERIOR****DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA****RESOLUCIÓN NÚMERO ST- 1294 DE 20 SEPT 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 concreto.

1. ANTECEDENTES

Que se recibió en el Ministerio del Interior el radicado externo **EXTMI2021-13829** del 25 de agosto de 2021, por medio del cual el señor Javier Antonio Millan Lopez, identificado con la cedula de ciudadanía N°79.345.746 de Bogotá D.C, en calidad de representante legal de la empresa JAM INGENIERÍA Y MEDIO AMBIENTE S.A.S identificada con Nit No. 830.084.684-9, solicitó ante esta Autoridad la determinación de la procedencia y oportunidad de la consulta previa para el desarrollo del proyecto denominado: **“ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO”**, que se localizará en jurisdicción de los municipios de Mocoa, Villa Garzón y Puerto Guzmán, en el departamento de Putumayo.

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. Anexo No. 1
3. Descripción pormenorizada de las actividades.
4. Localización geográfica.
5. Copia Cédula de ciudadanía solicitante.
6. RUT de la empresa
7. Cámara de comercio

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

2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS SOBRE LA CONSULTA PREVIA

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. 1º*), 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. 1º, 7º, 8º, 10º).

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 6º, 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 medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarlas directamente (...).”*

A su turno, el artículo 7º 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,

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.

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:

“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.

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.

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 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 periódicos, de poca duración, 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
“ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE
LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL
DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO”.**

Dentro de la solicitud presentada por la empresa JAM INGENIERÍA Y MEDIO AMBIENTE S.A.S, se identificó que las actividades del proyecto del asunto se orientan a:

(...)

Área de influencia del proyecto:

La determinación del área de influencia para el proyecto se encuentra enmarcada de acuerdo al alcance geográfico del corredor vial y por la posible expansión sobre el territorio de los impactos generados por las actividades que se implementarán en el transcurso del proyecto.

Esta área corresponde a todos los espacios bio-físicos y socio-económicos en donde se presentan de manera evidente una modificación o alteración al medio que puede ser favorable o desfavorable por efecto del desarrollo de las actividades planteadas para las obras de mejoramiento de la vía. Área de influencia directa (A.I.D).

Esta delimitación considera para el componente físico la alteración factible que se da sobre el componente suelo en donde se presentarán movimientos de tierras y ocupación permanente o eventual sobre el mismo, sobre el componente hídrico por afectaciones sobre cauces, para el componente biótico se afectará cobertura vegetal y vegetación complementaria que a su vez tiene incidencia sobre la fauna y en cuanto al componente social la afectación se presentará sobre las viviendas situadas en sitios proyectados de intervención, terrenos dedicados a actividades económicas y de manutención y sobre accesos en donde se proyectarán mejoras y/o ampliaciones.

Área de influencia social (indirecta)

El desarrollo del componente socioeconómico se realiza para las unidades territoriales correspondientes de acuerdo a lo estipulado en la definición del área de influencia social, para ello la ubicación geográfica del proyecto corresponde al departamento de Putumayo con más precisión los municipios de Villa Garzón, Mocoa y Puerto Guzmán como los territorios mayores.

Las variables para determinar el área de influencia social, parten desde las unidades mayores que corresponde a los municipios mencionados donde se sitúa el presente estudio. Y en detalle la zona de influencia indirecta se plantea contando con la recolección y procesamiento de información secundaria

En el presente caso y dadas las características para la intervención que corresponde a una extensión de aproximadamente 30 kilómetros, el componente más importante de la vía es la conectividad entre los municipios y regionalmente la de los Departamentos de Putumayo y Cauca, potenciando la red vial primaria, en específico la denominada Vía marginal de la selva (Ruta 6501), siendo el componente social de carácter homogéneo y el sector turístico igualmente importante con una amplia oferta de lugares recreativos para su disfrute.

En el aspecto económico el área del proyecto tiene una dinámica en donde la explotación del petróleo y minerales y en alguna proporción la agricultura y la ganadería, son sectores reconocidos en el departamento.

Si bien toda obra de construcción o intervención sobre la vía trae consigo un impacto sobre la cotidianidad, en movilidad, tiempo de desplazamiento, alteración del orden, los posibles afectados serán los usuarios de la vía y residentes más cercanos a la intervención, por lo cual el presente documento ambiental es la guía que permite desde el componente socioeconómico, prevenir, mitigar, corregir, minimizar o controlar las actividades concernientes a la ejecución en obra.

En este apartado se busca, presentar una caracterización social acerca de las áreas tanto de influencia directa del proyecto, así como de influencia indirecta a partir de información recopilada de bases de datos secundarias como lo son: POT para Putumayo con la ordenanza 796 del 23 de mayo de 2020, “Trece municipios un solo corazón 2020 – 2023”, Terridata DNP, DANE, entre otras. Todo con el propósito de darle un abordaje integral a los territorios y conocer sus dinámicas de manera más profunda, suscitando temas de interés tales como: situación de educación, salud, seguridad y convivencia ciudadana, además de la situación de la prestación de servicios públicos; temas imprescindibles a la hora de estudiar las características de la población que ocupa un territorio, lo cual es necesario para el desarrollo del Plan.

ACTIVIDADES DEL PROYECTO

ALCANCE

*El alcance del proyecto consta de realizar los “**ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO**”, del tramo comprendido en el sector El Porvenir (PR02+0750 de la Ruta 6501) – hasta el Cruce a Puerto Guzmán (PR 23+0200 de la Ruta 6501 sector conocido como El Jauno) y de ahí hasta la cabecera municipal de Puerto Guzmán, para la cual a su vez requiere realizar las labores de control y seguimiento.*

Además de los estudios y diseños del puente que comunica el sector conocido como El Juano con Mirafior, (PR 24+000 de la Ruta 6501, sobre el río Caquetá), para la continuidad del corredor de primer orden Villa Garzón – Puerto Bello; por medio del cual se pretende la ejecución de los estudios y diseños de la solución ingenieril construible y viable para la vía, y los cuales definirán las obras necesarias a ejecutar en el corredor objeto del estudio, que permitan brindar una infraestructura vial que satisfaga requerimientos mínimos de seguridad, comodidad y transitabilidad para los usuarios de la vía, contribuyendo así, al desarrollo

sostenible y a la integración del país a través de una red vial eficiente específicamente en este sector del país.

El Consultor deberá adelantar el inventario, inspección, el análisis y diagnóstico de todo el sistema de drenaje superficial existente de la vía (puentes, pontones, box coulvert, muros de contención, alcantarillas, obras disipadoras, canales de conducción, etc), con el fin de tener una evaluación del estado y funcionamiento de este sistema, de qué manera afecta el sector del estudio, y de qué manera se mantiene, rehabilita y complementa el mismo, con el fin de garantizar la estabilidad de la vía. De la misma forma, se deberá garantizar la dinámica hídrica del municipio y de los cuerpos hídricos que interactúan entre sí, para lo cual, se deberá presentar en detalle el manejo hidrodinámico que se realizaría sobre el corredor para garantizar el flujo libre entre los cuerpos loticos y el complejo lagunar, para evitar, en todo caso, la menor afectación por inundación en la zona de estudio.

*De acuerdo a la información suministrada por el Administrador Vial contratado por la Entidad a cargo de la Ruta 6501, en el tramo comprendido en el sector El Porvenir (PR02+0750) – hasta el Cruce a Puerto Guzmán (PR 23+0200, sector conocido como El Jauno), se determinaron las siguientes necesidades: puente Las Sardinas, **CMA-DT-SEI-185-2019** Pág. 2 de 32 **ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO.***

SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS E INNOVACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.

Ubicado en el PR17+0050 al PR17+0062, presenta daño en la superficie de rodadura y falta de barandas (puente de una luz y dos carriles, la superficie de rodadura sobre el puente está construida de concreto hidráulico, y en los accesos presenta superficie en afirmado, no presenta losa de aproximación. El puente tiene un ancho de tablero de 6,60 m, y tiene un ancho de calzada de 6,20m, igual que el ancho entre bordillos; tiene bordillos con un ancho de 0,19 m y altura de 0,18 m; no tiene barandas de seguridad; la superestructura del puente presenta tres vigas longitudinales en concreto reforzado, con sección transversal de 0,50 m x 1,0m. Los estribos están contruidos en concreto reforzado, con una altura promedio de 3,05 m; el galibo izquierdo tiene una altura de 3,50 m, y el galibo derecho una altura de 3,0 m. La superficie del puente no presenta dispositivo de junta de expansión. No presenta andenes, separadores, ni barandas. Se requiere ampliación del puente e instalación de baranda, reparación de la superficie de rodadura). Las necesidades en los pontones, según su abscisado, son las siguientes: PR3+0950, requiere reparación de superficie de rodadura, señalización e instalación de barandas; PR4+0150 requiere reparación de superficie de rodadura, señalización e instalación de barandas; PR6+0050 requiere reparación de superficie de rodadura y señalización; PR6+0450 requiere reparación de superficie de rodadura y señalización; PR7+082 requiere reparación de superficie de rodadura, señalización y mantenimiento de barandas; PR8+0030 requiere reparación de superficie de rodadura y señalización; PR11+0130 requiere reparación de superficie de rodadura y señalización; y PR 12+0130 requiere reparación de superficie de rodadura, señalización e instalación de barandas. También se identificó por parte de la administración vial, la necesidad de realizar la construcción de un muro de concreto reforzado (L=18m, H=5m) en el PR13+0350, la construcción de un muro en ciclópeo (L=30m, H=4m) en el PR18+0150, y la construcción de un muro en concreto reforzado (L=18m, H=5m) en el PR20+0130. Esta información servirá como base y soporte al Consultor de estudios, y cuyas necesidades deberá atender como mínimo, conforme a su criterio y experiencia del grupo interdisciplinario que posea, estas necesidades de la vía y de las demás que se presenten y logren identificar, no sólo el tramo a cargo de la red vial nacional, sino también, la red vial secundaria a cargo de la gobernación y que hace parte del alcance del presente concurso de méritos.

El Consultor debe analizar la posibilidad de estudiar y diseñar un nuevo puente, a la salida de la vereda de Santa Lucía que conduce a Puerto Guzmán, sobre la quebrada Pacayaco, conforme al Anexo Técnico, Requerimientos Técnicos y recursos disponibles en el presupuesto oficial.

En el desarrollo del contrato se deben cumplir los manuales de diseño, normas de ensayo y auscultación, y especificaciones generales de construcción de carreteras vigentes al momento del Concurso de Méritos, y demás normatividad y actividades descritas en el Requerimiento Técnico. También se deberá considerar dentro de las alternativas de solución en el diseño, la incorporación de NUEVAS TECNOLOGÍAS (Referencia Plan de Desarrollo Art. 173 INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE), indicadas dentro de los anexos al requerimiento técnico y deberá justificar su implementación dentro de estudios y diseños contratados.

La propuesta diseñada al nivel señalado en los requerimientos técnicos, debe garantizar que el proyecto NO sea reformulado en la etapa siguiente de los presentes Estudios y Diseños. El Consultor será responsable de un adecuado planeamiento, programación, conducción de estudios, diseños y en general, por la calidad técnica de todo el estudio, que deberá ser ejecutado en concordancia al presente documento y con las normas, especificaciones y manuales técnicos vigentes al momento de desarrollar los estudios y los estándares actuales de diseño en todas las especialidades de ingeniería relacionadas con el presente estudio. El consultor debe realizar la recopilación de información secundaria (Adquisición de Cartografía y toda aquella documentación técnica de tipo secundario), previo al inicio de las actividades de campo para de esta manera establecer la ruta de trabajo adecuada para cumplir con el propósito del estudio, y diseños según el área. Dentro de los trabajos de campo además de los levantamientos base y que serán la columna vertebral para el desarrollo de las áreas más representativas, como lo es el levantamiento topográfico, se deben realizar levantamientos de información primaria como lo es: inventario e identificación de los componentes de las diferentes estructuras que **CMA-DT-SEI-185-2019** Pág. 3 de 32 **ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO.**

SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS E INNOVACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

Conforman la infraestructura vial (drenaje longitudinal, drenaje transversal, obras para el control de erosión de taludes, filtros superficiales, drenes horizontales, pozos verticales de drenaje, galerías de drenaje, cunetas, alcantarillas, reconformaciones en estructuras de estabilización, estructuras de contención, anclajes, revestimientos de taludes, estructuras de retención en taludes, estructuras de contención, puentes, pontones, señalización, inventario de zonas inestables, equipamientos especiales, y todos aquellos que hagan parte de dicha infraestructura vial). El levantamiento de información primaria es insumo para la elaboración de cada uno de los volúmenes y diagnóstico según sea el alcance del mismo.

El Consultor deberá presentar diferentes alternativas de diseño de pavimentos e identificar las posibles fuentes de material, tanto en la zona de influencia directa como indirecta, caracterizando, cubicando y clasificando dicho material. Se debe proponer la posibilidad del aprovechamiento dentro de la solución que se plantee, del material que se encuentra in situ; para tal fin se realizará un trabajo denso de investigación, combinado con los ensayos de laboratorio necesarios y suficientes, para establecer dentro del proyecto una alternativa que contemple esta opción. Por otra parte, si se considera técnicamente adecuado de acuerdo con la disponibilidad de materiales de la zona, se presentarán alternativas que contemplen estabilizaciones, ya sea mecánica con adición de material importado u otro tipo de estabilización, como por ejemplo utilizando cal, cemento o asfalto o estabilizaciones alternativas las cuales deben ser objeto de un estudio técnico completo, con muestreo representativo y realizando el diseño de mezclas en el laboratorio. Consecuentemente se deben hacer las evaluaciones económicas, para establecer el beneficio costo de las alternativas presentadas, con relación a las del tipo convencional. Por otra parte, debe realizar las caracterizaciones de las fuentes de material existentes y de posible explotación. El Consultor deberá realizar un inventario de las redes existentes, secas y húmedas, de servicios públicos e hidrocarburos, que se encuentran aledañas a la vía a estudiar y diseñar, y deberá adelantar la investigación, analizando los riesgos de las posibles afectaciones a las mismas, y estimando los costos para su protección y/o de traslados de estas, en el caso que los resultados de los estudios y diseños lo requieran.

Se deberá realizar por el Consultor de estudios, la investigación y evaluación de las áreas con restricciones ambientales con el fin de garantizar la conservación del entorno físico, biótico y social del área del proyecto dentro del análisis requerido para la elaboración del componente ambiental y social. Es una obligación del consultor realizar la investigación, recopilación de información, análisis de la legislación ambiental vigente que incida en el proyecto, necesarios para adelantar las gestiones y/o trámites requeridos y pertinentes sobre las posibles afectaciones y/o restricciones presentes, por parte de las autoridades ambientales competentes en la zona. En el componente ambiental, predial y social, el Consultor de Estudios, no solo será responsable de la elaboración de los documentos técnicos y volúmenes correspondientes, sino también, de realizar las gestiones pertinentes antes las Autoridades correspondientes; sin exonerar la responsabilidad del Consultor de Estudios e Interventor, sobre la calidad de los productos elaborados y del PAGA.

Dando cumplimiento a la normatividad vigente en materia de protección al Patrimonio Arqueológico de la Nación, que incluye la ejecución del Programa de Arqueología Preventiva, se deberá adelantar el proceso hasta la fase de Aprobación del Plan de Manejo Arqueológico (ver Decreto 138 de 2019). Este proceso se verificará mediante la entrega parcial de los documentos completos que evidencien la trazabilidad del cumplimiento a este requerimiento

y la entrega del documento final expedido por el ICANH, donde se señale explícitamente la aprobación del Plan de Manejo Arqueológico.

De igual manera, de requerirse el consultor deberá llevar a cabo todas las labores necesarias para adelantar las gestiones ante la autoridad ambiental encargada, para el levantamiento de la figura jurídica de reserva forestal de Ley 2° de 1959 en el área específica de desarrollo del proyecto y lo concerniente a los documentos a presentar ante la autoridad ambiental encargada de los documentos para solicitar "Levantamiento de Veda". **CMA-DT-SEI-185-2019** Pág. 4 de 32 **ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO.**

SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS E INNOVACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

Se deberá realizar por el consultor de estudios, la investigación y evaluación de las áreas con restricciones ambientales con el fin de garantizar la conservación del entorno físico, biótico y social del área del proyecto dentro del análisis requerido para la elaboración del componente ambiental y social.

Es una obligación del Consultor realizar la investigación, recopilación de información, análisis de la legislación ambiental vigente que incida en el proyecto, necesarios para adelantar las gestiones y/o trámites requeridos y pertinentes sobre las posibles afectaciones y/o restricciones presentes, por parte de las autoridades ambientales competentes en la zona. En el componente ambiental, predial y social, el Consultor de estudios, no solo será responsable de la elaboración de los documentos técnicos y volúmenes correspondientes, sino también, de realizar las gestiones pertinentes antes las Autoridades correspondientes; sin exonerar la responsabilidad del Consultor de Estudios e Interventor, sobre la calidad de los productos elaborados.

El Consultor en todo momento, tanto en la etapa contractual como la post-contractual, deberá atender los requerimientos que efectúe el INVIAS y/o la Autoridad Ambiental u otras, por deficiencia de la información, falta de claridad de criterios y conceptos técnicos y/o calidad del producto, so pena de la aplicación de las sanciones pertinentes, o el siniestro de las garantías de cumplimiento y/o calidad del servicio, la que aplique. Cabe anotar, que es total responsabilidad del Consultor garantizar el cumplimiento y suficiencia de requerimientos técnicos y términos de referencias, por lo que la aprobación de los productos por parte de la Interventoría y/o suscripción del Acta de Recibo Definitivo del Contrato, no lo exonera de las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el contrato en cuanto a calidad del servicio prestado.

El Consultor seleccionado, deberá llevar a cabo todas las labores necesarias para entregar al INVIAS los estudios y diseños, y que incluyen los siguientes volúmenes:

- VOLUMEN I. ESTUDIO DE TRANSITO
- VOLUMEN II. ESTUDIO DE TRAZADO Y DISEÑO GEOMÉTRICO
- VOLUMEN III. ESTUDIO DE GEOLOGÍA
- VOLUMEN IV. ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS.
- VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y DISEÑO DE ESTABILIZACIÓN DE TALUDES, TERRAPLENES Y ZONAS DE DISPOSICIÓN DE MATERIALES.
- VOLUMEN VI. ESTUDIO GEOTÉCNICO PARA DISEÑO DEL PAVIMENTO
- VOLUMEN VII. ESTUDIO DE HIDROLOGÍA, HIDRÁULICA Y SOCAVACIÓN
- VOLUMEN VIII. ESTUDIO Y DISEÑO DE ESTRUCTURAS
- VOLUMEN IX. ESTUDIO Y DISEÑO DE URBANISMO Y PAISAJISMO
- VOLUMEN X. ESTUDIO COMPONENTES AMBIENTAL Y SOCIAL
- VOLUMEN XI. ESTUDIO GESTIÓN PREDIAL
- VOLUMEN XII. ESTUDIO DE ANÁLISIS Y GESTIÓN DEL RIESGO Y SOSTENIBILIDAD
- VOLUMEN XIII. ESTUDIO ESTIMACIÓN DE CANTIDADES DE OBRAS, COSTOS Y PRESUPUESTOS.
- VOLUMEN XIV. ESTUDIO DE EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DEL PROYECTO
- VOLUMEN XV. INFORME FINAL EJECUTIVO

Las especificaciones de las actividades requeridas para la elaboración de los estudios y/o diseños, se desarrollarán teniendo en cuenta lo indicado en el Anexo Técnico establecido por el INVIAS, que hacen parte del presente concurso y los requerimientos, especificaciones técnicas y normatividad vigente. **CMA-DT-SEI-185-2019** Pág. 5 de 32 **ESTUDIOS Y**

DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO.

El Consultor deberá desarrollar los volúmenes y capítulos de acuerdo con el objeto contractual, y conforme al alcance de cada volumen definido en el presente documento Anexo Técnico, se desarrollarán teniendo en cuenta lo indicado en los Requerimientos Técnicos, especificaciones técnicas y normatividad vigente; cumpliendo los manuales de diseño, normas de ensayo y auscultación, y especificaciones generales de construcción de carreteras vigentes al momento del Concurso de Méritos. También debe considerar en el diseño la aplicación de nuevas tecnologías que hayan sido probadas y aprobadas por reconocidas entidades normalizadoras en el ámbito nacional y/o internacional. El Consultor deberá tener en cuenta los antecedentes descritos en la descripción de la necesidad, y el objeto y el alcance del proyecto relacionado en el documento de Estudios y Documentos Previos y Análisis del Sector.

La descripción de los alcances del estudio que se hace no es limitativa. El CONSULTOR, en cuanto lo considere necesario, los ampliará o profundizará, siendo responsable de todos los trabajos y estudios que realice.

El Consultor deberá desarrollar los volúmenes y capítulos de acuerdo con el objeto contractual, y conforme al alcance de cada volumen definido en el presente documento Anexo Técnico, se desarrollarán teniendo en cuenta lo indicado en los Requerimientos Técnicos fase II avanzada y/o Fase III contratación, especificaciones técnicas y normatividad vigente; cumpliendo los manuales de diseño, normas de ensayo y auscultación, y especificaciones generales de construcción de carreteras vigentes al momento del Concurso de Méritos. También debe considerar en el diseño la aplicación de nuevas tecnologías que hayan sido probadas y aprobadas por reconocidas entidades normalizadoras en el ámbito nacional y/o internacional. El Consultor deberá tener en cuenta los antecedentes descritos en la descripción de la necesidad, y el objeto y el alcance del proyecto relacionado en el documento de Estudios y Documentos Previos y Análisis del Sector.

Estudios de pavimentación, en el cual se debe ajustar los diseños geométricos a la rasante del corredor para evitar movimiento de tierra o cambios en los alineamientos del corredor. Se debe incorporar en los requerimientos técnicos, la posibilidad de no cumplir con el Manual de Diseño Geométrico, con miras a lograr lo anterior expuesto. Los temas de seguridad vial y el incumplimiento con radios de curvatura o cualquier otro elemento de diseño geométrico se debe controlar con señalización horizontal y vertical, estudios de riesgo y auditorías de seguridad vial. Se debe contemplar en los estudios, la propuesta de intervención del corredor con materiales alternativos, normalizados o no, y en lo posible que se ubiquen en la zona del estudio. Se debe permitir la incorporación de nuevas tecnologías para el desarrollo del proyecto. (...)"⁶

De la solicitud presentada por el señor Javier Antonio Millan López, en calidad de representante legal de la empresa JAM INGENIERÍA Y MEDIO AMBIENTE S.A.S, y en virtud del proyecto: **“ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO”**, el cual tiene como objetivo mejorar la intercomunicación terrestre en el tramo vial El Porvenir – Cruce el Juano – Puerto Guzmán en los municipios de Mocoa, Villa Garzón y Puerto Guzmán en el departamento del Putumayo, es preciso aclarar, que el alcance del proyecto no contempla una vía nueva, ni tampoco un cambio del uso del suelo, sino únicamente el mejoramiento de los tramos y el puente que comunica el sector conocido como El Juano con Mirafior (PR 24+000 de la Ruta 6501, sobre el río Caquetá), lo anterior con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes de este departamento y sus alrededores, y traer mayor progreso a esta región en el sentido de facilitar el acceso, la movilidad y garantizar la conexión con otras ciudades del país en menor tiempo.

Teniendo en cuenta lo anterior se nota que el proyecto no afecta con especial intensidad, directamente, exclusivamente o de manera diferenciada a las comunidades étnicas que habitan en la zona, toda vez que las actividades del proyecto no comprometen directa y específicamente los atributos de la condición étnica de las comunidades, tales como su

⁶ Tomado del anexo 1, diligenciado y radicado en el EXTMI2021-13829 del 25 de agosto de 2021, Pág. 5 – 10.

autonomía, autodeterminación y elementos materiales que los distinguen como sus creaciones, instituciones y comportamientos colectivos.

Es decir, las actividades a desarrollar no interfieren en elementos definitorios de la identidad o cultura de los pueblos que habitan en este departamento.

Por lo cual, se concluye que las actividades que comprenden el proyecto de la referencia no reviste imposición alguna al desarrollo de las prácticas tradicionales de los medios de subsistencia de los colectivos étnicos. Del mismo modo, no tienen la capacidad de alterar los usos, costumbres, territorio, y zonas de tránsito de las comunidades étnicas, debido a que no se identifican intervenciones en el territorio.

Lo anterior significa que, tratándose de actividades de **mejoramiento, mantenimiento 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, de lo anterior, 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 en el departamento del Putumayo.

En mérito de lo anteriormente expuesto, esta Subdirección Técnica:

RESUELVE:

PRIMERO: Que para las actividades y características que comprenden el proyecto: ***“ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO”***, que se localizará en jurisdicción de los municipios de Mocoa, Villa Garzón y Puerto Guzmán, en el departamento de Putumayo, **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 **EXTMI2021-13829** del 25 de agosto de 2021, para el proyecto ***“ESTUDIOS Y DISEÑOS DE MEJORAMIENTO Y/O PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA EL PORVENIR - CRUCE EL JAUNO - PUERTO GUZMÁN, DEL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO”***, que se localizará en jurisdicción de los municipios de Mocoa, Villa Garzón y Puerto Guzmán, en el departamento de Putumayo.

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
Subdirectora Técnica

Elaboró: José Eduardo Doria Cano Abogado contratista Grupo Gestión Jurídica – DANCP	Revisó: Abg. Manuela Navarro G- Profesional 6 convenio ANH DANCP
	Aprobó: Yolanda Pinto Amaya - Subdirectora Técnica DANCP

T.R.D. 2500.226.44
EXTMI2021-13829
Email: jam_vgarzon@jamingenieria.com malegumo@gmail.com