



**MINISTERIO DEL INTERIOR**  
**DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA**

**RESOLUCIÓN NÚMERO ST- 0307 DE 25 MAR 2022**

*“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.

**ANTECEDENTES.**

Mediante radicado externo EXTMI2022-1637, de 2 de febrero de 2022, el señor **JOSÉ ENRIQUE DÁVILA LOZANO**, identificado con cédula de ciudadanía 19.171.798, en calidad de representante legal del CONSORCIO E&D 2021, solicitó la procedencia de la Consulta Previa para el proyecto: «**CONSULTORÍA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EN FASE III PARA EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS VÍAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PARA EL TRAMO EL BOTÓN - PASO ANCHO – FRONTINO (K22 8 – 27.8)**», el cual se localizará en jurisdicción del municipio de Frontino, en el departamento de Antioquia.

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 que se van a desarrollar.

3. Localización del área de influencia del proyecto, en formato dwg y7o shape.
4. Localización del área de intervención del proyecto, en formato dwg y7o shape.
5. Listado de las coordenadas del área de influencia del proyecto, en formato Excel.
6. Listado de las coordenadas del área de intervención del proyecto, en formato Excel.
7. Copia del documento de identidad del solicitante.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta autoridad administrativa procederá a realizar el análisis de procedencia o no de Consulta Previa del asunto.

### 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 en el marco de la implementación de medidas legislativas y/o administrativas, proyectos, obras o actividades que puedan llegar a afectarlas 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 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 (arts. 1°, 7°, 8° y 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 constitucionalidad<sup>1</sup>.

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

A su turno, el artículo 7° *ibidem*, 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

<sup>1</sup> 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.

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.<sup>2</sup>

Por lo tanto, la Consulta Previa 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 sólo 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»<sup>3</sup>.

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»<sup>4</sup>. 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.<sup>5</sup>

#### **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.

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

<sup>3</sup> Sentencia C-175 de 2009

<sup>4</sup> Sentencia T – 745 de 2010, M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

<sup>5</sup> 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 «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».

La 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 de 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 afectación 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 expuesto 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.

**DE LA PROCEDENCIA DE LA CONSULTA PREVIA PARA EL PROYECTO  
«CONSULTORÍA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EN FASE III PARA EL  
MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS VÍAS EN EL  
DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PARA EL TRAMO EL BOTÓN - PASO ANCHO  
– FRONTINO (K22 8 – 27.8).»**

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 JOSÉ ENRIQUE DÁVILA LOZANO, en calidad de representante legal del CONSORCIO E&D 2021, y en virtud del principio de la buena fe, se identificó que las actividades del proyecto son las siguientes:

**2.3. Descripción de las actividades del proyecto, obra o actividad:**

- Describa claramente la totalidad de las actividades que se desarrollarán en el marco de la ejecución del proyecto.

*El tramo El Botón – Paso Ancho - Frontino (K22 8 - 27 8), tienen una longitud de 5,8 Km. Esta vía está localizada en el corregimiento de Nutibara en el municipio de Frontino.*

*Dichos tramos pertenecen a la red vial secundaria del Departamento de Antioquia, según subcapítulo 1.3 Red vial secundaria a cargo del Departamento de la Circular 9 Inventario de la Red Vial en el Departamento de Antioquia Diciembre 2015.*

*De acuerdo a la categorización de este corredor, que es de segundo orden, en consonancia con la circular 9 de 2015 del inventario de la red vial del departamento, este corredor debe tener una faja mínima de retiro de 45m a cada lado a partir del eje de la vía, según lo establecido en la ley 1228 de 2008 y de acuerdo a las condiciones existentes en el tramo, se puede evidenciar que las fajas mínimas de retiro de la vía están invadidas, en gran parte de su trayecto.*

*La vía está compuesta por material de afirmado, en regular estado, muestra baches a causa del lavado de la superficie ante la inexistencia de cunetas y la obstrucción de las alcantarillas existentes y presenta varios sitios con caídas de material y pérdidas de banca.*

*En este corredor vial existente se proyectarán actividades para el Mejoramiento y Rehabilitación tratando de aprovechar dicho corredor con modificaciones mínimas en el diseño geométrico para rectificar radios de curvatura, por ejemplo, con el fin de no presentar interferencias en el desarrollo de este, evitando impactos ambientales y sociales.*

*En consonancia con la anterior, se requiere realizar el Plan de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental-PAGA para el Mejoramiento y/o Pavimentación del Corredor Vial El Botón – Paso Ancho - Frontino K22 8-K27 8 en el departamento de Antioquia, dentro del alcance técnico referente a los Estudios y Diseños y conforme la Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial del INVIAS, año 2011 modificada mediante Resolución 04001 del 2013, encaminada a establecer los lineamientos ambientales para implementar las medidas de manejo, con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos o afectaciones que se pueden generar sobre los componentes físico, biótico y social, durante la ejecución de las obras y las actividades complementarias que conlleva.*

*La elaboración del PAGA, se realizará con el fin de conocer las características ambientales, socioeconómicas y culturales de la zona, el grado de intervención de las mismas, las características del proyecto, la demanda, uso y aprovechamiento de recursos naturales y el potencial de impacto de las diversas acciones que implica, así como las posibilidades de adelantar acciones o actividades de prevención, control, mitigación o restauración, así como los indicadores de seguimiento a cada uno de los programas planteados, todo ello amparado en las normas ambientales legales vigentes que propenden por un desarrollo sostenible de los proyectos de infraestructura.*

*Es de aclarar que el documento PAGA se constituye como una herramienta para definir los permisos requeridos para la ejecución de las obras de mejoramiento y/o ampliación y/o rectificación, así como las entidades con las cuales el ejecutor de las obras deberá tramitar en su momento, previa intervención del área.*

*Asimismo, el PAGA integrará los conceptos de la ingeniería con los lineamientos de la gestión ambiental, igualmente pretende identificar y valorar en costos económicos las acciones a desarrollar con el fin de contribuir a la conservación del medio natural, socioeconómico y cultural donde se desarrollan las obras alterando al mínimo las condiciones preexistentes, conforme la generación de los respectivos programas, acciones y medidas específicas de manejo a ser implementadas durante la fase pre-constructiva y constructiva del proyecto.*

*De tal manera, las obras a acometer de Mejoramiento y/o Ampliación y/o Rectificación comprometerán únicamente la superficie de la calzada existente con el objetivo de ofrecer un rodamiento más cómodo y seguro, así como menores costos de operación vehicular, obras que no generarán desplazamiento de población por adquisición predial, tratando siempre de ajustarse al alineamiento existente. Caso contrario podría ocurrir en los tramos de Mejoramientos ya que la ampliación y construcción de nuevos carriles conllevarían a procesos de adquisición predial para la realización de la obra.*

*En su fase constructiva, el proyecto comprenderá la siguiente secuencia de labores:*

- Adquisición predial del denominado derecho de vía o zona de reserva de ancho 15 m hacia ambos costados a partir del eje central de la vía.*
- Intervención de áreas aledañas al corredor vial a manera de fuentes de materiales o canteras superficiales, para proveer el material requerido para la conformación de la estructura del pavimento, procediéndose luego a su restauración ambiental. Cada sitio o cantera contará con su respectivo acceso o camino industrial para la movilización del material.*
- Construcción de la banca vial o relleno con materiales provenientes de las canteras indicadas.*
- Adecuación de sitios aledaños o conexos a la banca vial, destinados a la disposición y conformación de materiales objetables o contaminados (ZODMES) provenientes de la adecuación para la construcción de la estructura de pavimento.*
- Demarcación vial horizontal y vertical de la calzada y bermas finales de la carretera.*

➤ **Actividades del proyecto**

En el marco de la ejecución del proyecto, a continuación, las actividades por fases, con fundamento en el proceso constructivo antes descrito.

**Fase pre constructiva:**

Comprende:

- a. Replanteamiento topográfico
- b. Adquisición predial
- c. Tendido de cercas del derecho de vía
- d. Inicio de implementación del plan de manejo preventivo arqueológico en todos los frentes de intervención
- e. Montaje temporal de campamentos en la zona de banca vial, con elementos prefabricados
- f. Desmonte y limpieza para derecho de vía
- g. Tala y manejo forestal en zonas de intervención del correo vial
- h. Tala y manejo forestal en fuentes de materiales
- i. Adecuación y mejora de caminos de acceso a fuentes de materiales

**Fase Constructiva:**

Comprende:

- a. Adecuación y conformación de piso (descapote) en zona de banca vial
- b. Extracción de materiales en fuentes de materiales (canteras)
- c. Traslado de material a la zona de vía
- d. Acopio de materiales
- e. Tendido y conformación de materiales por capas para adecuar la estructura de pavimento
- f. Adecuación de zócalos colaterales
- g. Desplante de estructuras de drenaje tipo alcantarillas (vasos comunicantes)
- h. Montaje de plantas de concreto hidráulico en la zona de pondeaderos o cruces de corrientes mayores
- i. Adecuación de entablos en orillas de corrientes, para la construcción de puentes y pontones
- j. Materialización de cimentaciones, infraestructura y superestructura de puentes
- k. Empradizaciones de taludes
- l. Revegetalizaciones y acciones paisajísticas en general
- m. Labores de restauración ambiental en fuentes de materiales
- n. Conformación de capas granulares de apoyo sobre el cuerpo de terraplén
- o. Montaje de plantas de mezcla asfáltica contiguas a banca vial
- p. Tendido de las capas de rodadura
- q. Demarcación vial horizontal y vertical de la calzada y bermas finales de la carretera

De forma paralela a lo anterior, se harán las siguientes actividades:

- a. Implementación del Plan de Gestión Social
- b. Implementación del plan de manejo ambiental, resaltándose manejo de vedas de flora y manejo de fauna
- c. Implementación del plan de manejo preventivo arqueológico en todos los frentes de intervención
- d. Implementación del plan de seguimiento y monitoreo socioambiental

**Fase de abandono:**

- a. Propiamente se hace referencia la fase de desmantelamiento, que comprende el retiro, la adecuación in situ y la restauración en general que se deriva del desarme y traslado fuera del área de influencia del proyecto, de elementos y dispositivos asociados a infraestructura como campamentos, plantas de mezcla asfáltica, plantas de concreto hidráulico, zonas de acopio temporal y eventuales manejos e intervenciones complementarias acometidos en zonas de fuentes de materiales.

**Fase de Operativa:**

Corresponde a la etapa de operación, es decir la entrada en servicio al tráfico vehicular. Las actividades más relevantes son:

1. Acciones y procedimientos rutinarios referentes a limpieza, rocería y mantenimiento en general de la vía
2. Acciones y procedimientos rutinarios referentes a la supervisión del estado y condición de todas las estructuras de drenaje del corredor vial.
3. Reposición, cambio, mejora y demás actividades inherentes a los dispositivos varios de la carretera como señales, demarcación, avisos, luminarias, taches, barreras, etc.

- Aporte la descripción de los posibles impactos que el desarrollo de las actividades pueda generar en cada uno de los componentes que definen el área de influencia del proyecto, de acuerdo con la normatividad ambiental vigente.

A continuación, se presenta una síntesis de la descripción de los posibles impactos que el desarrollo de las actividades pueda generar en cada uno de los componentes que definen el área de influencia del proyecto.

Componente relevante	Impacto
Geología	Modificación y/o potencialización de procesos erosivos
Geomorfología	Modificación y/o dinamización de procesos de regulación hídrica
	Modificación de la morfología
	Socavación
Hidrogeología	Cambio en las propiedades fisicoquímicas y bacteriológicas del agua subterránea
	Cambio en la dirección de flujo y disponibilidad del recurso hídrico subterráneo
Suelo	Cambios en las condiciones fisicoquímicas del suelo
	Cambio de uso del suelo
Hidrología	Modificación en la calidad del agua superficial
	Modificación en la disponibilidad del recurso hídrico
	Modificación de la dinámica fluvial
	Intervención de las zonas de ronda hídrica
	Contaminación de cuerpos lenticos y lóticos
Aire	Cambio en la concentración de material particulado
	Emisión de gases (CO, SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> )
	Cambio en los decibeles de ruido
Paisaje	Modificación de la calidad paisajística

2. Medio Biótico

A continuación, los impactos agrupados por componente medio ambiental:

Componente relevante	Impacto
Flora	Disminución de cobertura vegetal
	Pérdida de Biodiversidad
	Cambio en la estructura y composición florística
	Fragmentación del hábitat y pérdida de conectividad
Fauna	Cambio en la riqueza y abundancia de especies
	Afectación de especies focales (IUCN, CITES, migratorias, endémicas, restringidas a un hábitat)
Ecosistemas Dulceacuícolas	Afectación de la calidad del hábitat dulceacuícola
	Cambio en la composición y estructura de las comunidades hidrobiológicas

3. Medio Socioeconómico

A continuación, se relaciona la síntesis de los impactos por cada componente del medio socioeconómico

Componente relevante	Impacto
Demografía	Inmigración de población
	Alteraciones en la cotidianidad de los pobladores
	Desplazamiento involuntario de unidades sociales
Infraestructura	Afectación de infraestructura existente aledaña a las obras
	Interceptación de senderos y accesos
	Interceptación de redes de servicios públicos
	Interceptación del suministro de agua
Movilidad	Disminución en tiempos de recorrido local
	Alteración en los esquemas de movilidad local
	Incremento en los niveles de accidentalidad
Economía	Cambios en la economía local y regional
	Cambio en el valor de la tierra
	Mejoramiento en la calidad de vida
	Generación de Empleo
Político	Conflictos con comunidades étnicas
	Cambio en la capacidad de gestión de las Juntas de Acción Comunal JAC
	Cambio en la capacidad de gestión de las instituciones municipales

- Aporte estudios ambientales y sociales que se hayan realizado en el marco del proyecto objeto de la presente solicitud.

El corredor vial objeto de estudio no cuenta con estudios ambientales ni sociales previos.

Lo anterior, en atención y cumplimiento del principio de la buena fe y moralidad establecidas en el artículo 3 de la Ley 1437 del 2011.

(Tomadas del Formato Anexo 1, págs. 10-15).

De la solicitud presentada por el señor JOSÉ ENRIQUE DÁVILA LOZANO, en calidad de representante legal del CONSORCIO E&D 2021, se evidencia que el proyecto «CONSULTORÍA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EN FASE III PARA EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS VÍAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PARA EL TRAMO EL BOTÓN - PASO ANCHO – FRONTINO (K22 8 – 27.8)», se encamina a obtener el mejoramiento y rehabilitación del corredor vial citado, que consta de 5,8 Km, tratando de aprovechar el existente haciendo modificaciones mínimas en el diseño geométrico con el fin de no presentar interferencias y evitar impactos ambientales y sociales.

De esta manera, se observa que el proyecto no afecta con especial intensidad, ni de manera directa, exclusiva o diferenciada a las comunidades étnicas que habitan en la zona, en relación con su autonomía, autodeterminación y elementos materiales que los distinguen como sus creaciones, instituciones y comportamientos colectivos.

A su vez, se observa que las actividades del proyecto buscan mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta zona del departamento de Antioquia, en el sentido de facilitar el acceso y la movilidad de sus habitantes.

Lo anterior significa que, tratándose de actividades de **mejoramiento y rehabilitación vial**, se entiende que, con su ejecución, 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 sus fuentes de sustento ubicadas dentro de su territorio; (iii) no imposibilita realizar los oficios de los que derivan el sustento; (iv) no ocasiona su reasentamiento en un lugar distinto a su territorio; (v) no recae sobre cualquiera de los derechos de los pueblos indígenas o tribales; (vi) no les impone cargas o atribuye beneficios, de manera tal que modifique su situación o posición jurídica y, (viii) no configura una interferencia en los elementos definitorios de su identidad o cultura.

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.

En mérito de lo anteriormente expuesto, esta Subdirección Técnica,

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** Que para las actividades y características que comprenden el proyecto: «**CONSULTORÍA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EN FASE III PARA EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS VÍAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PARA EL TRAMO EL BOTÓN - PASO ANCHO – FRONTINO (K22 8 – 27.8)**», localizado en jurisdicción del municipio de Frontino, en el departamento de Antioquia, **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 radicado EXTMI2022-1637 de 2 de febrero de 2022, para el proyecto: «**CONSULTORÍA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EN FASE III PARA EL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS VÍAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA PARA EL TRAMO EL BOTÓN - PASO ANCHO – FRONTINO (K22 8 – 27.8)**».

**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).

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

  
**YOLANDA PINTO AMAYA**  
Subdirectora Técnica de Consulta Previa

<b>Elaboró:</b> Alexandra Osejo Jabbour – Abogada contratista Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa	<b>Revisó:</b> Nasly Hoyos Agámez, Abogada contratista, Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa.  Angélica María Esquivel Castillo, Coordinadora Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa
<b>Aprobó:</b> Yolanda Pinto Amaya Subdirectora Técnica DANCP	