Interior

DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA

RESOLUCIÓN NÚMERO STC-0609 DE 26 DE MAY 2026

"Sobre la procedencia de la consulta previa con comunidades étnicas para proyectos, obras o actividades"

EL SUBDIRECTOR TÉCNICO 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 No. 0038 de 15 de enero de 2025 y Acta de Posesión del 23 de enero de 2025 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

Que mediante el oficio con radicado ControlDoc No. **2026-1-002410-038178 ID 756269** del 4 de mayo de 2026, la señora **SANDRA CAROLINA CARDOZO PEREZ**, identificada con la cédula de ciudadanía No. **52.778.495**, en calidad de representante legal del **CONSORCIO VIA FLUVIAL** con NIT No **902.008.211-6**, solicitó a esta Autoridad se pronuncie sobre la determinación de la procedencia y oportunidad de la Consulta Previa para el desarrollo del proyecto denominado: **"CONTRATO CONSULTORÍA No. 1892 de 2025: "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL. LOTE 3" – MUELLE DE MAPIRIPANA."**, que se localizará en el Centro Poblado Mapiripana, municipio de Barrancominas, departamento de Guania., identificado con las siguientes coordenadas:

Área De Influencia

COORDENADAS ORIGEN UNICO NACIONAL - AREA DE INFLUENCIA MAPIRIPANA

VERTICE	norte	este
1	1869148,22	5280738,455
2	1869150,494	5280746,669
3	1869112,707	5280755,547
4	1869108,026	5280740,666
5	1869098,606	5280735,835
6	1869092,254	5280735,392
7	1869067,45	5280733,661
8	1869056,098	5280730,039
9	1869054,948	5280724,625
10	1869038,709	5280648,163
11	1869032,671	5280613,625
12	1869030,739	5280604,206
13	1869024,459	5280579,329
14	1869017,213	5280562,905
15	1869011,9	5280552,52
16	1869008,519	5280532,957
17	1868998,375	5280461,466
18	1868996,825	5280423,44
19	1868995,718	5280396,255
20	1868993,544	5280379,349
21	1868996,946	5280374,694
22	1869002,722	5280366,79
23	1869002,964	5280344,328
24	1869006,103	5280323,074
25	1869007,086	5280310,858
26	1869015,04	5280299,647
27	1869022,527	5280293,609
28	1869028,806	5280286,121
29	1869033,395	5280278,876
30	1869039,192	5280274,287
31	1869045,471	5280269,939
32	1869050,543	5280269,215
33	1869057,789	5280270,181
34	1869064,069	5280272,113
35	1869067,933	5280274,287
36	1869071,073	5280276,219
37	1869074,695	5280276,944
38	1869079,767	5280275,736
39	1869086,047	5280275,494
40	1869093,051	5280273,321
41	1869101,263	5280271,389
42	1869107,784	5280270,664
43	1869116,237	5280268,732

44	1869120,961	5280267,514
45	1869124,555	5280271,018
46	1869127,536	5280277,327
47	1869128,319	5280282,347
48	1869128,386	5280289,02
49	1869125,544	5280293,909
50	1869121,844	5280296,92
51	1869120,663	5280293,655
52	1869119,745	5280289,142
53	1869113,998	5280286,129
54	1869112,537	5280292,763
55	1869107,216	5280303,027
56	1869104,604	5280307,131
57	1869110,479	5280316,854
58	1869115,139	5280327,487
59	1869110,559	5280340,749
60	1869108,743	5280358,114
61	1869102,82	5280369,506
62	1869098,644	5280376,215
63	1869088,627	5280401,943
64	1869101,975	5280403,553
65	1869103,375	5280409,612
66	1869102,769	5280415,789
67	1869102,87	5280421,46
68	1869104,198	5280428,684
69	1869107,642	5280437,337
70	1869111,877	5280445,057
71	1869116,676	5280453,076
72	1869116,977	5280454,15
73	1869124,708	5280453,568
74	1869133,059	5280452,939
75	1869146,277	5280451,943
76	1869158,243	5280451,042
77	1869162,29	5280502,65
78	1869150,579	5280503,767
79	1869137,361	5280505,027
80	1869117,913	5280506,881
81	1869117,876	5280507,449
82	1869117,7	5280511,654
83	1869117,669	5280520,625
84	1869116,912	5280527,158
85	1869115,684	5280539,122
86	1869114,757	5280567,672
87	1869116,756	5280569,504

88	1869119,484	5280572,33
89	1869120,166	5280583,163
90	1869121,585	5280595,982
91	1869121,877	5280600,903
92	1869121,644	5280601,663
93	1869121,576	5280602,208
94	1869121,983	5280603,417
95	1869123,555	5280615,912
96	1869127,066	5280643,817
97	1869133,661	5280669,991
98	1869138,878	5280699,968
99	1869148,22	5280738,455

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

- Solicitud formal de análisis de procedencia de la consulta previa
- Formato Anexo No. 1
- Descripción pormenorizada de las actividades.
- Localización geográfica.
- Localización cartográfica.
- Certificado de existencia y representación legal de la empresa
- Cedula de ciudadanía del solicitante.

Teniendo en cuenta lo anterior esta autoridad administrativa procederá a realizar en 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[1].

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 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 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.»*[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].

DE LA PROCEDENCIA DE LA CONSULTA PREVIA PARA EL PROYECTO: "CONTRATO CONSULTORÍA No. 1892 de 2025: "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE

[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.
[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.

NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL. LOTE 3" – MUELLE DE MAPIRIPANA."

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 y de las características y actividades que comprenden el proyecto presentado por la señora SANDRA CAROLINA CARDOZO PEREZ, en calidad de representante legal del Consorcio Via Fluvial:

> *"(…)*
> *El Contrato 1892 de 2025 suscrito entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y el consorcio Vía Fluvial, tiene por objeto realizar los "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL" para el HITO I – ESTUDIOS Y DISEÑOS FASE II PARA EL MEJORAMIENTO DEL MUELLE DE MAPIRIPANA, que se ejecutará en el Centro Poblado de Mapiripana en el municipio de Barrancominas en el Departamento de Guainía.*
>
> *En la actual etapa de Estudios y Diseños se solicita la aclaración de la necesidad de la consulta previa para la etapa de obra, con el fin de definir los diferentes permisos y acciones contractuales que debe seguir el Contratista previo al inicio de las actividades de obra, una vez sea adjudicado.*
>
> *Las fases del contrato son las siguientes:*
>
> ***FASE 1. PRELIMINAR***
>
> *En esta primera etapa, el Contratista realizará la actualización de los Estudios y Diseños y se tramitarán los permisos que se requieran de acuerdo con la normatividad aplicable previo a la ejecución de la obra. Adicionalmente, se realizará la primera socialización del inicio del proyecto, teniendo en cuenta una estrategia de comunicación que permita mantener informada a la comunidad y a las partes interesadas.*
>
> *La actualización de los Estudios y Diseños se enfocara en la propuesta para la construcción de un muelle flotante metálico, el cual se propone estará compuesto por – primero, una unidad flotante metálica en U con dimensiones de 12.0 m de eslora, 10.8m de manga y 1.0m de puntal con cubierta conformada por columnas y vigas metálicas, templetes y correas que soportan una teja tipo sándwich liviana, barandas perimetrales y accesorios de seguridad operativa como bitas, cornamusas y gomas de seguridad– segundo, una pasarela metálica de 25.5m de largo y 1.8m de ancho efectivo con pasos graduables que se adosan a la unidad flotante – tercero, una caseta de espera compuesta por una cimentación en caissons en concreto estructural de 8.0m de profundidad y 1.0m de diámetro. De estos caissons sale un sistema a porticado de columnas y vigas que soportan una losa en concreto con metaldeck que sirve de anclaje para la pasarela metálica con pasos graduables. Esta caseta cubierta se compone de columnas y vigas metálicas, templetes y correas que soportan una teja tipo sándwich liviana, barandas perimetrales y mobiliario para la espera de usuarios – cuarto, en la parte trasera de la caseta cubierta se adosa una pasarela metálica horizontal con lámina de alfajor tipo DNP de 17.0m y 1.8m de ancho efectivo que llevan hasta la zona cercana de viviendas – quinto, una losa maciza en concreto cimentada sobre caissons que es donde se ancla la pasarela metálica horizontal de 17.0m – sexto, inmediatamente después de esta losa maciza sobre caissons viene una losa en metaldeck cimentada sobre un muro pantalla hasta la cota de diseño en todo el corredor de la zona y – séptimo, en los extremos del corredor existen unos caminos de acceso desde la vía superior que serán adecuadas con escaleras en concreto hacia la losa en metaldeck. Todas estas estructuras conforman el muelle para Mapiripana.*
>
> ***FASE 2. CONSTRUCCIÓN***

Una vez finalizada la etapa preliminar donde se definen los diseños definitivos se iniciará la fase de construcción del muelle flotante en el Centro Poblado Mapiripana del municipio de Barrancominas, que se enmarcan en los siguientes pasos:

1. *Adecuación y dotación de áreas de trabajo tanto para el sitio de obra (bodegas, acopios y oficinas), como en otros sitios diferentes al de obra (taller metalmecánico).*
2. *Localización y replanteo de estructuras en el área de construcción.*
3. *Transporte de materiales, equipos y mano de obra para construcción de cimentaciones.*
4. *Construcción de cimentaciones y zonas de acceso.*
5. *Construcción de losas en concreto, anclajes, platinas y tornillería para ensamblaje de elementos metálicos.*
6. *Construcción de unidad flotante metálica (pontones y casetas cubiertas) en taller.*
7. *Construcción pasarelas metálicas en taller.*
8. *Construcción de elementos metálicos de seguridad.*
9. *Transporte de elementos metálicos desde taller hasta el sitio de obra.*
10. *Instalación de elementos metálicos.*
11. *Instalación de mobiliario y elementos de seguridad.*
12. *Desmontaje de bodegas, acopios y oficinas en sitio.*
13. *Salida del sitio.*

A grandes rasgos estos pasos conforman las actividades en la etapa de construcción del muelle que serán detalladas a continuación:

ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE ÁREAS DE TRABAJO

Esta actividad consiste en analizar, construir, adecuar y dotar las áreas de trabajo necesarias para la realización de la construcción del muelle, como por ejemplo, oficinas administrativas en obra, bodegas de almacenamiento de maquinaria y equipos necesarios para la construcción, sitios de acopio de materiales cercano al sitio de construcción entre otros, esta es la primera actividad que se debe realizar con el fin de planificar la ejecución con el fin de evitar en la medida de lo posible trasiegos o grandes distancias entre los materiales y equipos y la obra. Desde estos sitios se coordinará la construcción del muelle, de ahí su importancia.

LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO DE ESTRUCTURAS

Una vez adecuado los sitios oficina, los profesionales en topografía y batimetría realizan la localización de las estructuras, que en este caso son las zonas de acceso y cimientos en caissons tanto de la caseta cubierta de espera como la losa maciza, y a su vez, verifican que la topografía y batimetría no haya presentado cambios significativos que requieran hacer ajustes en los diseños. Luego de verificadas las condiciones del terreno y localizadas las estructuras a construir inicia la siguiente actividad.

TRANSPORTE DE MATERIALES, EQUIPOS Y MANO DE OBRA PARA CONSTRUCCIÓN DE CIMENTACIONES

Desde la fuente de materiales más cercana y optima se transportan hasta el sitio los materiales de arena, grava y cemento entre otros, así como acero de refuerzo, formaletas y otros materiales requeridos, finalmente se transportan equipos de izaje manual, como pluma grúa manual y herramienta menor. Todo esto requerido para el inicio de la construcción de estructuras, que es la actividad siguiente.

CONSTRUCCIÓN DE CIMENTACIONES Y ZONAS DE ACCESO

En esta actividad se tienen varias tareas que pueden ser trabajadas de manera secuencial o simultánea.

CONSTRUCCIÓN DE MURO PANTALLA PARA ZONA DE ACCESO

En la zona alta de la orilla, de acuerdo con el diseño, se construye una zona de acceso en el que su cimentación se compone – primero de un muro pantalla en la parte frontal hasta

alcanzar la cota de diseño, este muro pantalla se inicia con el descapote de la zona y la excavación de acuerdo con las medidas de la base y profundidad de diseño, realizada la excavación se procede con el armado del acero de refuerzo del muro, ya armado el acero se funde en concreto hidráulico la base del muro y luego se formaletea la pantalla y se funde. Y – segundo de zapatas aisladas en la parte trasera donde se van amarrando varias vigas longitudinales y transversales con el muro pantalla, el proceso de construcción de las zapatas aisladas es similar al muro pantalla, se inicia con la excavación, luego el armado de aceros y fundida y para la columna primero se formaletea y se funde dando finalizada la construcción de la cimentación para la zona de acceso.

En la parte trasera de este muro pantalla y entre las zapatas aisladas, se realiza un relleno de material granular para la construcción posterior de la losa en metaldeck.

CONSTRUCCIÓN DE ESCALERA PARA ACCESO AL MUELLE

Al cabo de finalizar la construcción del muro pantalla, zapatas aisladas y vigas de amarre, se continua con la construcción de las escaleras de acceso en el extremo de esta zona, por lo que inicialmente se descapota y perfila el terreno desde la parte baja hasta la parte alta que llega hasta la vía, perfilado el terreno, se inicia con el amarre y armado de aceros de la escalera, finalizado el armado de aceros se formaletea y se funde la escalera, este paso de fundida, puede hacerse por tramos, previendo que este elemento presenta un gran tamaño llegando a reducir los tiempos de ejecución si se realiza de manera monolítica.

CONSTRUCCIÓN DE CAISSONS EN CONCRETO PARA CIMENTACIÓN DE CASETA Y LOSA DE APOYO A PASARELAS

Se inicia con la construcción de la formaleta del anillo del caissons en el sitio exacto, siguiendo las dimensiones de diseño, dispuesta la formaleta y nivelada, se procede con el armado de los hierros o canastilla, del anillo del caissons. Armados los aceros se funde el primer anillo, una vez fundido el anillo se retira la formaleta y por la parte interna se va realizando la extracción o excavación del material, la excavación hace que el anillo pueda ir desplazándose verticalmente profundizándose; realizada la excavación, este espacio del primer anillo, se procede a formaletear el segundo anillo siguiendo las actividades de formaleteado, nivelación, armado de aceros, fundida, retiro de formaleta y excavación para los anillos necesarios hasta alcanzar la profundidad requerida de diseño.

Realizada la construcción de la cimentación en caissons de estas se apoyan ya sea el sistema aporticado de columnas y vigas, como la losa maciza en concreto.

CONSTRUCCIÓN DE PÓRTICOS EN CONCRETO HIDRÁULICO

Cómo estos elementos se apoyan o salen de los caissons que es la cimentación, de los caissons se dejan los pelos de aceros donde se amarra el acero de refuerzo de las columnas, se realiza el armado del acero de la columna y se formaletean las secciones, luego se realiza la fundida de las columnas. De igual manera las actividades constructivas de las vigas son iguales que de las de las columnas, solo que las vigas se amarran de las columnas ya construidas.

CONSTRUCCIÓN DE LOSAS EN CONCRETO, ANCLAJES, PLATINAS Y TORNILLERÍA PARA ENSAMBLAJE DE ELEMENTOS METÁLICOS

Finalizada la etapa de construcción de todas las cimentaciones necesarias para las estructuras del muelle, se inicia con la construcción de las losas de concreto, tanto para la zona de acceso que es en metaldeck, para la losa maciza que soporta la pasarela horizontal y para la losa de la caseta cubierta que sirve para anclaje de la pasarela metálica con pasos graduables ya que de esta es donde entra en relevancia todas las estructuras metálicas.

CONSTRUCCIÓN DE LOSA EN METALDECK ZONA DE ACCESO

Teniendo ya construida la cimentación de la zona de acceso (muro pantalla y zapatas aisladas), amarre estructural (columnas y vigas) y relleno de material granular. Se procede inicialmente con la instalación, aseguramiento y amarre de la lámina metaldeck con la cimentación por medio de pernos, anclajes y soportes; una vez asegurada la lámina, se procede con el armado del acero de refuerzo, ya sea malla electrosoldada u otro tipo de armado de acero según diseño, concluido el armado de acero se funde la losa en concreto y finalmente antes que el concreto fragüe completamente se instalan o adosan las platinas metálicas y pernos necesarios para la posterior instalación de la barandas metálicas.

CONSTRUCCIÓN DE LOSA MACIZA PARA SOPORTE DE PASARELA METÁLICA HORIZONTAL

Teniendo ya construida la cimentación que son los caissons en concreto, de estos anteriormente se dejan aceros que sirven para amarre del acero de la losa maciza, por lo que inicialmente, se realiza la formaleta de la losa con las dimensiones estipuladas, se lleva a cabo el armado de aceros y luego la fundida, antes que el concreto de la losa fragüe completamente se instalan o adosan las platinas metálicas, pernos y demás elementos para la posterior instalación de la pasarela metálica con lamina de alfajor horizontal.

CONSTRUCCIÓN DE LOSA EN METALDECK PARA CASETA CUBIERTA

Teniendo ya construida la cimentación que son los caissons en concreto y el sistema aporticado de columnas y vigas en concreto, se inicia con la instalación, aseguramiento y amarre de la lámina metaldeck con el sistema aporticado por medio de pernos, anclajes y soportes; una vez asegurada la lámina, se realiza el formaleteado de las zonas perimetrales de esta lámina, con el espesor indicado en los diseños y dejando los espacios para la inserción de las platinas metálicas que se utilizarán como anclaje de la pasarela con pasos graduables, luego se procede con el armado del acero de refuerzo según diseño y colocación de las platinas que irán empotradas, concluido el armado de acero se funde la losa en concreto y finalmente antes que el concreto fragüe completamente se instalan o adosan las platinas metálicas y pernos necesarios para la posterior instalación de las barandas metálicas y perfiles metálicos para la cubierta.

- ***CONSTRUCCIÓN DE UNIDAD FLOTANTE METÁLICA (PONTONES Y CASETA CUBIERTA) EN TALLER***

CONSTRUCCIÓN DE PONTONES METÁLICOS PARA UNIDAD FLOTANTE

Para las actividades a realizar en taller, podría pensarse en realizarlas simultáneamente se realizan las actividades de campo anteriormente descritas, en ese sentido para la construcción de la unidad flotante se inicia por la construcción los pontones según diseño naval que se compone de la construcción de las cuadernas (típicas transversales, proa y popa, longitudinales), dentro de estas cuadernas se deben soldar los ángulos para los cordones (inferior y superior), ángulos para los puntales (laterales, intermedios y mamparos), ángulos transversales para las cuadernas longitudinales y las láminas para (pantoques y pie de amigo), luego la construcción de los mamparos (longitudinales y transversales) es el mismo proceso que la construcción de las cuadernas, con la adición de una platina metálica que hace estanco o divide las zonas. Después de construir la estructura interna del pontón, se sigue con la construcción del casco exterior para ello, primero se deben cortar las láminas para las diferentes zonas del casco, luego de cortadas las láminas se moldean y finalmente se soldán a la estructura interna. Tan pronto como se finalice la construcción del casco exterior, se inicia con la construcción de los manholes de ingreso coferdam donde se compone de sobretapa y tapa de escotilla y también la construcción de conectores entre pontones y bitas o cornamusas para amarre de embarcaciones. Luego de construido el pontón, se inicia con las pruebas de soldadura para garantizar que el pontón no tenga fugas y soldaduras fuera de las especificaciones estructurales. Superadas las pruebas de soldadura e impermeabilización se continua con la pintura del pontón, esta pintura se realizará de acuerdo con las especificaciones de espesor y las demás requeridas. Lo anterior descrito, se realiza para todos y cada uno de los pontones necesarios en la unidad flotante.

CONSTRUCCIÓN DE CASETA CUBIERTA PARA UNIDAD FLOTANTE Y CASETA DE ESPERA

Al igual que la construcción de los pontones, estas actividades pueden realizarse de manera simultánea con las actividades de campo.

La construcción de la caseta cubierta puede realizarse de manera modular haciendo más fácil el transporte hacia el sitio del proyecto, para que en campo solamente sea instalar pernos y tornillos o soldar los módulos de la parte metálica de la cubierta. Siendo este un proceso rápido. Descritas las maneras que se tienen para construir en sitio, la construcción en taller inicia con el corte de los elementos metálicos como columnas y vigas metálicas, luego se realiza el soldado de piezas modulares, ya soldada la parte modular, se procede con las pruebas de soldadura para aval de interventoría, finalizando con el sandblasting del módulo y pintura de esta. Este mismo proceso se realiza para todos los módulos requeridos para la caseta.

CONSTRUCCIÓN PASARELAS METÁLICAS EN TALLER

De manera similar a la parte metálica de las casetas cubiertas, las pasarelas metálicas pueden realizarse por módulos para mejorar el transporte de estos elementos a la zona del proyecto.

CONSTRUCCIÓN PASARELA METÁLICA HORIZONTAL EN TALLER

Para la construcción primeramente se definen la cantidad de módulos que tendrá la pasarela, ya que de este paso depende el corte de los elementos metálicos, en ese sentido, se procede con el corte de todos los perfiles metálicos según diseños, luego se procede a la soldadura de los cordones (superior e inferior) con los parales verticales en los extremos y los cordones transversales para rigidización de la estructura, una vez soldadas las partes laterales de la pasarela, se procede con la unión de los perfiles metálicos de la base con estas partes laterales, una vez unida toda la estructura de perfilería metálica del módulo por medio de soldadura, siguen dos pasos importantes, el primero es realizar la construcción de las barandas metálicas de la pasarela que estas se unen a los perfiles metálicos de la base y segundo se realiza la unión de la lámina de alfajor a la base del módulo, igualmente por soldadura, finalizada la fase de unión de todo el módulo de la pasarela se realizan las pertinentes pruebas de soldadura. Ya aprobada la soldadura de todo el módulo de la pasarela, se continua con el sandblasting y pintura. Este procedimiento se repite con todos los módulos necesarios para la pasarela horizontal.

CONSTRUCCIÓN PASARELA METÁLICA CON PASOS GRADUABLES EN TALLER

Se utiliza el mismo procedimiento constructivo de la pasarela metálica horizontal tanto el corte de perfiles, unión de cordones, parales y transversales de las partes laterales y base, así como las barandas metálicas; omitiendo la construcción de la lámina de alfajor y reemplazándola por el sistema graduable de pasos, que para este sistema se inicia con el corte y moldeado de las láminas metálicas (cantonera, gualdera, perfil de tensión y perfil de soporte).

De los perfiles cantoneras se comienza con la unión de ángulos metálicos con el ancho del paso según diseños y la unión de una platina rotula, sobre estos ángulos y platina, siguiendo la forma de paso se solda una lámina de alfajor que forma la huella del paso.

Todo este proceso conforma un paso graduable, por lo que se repite este mismo procedimiento para todos los pasos que lleva la pasarela. Cómo los perfiles de tensión se realizan para soporte de un tramo especifico, que generalmente es de seis (06) pasos, se van ensamblando el sistema de pasos graduables por módulos. Ya logrado el ensamblaje del módulo del sistema de pasos graduables, se realizan las pertinentes pruebas de soldadura para posterior realización de sandblasting y pintura.

- ***CONSTRUCCIÓN DE ELEMENTOS METÁLICOS DE SEGURIDAD***

BARANDAS METÁLICAS

Dentro de los elementos de seguridad se consideran las barandas para la unidad flotante, barandas para la caseta de espera, barandas para la zona de acceso y escaleras, así como el mobiliario para acceso de personas con movilidad restringida desde la unidad flotante hasta la caseta de espera por medio de malacates mecánicos o manuales, entre otros elementos. Para ello, la construcción de todas y cada una de las barandas, se realizan por módulos. Estos módulos se construyen en primer lugar con el corte de los perfiles metálicos tubulares, tanto horizontales como verticales. Seguidamente, se realiza la unión de estos parales y pasamanos por medio de soldadura, una vez unificados los parales con los pasamanos, se anexan en la parte inferior de los parales, unas platinas que servirán posteriormente para la instalación en sitio con la tornillería colocada en sitio para el caso de la caseta de espera y la zona de acceso o con la instalación por medio de soldadura, para la unidad flotante en sitio. Teniendo todos los elementos de las barandas soldados, se realizan las pruebas para la soldadura, sandblasting y pintura. Finalizando con esto, la construcción de las barandas metálicas.

CONSTRUCCIÓN DE MOBILIARIO PARA ACCESO DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Se plantea para lograr dar acceso a las personas con movilidad reducida, una silla metálica que estará sujetada al cordón superior de la pasarela metálica con pasos graduables por medio de un sistema de rieles en la silla. Y en la parte superior de la caseta de espera, se adecua un malacate manual que sube o baja esta silla. Se deja la claridad que este mobiliario no será utilizado frecuentemente, por lo que este elemento no está unido a la pasarela de manera fija y a su vez, se plantea que mientras no se le dé uso, este colocado en una parte de la caseta con el fin de no interrumpir el acceso constante de las personas sin restricción en la movilidad.

Esta silla, tendrá similitud con una silla de ruedas, sin embargo, en su parte lateral contará con un perfil metálico en forma de gancho con rieles que estará sujeto al cordón superior de la pasarela para la movilidad de este elemento.

CONSTRUCCIÓN DE DOLPHIN METÁLICO PARA AMARRE DE EMBARCACIONES

La construcción del Dolphin metálico es construir la formaleta o molde donde será fundido el acero, teniendo en cuenta que el Dolphin es monolítico, su fabricación es solamente fundir el acero en el molde con las características del Dolphin, luego de fundido el Dolphin se solda una lámina metálica con la configuración de tornillería dejada en sitio para este elemento en el caissons.

TRANSPORTE DE ELEMENTOS METÁLICOS DESDE TALLER HASTA EL SITIO DE OBRA

Finalizada la construcción de todos los elementos metálicos en taller del muelle como los pontones, casetas, pasarelas, barandas y demás elementos. La siguiente actividad es transportarlos hacia el sitio del muelle. Para ello, se debe tener en cuenta la ubicación del taller metalmecánico, en este caso, se plantea que el taller se localiza en la ciudad de Bogotá. En ese sentido, las actividades de transporte se definen – primero, por el traslado terrestre desde la ciudad de origen en este caso Bogotá a la ciudad más cercana al sitio del proyecto que tenga conexión terrestre con la ciudad de origen y conexión fluvial con el sitio destino, este traslado es realizado por medio de tractocamiones generalmente de tres (03) ejes con un semirremolque de tres (03) ejes utilizados para el transporte de carga sobredimensionada, en este caso sería San José del Guaviare la ciudad más cercana con conexión terrestre y fluvial – segundo, el traslado fluvial de los elementos metálicos construidos hasta el sitio del proyecto.

INSTALACIÓN DE ELEMENTOS METÁLICOS

Posicionados en sitio todos los elementos metálicos y construidos todos los elementos de cimentación, pórticos y losas en sitio; se inicia la etapa de instalación de los elementos metálicos construidos en taller. Para ello se plantea trabajar múltiples frentes de obra, para reducir los tiempos de instancia en los sitios.

El contratista de obra para iniciar los trabajos de instalación deberá contar con equipos de izaje sea manual o eléctricos en sitio, ya que se deben trasladar y elevar los módulos de las pasarelas hasta los apoyos construidos y de ser necesario construir apoyos provisionales con el objetivo de posicionar las pasarelas de tal forma que pueden ser unidos sus módulos. De trasladar y elevar los pontones para la unidad flotante y demás elementos

INSTALACIÓN DE LA UNIDAD FLOTANTE METÁLICA

Para la instalación de la unidad flotante primero se debe en el sitio de bodega en obra, conectar los pontones laterales y el central para la conformación de la U en la unidad flotante, ya conectados todos los pontones de la unidad flotante, se traslada todo el conjunto y se ingresa al cauce, indudablemente asegurando esta estructura para que no sea llevada por el río. Luego de estar la estructura flotante en el río, se trasladan y elevan los módulos de la caseta para ser soldados sobre la unidad flotante, soldado el primer módulo de la caseta cubierta de la unidad flotante se traslada y eleva el módulo espejo del módulo asegurado, y realizando la unificación por medio de pernos y tuercas en la parte superior ambos módulos. Se repiten estas actividades hasta fijar a la unidad flotante todos los módulos de la caseta cubierta. Después de fijados los módulos de columnas y vigas metálicas se realiza la instalación de la teja liviana tipo sándwich, junto con las respectivas correas y templetes diseñados y por último se instala el caballete por encima de las tejas livianas.

Culminada la instalación de la cubierta en la unidad flotante, se procede con la instalación de las barandas metálicas modulares, donde se trasladan hasta su posición y con la base que es una platina ya construida en los parales, se realiza la soldadura sobre el pontón, así sucesivamente hasta instalar todas las barandas perimetrales de la unidad flotante.

Otra actividad de instalación son las gomas de protección en los laterales de los pontones, donde se realizan los atraques y zarpes de las embarcaciones y con esta actividad finalizada se da por finalizada la instalación completa de la unidad flotante.

INSTALACIÓN DE PASARELA METÁLICA HORIZONTAL EN LÁMINA DE ALFAJOR

El proceso de instalación se compone de – primero, trasladar desde la bodega en obra hasta el sitio de instalación del proyecto el primer módulo de la pasarela metálica horizontal, este se apoyará en el extremo indicado sobre una losa maciza en concreto cimentada sobre caissons, se realiza la elevación del elemento con el fin de cumplir con el posicionamiento, engranaje y anclaje con pernos sobre las platinas instaladas tanto en la losa maciza como en el módulo de la pasarela, fijando este extremo – segundo, se traslada el segundo módulo desde bodega hasta el sitio de instalación, este módulo se apoyará en el extremo sobre el sistema aporticado de la caseta, se realiza el mismo procedimiento de elevación para posicionamiento, engranaje y anclaje con pernos asegurando el otro módulo de la pasarela. Conseguido el aseguramiento y fijación de los módulos en los extremos, queda en el centro entre módulo y módulo la realización de una junta de conexión, esta junta se realiza por soldadura con penetración completa y en las caras externas unas platinas como refuerzo adicional, unificando y/o uniendo los módulos de la pasarela horizontal finalizando los trabajos de instalación.

INSTALACIÓN DE PASARELA METÁLICA CON PASOS GRADUABLES

El proceso de instalación se compone de – primero, en una zona cercana al lugar de instalación de la estructura se realiza la soldadura de los módulos de la pasarela para que sea un único elemento, siguiendo las actividades de soldadura con penetración completa e instalación de refuerzos adicionales en la unión – segundo, se realiza el posicionamiento, engranaje y anclaje con pernos sobre las platinas instaladas en la unidad flotante y la pasarela, fijando este extremo. Una vez asegurado el extremo de la pasarela que va en la

unidad flotante, el extremo contrario se eleva hasta las platinas de anclaje previamente instaladas en la losa de la caseta de espera, se realiza el posicionamiento, engranaje y anclaje con pernos asegurando el otro extremo de la pasarela finalizando los trabajos de instalación de la pasarela con pasos graduables.

INSTALACIÓN DE CUBIERTA PARA LA CASETA DE ESPERA

La construcción de la cubierta y adecuación de la caseta de espera se aborda por el traslado desde bodega hasta la caseta de espera de los módulos metálicos de columnas y vigas hasta el lugar de instalación para ser instalado por medio de pernos previamente instalados sobre la losa y tuercas de aseguramiento, instalado el primer módulo de la cubierta, se traslada y eleva el módulo espejo del módulo asegurado, se repite el procedimiento anterior de asegurar con tuercas el módulo y se unifica por medio de pernos y tuercas en la parte superior ambos módulos. Se repiten estas actividades hasta fijar a la caseta de espera todos los módulos de la cubierta. Después de fijados los módulos de columnas y vigas metálicas se realiza la instalación de la teja liviana tipo sándwich, junto con las respectivas correas y templetes diseñados y por último se instala el caballete por encima de las tejas livianas.

Para la instalación de las barandas metálicas en la caseta de espera, se realiza el mismo procedimiento para los módulos de la cubierta, ya que en la losa se encuentran previamente instalados los pernos para aseguramiento de los parales de la baranda, por lo que para la instalación de los módulos de las barandas únicamente se aseguran con tuercas estos elementos, así hasta instalar todos los módulos de las barandas perimetrales de la caseta de espera.

Seguidamente, en la columna metálica se realiza la instalación del wincher o malacate manual que ayudará al acceso de personas con movilidad restringida y el carrito dando por finalizada la instalación completa de la caseta de espera.

INSTALACIÓN DE BARANDAS METÁLICAS PARA LA ZONA DE ACCESO

Como previamente se han adosado pernos a la losa en metaldeck de la zona de acceso e igualmente pernos en la escalera en concreto, la instalación de las barandas metálicas se resume en el traslado y posicionamiento de los módulos, engranaje de la platina de los parales tubulares sobre los pernos y el aseguramiento del elemento por medio de tuercas.

- ***INSTALACIÓN DE MOBILIARIO Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD INSTALACIÓN DE MOBILIARIO***

El mobiliario que tendrá el muelle consta únicamente de la silla dotada para que las personas con movilidad restringida puedan acceder desde la unidad flotante hasta la caseta de espera cubierta y viceversa, está silla estará situada la mayoría de su tiempo en la caseta de espera hasta cuando se requiera su uso.

INSTALACIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Consiste en el aseguramiento de la unidad flotante y en el dolphin para amarre de las embarcaciones. Para el aseguramiento de la unidad flotante en la caseta de espera, específicamente en las esquinas frontales, se sitúan dos wincher que permiten por medio de cables metálicos lascar o cobrar para mantener la unidad flotante asegurada en el sitio. Estos wincher se soldan sobre platinas metálicas previamente incrustadas sobre la losa en concreto de la caseta de espera. Y para el dolphin de amarre de las embarcaciones, su instalación se debe únicamente a posicionar y engranar la platina del dolphin con los pernos previamente instalados en el caisson y asegurando el elemento por medio de tuercas.

INSTALACIÓN DE MANTO ANTISOCAVACIÓN DEL TALUD PARA EL MUELLE

Finalizada la construcción de toda la infraestructura en sitio, la superestructura metálica instalada se procede con la instalación del manto antisocavación para protección del talud. Este proceso de instalación consiste en – primero, realizar la limpieza, descapote y peinado del talud cumpliendo con la pendiente, longitud y ancho según los diseños – segundo, terminada la adecuación del talud se continua con la confección del manto con el fin de

generar el largo y ancho de protección, teniendo en cuenta los traslapos y costura indicados por el fabricante – tercero, inmediatamente obtenida la longitud y ancho de diseño se realiza el anclaje en la parte alta y los anclajes según indicaciones del fabricante para sujeción y aseguramiento del manto – cuarto, en la parte final del manto en la parte del río se instala un lastre pesado para que al ir socavándose el talud, este lastre se mantenga en el fondo hasta que la socavación llegue al nivel de inhibición, generando el manto que la socavación no llegue a afectar la estructura.

DESMONTAJE DE BODEGAS, ACOPIO Y OFICINAS EN EL SITIO DEL PROYECTO

Culminadas las etapas de construcción en campo e instalación de elementos metálicos y elementos de seguridad, lo siguiente es desmontar todos y cada uno de los espacios destinados para la realización de la obra, dejando el área limpia y sin elementos que sean un peligro o logren entorpecer el acceso al muelle.

SALIDA DEL SITIO

Se realiza el transporte de todas las maquinarias, herramientas y equipos utilizados para la construcción del muelle, realizando el proceso inverso del transporte hacia el sitio que, en este caso, sería – primero, el cargue de las maquinarias y equipos a la embarcación, trasiego de estos elementos en los raudales y rápidos hasta llegar a San José del Guaviare y finalmente de manera terrestre hasta la ciudad de Bogotá

Todos estos pasos detallados dan por culminada la etapa de construcción del muelle flotante.
FASE 3. ACTIVIDADES DE CIERRE O ABANDONO

Una vez finalizada la etapa de construcción del proyecto, se procederá al cierre del proyecto donde se realizará la reunión de finalización con cada una de las comunidades de la obra y el cierre del proyecto se hará con el apoyo de la interventoría y la entidad contratante, de acuerdo con los términos contractuales y en las fechas estipuladas.

- *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. (Anexos de Fase II)*

POSIBLES IMPACTOS SOCIECONOMICOS:

****Impactos Sociales***

- *Cambios en las Distribuciones espaciales de la población: El proyecto puede generar cambios en la distribución de la población en el área de influencia, lo que podría afectar la dinámica social y económica de la comunidad.*
- *Cambios en las dinámicas poblacionales: El proyecto puede influir en la estructura demográfica de la población, lo que podría afectar la oferta y demanda de servicios públicos y privados.*
- *Alteración del mercado laboral local: El proyecto puede generar oportunidades de empleo o, por el contrario, afectar negativamente el mercado laboral local.*
- *Cambio en la calidad de vida: El proyecto puede mejorar o empeorar la calidad de vida de la población en el área de influencia.*

****Impactos en la Infraestructura y Servicios***

- *Posible afectación a la infraestructura y/o equipamientos aledaños: El proyecto puede afectar la infraestructura existente en el área de influencia, lo que podría requerir inversiones adicionales para mitigar los impactos.*
- *Afectación a la infraestructura de servicios públicos e infraestructura social y/o comunitaria: El proyecto puede afectar la prestación de servicios públicos y la infraestructura social y comunitaria, lo que podría afectar la calidad de vida de la población.*
- *Afectación de la conectividad, accesibilidad y movilidad de las poblaciones y comunidades aledañas y en el área de influencia: El proyecto puede afectar la conectividad y accesibilidad*

de la población en el área de influencia, lo que podría requerir inversiones en infraestructura de transporte.

***Impactos en la Seguridad y Riesgos**

- *Posible incidencia en el riesgo de accidentes e incidentes en el área de influencia: El proyecto puede aumentar el riesgo de accidentalidad en el área de intervención, lo que podría requerir medidas de mitigación.*
- *Posible afectación al acceso de los predios, bienes y servicios: El proyecto puede afectar el acceso a los predios, bienes y servicios, lo que podría requerir medidas de mitigación.*

Impactos en las Expectativas y Percepción

- *Generación de Expectativas por beneficios sociales derivados del proyecto: El proyecto puede generar expectativas en la población sobre los beneficios sociales que se derivarán del mismo, lo que podría requerir una gestión adecuada de las expectativas.*

Es importante tener en cuenta que estos impactos pueden ser positivos o negativos, y que su magnitud y alcance dependerán de las características específicas del proyecto y del contexto en el que se desarrolla.

- ***POSIBLES IMPACTOS AMBIENTALES:***

- *Alteración de la morfológica. Se refiere a los cambios del terreno por el acopio temporal de RCD por acopio de estructuras del muelle.*
- *Cambio en los decibeles de ruido. Se refiere al aumento o disminución de los decibeles de ruido de acuerdo con los niveles de referencia establecidos por norma.*
- *Generación de residuos sólidos.*
- *Alteración de la calidad del agua: Posible alteración de la calidad del agua por escorrentía con sedimentos, aceites o combustibles provenientes de zonas de acopio.*
- *Afectación de la ronda hídrica. Alteración que pueda surtir sobre los cuerpos de agua.*
- *Generación de RCD. Residuos por actividades de construcción de caissons y demás obras menores.*
- *Demanda de recurso agua. Necesidad de uso de agua para ejecución de procesos constructivos.*
- *Afectación de la calidad paisajística. Transformación del paisaje natural hacia uno urbano, con pérdida temporal de calidad escénica durante la etapa constructiva.(…)"*

Así las cosas, respecto al proyecto objeto de análisis, la Subdirección Técnica concluye lo siguiente:

1. Que dentro de las actividades aportadas mediante el radicado ControlDoc No. 2026-1-002410-038178 ID 756269 del 4 de mayo de 2026, antes reseñadas se concluye que se trata del contrato de consultoría No 1892 de 2025 que tiene por objeto: "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL. LOTE 3.

De lo cual se hace necesario afirmar que, proyectos de esta naturaleza, al encontrarse en etapa de estudios y diseños, 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, ya que, se limitan únicamente a estudiar la viabilidad del proyecto a desarrollar. Sin embargo, una vez culminen los estudios y diseños del proyecto, y pase a la etapa de construcción el ejecutor deberá realizar una nueva solicitud de procedencia de consulta previa ante esta Dirección.

Con base en lo expuesto y de cara a los pronunciamientos jurisprudenciales, podemos expresar que la implementación de **estudios y diseños** para este tipo de sistemas no genera una afectación directa sobre las comunidades étnicas, toda vez que (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) no recae sobre cualquiera de los derechos de los pueblos indígenas o tribales; (vi) no se orienta a desarrollar el Convenio 169 de la OIT; (vii) no impone cargas o atribuye 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, no procede el proceso de Consulta Previa.

Así las cosas, considera esta Subdirección Técnica que, ante la situación planteada por el solicitante, para la etapa de estudios y diseños del proyecto denominado: **"CONTRATO CONSULTORÍA NO. 1892 DE 2025: "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL. LOTE 3" – MUELLE DE MAPIRIPANA."**, que se localizará en el Centro Poblado Mapiripana, municipio de Barrancominas, en el departamento de Guania, no es necesario adelantar proceso de Consulta Previa, teniendo en cuenta que el proyecto se encuentra en el desarrollo de actividades de estudios y diseños, en las que no se evidencia afectación directa sobre sujetos colectivos susceptibles de derechos constitucionalmente protegidos.

De lo descrito anteriormente, se entiende que la presente resolución aplica únicamente para la fase actual, valga decir, de formulación, estructuración y diseño, que es en la que se encuentra el proyecto.

Por tanto, una vez el ejecutor defina su viabilidad y las actividades concretas a desarrollar de manera subsiguiente, deberá solicitar nuevamente el análisis de procedencia de la Consulta Previa ante este despacho.

En mérito de lo anteriormente expuesto, esta Subdirección Técnica,

RESUELVE:

PRIMERO: Que **NO PROCEDE** la realización del proceso de Consulta Previa con comunidades étnicas, para las actividades y características que comprenden la etapa de estudios y diseños del proyecto denominado: **"CONTRATO CONSULTORÍA No. 1892 de 2025: "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL. LOTE 3" – MUELLE DE MAPIRIPANA."**, que se localizará en el Centro Poblado Mapiripana, municipio de Barrancominas, en el departamento de Guania.

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 ControlDoc No. **2026-1-002410-038178 ID 756269** del 4 de mayo de 2026, para el proyecto denominado: **"CONTRATO CONSULTORÍA No. 1892 de 2025: "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN LOS DEPARTAMENTOS DE GUAINÍA Y VAUPÉS EN EL MARCO DEL PROCESO DE MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD EN LA RED FLUVIAL NACIONAL. LOTE 3" – MUELLE DE MAPIRIPANA."**, que se localizará en el Centro Poblado Mapiripana, municipio de Barrancominas, en el departamento de Guania.

TERCERO: NOTIFICAR de la presente Resolución al (Representante Legal, o solicitante) por medios electrónicos de conformidad con lo indicado en el artículo 56 de la Ley 1437 del 2011(Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) a los correos electrónicos: consorcio.viafluvial@ingeplan.co de conformidad con lo indicado en la solicitud de determinación de procedencia y oportunidad de la Consulta Previa.

CUARTO: Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición y en subsidio el de apelación, los cuales deberán interponerse dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación por medios electrónicos, 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



ALFONSO ENRIQUE JIMENEZ ECHEVERRIA
Subdirector Técnico de Consulta Previa

Elaboró: Angie Gonzalez– Abogada Contratista, Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa.	**Aprobación jurídica:** Daniela Paternostro Salcedo – Profesional, Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa.
Aprobó: Alfonso Enrique Jimenez Echeverria subdirector Técnico de Consulta Previa	

T.R.D. 2710.4.291
ControlDoc No 2026-1-002410-038178 ID 756269 del 4 de mayo de 2026
Correo electrónico: consorcio.viafluvial@ingeplan.co