



**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RISARALDA
SALA TERCERA UNITARIA DE DECISIÓN**

Magistrado ponente: **Andrés Medina Pineda**

Pereira, 06 de agosto de 2024

PROTECCIÓN DE DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS	
Asunto:	Auto resuelve recursos de reposición
Radicación:	Nº 66001-23-33-000-2024-00132-00
Demandante:	AMPARO JARAMILLO DE DREWS
Demandado:	UNIÓN TEMPORAL VIAS DEL SAMÁN, GOBERNACIÓN DE RISARALDA, MUNICIPIO DE PEREIRA, CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE RISARALDA -CARDER-, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS-, AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA.
Vinculado:	PERSONERÍA MUNICIPAL DE PEREIRA A TRAVÉS DE SU DELEGADA PARA URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE Y DEFENSORÍA DEL PUEBLO.
Procedencia:	Secretaría del Tribunal

Tema: *Auto resuelve recursos contra el auto que Decreta medida provisional. / No accede / De oficio y por otras razones se levanta la medida cautelar*

I. ANTECEDENTES

AMPARO JARAMILLO DE DREWS, propone el medio de control de protección de derechos e intereses colectivos contra la **(i)** UNIÓN TEMPORAL VIAS DEL SAMÁN, **(ii)** GOBERNACIÓN DE RISARALDA, **(iii)** MUNICIPIO DE PEREIRA, **(iv)** CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE RISARALDA -CARDER-, **(v)** INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS-, **(vi)** AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES -ANLA, con las siguientes pretensiones¹:

“III. PRETENSIONES

PRIMERA: *Se decreten las medidas cautelares solicitadas por encontrarse justificadas normativa y fácticamente en aras de **la protección del derecho colectivo al goce de un medio ambiente sano.***

SEGUNDA: *Se ordene a los accionados que evalúen y realicen otro tipo de acciones tendientes a minimizar el impacto ambiental que genera la*

¹ Pagina 3 del archivo 05RespuestaRequerimiento.pdf

erradicación de los ejemplares arbóreos en la zona del proyecto, como lo es la trasplatación.

TERCERO: Se ordene a la CARDER y a la ANLA que vigilen y establezcan lineamientos para evitar el daño ambiental que puede generar la erradicación de los ejemplares arbóreos y que modifiquen el plan de compensación con acciones diferentes a la erradicación, para lograr una restauración del corredor ambiental.

CUARTO: Se ordene a INVIAS que supervise las acciones realizadas por Vías del Samán para evitar que se presenten daños ambientales en la realización de la obra en el sector de la intersección de Galicia, Cerritos, Risaralda como también se verifique si cuentan con todos y cada uno de los permisos y licencias ambientales.

QUINTO: Cualquier otra disposición que el despacho considere pertinente para el presente asunto.

SEXTO: NO se condene en costas a ninguno de los intervinientes atendiendo a que el único propósito de la presente acción es la protección de los derechos colectivos y no la satisfacción de un interés particular.

Fue solicitada la medida en los siguientes términos:

« II. MEDIDA CAUTELAR

De conformidad con el artículo 25 de la ley 472 de 1998, solicito respetuosamente se decrete la medida cautelar contenida en los literales (a) y (d) de dicha disposición normativa.

El Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo, con ponencia de la Consejera María Claudia Rojas Lasso, dentro del radicado: 68001-23-31-000- 2012-00104-01 del 02 de mayo de 2013, confirmo una medida cautelar en un caso similar a este argumentando los presupuestos de la misma, así:

Los mencionados presupuestos para la procedencia de una medida cautelar, de acuerdo con la citada normativa, hacen relación a lo siguiente: a) en primer lugar, a que esté debidamente demostrado en el proceso la inminencia de un daño a los derechos colectivos o que el mismo se haya producido, esto con el fin de justificar la imposición de la medida cautelar, el cual es prevenir aquel daño que está por producirse o a hacer cesar aquel que ya se consumó; b) en segundo lugar, que la decisión del juez al decretar la medida cautelar este plenamente motivada; y c) en tercer lugar, para adoptar esa decisión, el juez debe tener en cuenta los argumentos contenidos en la petición que eleve el demandante, para que se decrete tal medida, **lo cual, lógicamente, no obsta para que el juez oficiosamente, con arreglo a los elementos de juicio que militen en la actuación, llegue al convencimiento de la necesidad de decretar una medida cautelar y proceda en tal sentido**

La prevista en el literal (a) del artículo 25 de la ley 472 de 1998, se hace urgente y necesaria pues se avizora un perjuicio irremediable con la tala de estos ejemplares arbóreos cuya edad oscila entre los 25 a 30 años, el daño ambiental puede tener un impacto considerable atendiendo a la situación tanto principal que se produce con la tala de árboles como los daños colaterales que esto causaría a la fauna y a el humedal que se encuentra cercano, ahora bien es importante precisar la procedencia de esta medida concatenándola con la justificación de la contenida en el literal (d) de la misma disposición normativa.

La medida cautelar prevista en el literal d) del artículo 25 de la ley 472 de 1998 procede porque presupone la existencia material y real de un daño, y su finalidad es determinar la naturaleza del mismo y las medidas idóneas para evitarlo y mitigarlo tal como está ocurriendo en este particular.

Como parte del Proyecto Proyecto Vial llamado Vías del Samán, a ambos costados de la vía nacional que de Pereira conduce a los departamentos del Valle del Cauca, Caldas y Chocó a la altura del sitio conocido como Galicia, existen dos vías terciarias (Entrada 4 y acceso a Galicia o calle de las

arepas) que a través de la obra de la Intersección Galicia, se quieren conectar a través un paso a desnivel (túnel que pasará debajo de la vía nacional). **Esta obra, de acuerdo con la Autoridad Ambiental Regional, NO tiene licencia ambiental, y la CARDER a través de permisos ambientales puntuales (y no bajo la figura legal e integral de licenciamiento ambiental) pretende dar manejo ambiental a la obra y ha autorizado a la Empresa INGEVIAS SAS la ejecución de la obra que ha iniciado con el movimiento de tierras y la tala rasa de individuos arbóreos notables en la zona de influencia directa del proyecto.** Lo anterior, vulnera el ordenamiento legal ambiental, desconoce la integridad del análisis ecosistémico y de participación ciudadana establecido en el Licenciamiento Ambiental y está generando impactos ambientales significativos al patrimonio natural, cultural e histórico de la zona. Por lo anterior, es muy importante que de oficio como se pedirá en el acápite de pruebas se solicite la totalidad del expediente a la CARDER con todas las actuaciones de la Autoridad Ambiental Regional y documentos radicados por Empresa INGEVIAS SAS para haber logrado la autorización de inicio de las obras. Debe quedar muy claro su señoría, qué tipo de actividad, obra o Proyecto radicó la Empresa INGEVIAS SAS y qué términos de referencia emitió la Autoridad Ambiental Regional para el cumplimiento por parte de la Empresa de la normatividad ambiental de la actividad, obra o Proyecto radicada. **TAMBIÉN su Señoría establecer si es competencia de CARDER, o se requiere la intervención de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- por tratarse de la intervención de una vía nacional y la construcción de un túnel, LO QUE HACE NECESARIO Y URGENTE LA SUSPENSIÓN MIENTRAS SE PUEDE VERIFICAR ENTRE OTRAS SITUACIONES, LA COMPETENCIA DEL ENTE AMBIENTAL QUE DEBE OTORGAR LA LICENCIA Y DENTRO DE ESA FIGURA TODOS LOS PERMISOS AMBIENTALES REQUERIDOS PARA LA EJECUCIÓN DE LA OBRA.**

EL DIRECTOR DE LA CARDER ASEVERA QUE ESTA OBRA ESTA AUTORIZADA DENTRO DEL POT Y QUE POR ESTA RAZON LA CARDER SIMPLEMENTE OTORGA LOS PERMISOS SIN CUMPLIR CON ALGUNOS REQUISITOS PUNTUALES. NADA MÁS ALEJADO DE LA JURISDICCIÓN AMBIENTAL PUES TODA OBRA DE INFRAESTRUCTURA DE ESTA MAGNITUD, ANTES DE SU INICIO, DEBE TRAMITAR UNA LICENCIA AMBIENTAL O UNA MODIFICACION DE UNA EXISTENTE ENTENDIDA COMO UN MECANISMO ESTABLECIDO POR LA LEY PARA LA TOMA DE DECISIÓN EN EL QUE SE EVALÚA INTEGRALMENTE EL POTENCIAL QUE TIENE EL PROYECTO Y SUS ACTIVIDADES DE GENERAR IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS EN EL AREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INDIRECTA DEL MISMO Y NO HACERLO DANDO PERMISOS PARA CADA ACTIVIDAD POR SEPARADO COMO ESTA OCURRIENDO.

Por lo anterior su Señoría surgen graves dudas que hace necesario LA INMINENTE SUSPENSIÓN DE LA OBRA HASTA TANTO LAS MISMAS SE HAYAN ACLARADO Y DEFINIDO DEBIDAMENTE Y SE CONSIDEREN Y ADOPTEN POR PARTE DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL COMPETENTE, ALTERNATIVAS MENOS IMPACTANTES PARA LA REALIZACION DE ESTE DESARROLLO VIAL, esas inquietudes que justifican nuestro pedido de procedencia de medida preventiva son las siguientes, ¿la obra en cuestión, **por ejecutarse sobre una vía nacional y con la construcción de un túnel**, no debería haber tramitado una licencia ambiental o por lo menos una modificación de Licencia y tener un Plan de Manejo aprobado por la ANLA y en ella haber incluido todos los permisos y autorizaciones requeridas para la ejecución de las diferente actividades de la obra? , ¿Por qué la CARDER suspende la obra y solicita permisos diferentes como si en el expediente de la obra no existieran los diseños y actividades a ejecutar de manera detallada a la escala adecuada para la magnitud de la obra, y los permisos y autorizaciones ya tramitados antes de iniciar la obra? .

De igual manera, la suspensión debe proceder hasta tanto la Corporación Autónoma Regional de Risaralda de manera inmediata, adelante en el

marco de las competencias atribuidas a su despacho por la Ley 99 de 1993 y la ley 388 de 1997, la revisión de los conceptos técnicos que dan origen a las Resoluciones mediante las cuales se autorizan los aprovechamientos forestales únicos para el desarrollo del Proyecto Vial denominado paradójicamente la vía del Samán.

Se solicita **URGENTE, PRIORITARIA Y NECESARIA PARA QUE SE METERIALICE EL FIN DE LA MEDIDA QUE** es prevenir aquel daño que está por producirse o a hacer cesar aquel que ya se consumó esto **hasta tanto 1.** Se confirme la competencia de la entidad que debe dar la Licencia Ambiental con los permisos requeridos para la intervención a través de un paso a desnivel (túnel) de la vía nacional que de Pereira conduce a los Departamentos del Valle del Cauca, Caldas y Chocó y las demás las obras requeridas para la intersección vial denominada Galicia. **2.** Que la obra cumpla con los requisitos legales y técnicos establecidos en la Legislación Ambiental Nacional y que la Autoridad Ambiental competente los exija al constructor antes de iniciar la obras, y no después del inicio de las mismas como está ocurriendo. **3.** Que la CARDER revoque las resoluciones 4024 y 090 de 2024 de aprovechamiento único forestal donde técnicamente contempló como única alternativa la tala rasa de los samanes y vegetación circundante de la obra y no exigió alternativas como el bloqueo y traslado de individuos arbóreos notables existentes en el separador y el área de influencia directa de la obra. **4.** Que se mantenga la suspensión de la obra hasta tanto no se aclare el instrumento (o proceso) legal y ambiental aplicable, la competencia y la completitud de requisitos incluida la participación y concertación ciudadana. Es importante Su Señoría la suspensión para que pueda ser revisado si existe Licencia ambiental ó una modificación de una Licencia existente y si ello fuere cierto, conocer el Plan de Manejo Ambiental otorgado por la Autoridad que lo emitió y todas los permisos y autorizaciones que ella contiene para la protección de los recursos flora, fauna, suelos, aire, disposición de residuos de construcción y demolición, delimitación zonas forestales protectoras asociadas a fuentes hídricas, entre las más importantes.

De otro lado, **ES NECESARIO PARA EVITAR UN PERJUICIO IRREMEDIABLE** que la CARDER en el componente de compensación, deba tener en cuenta no el área afectada calculada como el área donde están los árboles a ser talados antes de la obra, proyectando su copa para su cálculo; si no al área total endurecida por las obras una vez culmine el proyecto. El término endurecimiento se refiere a la actividad que consiste en reemplazar zonas verdes naturales por pavimentos o acabados de superficie que impiden la permeabilidad al agua y el libre crecimiento de la cobertura vegetal. Para este fin, la Autoridad Ambiental debe definir el factor multiplicador del área a compensar ($\text{Área a compensar} = \text{Área Afectada por las obras} * \text{Factor de compensación}$), las especies a compensar, su tamaño y la propiedad del área compensada que se propone debería ser espacio público del municipio de Pereira destinada a la restauración, y el mantenimiento de las mismas debe ser asumido por el Contratista de la obra durante por lo menos los tres primeros años.

INCLUSO SU SEÑORÍA, BASTARÍA PARA LA PROCEDENCIA QUE, DE ACUERDO CON LA JURISPRUDENCIA, En consecuencia, al examinar la actuación, advierte la Sala que, si bien la referida violación de derechos colectivos aludida por los accionantes invocada en la demanda no se encuentra plenamente acreditada en la actuación, del material probatorio sí resulta posible advertir la amenaza que enfrenta el medio ambiente en la zona objeto de la presente acción.

INCLUSO SU SEÑORÍA ES TAN IMPORTANTE LA FIGURA DE LA MEDIDA CAUTELAR PARA ESTE TIPO DE PROCESOS QUE PODRÍA SER INCLUSO DE OFICIO DE CONFORMIDAD CON LO REZADO EN EL PARÁGRAFO DEL ART. 229 DEL CPACA.

Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo Artículo 229. Procedencia de medidas cautelares

En todos los procesos declarativos que se adelanten ante esta jurisdicción, antes de ser notificado, el auto admisorio de la demanda o en cualquier

estado del proceso, a petición de parte debidamente sustentada, podrá el Juez o Magistrado Ponente decretar, en providencia motivada, las medidas cautelares que considere necesarias para proteger y garantizar, provisionalmente, el objeto del proceso y la efectividad de la sentencia, de acuerdo con lo regulado en el presente capítulo. La decisión sobre la medida cautelar no implica prejuzgamiento.

PARÁGRAFO. *Las medidas cautelares en los procesos que tengan por finalidad la defensa y protección de los derechos e intereses colectivos y en los procesos de tutela del conocimiento de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo se regirán por lo dispuesto en este capítulo y podrán ser decretadas de oficio.»*

Mediante **auto del treinta (30) de abril de 2024**, se corrió traslado de la medida, etapa dentro de la cual se pronunciaron las partes así:

- **AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES -ANLA**, se opone a la medida solicitada para lo cual manifiesta que la solicitud no solamente carece de apariencia de buen derecho, sino que tampoco cumple con los requisitos exigidos para la procedencia de las medidas cautelares en asuntos contencioso-administrativos, dado que, la parte actora no desarrolló a plenitud ninguno de los requisitos generales ni especiales previstos en las normas procesales que rigen las medidas cautelares, razón por la cual su solicitud tampoco debe prosperar.

Agrega que, no es la competente para otorgar licencias o permisos de aprovechamiento forestal, pues dicha función está en cabeza de la CARDER y tampoco tiene algún trámite administrativo pendiente frente al proyecto que suscita el presente litigio.

- **INGEVIAS S.A.S.**, se opone a la medida solicitada para lo cual manifiesta que carece de fundamento suficiente para su adopción, así como tampoco se han demostrado de manera fehaciente los elementos necesarios para justificar su imposición, ni la inminencia de un daño a los derechos colectivos no ha sido debidamente acreditada.

Añade que, se requiere una fundamentación más sólida que justifique la adopción de la medida, pues no se prueba que a la fecha exista un riesgo inminente; tomando en consideración que se cuenta con los permisos de aprovechamiento forestal, dentro de los cuales al momento de solicitarse, se tuvo presente cada uno de los requisitos solicitados por la autoridad ambiental para la obtención de los permisos y siendo estos otorgados mediante la Resolución 4024 de noviembre del 2023 y 09 de enero de 2024; los cuales avalan por parte de las autoridades ambientales competentes, la viabilidad de la ejecución de las actividades, sin que ello implique la vulneración de los derechos relacionados en la presente acción popular.

- **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS**, se opone a la medida solicitada para lo cual manifiesta que, la totalidad de gestiones ambientales realizadas en el marco del Contrato Interadministrativo 1594 de 2021, han sido producto de un ejercicio juicioso ante las entidades competentes con las aprobaciones que en cada caso han sido necesarias. Para la Intersección Galicia, **que es una obra de mejoramiento de la infraestructura vial existente**, la normatividad aplicable exige la elaboración e implementación de un Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA), mediante el cual se busca caracterizar las condiciones físicas, bióticas, socioeconómicas y culturales, del área de influencia de las unidades funcionales del proyecto vial. En un primer momento identifica los posibles impactos ambientales que podrían afectarlos, positiva o negativamente, para después definir actividades para que garanticen su prevención, disminución, corrección y compensación.

Sostiene que, la legislación no prohíbe la ejecución de proyectos viales cuando con ellos deban realizar tala de arbóreos, no obstante, para la ejecución de proyectos de infraestructura vial deben seguirse otras medidas para mitigar el impacto medioambiental, situación que desde el inicio del contrato fue prevista, prueba de ello es que previo a la iniciación de las obras se tramitaron y obtuvieron los correspondientes permisos de aprovechamiento forestal:

- Resolución N° 4024 de 2023, expedida por la CARDER, por medio de la cual *“se autoriza un aprovechamiento forestal único, se aprueba un plan de establecimiento y compensación forestal y se dictan otras disposiciones”*. Prueba.
- Resolución N° 090 de 2024, expedida por la CARDER, con la cual *“se autoriza un aprovechamiento forestal único, se aprueba un plan de establecimiento y compensación forestal y se dictan otras disposiciones”*. Prueba.

Afirma que, se solicitó realizar el traslado y reubicación de todos los individuos de epifitas vasculares que se identifiquen en los individuos forestales apeados; y como parte del plan de compensación, el contratista deberá realizar la siembra estimada de 1.111 individuos arbóreos de especies nativas que contribuyan con la conectividad ecológica urbana, por lo que la compensación se hará bajo los lineamientos establecidos en los permisos de aprovechamiento forestal otorgados por la CARDER, y de igual manera, se tendrá en cuenta a la sociedad civil como mecanismo de participación ciudadana.

Agrega que, según el uso del suelo establecido en el POT del Municipio de Pereira, el área de influencia directa no corresponde área de reserva, de

preservación natural o corredor biológico; por lo que desde el referente de planificación es compatible con el proyecto.

Resalta que, la CARDER impuso unas medidas preventivas al proyecto mediante la Resolución 0505 del 02 de abril de 2024, las cuales fueron levantadas mediante la Resolución 1179 del 16 de mayo de 2024, una vez verificado el cumplimiento de las obligaciones derivadas impuestas al contratista de obra.

Colige que, el proyecto de construcción de la Intersección Galicia que se ejecuta en el marco del programa Vías del Samán no se ha causado un daño ni a la población ni al medio ambiente, cierto es que en este caso no se encuentran acreditados los elementos de inminencia y gravedad del daño que justifiquen la adopción urgente e impostergable de medidas tendientes a intervenir dicha situación, a efecto de evitar un perjuicio irremediable.

- **MUNICIPIO DE PEREIRA**, se opone a la medida solicitada para lo cual manifiesta que, las razones que exhibe en la solicitud de la medida cautelar carecen de estudios técnicos, efectuando solo apreciaciones personales al poner en duda la competencia y los análisis realizados por la CARDER para la autorización en la realización y ejecución de dicha obra, de lo cual se deduce que en esta etapa procesal no se encuentra demostrado o probado el daño inminente que deba ser prevenido por esta sede judicial, por tal modo no se logró demostrar el cumplimiento de los requisitos requeridos para que se conceda la medida cautelar solicitada, en tal sentido se deberá declarar improcedente dicha solicitud.

Sostiene que, la medida cautelar pretende la revisión de los conceptos técnicos que dan origen a las Resoluciones mediante las cuales se autorizan los aprovechamientos forestales únicos para el desarrollo del Proyecto “Vías del Samán”, por lo cual se infiere que no está probado el daño inminente para prevenir, ni tampoco es para hacer cesar el daño que se hubiere causado, aunado al hecho que no obra en el expediente ningún tipo de prueba que determine la existencia de peligro de violación de los derechos colectivos invocados en la demanda o la inminencia para producirse.

Colige que, no es procedente la medida cautelar solicitada, en primer lugar, por la ausencia de la prueba y, en segundo término, porque debe respetarse y garantizarse de modo efectivo el principio y derecho constitucional del debido proceso y de la debida fundamentación de las decisiones que debe adoptar en

cada caso el juez, sin que las demanda en ejercicio del medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos sean la excepción, según la cual toda providencia que deba proferir el juez debe contar con el necesario y suficiente respaldo tanto normativo jurídico como probatorio, lo cual no acontece en el sub examine.

- **CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE RISARALDA - CARDER**, se opone a la medida solicitada para lo cual manifiesta que, no se realizó violación de normas constitucionales y legales por parte de la entidad cumplió cabalmente con las con los requisitos legales y ambientales para la expedición del permiso solicitado por INGEVIAS S.A.S; **sin embargo**, no cumplieron con las obligaciones solicitadas por la CARDER, al realizar la disposición de residuos de construcción y demolición RCD en suelos de protección de drenaje de Plan Parcial *Che Papu*, sin poseer los permisos ambientales lo que produjo la suspensión preventiva del proyecto, mediante la resolución N° 0495 del 22 de marzo de 2024 por la cual se dictan medidas preventivas y se dictan otras disposiciones, la cual suspendió de manera provisional el proyecto Vía el Samán y dictó las recomendaciones necesarias para su reanudación, con el fin de prevenir, impedir o evitar la continuación de la ocurrencia del hecho, la realización de la actividad o la existencia de cualquier situación que atente contra el medio ambiente, surgido de la actuación presuntamente constitutiva de infracción ambiental.

Señala que, en este caso concreto no se encuentra vulnerando un perjuicio irremediable hasta este momento, **pues la obra se encuentra ya suspendida, hasta tanto INGEVIAS**, trámite los permisos ambientales correspondientes, debe decirse que la misma ya cumplió con las medidas preventivas impuestas en la Resolución CARDER N° 0495 del 22 de marzo de 2024.

Respecto de los árboles que se encontraban en el sector, la CARDER estableció que las especies autorizadas para su tala NO FUERON TODOS ESPECIES: SAMANES, tal y como lo manifiesta el demandante, pues fueron 94 especies que son plantadas para el aprovechamiento humano, situación que será refrendada por concepto técnico N° 5337 de 2023 emanado por la subdirección ambiental sectorial de la CARDER; **sin embargo**, debe decirse que los mismos si tienen su respectiva importancia, situación que fue refrendada por la CORPORACIÓN acogíendose entonces a decreto 254 de 2018 del Ministerio de Ambiente, y la resolución CARDER 790 de 2022, donde se establecen los rangos y valores de compensación cuando se autoriza

un aprovechamiento forestal, lo anterior quiere decir que por la deforestación de una especie el solicitante debe plantar tres.

Posteriormente, mediante la resolución CARDER N° 0090 de fecha 10 de enero de 2024, se autoriza un aprovechamiento forestal único, se aprueba un plan de establecimiento y compensación forestal y se dictan otras disposiciones, a favor de la Sociedad INGEVIAS.

Precisa que, en cumplimiento de la ley 99 de 1993, la Corporación Autonomía Regional de Risaralda - CARDER expidió el permiso de aprovechamiento forestal único y conforme al Decreto 1791 de 1996, compilado en el Decreto 1076 de 2015, lo expidió por una única vez, igualmente le indico al solicitante el plan de compensación por la intervención que debía realizar con base al concepto técnico 5337 del 27 de diciembre de 2023.

Arguye que, las pruebas que enunció la actora no demuestran que se haya ocasionado o se vaya a ocasionar un perjuicio a un derecho subjetivo de titularidad de los demandantes, pues realiza una apreciación acerca de un conjunto de normas y su aplicación, pero como se explicó de manera anterior la obra ya se encuentra suspendida, hasta tanto INGEVIAS no tramite los permisos ambientales faltantes.

Mediante auto del catorce (14) de junio de 2024, este Tribunal resuelve:

“PRIMERO. *Decretar como medida provisional para evitar la amenaza frente a los derechos colectivos presuntamente vulnerados, lo que a continuación se indica:*

ORDENAR *la suspensión temporal de la ejecución del proyecto vial denominado vías del Samán en lo correspondiente a la intersección Galicia*

ORDENAR *a la UNIÓN TEMPORAL VIAS DEL SAMÁN, INGEVIAS S.A.S abstenerse de ejecutar las obras correspondientes a la ejecución del proyecto vial denominado vías del Samán en lo correspondiente a la intersección Galicia*

ORDENAR *a INGEVIAS S.A.S abstenerse de dar cumplimiento al aprovechamiento forestal autorizado a través de las resoluciones 4024 de 2023 y la 090 de enero de 2024 emanadas de la CARDER, hasta tanto esta Corporación profiera la decisión de fondo que en derecho corresponda dentro del presente medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos.*

SEGUNDO. ORDENAR *al Municipio de Pereira, a través de la dependencia competente, garantizar la suspensión de las actividades o trabajos y ejercer control y vigilancia para evitar la realización del aprovechamiento forestal autorizado por la CARDER, hasta tanto esta Corporación profiera la decisión de fondo que en derecho corresponda dentro del presente medio de control de protección de los derechos e*

intereses colectivos, en razón a la potestad administrativa sancionatoria que ostenta.

TERCERO: ORDENAR a la CARDER que en el término de un mes, contado a partir de la notificación de la presente providencia, expida la respectiva licencia de aprovechamiento de los árboles aislados en la **INTERSECCIÓN GALICIA** La intersección Galicia se encuentra en La conjunción de la Entrada 4 (Vía Villa Diego) y la Doble Calzada Pereira Cerritos, hacia el sur la vía villa Diego se conoce a nivel Municipal como vía Galicia alta o variante Galicia, a nivel Nacional es la antigua vía a Pereira. La vía Villa Diego da la continuidad al cruce Norte Sur y viceversa.

CUARTO: ORDENAR a la AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES -ANLA que dentro del mes siguiente, contado a partir de la notificación de la presente providencia, realice visita a la **INTERSECCIÓN GALICIA** La intersección Galicia se encuentra en La conjunción de la Entrada 4 (Vía Villa Diego) y la Doble Calzada Pereira Cerritos, hacia el sur la vía villa Diego se conoce a nivel Municipal como vía Galicia alta o variante Galicia, a nivel Nacional es la antigua vía a Pereira. La vía Villa Diego da la continuidad al cruce Norte Sur y viceversa, ubicada en el municipio de Pereira, donde confluyen vías nacionales, para que, dentro de dicho plazo, realice y presente un informe en el cual determine el impacto de la proyecto, en especial la construcción de la estructura deprimida nueva en el sector de Galicia² y las respectivas glorietas, el riesgo ambiental en la zona, analizando específicamente si existe afectación de humedales presentes en el lugar de intervención, a las especies arbóreas así como a la fauna del sector y las acciones para mitigar los riesgos que se evidencien y las acciones desarrolladas.

QUINTO: Al final el mes otorgado a las entidades reseñadas y de conformidad con las respuestas otorgadas se evaluará si es necesario o no que la suspensión continúe en el tiempo."

El termino de ejecutoria del auto corrió del veinte (20) al veinticuatro (24) de junio de 2024 con pronunciamiento de las autoridades así:

El veinte (20) de junio de 2024, la **Corporación Autónoma Regional de Risaralda - CARDER**³ presenta recurso de reposición y en subsidio de apelación los cuales fundamenta señalando que, se le debe precisar al Despacho la diferencia entre "Permiso de Aprovechamiento Y Licencia Ambiental", dado que, "la licencia de aprovechamiento ambiental de árboles únicos" no existe.

Indica que, los proyectos que requieren Licencia ambiental competencia de la Corporación Autónoma Regional– CAR, son aquellos listados en el Artículo 2.2.2.3.2.3 del Decreto 1076 de 2015. La Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables que sean necesarios por el tiempo de vida útil del proyecto, obra o actividad.

² INTERSECCIÓN GALICIA La intersección Galicia se encuentra en La conjunción de la Entrada 4 (Vía Villa Diego) y la Doble Calzada Pereira Cerritos, hacia el sur la vía villa Diego se conoce a nivel Municipal como vía Galicia alta o variante Galicia, a nivel Nacional es la antigua vía a Pereira. La vía Villa Diego da la continuidad al cruce Norte Sur y viceversa. En este lugar el plan de ordenamiento territorial reservó en la planificación la zona para la intersección 35 (denominada Intersección Comfamiliar).

³ Archivos 011 y 013 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

Señala que, la licencia ambiental deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad, y precisa que se otorgan para proyectos de infraestructura nuevos; **sin embargo**, VIAS EL SAMÁN no está en esta categoría, pues es una ampliación que se realizara en las vías ya existentes, así mismo dicho proyecto se encuentra previsto desde el acuerdo del POT de Risaralda desde el año 2014.

Arguye que, el despacho incurre en yerro al afirmar que la VIA EL SAMAN requiere de una “*licencia ambiental de aprovechamiento*”, pues las licencias ambientales ya se encuentran taxativas en la ley, diferente es de un permiso de aprovechamiento forestal ambiental.

Explica en que consiste un aprovechamiento ambiental, indicando que se refiere al uso de los recursos naturales desde la perspectiva de cuidado al medio ambiente y que dicho aprovechamiento deberá proveer bienes y servicios ambientales que sean de utilidad para población del municipio y alrededores, los cuales pueden ser únicos, persistentes y domésticos. Para este caso concreto, se determinó por parte de la Corporación y con relación a la normatividad ambiental vigente que el mismo debía ser un permiso de aprovechamiento forestal único, habida cuenta que el proyecto VIA EL SAMAN es de interés general y se encuentra dentro de un predio de desarrollo urbano, iterando que los árboles del sector no presentaban ninguna situación abiótica que permitieran inferir que debía ser este y no otro permiso de aprovechamiento.

Sostiene que, tampoco existe viabilidad del permiso aprovechamiento de árboles aislados como lo señala el Despacho pues este sólo aplica para (I) aprovechar talar, trasplantar árboles aislados de bosque natural o plantado, (II) localizados en terrenos de dominio público o en predios de propiedad privada que (III) se encuentren caídos o muertos por causas naturales, o (IV) que por razones de orden sanitario o de ubicación y/o (V) por daños mecánicos estén causando perjuicio a la estabilidad de los suelos, a canales de aguas, andenes, calles, obras de infraestructura., condición que ninguno de los árboles identificados en el concepto técnico N° 5337 de 27 de diciembre de 2023 cumplía.

Aclara que, respecto de la necesidad para solicitar el permiso de aprovechamiento forestal para árboles aislados; debemos remitirnos al artículo 55 y siguientes del Decreto 1791 de 1996, compilados en el Decreto 1076 de 2015, Sección 9, artículo 2.2.1.1.9.1. y siguientes, así: “• *Cuando hay árboles de bosque natural o plantado, ubicados en terrenos públicos o privados que se encuentren caídos o muertos por causas naturales, o que por razones de orden sanitario debidamente comprobadas requieren ser talados.* • **Cuando se requiere realizar remodelación o ampliación de obras**

públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares que implique talar, trasplantar o reubicar árboles aislados localizados en centros urbanos. En este caso la CAR verificará la necesidad de tala o reubicación, para lo cual emitirá concepto técnico. De igual manera autorizará estas actividades, obligando al interesado a reponer las especies que se autoriza talar, señalando las condiciones de la reubicación o trasplante cuando sea factible”. Respecto al punto segundo debe decirse que estas especies arbóreas deben tener ciertas condiciones abióticas, es decir se encuentren muertos o caídos por causas naturales, situación que no se presentó en el terreno objeto de la solicitud realizada por la INGEVIAS, toda vez que realizada la inspección ocular del predio por parte de nuestros profesionales, se evidenció que los mismos no contaban con estas condiciones, razón por la cual se otorgó la licencia de aprovechamiento único forestal.

Colige que, si bien los árboles se encontraban en un área de desarrollo urbano lo cierto es que los mismos no cumplen con las características de ser “árboles aislados”, pues los mismos no tienen condiciones abióticas necesarias taxativas y legales ser tenidos como tal y por tanto que sean sujetos este permiso, por lo cual, el aprovechamiento forestal único si es la idónea en este caso concreto, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 99 de 1993, por lo cual así se expidió por una única vez, indicando al solicitante el plan de compensación por la intervención que debía realizar con base al concepto técnico 5337 del 27 de diciembre de 2023 a lo cual añade que, los permisos de aprovechamiento forestal único pueden ser para predios privados y públicos, ubicados en sector rural o urbano.

Con base en lo expuesto solicita, revocar el auto fechado del catorce (14) de junio de 2024 a través del cual se decretó medida cautelar dentro del presente proceso Vías el Samán, pues esta Corporación CARDER no puede otorgar licencias ambientales que no se encuentren taxativamente en la normatividad legal ambiental vigente, igualmente tampoco es viable otorgar permisos de aprovechamiento ambiental sin que se cumplan los requisitos mínimos ambientales establecidos en el decreto 1791 de 1996, compiladas en el decreto 1076 de 2015.

El veinte (20) de junio de 2024, el **Instituto Nacional de Vías - INVIAS**⁴, presenta solicitud de **aclaramiento** del numeral primero párrafo tercero del auto del CATORCE (14) de junio de 2024 advirtiendo que, “Vías del Samán” no es una unión temporal sino un programa relativo a infraestructura vial, en cuyo marco se ejecutan las obras de la Intersección Galicia, y cuyas partes son el Departamento de Risaralda, el Departamento del Valle del Cauca, y el Instituto Nacional de Vías- INVIAS (Convenio Interadministrativo N° 1588 de 2021), por lo cual no es claro quién es el

⁴ Archivo 014 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

sujeto procesal al cual se le imparte la orden suscita por el H. Magistrado, según la cual lo obliga a “*abstenerse de ejecutar las obras correspondientes a la ejecución del proyecto vial denominado vías del Samán en lo correspondiente a la intersección Galicia*”

De igual forma solicita la **adición** del auto del catorce (14) de junio de 2024 mediante el cual se decretó la medida, por cuanto se puede evidenciar que las actividades que se ejecutaban al dieciocho (18) de junio de 2024, en el frente de obra de la glorieta norte no están relacionadas con el aprovechamiento forestal otorgado por la CARDER en sus Resoluciones 4024 y 090; es decir, no están relacionadas con la tala de los individuos arbóreos. **Por otro lado, en el área de influencia de la mencionada glorieta no existen humedales.**

Agrega que, as actividades que se estaban ejecutando en la glorieta norte de la intersección Galicia con corte a 18 de junio de 2024, y como se evidencia, de dejarlas como están, son un riesgo para la integridad de los usuarios de la vía y los residentes del sector, por lo que se considera indispensable llevarlas hasta un punto de avance que no genere dicho riesgo, pues las pilas o Caisson cuentan con profundidades que van desde 1 hasta los 7.5 metros.

Solicita que, adicione el auto que resuelve la solicitud de medidas cautelares solicitadas por la accionante en el sentido de indicar de forma específica qué actividades se deben suspender, pues de la parte considerativa del auto se colige que son las actividades u obras relacionadas directamente con el aprovechamiento forestal único; es decir, la tala de individuos arbóreos, pero la orden de suspensión dada en la parte resolutive es general para lo “(...) correspondiente a la intersección Galicia”.

El veinte (20) de junio de 2024, la **Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA**⁵ presenta recurso de apelación, en el cual explica la legitimidad para apelar con fundamento en el literal b del art.26 de la ley 472 de 1998, debido a que pretende impedir la configuración de “...*perjuicios ciertos e inminentes al interés público*”, pues considera que poner una medida cautelar a una entidad que carece de competencia para cumplirla, no solamente vulnera el principio de legalidad consagrado en los arts. 62 y 1213 de la Constitución, sino que también traería consigo el gasto de unos recursos públicos para incurrir en actividades ajenas a su competencia.

Precisa, **que el recurso se interpone contra el numeral 4° del resuelve del auto del 14 de junio de 2024**, que ordena a la Autoridad Nacional de Licencias

⁵ Archivo 014 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

Ambientales -ANLA realice visita a la Intersección Galicia y presente un informe en el cual determine el impacto de la proyecto, en especial la construcción de la estructura deprimida nueva en el sector de Galicia y las respectivas glorietas, el riesgo ambiental en la zona, analizando específicamente si existe afectación de humedales presentes en el lugar de intervención, a las especies arbóreas así como a la fauna del sector y las acciones para mitigar los riesgos que se evidencien y las acciones desarrolladas.”, pues por disposición explícita del decreto ley 3573 de 2011 y la ley 99 de 1993, carece de competencia para cumplir con la orden judicial.

Arguye que, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales no incurrió en ninguna omisión que le sea imputable, a lo cual agrega que carece de competencia para emitir actos administrativos relacionados con los proyectos de infraestructura vial o de aprovechamiento forestal que se desarrollen en Risaralda, dado que este departamento no está incluido en las jurisdicciones territoriales mencionadas en los arts. 34, 35 y 39 de la ley 99 de 1993.

Solicita se revoque o modifique la providencia que decretó la de primera instancia y, en su lugar, se deje sin efecto el numeral cuarto del auto dictado el 14 de junio de 2024, el cual impuso a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales una medida cautelar ajena a sus competencias.

El veinte (20) de junio de 2024, la sociedad **INGEVIAS S.A.S.**⁶ presenta recurso de reposición en subsidio de apelación, señalando que, las medidas cautelares adoptadas son desproporcionadas, van en contravía de varios derechos fundamentales como el derecho a la vida, al trabajo, a la integridad personal y a la salud, de derechos colectivos como a la seguridad vial y a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes.

Señala que, no existe un daño inminente ni un daño ya causado que deba cesar, pues Ingevías S.A.S. consultó previamente con la entidad competente CARDER el trámite administrativo a seguir y la Corporación, después de consultar a la ANLA, estableció que debían obtener permisos para la construcción de la obra, **precisando que los proyectos, obras o actividades que requieren obtener una licencia ambiental están definidos en el artículo 2.2.2.3.2 del Decreto 1076 de 2015**, donde establece la competencia de la ANLA, quien otorgará o negará (de manera privativa) la licencia ambiental para los proyectos, obras o actividades que menciona en su numeral 8.1. Proyectos de la Red Vial Nacional: a) La construcción

⁶ Archivo 015 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma; b) La construcción de segundas calzadas y c) La construcción de túneles con sus accesos. A su vez, el artículo 2.2.2.3.2.3 del mismo Decreto 1076 de 2015, que determina la competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales establece que, en el área de su jurisdicción, otorgarán o negarán licencias ambientales para los proyectos, obras o actividades listadas en ese artículo. En su numeral 7 determina que para los Proyectos de la Red Vial secundaria o terciaria las actividades son: a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma; b) La construcción de segundas calzadas y c) La construcción de túneles con sus accesos. Esta es la forma que escogió nuestro legislador para establecer cuáles son los proyectos que requieren licencia ambiental. **Todos los demás proyectos no requieren de licencia ambiental**, lo cual es concordante con el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013 el cual estipula que los proyectos de mejoramiento no requieren licencia, sobre lo cual el artículo 2.2.2.5.1.1. del Decreto 1076 de 2015, los enlista.

Señala que, la construcción de la Intersección Galicia y sus accesos es una obra que incluye un paso a desnivel y dos glorietas que permitirán a los usuarios realizar los retornos, sin interrumpir el tráfico sobre la vía nacional; adicionalmente, los diseños de esta importante intersección se realizaron de manera rigurosa, conforme a la normativa vigente, con el fin de mejorar las condiciones actuales del corredor a través de una infraestructura vial segura y funcional. Cabe resaltar que este proyecto también contará con pasos peatonales y ciclorrutas, que tienen como objetivo promover la seguridad vial de los peatones. Agrega que, la vía nacional (que el presente proyecto no toca) y como para unirla de forma segura con la vía regional se requiere además de los accesos, de la construcción de dos rotondas.

Indica que, la tala de los árboles cuenta con permisos debidamente concedidos y sustentados técnicamente, que además tienen contempladas las compensaciones que es la forma de resarcir los recursos cuando no se puede evitar utilizarlos

Sostiene que, la Acción Popular no es el medio de control para actos administrativos dictados legalmente que gozan de presunción de legalidad, pues las vías procesales para ello son el medio de control de nulidad simple o de nulidad y restablecimiento del derecho.

Concluye después de hacer un análisis económico que, las medidas cautelares adoptadas sean muy desproporcionadas frente al derecho colectivo que busca protegerse pues, con ellas, se pone en riesgo los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la salud de muchas personas que pertenecen a comunidades aledañas a la zona; se pone en peligro el derecho al trabajo de los trabajadores se

causan perjuicios patrimoniales sumamente cuantiosos a Ingevías S.A.S. y al mismo Estado; y se busca la protección de pocos individuos arbóreos que no se encuentra protegidos bajo ninguna figura y cuyo aprovechamiento va a ser compensado según las disposiciones de la autoridad ambiental. Con esto se demuestra que las medidas cautelares ordenadas afectan de manera cierta el interés público y someten a Ingevías S.A.S. como demandado a un perjuicio cuya gravedad es tal que le hace prácticamente imposible cumplir un eventual fallo desfavorable, lo que configura dos de las causales establecidas en el artículo 26 de la Ley 472 de 1998.

Reitera su oposición a las medidas, para lo cual señala que, el proyecto de construcción de la intersección Galicia obtuvo los permisos ambientales requeridos, los cuales permiten adelantar el proyecto generando los menores impactos posibles y compensando los que no sean evitables. Además de los aprovechamientos forestales, obtuvieron permisos de ocupación de cauce y de disposición final de material sobrante, descapote y excavación, con los cuales lograr levantar las medidas preventivas impuestas mediante las Resolución 0495 del 22 de marzo de 2024 y 0505 del 1° de abril de 2024, impuestas por la CARDER. Esto permite concluir que el proyecto está enmarcado dentro de las obligaciones que el ordenamiento jurídico le impone y, por lo tanto, debe permitirse su desarrollo.

Afirma que, Ingevías S.A.S., en ejercicio de una debida diligencia, expuso el proyecto a la CARDER antes de escoger el camino de licenciamiento y es la entidad quien tras consultar a la ANLA determina que se saquen los permisos que sean del caso. Además, como puede verse en la Respuesta al Contralor de Pereira con radicación ANLA 20246200396852 del 10 de abril de 2024, con asunto Licenciamiento Ambiental de una obra Glorieta "Vías del Samán", **la ANLA le comunica que ya le dijo a la CARDER que no es la entidad competente**, le repite las razones por las que no lo es y termina por exponer que le pusieron una queja anónima por el arboricidio de 5 samanes y expresa que no tiene forma de atenderla porque no tiene competencia al no tener un expediente abierto para esta cuestión.

Aduce que, no se entiende si la medida cautelar ordenada es la suspensión temporal de toda la ejecución de la construcción de la intersección Galicia, tal como lo establecen las órdenes primera y segunda, o si solo se ordena que no se intervengan los árboles aprobados por medio de las Resoluciones 164024 de 2023 y 090 de enero de 2024, la cual, sería una medida mucho más proporcional que la suspensión de la totalidad del proyecto y que también protegería en su totalidad el interés de los demandantes, aunque también sería innecesaria, pues los permisos de aprovechamiento cuentan con un sustento técnico suficiente para permitir que las medidas ordenadas en ellos protejan el medio ambiente. Por esta razón, se solicitará una aclaración sobre este punto.

Pone de presente que, en el ordenamiento jurídico colombiano no existe una “licencia de aprovechamiento de árboles aislados”, por lo que esta orden es de imposible cumplimiento. En gracia de discusión, entendemos que esta afirmación podría referirse a una licencia ambiental o a los permisos de aprovechamiento forestal, figuras que si se encuentran contempladas en la legislación ambiental. Sin embargo, se recuerda que Ingevías S.A.S. ya es titular de dos permisos de aprovechamiento forestal único, conferidos por las Resoluciones 4024 de 2023 y 090 de enero de 2024, que son los actos administrativos que permiten el aprovechamiento de los individuos arbóreos que en él se incluyen y que establecen medidas de compensación para esa actividad.

Por esta razón, tampoco es posible requerir a la CARDER ni a INGEVÍAS S.A.S. BIC para que tramiten nuevos permisos con este mismo objeto, pues estos ya han sido estudiados técnicamente y fueron aprobados, por lo cual, su vigencia y legalidad no se discute en la presenta acción.

Se opone a la orden judicial que señala *“hasta tanto esta Corporación profiera la decisión de fondo que en derecho corresponda dentro del presente medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos”* se detiene y prácticamente acaba el proyecto de construcción de la intersección Galicia. Esto por cuanto una decisión de fondo en las acciones populares puede tardar cerca de 5 años fondo, lo que haría insostenible el pago de todas las obligaciones pecuniarias que emanan del proyecto, a pesar de que este cuenta con todos los permisos requeridos para ejecutarse, razón que impide que INGEVÍAS S.A.S. BIC pueda cumplir con una eventual sentencia condenatoria dentro de este proceso. Con esto también se afecta el interés público, porque se pone en grave riesgo un proyecto necesario que, además de mejorar la movilidad y prevenir la accidentalidad en la zona, busca aumentar los estándares de protección de derechos fundamentales y colectivos de las personas que usan la carretera. Además, esta orden al Municipio de Pereira es contradictoria con la dada en el punto quinto, donde establece que en un mes resolverá sobre la pertinencia de las medidas cautelares.

Con base en lo expuesto solicita:

“1. Aclaración: *Teniendo en cuenta que las dos primeras medidas cautelares ordenan la suspensión del total de las obras para la construcción de la intersección Galicia y que la tercera ordena abstenerse de dar cumplimiento al aprovechamiento forestal autorizado a través de las Resoluciones 4024 de 2023 y la 090 de enero de 2024, solicitamos que ACLARE si la medida cautelar ordenada es la suspensión de todas las obras relacionadas con la construcción de la intersección Galicia o si solo corresponde a la suspensión del aprovechamiento de las especies arbóreas autorizadas por las Resoluciones 4024 de 2023 y la 090 de enero de 2024.*

2. *Aclaración: Teniendo en cuenta que la decisión segunda establece que las medidas cautelares durarán hasta la toma de una decisión de fondo en la medida cautelar y que la decisión quinta ordena la evaluación de la medida cautelar al finalizar el mes otorgado para que la CARDER y la ANLA cumplan lo estipulado en el auto, ACLARE si el tiempo de duración de las medidas cautelares es hasta la adopción de una decisión de fondo o hasta que se venza el mes establecido en la orden quinta.*

3. *Petición: Teniendo en cuenta todos los argumentos expuestos en el presente recurso de reposición y en subsidio apelación, solicitamos que REVOQUE TODAS LAS MEDIDAS CAUTELARES ordenadas en el Auto del 14 de junio de 2024, pues estas no cumplen con los requisitos establecidos para ser decretadas, descritos en los artículos 25 y 26 de la Ley 472 de 1998.*

4. *PETICIÓN SUBSIDIARIA A LA Petición No. 3. En caso de no considerar procedente la petición No. 3, solicitamos ORDENAR COMO MEDIDA CAUTELAR la suspensión del aprovechamiento de las especies arbóreas permitido por las Resoluciones 4024 de 2023 y la 090 de enero de 2024, para así, evitar la suspensión de toda la ejecución de la construcción de la intersección Galicia.*

5. *Solicitamos REVOCAR LA DECISIÓN TERCERA, pues al no existir en el ordenamiento jurídico una “licencia de aprovechamiento de árboles aislados” y al estar vigentes las Resoluciones 4024 de 2023 y la 090 de enero de 2024, que otorgan permisos de aprovechamiento forestal único, esta obligación es de imposible cumplimiento.*

6. *Solicitamos REVOCAR LA DECISIÓN CUARTA, pues la ANLA ya manifestó varias veces su falta de competencia para conocer de los permisos del proyecto de construcción de la intersección Galicia, además del gasto institucional que se generaría para esta entidad por visitar el proyecto.*

7. *Petición especial: solicitamos la intervención de la Procuraduría General de la Nación como ministerio público para que se pronuncie sobre los hechos que se describen en el presente recurso”*

El veintitrés (23) de junio de 2024, la **Confederación Colombiana de Transportadores (CCT). Y la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC)**⁷, presentaron escrito en el que solicitan una revisión de la medida que ha suspendido las obras para la construcción de la intersección de Galicia, en Risaralda, indicando que, valoran y respetan el interés de las comunidades en la protección del medio ambiente sin embargo, están informados de las medidas de compensación ambiental que se han implementado conforme a las normativas vigentes y consideran que las vidas humanas deben tener prioridad, dados los problemas de seguridad vial en este corredor, que han afectado de manera notable al sector de carga debido a la alta siniestralidad.

Señalan que, este proyecto es crucial para la reducción de los tiempos de desplazamiento en el corredor, lo que nos permite optimizar los tiempos logísticos, fundamentales para movilizar la economía de Colombia.

El veintisiete (27) de junio de 2024 la **Secretaria del Tribunal Administrativo de Risaralda**⁸ expide la constancia mediante la cual se corre traslado de los recursos de reposición y en subsidio apelación interpuesto los apoderados judiciales

⁷ Archivo 017 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

⁸ Archivo 018 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

de la CARDER e INGEVIAS; y del recurso de apelación interpuesto el apoderado judicial de la ANLA

El dos (02) de julio de 2024, el **Municipio de Pereira**⁹ presenta informe de la Visita Técnica Vía El Samán realizada el veinticuatro (24) de junio de 2024 en el cual se elaboró Informe Acta de Visita N° 0929 de veintisiete (27) de junio de 2024, en la que se conceptuó:

“Se realizó una visita técnica a la obra ubicada en Cerritos, específicamente en la vía del Samán, con coordenadas 4.813559, -75.797453, la cual se encuentra suspendida debido a una acción popular. El objetivo de la visita fue determinar el estado de suspensión de la obra y verificar los procesos que se están llevando a cabo en el sitio. Se constató que la maquinaria se encuentra detenida, al igual que los procesos relacionados con la pavimentación de la vía, a la cual aún le falta una capa de asfalto. La única actividad en ejecución es el vaciado de unos pilotes, dado que dejarlos destapados representa un riesgo para la vía nacional. Fuera de esto, no se están llevando a cabo otros procesos constructivos que involucren maquinaria pesada.”

El cinco (05) de julio de 2024 el **Instituto Nacional De Vías - INVIAS**¹⁰, presenta escrito mediante el cual se pronuncia sobre los recursos interpuestos contra el auto que decreta medidas cautelares arguyendo que, el *ad quo* manifiesta que el numeral 4 del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015, no contempla la construcción de una estructura deprimida, sin advertir que el numeral 5 de la norma aludida sí menciona de manera explícita la construcción de estructuras deprimidas como obras de mejoramiento de infraestructura vial que no requerirán licencia ambiental.

Señala que, la afirmación de que “(...) lo referente a la construcción de una estructura deprimida no encaja en el supuesto normativo reseñado (...) por lo tanto, siguiendo con dicha lógica argumental, en principio, para el proyecto intersección Galicia, era necesaria la licencia ambiental, pues se trataba de una obra nueva;”³ no corresponde a una interpretación integral de la norma, **pues si bien el numeral 4 del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015, no menciona la construcción de estructuras deprimidas, sí lo hace el numeral 5 del mismo artículo.**

Adicionalmente infiere que para el Despacho el hecho de que la estructura deprimida sea una obra nueva es suficiente para que requiera licencia ambiental, **lo que queda sin piso legal al leer el numeral 5 del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015.**

⁹ Archivo 019 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

¹⁰ Archivo 020 del cuaderno de medidas cautelares del expediente digital SAMAI.

Colige que, lo anterior es notoriamente inaplicable al proyecto de la intersección Galicia, pues allí no se construirán segundas calzadas, túneles, carreteras nuevas ni demás infraestructura asociada a este tipo de obras. Lo que se construirán son enlaces, dos glorietas y un paso deprimido, obras de mejoramiento del retorno existente, pues eliminan el conflicto y peligrosidad que genera el giro a la izquierda dado por los vehículos que necesitan ingresar a la zona de Galicia o retornar a Pereira.

Mediante auto del diez (10) de julio de 2024 se resuelve la solicitud de aclaración y adición de la medida provisional así¹¹:

PRIMERO: ACLARAR Y ADICIONAR el numeral primero del auto proferido el 14 de junio de 2024 el cual quedará así:

“PRIMERO. *Decretar como medida provisional para evitar la amenaza frente a los derechos colectivos presuntamente vulnerados, lo que a continuación se indica:*

ORDENAR *la suspensión temporal de la ejecución del proyecto vial denominado vías del Samán en lo correspondiente a la construcción de un paso deprimido con una estructura tipo Cajón en concreto reforzado, con paredes en pantallas preexcavadas, ancho de 14 m libres con vigas de techo en concreto reforzado, sobre la cual discurre la doble calzada y el separador central, una longitud total de esta estructura de 51m, en la intersección Galicia en el corredor Pereira – Cerritos*

ORDENAR a la sociedad INGENIERIA Y VÍAS S.A.S BIC - INGEVIAS S.A.S, INGEVIAS S.A.S *abstenerse de ejecutar las obras correspondientes a la ejecución del proyecto vial denominado vías del Samán en lo correspondiente a la construcción de un paso deprimido con una estructura tipo Cajón en concreto reforzado, con paredes en pantallas preexcavadas, ancho de 14 m libres con vigas de techo en concreto reforzado, sobre la cual discurre la doble calzada y el separador central, una longitud total de esta estructura de 51m, en la intersección Galicia en el corredor Pereira – Cerritos*

ORDENAR a la sociedad INGENIERIA Y VÍAS S.A.S BIC INGEVIAS S.A.S *abstenerse de dar cumplimiento al aprovechamiento forestal autorizado a través de las resoluciones 4024 de 2023 y la 090 de enero de 2024 emanadas de la CARDER, hasta tanto esta Corporación profiera la decisión de fondo que en derecho corresponda dentro del presente medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos.”*

La comunidad PH – entrada 4 vía Pereira/Cerritos, mediante escrito del doce (12) de julio de 2024 en la que manifiestan su preocupación por la medida decretada y concluyen¹²:

“De todas las entidades demandadas, comprometidas o vinculadas con la obra por sus autorizaciones o licencias, se presume legalidad en sus actos y esta presunción no puede ser objeto de debate en el presente escenario suprallegal, mientras que el impacto ambiental negativo que pueda tener la

¹¹ Archivo 023 del Expediente Digital en SAMAI

¹² Archivo 025 del Expediente Digital en SAMAI

ejecución de la obra sin duda alguna en mucho menos que el impacto también negativo por su no ejecución, para los propietarios de las viviendas, residentes, empresas y trabajadores del sector afectado, y en general para todas las personas que transitamos la vía. Es que no puede haber desarrollo urbano ni vida humana sin impacto ambiental, lo contrario es como pretender que un cirujano salve vidas sin manchar su delantal.

Ahora bien, particularmente en intersección de "U" para regreso a Pereira a la altura de la entrada 4 de la vía Pereira-Cerritos, adicionalmente a los accidentes y cuasi-accidentes, se genera alta congestión especialmente en las horas pico que detienen y aletargan el tránsito automotor. Entonces es una larga fila de motocicletas, automóviles, buses, camiones y tractomulas en trancón con motores encendidos inyectando CO₂ a la atmósfera. Sabiendo que 1 automóvil emite en promedio 1,5 toneladas de CO₂/año y que 1 árbol absorbe de 10 a 30kg/año de este gas tóxico con efecto invernadero, por cada vehículo en trancón son necesarios de 50 a 150 árboles para atender su demanda de CO₂. Por lo tanto hay más beneficio ambiental con la movilidad que se persigue el proyecto vial en cuestión, además de la seguridad.

Nos preocupa pues que en la balanza de la justicia no opere la fuerza de gravedad sino la política o de conveniencia para unos pocos y se termine sacrificando a las vidas humanas, el desarrollo urbano y el bienestar de las personas.

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, mediante escrito del quince (15) de julio de 2024¹³ presenta solicitud de ampliación del plazo para cumplir la orden dictada en el numeral cuarto dentro de la providencia emitida el catorce (14) de junio de 2024 consistente realizar una visita a la INTERSECCIÓN GALICIA que se encuentra en La conjunción de la Entrada 4 (Vía Villa Diego) y la Doble Calzada Pereira Cerritos, hacia el sur la vía villa Diego se conoce a nivel Municipal como vía Galicia alta o variante Galicia, a nivel Nacional es la antigua vía a Pereira. La vía Villa Diego da la continuidad al cruce Norte Sur y viceversa, ubicada en el municipio de Pereira, donde confluyen vías nacionales, para que, dentro de dicho plazo, realice y presente un informe en el cual determine el impacto de la proyecto, en especial la construcción de la estructura deprimida nueva en el sector de Galicia¹⁴ y las respectivas glorietas, el riesgo ambiental en la zona, analizando específicamente si existe afectación de humedales presentes en el lugar de intervención, a las especies arbóreas así como a la fauna del sector y las acciones para mitigar los riesgos que se evidencien y las acciones desarrolladas.

Miembros de la comunidad de la entrada 4 mediante escrito del quince (15) de julio de 2024 presentan escrito en el que expone los beneficios de la realización

¹³ Archivo 026 del Expediente Digital en SAMAI

¹⁴ INTERSECCIÓN GALICIA La intersección Galicia se encuentra en La conjunción de la Entrada 4 (Vía Villa Diego) y la Doble Calzada Pereira Cerritos, hacia el sur la vía villa Diego se conoce a nivel Municipal como vía Galicia alta o variante Galicia, a nivel Nacional es la antigua vía a Pereira. La vía Villa Diego da la continuidad al cruce Norte Sur y viceversa. En este lugar el plan de ordenamiento territorial reservó en la planificación la zona para la intersección 35 (denominada Intersección Comfamiliar).

de la obra de la intersección Galicia para la comunidad y los riesgos de no continuar con el desarrollo del proyecto en los siguientes términos¹⁵:

Nos dirigimos a usted, los residentes, empleados, visitantes y demás miembros de la comunidad de la entrada 4, con el corazón en la mano, para expresar nuestra profunda preocupación por la reciente suspensión de las obras de la Intersección Galicia, parte integral del Programa Vías del Samán. Entendemos y respetamos la importancia de proteger nuestro medio ambiente, pero sentimos que es crucial compartir con usted los beneficios significativos que esta obra trae a nuestra comunidad y los riesgos graves que enfrentamos si no se lleva a cabo.

Beneficios para la Comunidad

1. Mejora de la Seguridad Vial

Nuestra comunidad ha sido testigo de numerosos accidentes en la zona de la Intersección Galicia. Entre mayo de 2023 y mayo de 2024, se registraron 18 víctimas fatales, 42 lesionados graves y 224 lesionados leves. La construcción de esta intersección mejorará significativamente la seguridad vial, reduciendo la probabilidad de accidentes y salvando vidas.

2. Fluidez del Tráfico

El tráfico lento e irregular no solo afecta nuestras actividades diarias, sino que también tiene un impacto negativo en la economía local. La Intersección Galicia permitirá una mayor fluidez del tráfico, facilitando el acceso y la movilidad de aproximadamente 23,000 habitantes de Cerritos, Caimalito y Puerto Caldas. Esta mejora no solo beneficiará a los residentes, sino también a los comercios y servicios locales que dependen del tránsito regular.

3. Desarrollo Económico

El Programa Vías del Samán es vital para nuestra economía regional. Mejores vías significan un transporte más eficiente de bienes y servicios, lo que fortalecerá la

¹⁵ Archivo 027 del Expediente Digital en SAMAI

Respeto por el Medio Ambiente y Permisos Correspondientes

Queremos enfatizar que la obra de la Intersección Galicia ha respetado estrictamente las normativas ambientales vigentes. Se han obtenido todos los permisos necesarios, incluyendo los de aprovechamiento forestal, y se ha seguido un riguroso Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA). La CARDER y demás autoridades competentes han revisado y aprobado cada fase del proyecto, asegurando que se minimicen los impactos ambientales y se maximice la compensación forestal.

1. Compensación Forestal

El proyecto ha incluido un plan de compensación forestal aprobado por la CARDER, el cual contempla la siembra de más de 1,000 árboles de especies nativas y adecuadas para la zona. Este plan no solo reemplaza los árboles que deben ser removidos, sino que también mejora la biodiversidad y la calidad del aire en nuestra región. La plantación de árboles como el samán, guayacán y cedro contribuye a la creación de un corredor ecológico que beneficiará a la fauna local y a las generaciones futuras.

2. Plan de Manejo Ambiental

El Plan de Manejo Ambiental incluye medidas específicas para mitigar cualquier impacto negativo durante la construcción. Estas medidas abarcan desde la protección del suelo y la fauna hasta el manejo adecuado de residuos y la reducción de emisiones. Además, se ha implementado un sistema de monitoreo continuo para asegurar el cumplimiento de todos los estándares ambientales durante todo el proceso de construcción.

3. Supervisión y Cumplimiento

La obra cuenta con la supervisión constante de la CARDER y otras entidades ambientales, garantizando que todas las actividades se realicen conforme a la normativa vigente. La CARDER ha emitido resoluciones que permiten el aprovechamiento forestal solo bajo estrictas condiciones y con planes de reforestación y mantenimiento específicos. Esta supervisión asegura que los impactos ambientales sean mínimos y que cualquier desviación se corrija de inmediato.

Riesgos de No Continuar con la Obra

1. Peligro Continuo

Sin la intervención adecuada, las condiciones peligrosas de las vías persistirán. Continuar con la actual situación de tráfico aumenta el riesgo de accidentes graves, poniendo en peligro la vida de nuestros seres queridos y visitantes.

2. Estancamiento Económico

La falta de mejoras en la infraestructura vial puede llevar al estancamiento económico. La congestión y el tráfico lento desincentivan la inversión y el turismo, limitando el crecimiento económico y reduciendo las oportunidades laborales.

3. Aislamiento de la Comunidad

Nuestra comunidad se enfrenta a la posibilidad de aislamiento si no se mejoran las conexiones viales. La Intersección Galicia es crucial para mantenernos conectados con las áreas circundantes y facilitar el acceso a servicios esenciales como la salud, la educación y el comercio.

Conclusión

Magistrado Medina, le pedimos encarecidamente que considere los beneficios y la necesidad urgente de esta obra para nuestra comunidad. La construcción de la Intersección Galicia no es solo un proyecto de infraestructura; es una promesa de seguridad, progreso y bienestar para todos nosotros. Le solicitamos que permita la continuación de esta obra, con el compromiso de seguir trabajando juntos para minimizar cualquier impacto ambiental y asegurar un desarrollo sostenible.

Confiamos en su juicio y esperamos que nuestra voz, la voz de la comunidad, sea escuchada y valorada en esta decisión crítica.

El presidente de la Junta Promalabar mediante escrito fechado diez (10) de julio de 2024 expresa su preocupación por la suspensión de la obra de intersección de Galicia señalando¹⁶:

Por medio de la presente comunicación se dirige a usted **RAMIRO MEJIA SANINT**, identificado con cédula de ciudadanía número 10.266.932, actuando en calidad de presidente de la Junta Promalabar, con el fin de expresar la inmensa preocupación que tiene la comunidad de Malabar y sus alrededores en cuanto a suspensión de la obra intersección de Galicia.

La principal preocupación que aqueja a la comunidad es el tema de seguridad vial, debido al alto índice de accidentalidad que se presenta en el sector del retorno hacia Galicia, accidentes que han afectado tanto a los residentes como trabajadores que prestan sus servicios en Malabar, todo esto con el fin de preservar la vida de todas las personas que transitamos por este uno de los principales corredores viales no solo de Pereira sino del eje cafetero.

La otra preocupación es el tema de movilidad, que se ve afectado día a día por la alta accidentalidad que se presenta en la zona, afectado los tiempos de desplazamiento tanto para residentes, trabajadores de malabar y demás usuarios de este importante corredor vial.

Referente a los temas expuestos anteriormente, vemos la necesidad urgente de mejorar la infraestructura vial del sector Cerritos, una de las principales obras y que ha sido solicitada a través de los años por parte de la comunidad es la intersección cerritos, donde debemos tener presente que prima el interés general sobre el particular. No queriendo decir con esto que no se deban realizar todas las acciones correspondientes para cuidar el ecosistema, pero existen alternativas para mitigar el daño ambiental que se

pueda llegar a causar, tales como la compensación ambiental que ya se ha venido realizando.

Con lo expresado anteriormente, nos unimos al clamor de todos los vecinos del sector y solicitamos muy respetuosamente, se levanten las medidas cautelares impuestas a la obra, para que puedan continuar en la mayor brevedad posible con la construcción de la intersección Galicia, realizando todas las acciones y cumpliendo con todos los requisitos legales y ambientales, comprometiéndonos a participar activamente en las mesas de dialogo que se puedan presentar para buscar la mejor solución posible.

Agradecemos la atención prestada.

El **Instituto Nacional De Vías – INVIAS**, mediante memorial del dieciséis (16) de julio de 2024, presenta recurso de reposición y en subsidio de apelación contra el auto del catorce (14) de junio de 2024 que decreta medidas cautelares y frente al auto del diez (10) de julio de 2024 que aclara y adiciona el numeral primero del auto del 14/06/2024, argumentando¹⁷:

“(…)

3. IMPROCEDENCIA DE LAS MEDIDAS CAUTELARES DECRETADAS. AUTOINTERLOCUTORIO DEL 14/06/2024 Y AUTO INTERLOCUTORIO DEL 10/07/2024.

3.1. Inadecuada aplicación y/o sustentación del principio de precaución:

¹⁶ Archivo 028 del Expediente Digital en SAMAI

¹⁷ Archivo 029 del Expediente Digital en SAMAI

Extrapolar las consideraciones realizadas sobre el principio de precaución en la sentencia emitida dentro del radicado 73001-23-31-000-2011-00611-01(AP)A, es inadecuado, resultando notoriamente inaplicable al proyecto de la intersección Galicia, ya que no puede compararse el impacto y/o riesgo que tiene una explotación minera aurífera a gran escala en la cuenca de dos ríos que proveen el abastecimiento hídrico a una población, con el impacto que tiene el aprovechamiento forestal de una cantidad limitada de individuos arbóreos para el cual ya existe un plan de compensación ambiental, y cuya finalidad es el mejoramiento de una infraestructura vial de vital importancia, no sólo para el desarrollo económico y social de la región, sino también, para la seguridad de los usuarios de la vía.

Sumado a lo anterior, en el presente asunto no existe peligro de daño grave e irreversible, pues, se itera, el proyecto Intersección Galicia cuenta con un plan de compensación ambiental, con el que se tiene establecida la siembra de más de 1000 individuos arbóreos.

Por otra parte, el Invias considera que el decreto de medidas cautelares basado en el principio de precaución no cumple con las exigencias establecidas en el auto de 5 de febrero de 2015, Rad. N° 85001 23 33 000 2014 00218 01 (AP), ya que no hay evidencias que permitan acreditar de manera objetiva y razonable que se está ante el peligro de daño grave e irreversible de un determinado ecosistema o recurso (primer requisito), lo que impide el cumplimiento de los otros requisitos, así:

El primer requisito para decretar medidas anticipadas basadas en el principio de precaución es “(i) contar con un mínimo de evidencias que permitan acreditar de manera objetiva y razonable que se está ante el peligro de daño grave e irreversible de un determinado ecosistema o recurso (...)”.

De los documentos citados en las páginas 29 y siguientes del auto del 14/06/2024 que decretó medidas cautelares dentro del proceso de la referencia, no es posible inferir de manera objetiva y razonable que se está ante el peligro de daño grave e irreversible al medio ambiente, pues todos ellos dan cuenta del cumplimiento de requisitos legales en materia ambiental por parte de los accionados, especialmente de Ingevias SAS BIC, ejecutores de la obra.

Adicionalmente, especial atención merece que las medidas cautelares se hayan basado, entre otros, en el documento citado como “Solicitud pronunciamiento actividades de mejoramiento en el marco de la segunda calzada adosada de la vía 29RSC La Romelia – El Pollo, en una longitud de 13,1 km. Expediente ANLA: CTM0073-00”, pues nada tiene que ver con el proyecto de la Intersección Galicia a construirse en la Ruta 29RS01, toda vez que se refiere a la construcción de una segunda calzada en la Ruta 29RSC.

En cuanto a los demás requisitos para decretar medidas anticipadas basadas en el principio de precaución, esto es, los referidos a que las medidas deben(ii) resultar adecuadas para impedir que dicha afectación se concrete, y (iii) tener una motivación completa, en la que se espongan con claridad y suficiencia las razones por las que dicha medida es adoptada (...)”. Por sustracción de materia, no puede existir una medida adecuada para impedir la concreción de una afectación al medio ambiente que no ha sido acreditada de manera objetiva y razonable. Tampoco así, puede decirse que su motivación esté completa.

3.2. Indebida clasificación del paso deprimido como una obra que requiere licencia ambiental según lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015:

La norma aludida habla sobre la construcción de segundas calzadas, la construcción de túneles con sus accesos o la construcción de carreteras incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma; opciones en las que no encuadra la construcción de un paso deprimido. Así las cosas, no se puede llegar a la conclusión de que un paso deprimido es una obra que

requiere licencia por estar encuadrada en el referido párrafo, como se hace en el auto del 14/06/2024.

Respecto de la procedencia de la licencia ambiental en el proyecto de la intersección Galicia, se hizo un pronunciamiento más detallado al recorrer el traslado de los recursos ordinarios interpuestos por Ingevias SAS BIC y por la CARDER.

3.3. Improcedencia de una licencia de aprovechamiento forestal de árboles aislados.

Este punto fue desarrollado por la CARDER en el recurso que interpuso frente al decreto de medidas cautelares del 14/06/2024. Por lo anterior, y teniendo en cuenta la idoneidad de dicha entidad para hablar del tema, mi representada se adhiere a lo allí explicado, cuya conclusión es que, en el presente asunto, lo que procede es un aprovechamiento forestal único, tal como se tramitó previamente.

3.4. Inexistencia de una amenaza de daño grave e irreversible al medio ambiente:

El ad quo considera que la inexistencia de una licencia ambiental permite inferir una potencial amenaza ambiental, debiendo reiterarse que el proyecto de la intersección Galicia no es de aquellos que requieran la expedición de una licencia ambiental por parte de la ANLA, toda vez que sus obras no se encuadran en el numeral 8 del artículo 2.2.2.3.2.2. del Decreto Nro. 1076 de 2015.

PETICIONES:

PRIMERA: REPONER los autos interlocutorios del 14 de junio y 10 de julio de 2024, negando las medidas cautelares solicitadas por la parte actora.

SEGUNDA: CONCEDER el recurso de apelación para ante el Honorable Consejo de Estado.”

Al recurso interpuesto se le corrió el traslado respectivo tal como lo detalla la constancia secretarial del veintitrés (23) de julio de 2024¹⁸.

La **Corporación Autónoma Regional de Risaralda** mediante escrito del dieciocho (18) de julio de 2024 remite Concepto Técnico N° 2750 del 17 de julio de 2024 del que se extrae¹⁹:

*“Se hace la verificación en el aplicativo Geoambiental y en el Portal Geográfico POT del Municipio de Pereira (Acuerdo 035/2016), para identificar su localización, en donde se observa que el área de **aprovechamiento se encuentra localizado en área de expansión urbana**, sin afectación en áreas protegidas, ni restricciones de tipo ambiental.*

(...)

Se hizo revisión en la Mapoteca Geocarder Coordinadas Magna Colombia Oeste. Norte: 2090512 y Este: 4689704 área predio Proyecto Intersección Galicia – Cerritos Sector Galicia – Pereira. No se evidencia afectación referente a áreas protegidas, ni restricciones de tipo ambiental

“Se hace la verificación en el aplicativo Geoambiental y en el Portal Geográfico POT del Municipio de Pereira (Acuerdo 035/2016), para identificar su localización, en donde se observa que el área de

¹⁸ Archivo 032 del Expediente Digital en SAMAI

¹⁹ Archivo 030 del Expediente Digital en SAMAI

aprovechamiento se encuentra localizado en área de expansión urbana, sin afectación en áreas protegidas, ni restricciones de tipo ambiental (...)

CONCLUSIONES

Desde el punto de vista técnico se considera viable autorizar el aprovechamiento forestal de árboles aislados, en el área de desarrollo de las obras del Proyecto Intersección Galicia Sector Sur – Ruta Nacional 29RS01 Pr 6+000 Sector Galicia y Proyecto Intersección Galicia – municipio de Pereira.

La compensación a implementar será la siguiente:

En vista de que se realiza una evaluación de aprovechamiento de árboles aislados por obra pública, se toma en cuenta la Resolución CARDER A-790 del 17/11/2022, por medio de la cual se adopta el manual de medidas de gestión ambiental para infracciones ambientales en el departamento de Risaralda y el manual de compensación por pérdida del componente de flora para el departamento de Risaralda

En el numeral 6.2.2 Árboles aislados, se establece el cálculo para la compensación así:

Tabla 5. Cálculo de tasa de compensación para árboles aislados

CATEGORÍA DE AMENAZA	TASA DE COMPENSACIÓN POR INDIVIDUO
Especies en peligro crítico de extinción (CR), Endémicas y en veda.	1:10
Especies en peligro (EN)	1:8
Especies Vulnerables (VU)	1:6
Ausencia de amenaza – Común – Fuera de peligro	1:3

Para el caso, no se identificaron árboles en categoría de amenaza, por lo cual la tasa de compensación por individuo es 1:3

En vista de que se autorizó la tala de 152 individuos arbóreos, se deberá compensar con una cantidad de 456 árboles, con una altura mínima de 1.5 mts.

Considerando la dificultad que representa el rescate y traslado de las especies de epífitas No Vasculares, se considera que, como medida de manejo para dichas especies, **se deberá hacer la compensación de todos los individuos arbóreos que serán intervenidos, en relación 1:1**, en consecuencia, se deberá hacer como compensación por las medidas de manejo de la flora epífita No Vascular **el establecimiento de 152 individuos de especies forestales, adicionales a lo que se establezca como compensación.**

Por lo tanto, la compensación queda en el establecimiento de 608 individuos arbóreos, con una altura mínima de 1.5 mts

La compensación forestal se realizará en áreas donde proponga el autorizado, previa concertación con la CARDER.

Medidas de Manejo de especies de Flora Epífita Vasculares y No Vasculares

Dentro del documento presentado por el solicitante, se incluye la relación de Epífitas Vasculares y No Vasculares presentes en los individuos arbóreos objeto de intervención que actúan como forófitos para estas especies de Epífitas,

Teniendo en cuenta lo anterior, al inicio de las actividades de tala se deberá hacer el rescate, traslado y reubicación de todos los individuos de epífitas vasculares, que se identifique en los individuos forestales apeados, y se deberá tomar registro fotográfico de la actividad de rescate y traslado de dichas especies, y definir el sitio donde serán reubicadas, y presentar informe con registro fotográfico de las actividades realizadas para el rescate, traslado y reubicación de epífitas vasculares y realizar actividades de mantenimiento por un período de doce (12) meses, contado a partir de la fecha de reubicación.

Basándose en las abundancias registradas en la caracterización realizada en el área de intervención del proyecto, los porcentajes de traslado propuestos para los individuos de la mayoría de especies vasculares en veda finalmente intervenidos será del 100% para la familia Bromeliaceae

(excepto para la especie *Tillandsia recurvata* (L.) L. que tiene una abundancia superior a 100 individuos; además, se rescatarán aquellos individuos que cumplan los criterios de selección expuestos más adelante), debido a que todas las especies registran abundancias menores a 100 individuos, por lo tanto, se tiene en cuenta lo expuesto por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en la Circular Interna No. 00016 del 31 de diciembre de 2019 (Circular de “Aplicación de los artículos 125 y 126 del Decreto-Ley 2106 de 2019, con relación a la suspensión de Tramite Levantamiento Parcial de Vedas”) en lo relacionado a los porcentajes de rescate, traslado y supervivencia de especies vasculares en veda nacional.

Intervenir un área total efectiva de 0,5 Ha (equivalente al área total permitida); para el aprovechamiento forestal único de 152 individuos arbóreos de diferentes especies con un volumen total de 259,42 m³
(...)

Plan de compensación forestal:

Plan de establecimiento y compensación forestal (reforestación)

En vista de que se realiza una evaluación de aprovechamiento de árboles aislados por obra pública, se toma en cuenta la Resolución CARDER A-790 del 17/11/2022, por medio de la cual se adopta el manual de medidas de gestión ambiental para infracciones ambientales en el departamento de Risaralda y el manual de compensación por pérdida del componente de flora para el departamento de Risaralda.

En el numeral 6.2.2 Árboles aislados, se establece el cálculo para la compensación así:

Tabla 5. Cálculo de tasa de compensación para árboles aislados

CATEGORÍA DE AMENAZA	TASA DE COMPENSACIÓN POR INDIVIDUO
Especies en peligro crítico de extinción (CR), Endémicas y en veda.	1:10
Especies en peligro (EN)	1:8
Especies Vulnerables (VU)	1:6
Ausencia de amenaza – Común – Fuera de peligro	1:3

Para el caso, no se identificaron árboles en categoría de amenaza, por lo cual la tasa de compensación por individuo es 1:3

En vista de que se autorizó la tala de 152 individuos arbóreos, se deberá compensar con una cantidad de 456 árboles, con una altura mínima de 1.5 mts.

Considerando la dificultad que representa el rescate y traslado de las especies de epífitas No Vasculares, se considera que, como medida de manejo para dichas especies, se deberá hacer la compensación de todos los individuos arbóreos que serán intervenidos, en relación 1:1, en consecuencia, se deberá hacer como compensación por las medidas de manejo de la flora epífita No Vascular el establecimiento de 152 individuos de especies forestales, adicionales a lo que se establezca como compensación.

Por lo tanto, la compensación queda en el establecimiento de 608 individuos arbóreos, con una altura mínima de 1.5 mts

La compensación forestal se realizará en áreas donde proponga el autorizado, previa concertación con la CARDER.

Vigencia Otorgada (meses)	Área Permisionada (ha)	Área Total Compensada (ha)	Número de Individuos a Plantar	Destinación (sólo para plantaciones protectoras)
36	0,5	0,54	608	Restauración

OBLIGACIONES

El plazo para realizar la actividad de aprovechamiento forestal único es de Doce (12) meses.

Se debe respetar y consolidar las zonas forestales protectoras de las corrientes hídricas aledañas al predio.

En el área total a compensar (0,54 Ha) se realizará la siembra de 608 individuos arbóreos de diferentes especies forestales, calculado con el

sistema de siembra al cuadrado y con distancias de 3 m x 3 m entre individuos, los cuales deben tener una altura mínima de 1,5 m al momento de la siembra.

Teniendo en cuenta lo anterior, y en un plazo de seis (6) meses, y no mayor a doce (12) meses contados a partir de la ejecución del aprovechamiento forestal autorizado, deberán presentar el informe del establecimiento de la Compensación.

Se deberá realizar actividades de ahuyentamiento de fauna previo al inicio diario de las actividades de erradicación de los árboles autorizados, y en caso de encontrar nidos con huevos o pichones se deberá informar al grupo de fauna de la CARDER y realizar el rescate y reubicación de los mismos.

El personal a vincular a las actividades de aprovechamiento forestal debe tener conocimiento y experiencia en este tipo de labores, con el fin de prevenir y reducir accidentes.

Se deberá permitir el ingreso a los funcionarios de la CARDER debidamente acreditados para realizar el seguimiento y control sin previo aviso.

El responsable de la ejecución del proyecto velará porque todos sus trabajadores tomen las medidas precautelativas para prevenir incendios forestales dentro del predio y predios contiguos; por ejemplo, apagar debidamente las colillas de los cigarrillos.

El presente Concepto Técnico NO otorga servidumbre para pasos de las obras por implementar y se deberán obtener las correspondientes autorizaciones.

En las áreas forestales protectoras Drenajes permanentes NO se debe permitir la disposición de escombros, basuras o desperdicios.

La CARDER se debe liberar de toda responsabilidad ante los riesgos que se puedan generar durante y después del proceso de ejecución de obras, siendo esta única y exclusiva del interesado.

No se podrá variar sin autorización previa las características del proyecto, obra o actividad presentadas.

En caso de requerirse ajustes, modificación o cambios a lo presentado y aprobado, se deberá tramitar la modificación del permiso, autorización, concesión o licencia anexando la información pertinente.

Este Concepto Técnico NO CONSTITUYE ningún tipo de permiso, licencia, autorización y/o concesión por parte de la CARDER, en referencia al uso, aprovechamiento o afectación de los Recursos Naturales Renovables, lo cual, si es del caso, requerirá de los trámites respectivos ante la Entidad.

Realizar el establecimiento y mantenimiento de las plantaciones forestales según lo que se establezca en el plan de compensación forestal. Se hace énfasis que el plazo para el mantenimiento de las plantaciones forestales es de un (1) año, el cual se recomienda realizar mínimo cuatro (4) mantenimientos (1 cada 3 meses), y presentar ante la CARDER informes de las actividades de mantenimiento cada seis (6) meses.

El establecimiento y manejo de plantaciones forestales, en síntesis contempla las siguientes actividades:

1) Construcción de Aislamiento, 2) Fase de Establecimiento: Limpieza del terreno, Trazado, Plateo, Ahoyado, Aplicación de Correctivos, Material Vegetal, Mantenimiento de Plántulas en Campo, Transporte Mayor y Menor de Plántulas, Transporte Interno de Plántulas, Siembra, Transporte de Insumos, Insumos, Fertilización, Resiembra, Control Fitosanitario, Adecuación de Caminos, Prevención de Incendios, Georeferenciación y Cartografía del Área Reforestada, 3) Fase de Mantenimiento: Replateo, Limpías, Fertilización, Control Fitosanitario, Riego, Asistencia Técnica, Control de las Áreas y Seguimiento a la Reforestación, 4) Presentación de Informes.

El autorizado deberá ubicar una valla informativa, en donde se mostrará la Resolución de autorización por parte de la CARDER para el aprovechamiento forestal, previo a su ejecución

OBLIGACIONES		
No.	DESCRIPCIÓN OBLIGACION	PLAZO/FRECUENCIA
1	Realizar el aprovechamiento forestal único tal como se estipule en la Resolución a proferir por la CARDER	Durante el plazo de ejecución del aprovechamiento: Doce (12) meses
2	Realiza entrega de informe de aprovechamiento	Una vez se termine el aprovechamiento forestal
3	Presentar el informe técnico del establecimiento de las plantaciones forestales en cumplimiento del plan de Compensación Forestal.	UNICA VEZ Una vez se realice el establecimiento de las plantaciones forestales. La compensación se debe establecer en un término de seis (6) meses, y no mayor a 12 meses contados a partir de la ejecución del aprovechamiento forestal autorizado, y deberán presentar el informe del establecimiento de la Compensación.
4	Presentar informes técnicos que evidencien la ejecución de las labores de mantenimiento de la plantación forestal establecida en cumplimiento del plan de compensación forestal.	Cada seis (6) Meses, durante un (1) año.
5	Presentar el informe técnico del rescate, traslado y reubicación de Epifitas Vasculares.	UNICA VEZ Una vez se termine la fase de aprovechamiento forestal
6	Se debe realizar actividades de seguimiento y mantenimiento de las especies de Epifitas rescatadas y reubicadas, que garanticen una sobrevivencia mínima del 80 %	Frecuentemente.
7	Presentación de Informe Técnico con registro fotográfico donde se relacione el proceso de seguimiento y mantenimiento de las especies Epifitas rescatadas y reubicadas, donde se muestre el avance y desarrollo de las Epifitas reubicadas.	Cada cuatro (4) meses, durante un (1) año.

RECOMENDACIONES:

Lo anterior corresponde al Pronunciamiento Técnico requerido para dar cumplimiento al fallo judicial Radicación N° 66001-23-33-000-2024-00132-00, Tribunal Administrativo De Risaralda - Sala Tercera Unitaria De Decisión, no obstante no se constituye una obligación su otorgamiento o negación, por lo cual se recomienda remitir el presente concepto técnico al equipo jurídico de la SGAS para el Análisis Jurídico del trámite solicitado y consideración de la elaboración del acto administrativo correspondiente; lo anterior con el objeto que posibilite a la Secretaría General realizar el cobro de los servicios de evaluación y seguimiento, el cual se liquida con base al personal que requirió la Entidad para dicha actividad. El valor que deberá cancelar el beneficiario del acto administrativo debe incluir los costos de publicación respectivos.

VALOR DEL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD OBJETO DE EVALUACIÓN Y/O SEGUIMIENTO AMBIENTAL								
VALOR DEL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD (Pesos)	\$ 15.773.070.247,00	BASE GRAVABLE (SMMLV) = BASE GRAVABLE (\$)SMMLV		12133,130959	TARIFA MAXIMA	\$ 63.092.000,00		
COMPONENTE DE LA TARIFA								
Honorarios y Viáticos								
Profesionales* (1)	(a) Honorarios	(b) Visitas a la zona	(c) Duración de cada visita	(d) Duración del pronunciamiento	(e) Duración total** 1*(b x c+d)	(f) Viáticos diarios	(g) Viáticos totales (b x c x f)	(h) Subtotales ((1*a x e) + g)
1	\$ 234.000,00	1	1	1	2	\$ 333.000,00	\$ 333.000	\$ 801.000
(A) Costo honorarios y viáticos (Σ h)			\$ 801.000		(B) Gastos de viaje			\$ 0
(C) Costo análisis de laboratorio y otros estudios			\$ 0		Costo total (A+B+C)			\$ 801.000
Costo de administración			25%		VALOR TABLA ÚNICA			\$ 1.001.000
VALOR A PAGAR (Menor Valor entre Tarifa Máxima y Tabla Única)							\$ 1.001.000	
INFORMACIÓN DEL DILIGENCIAMIENTO Y CÁLCULO DE TARIFAS								
ACLARACIONES								
*Corresponde a los profesionales, funcionarios o contratistas, según sea el caso.								
**Corresponde al número de días requeridos para la realización de la acción propuesta (incluye visita y pronunciamiento).								
Nota 1: La liquidación del servicio de evaluación y el costo de la publicación se calculan con base en la Resolución interna CARDER a través de la cual se fijan las tarifas. Dicha resolución también establece que el valor total se aproxima al entero de miles más cercano al resultado.								
Nota 2: El valor del proyecto debe estar soportado y justificado para efectos de la liquidación antes de dar inicio al trámite; de lo contrario los costos de evaluación serán los calculados mediante la aplicación de la tabla única.								
Nota 3: Se entiende por valor del proyecto, obra o actividad, el valor del conjunto de acciones coordinadas e interrelacionadas realizadas por los usuarios para la explotación, aprovechamiento y/o uso de los recursos naturales.								
Nota 4: Los valores de los costos de inversión y operación diligenciados corresponden a una declaración bajo la gravedad de juramento por parte del usuario.								

Al informe se anexa la Resolución -N° 1965 del 17 de julio de 2024 por la cual se da cumplimiento a una medida cautelar impuesta por el Tribunal Contencioso Administrativo de Risaralda en la acción Popular radicada 66001-23-33-000-2024-00132-00 según auto del catorce (14) de junio de 2024, se autoriza aprovechamiento de árboles aislados y se dictan otras disposiciones.

La **Autoridad Nacional de Licencias Ambientales** mediante escrito del diecinueve (19) de julio de 2024 aporta el informe elaborado por el equipo técnico del Grupo de Infraestructura de la ANLA del cual se extrae ²⁰:

“(…)

Competencia de esta Autoridad

Mediante la información remitida por la oficina Asesora Jurídica de la ANLA en correo electrónico del 21 de junio de 2024, el tribunal administrativo de Pereira, solicita el pronunciamiento de esta Autoridad sobre las actividades proyectadas en la Intersección Galicia; localizada en el Departamento de Risaralda.

La competencia de esta Autoridad se encuentra acorde a lo establecido en la sección 2 del capítulo 3 del Decreto Único Reglamentario del sector ambiente 1076 del 26 de mayo de 2015; específicamente lo contenido en el Artículo 2.2.2.3.2.2., el cual señala lo siguiente:

“ARTÍCULO 2.2.2.3.2.2. COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES (ANLA). La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:

(…)

8.1. Proyectos de la red vial nacional referidos a:

- a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma;*
- b) La construcción de segundas calzadas; salvo lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 2.2.2.5.1.1 del presente Decreto.” (…)*

*Por lo anterior, una vez consultado el mapa de carreteras de la Red Vial Nacional, el Sistema ÁGIL de la ANLA y el Decreto 1735 de 2001 que fija la Red Vial Nacional, la vía de primer orden Pereira Cerritos es considerada de orden Nacional correspondiente a la Ruta 29RS01, la vía de primer Orden Galicia que da acceso al sector con el mismo nombre, también es considerada de orden Nacional correspondiente a la Ruta 29RSb y finalmente la vía de acceso al sector La Cascada hace parte de la red vial de Tercer Orden. **No obstante, la intervención en el sector de conexión de la Ruta 29RSb no corresponde a segundas calzadas o actividades de alto impacto.***

Ahora bien, es pertinente señalar que mediante la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013, se adoptaron medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte.

La norma citada en su artículo 44 dispone lo que se transcribe a continuación:

“(…) Los siguientes proyectos de Infraestructura de Transporte no requerirán licencia ambiental:

Proyectos de mantenimiento; Proyectos de rehabilitación; Proyectos de mejoramiento.

Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte”.

En cumplimiento de la reglamentación ordenada en el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 769 de 2014 “Por el cual se listan las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte”, el cual fue posteriormente compilado por el Decreto 1076 de 2015 en el Capítulo Quinto, Título 2, Parte 2 del Libro 2,

²⁰ Archivo 031 del Expediente Digital en SAMAI

donde se enumeran de manera taxativa las actividades que se consideran como de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte, las cuales se determinaron de acuerdo a estudios elaborados por los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con esta Autoridad Nacional.

Frente a la competencia para emitir pronunciamientos sobre actividades de mejoramiento el parágrafo del artículo 2.2.2.5.4.2. del Decreto 1076 de 2015 establece que, cuando “el titular considere que una actividad puede ser considerada como un mejoramiento este deberá solicitar previamente pronunciamiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA”.

“Artículo 2.2.2.5.4.2. Sin licencia ambiental. (...)

PARÁGRAFO. En todo caso, cuando de manera particular y en el desarrollo de un proyecto específico de infraestructura, el titular considere que una actividad puede ser considerada como un mejoramiento este deberá solicitar previamente pronunciamiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA. Para el efecto el titular deberá allegar un documento en el que de acuerdo con los impactos que la actividad pueda generar, justifique las razones por las cuales la ejecución del mismo no genera deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje. La ANLA dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud determinará mediante oficio si la actividad corresponde a un mejoramiento”.

DESCRIPCIÓN DE CADA UNO DE LOS MEDIOS:

El objetivo del proyecto consiste en la construcción de un paso deprimido con una estructura tipo Cajón en concreto reforzado, con paredes en pantallas pre-excavadas, ancho de 14 metros libres con vigas de techo en concreto reforzado, sobre la cual discurre el separador central y la doble Calzada Pereira Cerritos. Paso deprimido que incluye vías de conexión con dos glorietas de 50 m de diámetro externo y cuatro ramales viales en concreto asfáltico que conectan con la vía nacional Pereira – La Victoria.
Localización

El proyecto Intersección Galicia se encuentra localizado transversal al tramo Pereira Cerritos de la Ruta Nacional 29RS01 a la altura del Pr 6+000 en el departamento de Risaralda, en zona de expansión urbana de Pereira capital del departamento.



Figura 1. Localización general del proyecto

Fuente: Sistema de Información Vial del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), adaptado por Equipo técnico
[Sistema de Información Vial \(invias.gov.co\)](http://invias.gov.co)

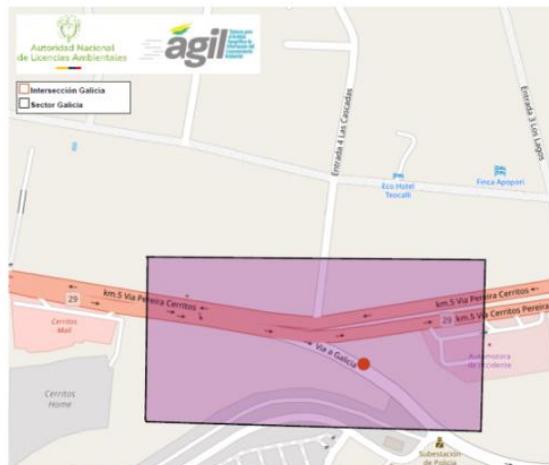


Figura 2. Localización del proyecto Intersección Galicia
Fuente: Sistema ÁGIL – ANLA, consultado el 15/07/2024

Tabla 1 Coordenadas de localización del proyecto

Coordenadas Magna Sirgas Origen Único		Coordenadas Geográficas	
X	Y	N	O
4689798.54	2090484.57	4° 48' 47"	-75° 47' 51"

Fuente: Elaborado por el Equipo Técnico de Inspección.

En Visita de campo realizada el 11 de julio de 2024 se pudo identificar la vía Nacional o de primer orden identificada por el INVIAS con nomenclatura 29RS01, la cual cuenta con una doble calzada con separador y comunica los municipios de Pereira y Cerritos. La dimensión transversal de la vía existente se presenta en la figura a continuación. La cual consta de una calzada unidireccional de 7.3 metros con bermas y cuneta de 2.85 metros en cada sentido y un separador variable entre 5 y 9 metros de ancho



Figura 3. Sección de calzada vía Pereira - Cerritos

Así mismo, a la altura del Pr 6+000 se encontró el sector Galicia, donde se ubica la intersección del mismo nombre. Donde se identificó hacia el costado Norte de manera perpendicular a la vía nacional zonas de cultivos, pastos verdes y una vía sencilla que consta de una calzada bidireccional de 7 metros aproximadamente, zona que ya se encuentra intervenida; que conecta con el Sector Las Cascadas. Para el costado sur, sin intervenir, se encuentra una vía sencilla en pavimento de ancho aproximado de 10 metros que comunica con el sector Galicia zona de desarrollo urbano del municipio.



Fotografías 1 a 4. Estado actual del área de intervención

Fuente: Equipo de Evaluación Ambiental ANLA, fecha de toma de la fotografía 11 de Julio de Visita de

Durante la visita en el área de intervención no se evidencian áreas protegidas, ni restricciones de tipo ambiental. La solución vial presentada por la empresa se debe esencialmente al alto grado de accidentalidad presente en la zona debido a un retorno hacia Pereira ubicado sobre la vía Nacional, teniendo en cuenta que la intersección no comunica las dos vías adyacentes que están denominadas dentro del plan vial municipal como la Vía Villa Diego. Es decir, la zona no cuenta con una intersección vial que interfiera con la vía Pereira Cerrito, solo con sus ramales que conectan a los sectores respectivos de Galicia y Las Cascadas.

Finalmente, de acuerdo con el Instituto Nacional de Vías, INVIAS, a través del programa Vías del Samán, se pretende la rehabilitación, construcción, mantenimiento y reparación de 7 tramos dentro de los departamentos de Risaralda y Valle del Cauca, así como las obras de mejoramiento de los sectores adyacentes a las mismas como es el caso de la intervención, ubicada en el corredor Cerritos - Pereira en el sector Las Cascadas (km 5), como parte de las obras de construcción de la intersección de Galicia

Componentes y actividades

A continuación, se describe la infraestructura, obras y actividades que hacen parte del proyecto “Intersección Galicia – Cerritos, Sector Galicia – Pereira”:

El proyecto consiste en ejecutar la Construcción de un paso deprimido con una estructura tipo Cajón en concreto reforzado, con paredes en pantallas pre-excavadas, ancho de 14 m libres con vigas de techo en concreto reforzado, sobre la cual discurre la doble calzada y el separador central, una longitud total de esta estructura de 51m. Este paso deprimido conecta con dos glorietas con sus respectivos ramales de conexión a la vía nacional para facilitar el retorno de vehículos a esta sin interferir con el tráfico vehicular



Fotografías 5. Panorámica del área de intervención

Fuente: Informe de viabilidad ambiental, intersección Galicia – sector Galicia Fase 1 del Instituto Nacional de Vías – INVIAS; 2023.

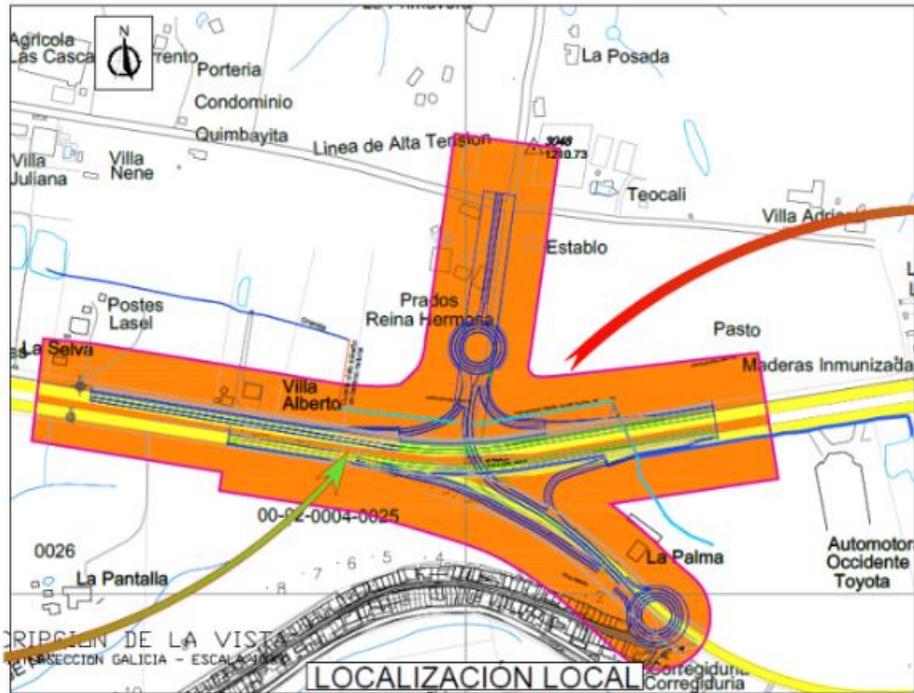


Figura 4. Localización del proyecto y área de intervención.

Fuente: Plano de diseño de Localización General del informe de viabilidad ambiental del INVIAS.

Teniendo en cuenta las condiciones actuales de la vía, la Sociedad indica que el deprimido no alterará las cotas, niveles o estructura de la Vía Nacional Pereira – Cerritos. No obstante, si se indica el retiro de 10 Samanes ubicados sobre el separador de esta debido a las características de sus raíces gruesas, la edad de estos individuos de aproximadamente 30 años y la constante caída de ramas sobre el corredor nacional generando riesgo de accidentalidad vial, para lo cual ya cuentan con permiso de aprovechamiento de la autoridad ambiental de la región.

Las 2 glorietas quedan siendo parte de la Vía Villa Diego contemplada en el plan vial municipal de Pereira y quedan como obras complementarias a las obras de mejoramiento de la Intersección Galicia



Figura 5. Localización del proyecto sobre imagen satelital.

Fuente: Plano de diseño de Localización General del INVIAS., adaptado por Equipo técnico

Respecto a las obras del deprimido o soterrado se presenta la estructura tipo cajón con ancho interno de 14 metros que incluye una calzada bidireccional de 8 metros con andenes de 2 metros en cada sentido y un sobrecancho de 1 metro hacia las pantallas o muros de soporte como se presenta en la figura a continuación:

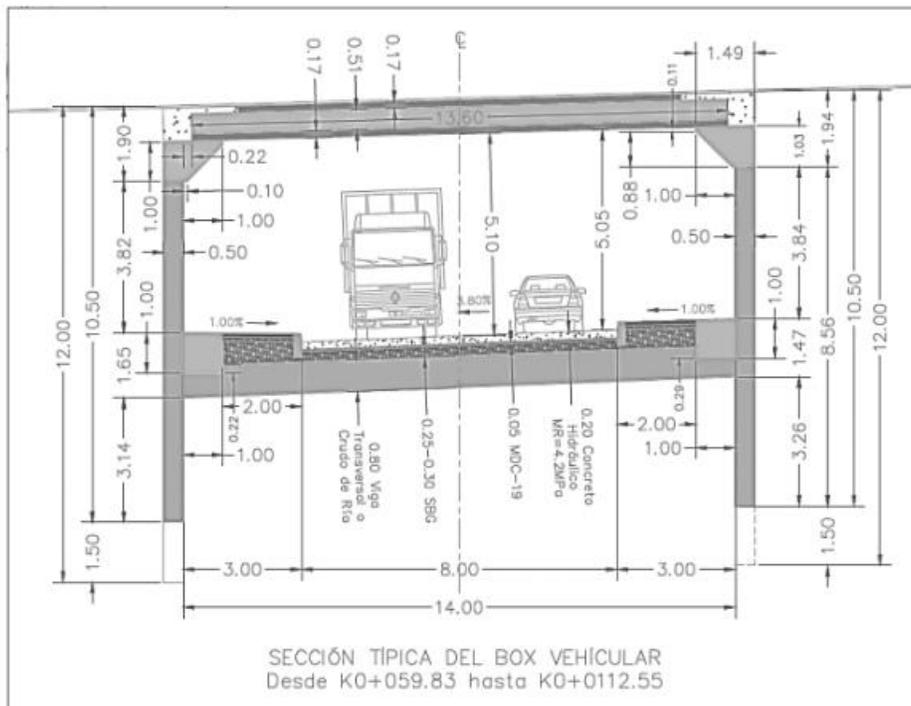


Figura 6. Sección de deprimido tipo Box Vehicular vía Villa Diego
Fuente: Plano de diseño estructural planta General y secciones del INVIAS.

La longitud de diseño para esta estructura es de 56 metros pasando por debajo de la vía Pereira – Cerritos saliendo en ambos costados con estructuras soterradas de estabilización de taludes.

(...)

TIPOLOGÍA DE VÍAS

A continuación, se presentan las figuras con la clasificación de las vías presentes en la intersección Galicia consultadas en el geovisor de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.



Figura 7. Mapa de la red vial de Vías Primarias sector de la intersección Galicia.
Fuente: Visor Geográfico de Infraestructura de Transporte - UPIT.



Figura 8. Mapa de la red vial de Vías Secundarias y Terciarias sector de la intersección Galicia.
Fuente: Visor Geográfico de Infraestructura de Transporte – UPIT.

Para el tramo de vía ubicado entre el acceso al sector Galicia y la que será la glorieta sur se encontró que este tramo corresponde a una vía primaria o de red Nacional, el cual consta de aproximadamente 300 metros de longitud y en el cual se ejecutarán las actividades constructivas de la glorieta sur, ramales de conexión a la vía Nacional Pereira – Cerritos y remoción forestal de individuos presentes en esta zona.

Respecto a los permisos sobre el uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales renovables, se precisa que al momento de la visita Ingevias SAS cuenta con permisos de aprovechamiento forestal, permiso de ocupación de cauce y disposición de material de excavación emitidos por la Corporación Autónoma Regional (CADER).

*Reuniones realizadas con otras entidades o autoridades: Durante la visita, se realizó reunión con el director y profesionales de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda – CARDER, en la cual se aclararon las características técnicas del proyecto y el alcance de la intervención. **En virtud de ello se concluyó que las actividades corresponden a mantenimiento y mejoramientos viales del sector.***

Posteriormente, se realizó visita de inspección al lugar del proyecto en compañía de profesionales de Ingevias SAS empresa a cargo del proyecto, recorrido en el cual se observó la suspensión de las obras y el avance en las intervenciones de la misma en el costado norte hacia el acceso del sector La Cascada. De igual forma el sector de Galicia no ha tenido aún intervención por parte de la empresa

CONSIDERACIONES TÉCNICAS SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS

Medio abiótico

De acuerdo con la información recibida por parte de la CARDER dentro de los estudios ambientales presentados por el solicitante de los permisos ante dicha autoridad ambiental, quien a través de la empresa de consultoría Omega y asociados S.A.S., presento los estudios ambientales y tuvo en cuenta el “INFORME DE GEOLOGÍA - GEOMORFOLOGÍA” (2022) elaborado por SIETE S.A.S. para el CONSORCIO S.A.A, donde se describen las Unidades Geológicas de Ingeniería (UGI) del área de influencia determinada para el Proyecto.

(...)

En consecuencia, se debe tener en cuenta que dentro de las actividades a realizar se ejecutarán actividades de cortes y rellenos de material, lo que deriva en posibles emisiones de material particulado alterando la calidad del aire y se deberá realizar el manejo adecuado de la disposición final de dicho material. En visita de campo el contratista indicó que el material de excavación extraído de las actividades del paso deprimido será utilizado

para el lleno de la sección de vía y glorieta en el costado norte en el acceso al sector La Cascada.

Tabla 2 Características Llenos Zona Norte

Parámetro	Lleno 1	Unidad
Longitud	160	m
Ancho promedio	35	m
Altura máxima	3,24	m
Área	5.617,88	m ²
Volumen	3.049,42	m ³
Volumen soterrado (restitución de suelo 1.5 m)	8.426,82	m ³

Fuente: Omega & Asociados S.A.S, 2024

Por lo anterior, con base en las restricciones ambientales y las necesidades propias del proyecto, se realizó el diseño geométrico de los terraplenes que conforman la estructura del proyecto Intersección Galicia y los carriles de acceso a la glorieta norte. En la siguiente Figura se muestra la vista en planta del área de lleno



Figura 11. Vista en planta del Lleno terraplenes.

Fuente: Omega y Asociados SAS, 2024

Las actividades de corte y relleno previstas para el paso deprimido no presentan volúmenes considerables de movimientos de tierra debido a que las condiciones del terreno corresponden a un relieve levemente ondulado con pendiente suave (menor al 25%) y laderas cortas con pendientes de bajas a moderadas (25%-60%), en parte debido a que la nivelación del terreno se plantea para la vía de acceso al sector de La Cascada y la glorieta norte que conecta con esta misma estructura y sus ramales adosados a la vía existente Pereira – Cerritos, lo que no implican afectaciones significativas al suelo.

En lo relacionado con la hidrología, las obras a construir se encuentran localizadas dentro del área que hace parte del sistema hidrológico del Río Consotá Cuenca media-baja. Según la información IDEAM corresponde a FH Q. Cauquillo y se identifica con el código 2613010021. De acuerdo con información entregada por la CARDER se expidió permiso de ocupación de cauce por parte de esta corporación, ya que en la zona determinada como área de influencia se encuentra un drenaje de aguas lluvia canalizado como se presenta en la siguiente figura y que desemboca a la Quebrada Pavas.

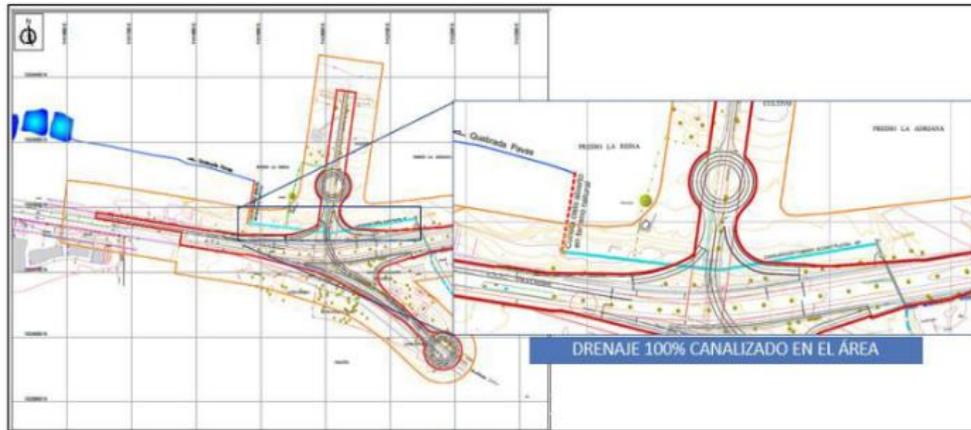


Figura 12. Red hídrica.
Fuente: Omega y Asociados SAS, 2022

Esto mismo se pudo identificar en la visita realizada en campo, donde se encontró la canalización de las aguas lluvias o de escorrentía que va desde el Sector Sur hacia el norte en sentido oriente-occidente la cual desemboca en la Quebrada Pavas en el noroccidente del proyecto hacia el sector de La Cascada, **lo cual implica una interacción con un suelo de restricción ambiental y que se encuentra en el sector del plan parcial Chepapú.**

Evaluación de impactos ambientales – Medio abiótico

Para el caso de los impactos con proyecto, teniendo en cuenta las actividades de obras típicas de una construcción vial para el proyecto Intersección Galicia, requieren de movimiento de tierras, llenos de material, ajuste de un drenaje de aguas lluvia canalizado hacia el costado norte, estabilización de taludes, construcción de una estructura deprimida y sus obras de drenaje correspondientes, los impactos identificados para el medio abiótico son:

- Activación de procesos erosivos
- Cambio en la geomorfología del terreno
- Afectación de las características fisicoquímicas y bacteriológicas del suelo
- Afectación en la disponibilidad del recurso hídrico superficial
- Afectación en la concentración del material particulado y calidad del aire
- Generación de vibraciones
- Cambio en los niveles de ruido
- Modificación de la calidad paisajística

Así las cosas, desde el medio abiótico se considera que el desarrollo del proyecto podría generar algunos impactos al ambiente, cambios en la calidad del aire, al paisaje y la geomorfología. **Sin embargo, al considerar que los volúmenes de movimiento de tierra no son a gran escala, y que solo hay intervención de un cuerpo hídrico y que este se encuentra previamente canalizado, se concluye entonces que la implementación de las actividades constructivas proyectadas NO genera impactos ambientales significativos que causen afectaciones graves a estos componentes.**

Medio biótico

Coberturas Vegetales y Uso del Suelo

El proyecto se encuentra ubicado en área que corresponde a la zona de expansión urbana del sector occidental del municipio de Pereira, cumple con los lineamientos del POT para la construcción de mejoramientos viales en el sector. En esta zona actualmente predominan los pastos limpios y enmalezados con presencia de algunos cultivos transitorios, y territorios artificializados que corresponden a las principales vías construidas, se consideran territorios en reposo, resaltando la presencia de algunos individuos forestales dispersos

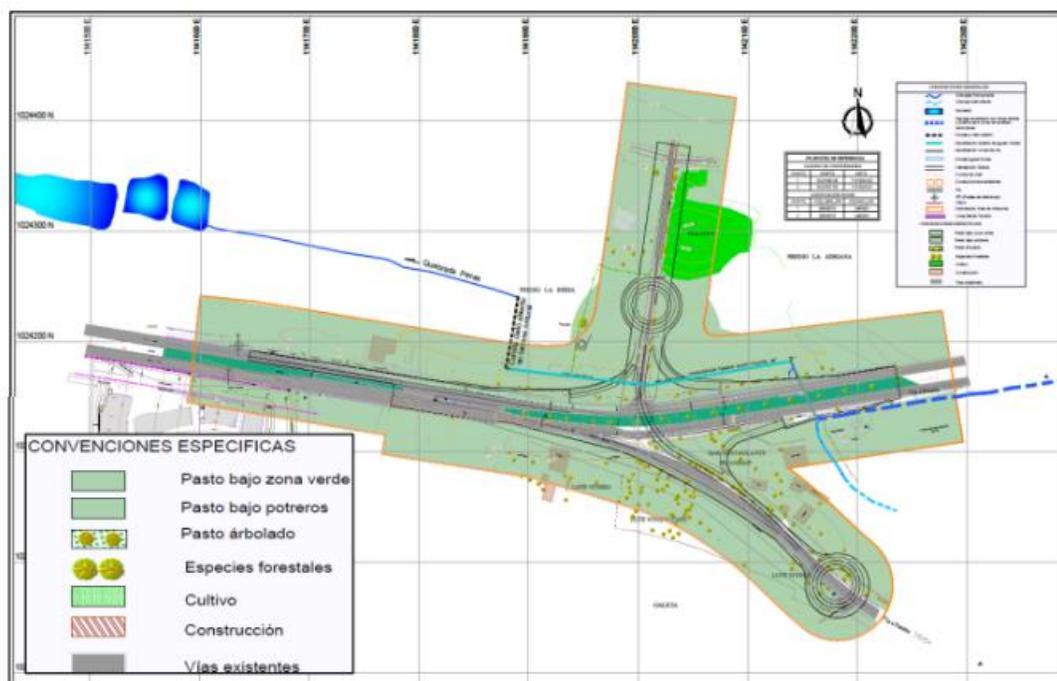


Figura 13. Coberturas Vegetales y uso actual del suelo.

De acuerdo con lo anterior, se puede evidenciar que las coberturas predominantes en el sector del proyecto corresponden a pastos y cultivos por lo que se puede considerar que el proyecto no genera impactos significativos ya que toda el área de intervención se encuentra en mayor medida sobre estas coberturas. **Sin embargo, también hay presencia de Especies forestales que se encuentran plenamente identificadas en el inventario forestal del INVIAS para la zona delimitada en la figura anterior.**

(...)

Así mismo se validó en visita de inspección realizada el 11 de julio de 2024 la presencia de algunas de las especies forestales aleatoriamente. De acuerdo con Ingevias y la Corporación regional ya cuentan con dos trámites autorizados de permisos de aprovechamiento forestal, los cuales corresponden a 152 individuos y así mismo requieren de la medida de compensación ambiental respectiva

(...)

Humedales

De acuerdo con lo verificado en la visita realizada el 11 de julio de 2024 y en recorrido realizado en compañía de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda en referencia al área de influencia del proyecto y su zona de intervención, **a pesar de encontrarse en un área con alta presencia de sistemas lóticos, no existe conformación de humedales que tengan alguna relación directa con el proyecto, tal como se aprecia en la siguiente figura:**

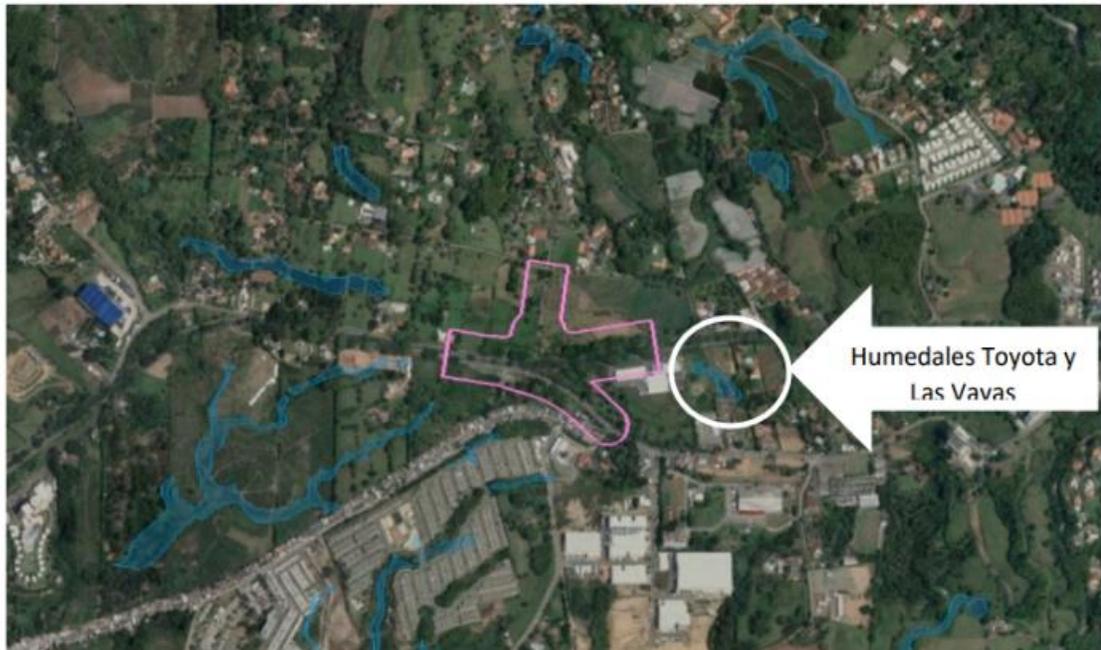


Figura 14. Localización del proyecto y zonas de humedales.
Fuente: Corporación Autónoma Regional de Risaralda - CARDER

De acuerdo con la inspección realizada se encontraron los humedales “La Toyota” localizado a una distancia promedio de 200 metros del área de intervención de la glorieta sur y el humedal “Las Vayas” colindante con el anterior y que se encuentra a una distancia promedio de 270 metros de la misma zona del proyecto. Por lo cual, las actividades a realizar no generan un impacto directo o significativo a estas zonas de humedales. No obstante, las aguas lluvia y de escorrentía de este sector se descargan y manejan a través de la canalización indicada previamente en el componente hídrico, conectividad hidráulica que deberá garantizar el constructor Ingevias

De igual manera, en consulta con el constructor y la CARDER se indica que no se harán aprovechamientos de recursos en estas zonas de humedal y la captación del agua necesaria para las actividades se contratará con una empresa autorizada.

Conectividad Ecológica

De acuerdo con la inspección realizada en campo, no se evidenciaron pasos de fauna, el área se encuentra totalmente delimitada por vías y hay una influencia de actividades antrópicas con presencia de árboles ya establecidos o plantados, que cumplen una función más de carácter ornamental y que no necesariamente cumple con la función ecológica de conectividad salvo para la avifauna que usa de apoyo estas especies, en consecuencia la conectividad ecológica en el área de influencia es baja actualmente.

Permiso de Aprovechamiento forestal:

Teniendo en cuenta que el proyecto solicitó aprovechamiento de 152 individuos y que a la fecha cuenta con la obligación impuesta dentro de la medida de compensación en las resoluciones, las cuales incluyen la restitución de 1063 individuos en el área de influencia del proyecto se considera mitigado el impacto, toda vez que se cumplan con estas condiciones por parte de Ingevias SAS, por lo cual el impacto sobre la riqueza es bajo y no representa el proyecto una amenaza para comunidades vegetales sensibles ni para coberturas vegetales y los hábitats en el área

Finalmente, durante la visita de inspección el director de la Corporación indica que no existen en el área especies de veda y por consiguiente las especies autorizadas para aprovechamiento fueron sembradas, para el caso de los Samanes solicitados indico que estos fueron sembrados hace 30 años y algunos ya presentan desprendimiento de ramas generando riesgo

sobre las vías para el caso de los que se encuentran en áreas adyacentes a estas.

Finalmente, las coberturas vegetales que mayor porcentaje presenta sobre el área de interés es la referente a pastos limpios, cultivos y cercas vivas. Ahora bien, para el caso el permiso de aprovechamiento fue tramitado ante la autoridad regional, algunas de estas especies fueron sembradas y no presentan procesos de veda regional, **por lo que se puede considerar que el proyecto no genera impactos significativos y no representa una amenaza para comunidades vegetales sensibles ni para coberturas vegetales y los hábitats en el área, ya que toda el área del proyecto se presenta sobre coberturas en áreas muy intervenidas.**

Evaluación de impactos ambientales – Medio biótico

Las actividades, obras e intervenciones a realizar por las obras del proyecto generan los siguientes impactos en el medio biótico:

- Afectación de la cobertura vegetal y del paisaje
- Migración Fauna
- Ahuyentamiento de fauna

De acuerdo con lo anterior, los impactos sobre el medio biótico presentan una categorización baja ya que la zona se encuentra altamente intervenida a causa de:

1. Expansión de la Frontera agrícola.
2. Cambios de uso del suelo y modificaciones en la cobertura para urbanización y extensión de territorios artificializados.
3. Aumento del tránsito vehicular a razón del ingreso al municipio de Pereira.

Para el escenario con proyecto, las actividades propias de cualquier proyecto vial generan para el medio biótico los siguientes impactos:

• Afectación de la cobertura vegetal y del paisaje

De acuerdo con el análisis realizado, el medio biótico actualmente se encuentra muy intervenido teniendo en cuenta que no presenta especies de veda y algunas de ellas fueron sembradas como las cercas vivas y samanes. El desarrollo del proyecto se da sobre coberturas que no son naturales por lo que el equipo evaluador considera que el mismo no genera impactos significativos en el medio.

Por lo anterior y luego de analizar la información allegada sobre las coberturas de la tierra y ecosistemas, así como a la diversidad faunística y florística en los hábitats de la unidad mínima de análisis biótico, **este proyecto objeto de análisis tiene una baja probabilidad de desencadenar valoraciones de naturaleza negativa significativa en lo que respecta a cambios en la estructura ecológica, alteración de la composición florística, cambios en la composición y estructura de la fauna silvestre, afectación a la fauna acuática. Así mismo, no se considera factible en el contexto de una zona altamente antropizada que puedan generarse nuevos impactos.**

Medio socioeconómico

El proyecto se encuentra ubicado en la vereda cerritos y pasa por 4 predios privados que ya cuentan con proceso catastral por parte de Ingevias para la adecuación de estructuras de vía (ramales) de acuerdo con lo informado en la visita realizada, predios que se presentan a continuación:
(...)

El proyecto Intersección Galicia se presenta como una solución vial debido a los niveles de accidentalidad y siniestros viales presentes en el retorno Galicia ubicado sobre la calzada Pereira – Cerrito. Así mismo, la alta afluencia de vehículos que ingresan y salen del municipio de Pereira, el flujo vial aportado por el Aeropuerto Matecaña a la vía nacional Pereira

Cerritos y a la necesidad de acceso de las comunidades localizadas en los sectores Galicia y La Cascada, hace necesario la implementación de esta solución vial en el sector.

En virtud de lo anterior, se identificaron como posibles impactos la afectación a la infraestructura vial, afectación a la movilidad peatonal y vehicular (+), cambio en la dinámica del empleo y el comercio (+) como la reducción de siniestros viales y de accidentalidad en el sector (+). De igual modo no se presenta afectación al patrimonio cultural (+), ni cambio en la capacidad de gestión y participación de la comunidad (+) por lo que los impactos significativos del proyecto mejoran las dinámicas socio económicas del sector.

*Teniendo en cuenta que el objetivo de la visita es el cumplimiento de una orden del tribunal de Risaralda no se realizaron reuniones con comunidades o asociaciones del sector. **No obstante, no se encontraron infraestructuras culturales o de alto impacto social dentro de la zona de intervención o el área de influencia delimitada para el proyecto.***

Sin embargo, se realizó de manera inicial una mesa técnica con profesionales de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda (CARDER) donde también se recibió información complementaria del proyecto y se aclararon las actividades y el alcance de este. Posteriormente, se realizó visita técnica de inspección en el lugar del proyecto y recorrido en las áreas intervenidas y sin intervenir del mismo, con el respectivo acompañamiento de la corporación y los profesionales de Ingevias SAS

Verificación de la presencia de comunidades étnicas en el territorio.

No se encontró presencia de comunidades étnicas en el área de influencia durante la visita.

RESULTADO DE LA VISITA DE INSPECCIÓN

Se concluye entonces que el proyecto “Intersección Galicia” no genera impactos significativos sobre los medios abiótico, biótico y socioeconómico, debido a que las intervenciones se ubican sobre zonas con alta intervención antrópica y dado que las obras consistirán en ramales de conexión a la vía nacional Pereira – Cerrito, dos glorietas norte y sur para facilitar los retornos y la movilidad a las zonas adyacentes de la vía nacional y un paso deprimido sin afectar la vía nacional que permitirá la comunicación entre los sectores Galicia y las Cascadas, lo cual no generará un volumen significativo de material de excavación, no se llevará a cabo una afectación a cuerpos de agua superficiales o subterráneos, las intervenciones se realizarán sobre coberturas que no son naturales, y que se ubican sobre áreas de baja densidad poblacional sin que se afecten equipamientos o infraestructura con algún valor social especial. Por lo anterior, y luego del análisis técnico efectuado por esta Autoridad Nacional, se advierte que las obras no generarán un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente y, del mismo modo, que no existen modificaciones considerables o notorias al paisaje, por lo que se considera que el proyecto se puede llevar a cabo con la implementación de medidas de manejo estándar ajustadas de conformidad con los lineamientos de construcción de un Programa de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA, según los criterios del Artículo 2.2.2.5.4.3, del Capítulo 5, Título 2, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015.

Frente al riesgo ambiental en la zona en el tema de humedales se considera:

1. A pesar de la presencia de los humedales “La Toyota” y Las Vayas” en el sector, hay una distancia considerable a la zona de intervención y estos no se encuentran dentro del área de influencia del proyecto, por lo que las actividades del proyecto no generan impactos significativos a los mismos.

2. Ingevias SAS deberá garantizar la conectividad hidrológica de la zona e implementar medidas de manejo para la canalización de las aguas lluvia y de escorrentía en el área del proyecto.

Frente al riesgo ambiental en la zona analizando las especies arbóreas, así como la fauna del sector se considera:

1. Implementar los planes de compensación autorizados por la autoridad regional con el fin de restituir al ambiente y mitigar los impactos causados por el aprovechamiento forestal del proyecto.

2. Proponer acciones de manejo para la protección de fauna presente en el área de influencia e intervención del proyecto.

3. Proponer acciones de manejo que favorezcan la conectividad ecológica del área de influencia del proyecto, de tal manera que se contribuya en la recuperación de la estructura, composición y funcionalidad de los ecosistemas naturales preexistentes.

Frente a las acciones para mitigar los riegos que se evidencian y las acciones desarrolladas se considera:

a) Proponer medidas de manejo y control para la estabilidad de taludes que involucren de ser posible la mitigación de los procesos erosivos presentes en el área de influencia.

b) Proponer medidas de control y mitigación de la calidad del aire y ruido en la zona que se defina para el área de intervención y de influencia del proyecto

A los informes presentados por la CARDER y ANLA, se les corrió el traslado según constancia secretarial del veintitrés (23) de julio de 2024²¹.

Posteriormente, el Comité Directivo del programa Vías del Saman conformado por la Gobernación de Risaralda, la Gobernación del Valle del Cauca y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS presenta memorial de coadyuvancia en el cual señala²²:

Respetuoso saludo,

Nos dirigimos a su despacho desde el Comité Directivo del programa Vías del Samán, conformado por la Gobernación de Risaralda, la Gobernación del Valle del Cauca y el Instituto Nacional de Vías (Invías), para solicitar de manera respetuosa y conforme al ordenamiento jurídico vigente, sea levantada en el menor tiempo posible la medida cautelar y permitir la reanudación de las obras de intervención en el sector Galicia, teniendo en cuenta que actualmente este proyecto se desarrolla bajo las normativas técnicas y ambientales vigentes.

La suspensión de este proyecto impide mejorar las condiciones de transitabilidad de los usuarios de la vía, afectando directamente la vida de los peatones que se exponen a diario a cruzar esta importante vía nacional y, en donde, se han registrado numerosos casos de accidentes e incidentes fatales en el tiempo que lleva la obra suspendida.

De igual forma la sociedad INGEVÍAS S.A.S., allega memorial al despacho, pronunciándonos frente al informe de visita técnica, realizado por la ANLA, dentro del Expediente PJu0260-00-2024, en el cual aclara²³:

²¹ Archivo 33 en SAMAI

²² Archivo 34 en SAMAI

²³ Archivo 35 en SAMAI

“Frente al riesgo ambiental en la zona en el tema de humedales se considera:

1 A pesar de la presencia de los humedales » La Toyota« y Las Vayas« en el sector? hay una distancia considerable a la zona de intervención y estos no se encuentran dentro del área de influencia del proyecto? por lo que las actividades del proyecto no generan impactos significativos a los mismosi

R/ El Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) elaborado para el proyecto de la intersección Galicia consideró para la evaluación ambiental las áreas de especial interés dentro del área de influencia del proyecto, concluyendo que no existen humedales, lo mismo conceptuado por la autoridad ambiental ANLA dentro de su informe

2 Ingevias SAS deberá garantizar la conectividad hidrológica de la zona e implementar medidas de manejo para la canalización de las aguas lluvia y de escorrentía en el área del proyecto? entre estos la presencia de los humedales »La Toyota« y Las Vayas« los cuales se determinó que no tendrían afectación o algún impacto por el Proyecto

R/ El proyecto se fundamenta en estudios hidráulicos e hidrológicos exhaustivos que sirvieron de base para el diseño de las obras de manejo de aguas superficiales de lluvia y escorrentía.

Estas obras cuentan con la autorización correspondiente otorgada por la autoridad ambiental mediante la resolución 1219 de mayo de 2024 Adicional ya se radico ante la CARDER el informe de modelación hidráulica drenaje pavas aguas abajo del proyecto de construcción de la intersección Galicia, habiendo cumplido con el requerimiento

Frente al riesgo ambiental en la zona analizando las especies arbóreas, así como la fauna del sector se considera:

1 Implementar los planes de compensación autorizados por la autoridad regional con el fin de restituir al ambiente y mitigar los impactos causados por el aprovechamiento forestal del proyecto.

R/ Con el fin de cumplir con las obligaciones establecidas en las resoluciones de aprovechamiento forestal 2024 de noviembre de 2023 y 090 de enero de 2024, se ha presentado a la CARDER un plan de compensación forestal que incluye la propuesta de áreas para la compensación Se radicó ante la Corporación la solicitud de zonas de compensación, de las cuales se realizó visita con los funcionarios de esta para concepto de cual área será la aprobada Estamos a la espera del pronunciamiento de la Corporación para el inicio de las actividades compensatorias del aprovechamiento forestal

2 Proponer acciones de manejo para la protección de fauna presente en el área de influencia e intervención del proyecto.

R/ El Programa 4 del PAGA, específicamente en su subprograma 4 4, contempla un conjunto de medidas orientadas a la protección y conservación de la fauna silvestre presente en el área de influencia del proyecto. Estas medidas abarcan diversos aspectos, para la implementación de acciones concretas para mitigar los impactos potenciales del proyecto sobre la fauna, como lo son:

1 Estrategias de manejo, protección y conservación:

En caso de hallazgo de especies de fauna silvestre dentro del área de desarrollo del proyecto se deberán aplicar las medidas planteadas en las capacitaciones, con el fin de no afectar a los individuos Se informará a la autoridad ambiental competente, en este caso CARDER

Con el fin de evitar el desplazamiento local de la fauna por ruido en las zonas aledañas al proyecto, se controlarán los niveles de presión sonora emitidos por la maquinaria y equipos empleados durante la ejecución de las obras del proyecto Se evitará el uso de bocinas o cornetas por parte del personal dentro del área del proyecto

2 Programa de educación ambiental para población local y a los trabajadores de la obra:

El taller de educación ambiental se realizará con el fin de capacitar, concientizar y sensibilizar acerca de la conservación de las especies de fauna silvestre y los posibles impactos que se pueden generar sobre ésta durante el desarrollo de las obras a ejecutar dentro del proyecto Adicionalmente los talleres de educación ambiental incluirán temas sobre el conocimiento de la fauna silvestre existente dentro del área y los diferentes servicios ambientales que prestan cada uno de los grupos

(mamíferos, aves, reptiles y anfibios) enfocados en la importancia de su protección y conservación, además de políticas sobre legislación ambiental y tráfico de fauna, haciendo énfasis en las políticas colombianas vigentes
El programa de educación ambiental incluirá las siguientes temáticas:

- *Importancia ecológica y biológica de las especies de fauna silvestre presentes en la zona*
- *Pasos a seguir ante encuentros potenciales con especies de fauna, incluyendo aquellas que representan un peligro inminente*
- *Prohibición de caza, pesca y comercialización de animales silvestres, así como la aplicación de memorandos y multas por realizar alguna de estas actividades*
- *Importancia de los hábitats, sitios de refugio, alimentación, reproducción y cría para la fauna silvestre, tales como madrigueras, nidos, lugares de alimentación, entre otros, que se encuentren dentro del proyecto*
- *Hallazgo y reporte de animales heridos, enfermos o muertos y descripción de las medidas de manejo de cada caso*
- *La importancia ecológica del componente faunístico en un ecosistema*
- *Características de reconocimiento, cuidados y manejo de especies potencialmente peligrosas para el hombre*
- *Dar a conocer las actividades y repercusiones (legales y administrativas según la normativa ambiental y las políticas de la empresa) planteadas en esta ficha a los empleados y pobladores del área de la obra*

3 Prevención de la alteración de las comunidades de fauna silvestre dentro del área del proyecto.

Previo al inicio de las actividades de construcción, mejoramiento de locaciones o vías, se realizará una supervisión detallada del área a intervenir y zonas perimetrales, con el fin de hallar la fauna silvestre presente o posibles madrigueras y/o nidos en el suelo. En caso de encontrarlos se recomendará dejarlas en su sitio o reubicarlas (dependiendo de las necesidades de intervención en el área). En caso de que deban permanecer, se procurará aislarlas con señalización de cintas de colores para que el personal del proyecto se mantenga distante y se debe reportar cada hallazgo al especialista ambiental del proyecto

Se evitará el uso de áreas con predominio de cobertura vegetal arbórea y arbustiva por fuera de las zonas delimitadas como de intervención, con el fin de evitar impactos en ecosistemas estructurales y florísticamente más complejos, minimizando la implementación de obras de reintegro y/o compensación ambiental, de reubicación y de Ahuyentamiento de fauna silvestre

4 Prevención del atropellamiento, daño o muerte de fauna silvestre: Ahuyentamiento de fauna.

El ahuyentamiento de fauna se debe llevar a cabo previo a la iniciación de las obras donde se contemple la remoción de cobertura vegetal y el ingreso y operación de maquinaria, equipos, materiales y personal. Si las obras a realizar implican la adecuación de sitios con presencia de fauna silvestre, la reubicación y ahuyentamiento de ésta se realizará con profesionales especializados en cada uno de los grupos y con apoyo de auxiliares de campo con conocimiento de la fauna silvestre

El rescate de fauna consiste en la captura y traslado de animales que no lograron ser ahuyentados o aquellos que aparezcan en el transcurso de las actividades del proyecto; en esta labor no se debe producir lesión o muerte de los individuos. De ser necesario, para animales de tamaño mediano a grande, o que puedan correr algún riesgo al ser movilizados sin ser anestesiados o especies que sean peligrosas para el manejo por parte de los profesionales especializados se realizarán capturas mediante la inmovilización del individuo por medio de anestesia. Todas las técnicas recomendadas serán modificadas, de ser necesario, teniendo en cuenta las condiciones específicas de la zona y de la especie a tratar y se realizarán a través de profesionales veterinarios o biólogos con certificaciones de manejo de fauna)

El ahuyentamiento y reubicación de fauna silvestre será realizado en los hábitats cercanos al lugar de captura y que correspondan al hábitat de preferencia o de registro de la especie, cumpliendo con los protocolos ya establecidos en la literatura sobre la manipulación y transporte de fauna silvestre (Manual técnico para el manejo y operación de los centros de rescate y rehabilitación para fauna silvestre (CITES) y Manual sobre

Rehabilitación de Fauna 1996); además se tomará la mayor cantidad de datos correspondiente a la biología del individuo como medidas morfométricas, tipo de hábitat, estado reproductivo, edad relativa, su ubicación mediante un dispositivo GPS, época del año, y también se consignarán las condiciones climáticas del momento, estado de los individuos, número de individuos entre otros, para el cual elaborará un formato teniendo en cuenta las recomendaciones realizadas en literatura sobre inventarios y monitoreo de fauna Así mismo se informará a la Corporación Autónoma Regional de la reubicación de los individuos Se llevará un registro fotográfico de esta actividad

Se prohíbe la manipulación de cualquier organismo vivo o muerto por parte de los empleados no capacitados de la empresa responsable del proyecto, quienes deben informar oportunamente a los encargados del manejo de la fauna (biólogos y/o veterinario) Siempre debe valorarse el estado del individuo y movilizarlo solo si esto representa una mejora de sus condiciones, pues el estrés por la manipulación puede afectar su integridad Si el individuo se encuentra en malas condiciones, el objetivo será su entrega a las autoridades ambientales y no la tenencia, curación o liberación del mismo

Para la valoración previa de los individuos se debe hacer teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Anfibios y reptiles

- *Excreciones en cloaca, orificios nasales, ojos y boca*
- *Síntomas de cansancio excesivo o estrés*
- *Lesiones corporales evidentes*
- *Indiferencia ante la presencia o acercamiento de personas*

Aves

- *Excreciones en cloaca, orificios nasales, ojos y boca*
- *Síntomas de cansancio excesivo (pico abierto de forma inusual)*
- *Signos aparentes de fracturas en alas y patas*
- *Plumas de las alas cortadas*
- *Indiferencia ante la presencia o acercamiento de personas*

Mamíferos

- *Excreciones en región anal, orificios nasales, ojos y boca*
- *Temperatura corporal mayor a 36°C*
- *Lesiones corporales evidentes*
- *Indiferencia ante la presencia o acercamiento de personas se*

Si el animal presenta cualquiera de las condiciones anteriores, se debe suponer que está enfermo y no es capaz de trasladarse por sí mismo.

Todas las actividades por desarrollarse con la fauna silvestre presente en el área, debe ser documentada mediante registros fotográficos, georreferenciadas y debidamente reportadas dentro de los informes de cumplimiento ambiental

5 Actividades para la instalación de señalizaciones:

Esta actividad no es de obligatorio cumplimiento y no es un requerimiento de las autoridades ambientales locales o regionales Esta actividad es preventiva y el objeto es prevenir el manejo indebido de la fauna silvestre en la etapa constructiva del proyecto.

Se implementará la utilización de medios de señalización que brinden la información necesaria sobre la fauna silvestre presente dentro del área del proyecto Se identificarán los puntos críticos y se realizará una adecuada señalización sobre la presencia de fauna silvestre para evitar atropellamientos.

Se realizarán recorridos para identificar los posibles puntos críticos (cruces con vías internas y externas del proyecto) y la fauna que posiblemente transite en cercanías a este punto

Las actividades de protección y conservación de la fauna presente en el área de influencia del proyecto se verificarán por la sensibilización a los trabajadores y las medidas de ahuyentamiento, rescate y relocalización de las especies faunísticas.

Para desarrollar el Proyecto de Protección de Fauna deben verificarse las siguientes actividades:

- *El diseño y establecimiento de las actividades que se hayan determinado en el plan de manejo de rescate y reubicación de fauna*
- *El desarrollo de capacitaciones a los trabajadores sobre el cuidado y respeto de la fauna silvestre y sus hábitats 3 La efectividad en la*

implementación de las medidas planteadas en la ficha de manejo, medida mediante la captura e identificación de los individuos de fauna silvestre rescatados, cuya información se registra en un formato de especies rescatadas

- *La presencia de individuos de la fauna silvestre remanente en las áreas de intervención durante y después de las actividades de aprovechamiento forestal*

La correcta implementación de los métodos dispuestos para cada grupo faunístico y/o especie encontrada en las áreas de intervención del proyecto

- *La eficacia de la señalización preventiva e informativa que alerte sobre presencia de fauna*

13 *Los protocolos adecuados para la atención a la fauna*

3 *Proponer acciones de manejo que favorezcan la conectividad ecológica del área de influencia del proyecto? de tal manera que se contribuya en la recuperación de la estructura? composición y funcionalidad de los ecosistemas naturales preexistentes?*

R/ A pesar de que en el área de influencia no existe una conectividad ecológica debido a la intervención antrópica de la zona, y que fue conceptualizado en el informe de la ANLA, el proyecto contempla un mejoramiento ecológico al desarrollar una recuperación paisajística de la zona de intervención, para lo cual se ha desarrollado un estudio de urbanismo y paisajismo. Este estudio propone una vegetación compuesta por árboles y arbustos cuidadosamente seleccionados, los cuales no requerirán ser removidos en el futuro. Entre las vías se establecerá una cobertura vegetal compuesta por césped y plantas ornamentales, con el objetivo de restaurar las áreas afectadas por el proyecto, dentro del área específica intervenida con el intercambio vial.

Frente a las acciones para mitigar los riesgos que se evidencian y las acciones desarrolladas se considera:

1 *Proponer medidas de manejo y control para la estabilidad de taludes que involucren de ser posible la mitigación de los procesos erosivos presentes en el área de influencia?*

R/ La obra a ejecutar no conlleva el manejo de taludes, sin embargo, si se identificaran eventos de inestabilidad de origen natural o antrópico se definirá con el Cliente su manejo. El Programa de Gestión Ambiental (PAGA) cuenta con dos programas específicos que abordan la estabilidad de taludes y la recuperación de áreas afectadas:

- *Programa 2: Actividades Constructivas: Subprograma 2.6: Seguimiento y Monitoreo al Programa para el Manejo Preventivo de Eventos de Inestabilidad de Origen Natural o Antrópico en Taludes Viales. Este subprograma establece pautas y medidas para el manejo y control de la estabilidad de taludes viales, con el objetivo de prevenir eventos de inestabilidad que puedan afectar la seguridad vial y el medio ambiente.*

- *Programa 4: Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos:*

Subprograma 4.2: Seguimiento, Control y Monitoreo a la Recuperación de Áreas Afectadas

Este subprograma define las acciones para el seguimiento, control y monitoreo de la recuperación de áreas afectadas por eventos de inestabilidad de taludes o por otras actividades relacionadas con la infraestructura vial.

Las actividades contenidas en el PAGA para el manejo de taludes corresponden a las siguientes:

- *Valorar el comportamiento geomecánico de los materiales objeto de intervención antes, durante y después de las actividades constructivas del proyecto.*

- *Realizar las obras de drenaje y disipación de energía necesarias para la estabilidad de obras lineales y puntuales de estabilización (muros de contención, muros de tierra estabilizada, terrazas de taludes, pedraplenes, entre otras), particularmente las localizadas en áreas con pendientes superiores al 20%.*

- *Recubrir taludes y superficies de corte con vegetación empleando especies nativas, herbáceas o arbustivas de acuerdo con la pendiente, condiciones de estabilidad y localización del sector en que se encuentra la superficie, con el fin de contribuir a la estabilidad de la obra, la recuperación del suelo y la mitigación del impacto causado sobre el paisaje. Lo anterior según*

aprobación de interventoría y actividad paga dentro de las actividades de recuperación de áreas

- *Verificación de inestabilidades que puedan surgir o potencializarse por la ejecución de las actividades propias del proyecto relacionadas con el movimiento de tierras*
- *Establecer las medidas geotécnicas a implementar que sean requeridas para atender dichos procesos de inestabilidad y tomar decisiones en las intervenciones y/o alternativas de intervención a realizar en cercanía a dichas zonas inestables*
- *Prevenir, en la medida de lo posible, el aporte de sedimentos y materiales en general provenientes de las obras del proyecto hacia los diferentes cuerpos de agua en inmediaciones de las áreas intervenidas*

2 Proponer medidas de control y mitigación de la calidad del aire y ruido en la zona que se defina para el área de intervención y de influencia del proyecto

R/ El Programa de Gestión Ambiental (PAGA) incluye el Programa 2: Actividades Constructivas, que a su vez comprende dos subprogramas:

Subprograma 2 1: Manejo Integral de Materiales de Construcción: Este subprograma establece medidas para el manejo adecuado de los materiales utilizados en la construcción, con el objetivo de minimizar su impacto ambiental, incluyendo la generación de polvo y la emisión de contaminantes

Subprograma 2 4: Seguimiento y Control al Manejo Integral de Materiales de Construcción: Este subprograma define los mecanismos para verificar el cumplimiento de las medidas establecidas en el Subprograma 2 1, asegurando la implementación efectiva de las acciones de control y mitigación ambiental

Se llevará a cabo revisión documental de las actividades de manejo de materiales de construcción en el proyecto, verificando lo siguiente:

- *Autorizaciones y/o permisos de explotación y comercialización de los materiales que lo requieran para los proveedores de obra*
- *Condiciones de almacenamiento, confinamiento, demarcación y señalización de los materiales en los frentes de trabajo*
- *Condiciones de la realización de mezclas de concreto en obra*
- *Condiciones de la maquinaria y control de emisiones atmosféricas, con los documentos de revisión técnico-mecánica*
- *Campañas de sensibilización ambiental y capacitación sobre el tema contenidas en el plan de capacitación anual de la obra*

El proyecto ha identificado y considerado adecuadamente los riesgos ambientales potenciales y ha propuesto medidas de control y mitigación efectivas para abordarlos en marcados dentro del plan de adaptación de la guía ambiental (PAGA) desarrollado y aprobado para el proyecto

La implementación de estas medidas ayudará a minimizar los impactos ambientales del proyecto y a proteger el medio ambiente circundante

Conforme a lo argumentado anteriormente y que va soportado dentro de los anexos del presente memorial, estando ya atendidas las recomendaciones realizadas por la autoridad ambiental en relación con la ejecución de la obra, se puede concluir que el desarrollo de la obra no representa un riesgo de generar perjuicio al interés colectivo que se pretende proteger.”

II. CONSIDERACIONES

De conformidad con los artículos 25 y 26 de la ley 472 de 1998 prevén lo siguiente:

“Artículo 25.- Medidas cautelares. *Antes de ser notificada la demanda y en cualquier estado del proceso podrá el juez, de oficio o a petición de parte, decretar debidamente motivadas, las medidas previas que estime pertinentes para prevenir un daño inminente o para hacer cesar el que se hubiere causado. En particular, podrá decretar las siguientes:*

- a) Ordenar la inmediata cesación de las actividades que puedan originar el daño, que lo hayan causado o lo sigan ocasionando;*

- b)** Ordenar que se ejecuten los actos necesarios, cuando la conducta potencialmente perjudicial o dañina sea consecuencia de la omisión del demandado;
- c)** Obligar al demandado a prestar caución para garantizar el cumplimiento de cualquiera de las anteriores medidas previas;
- d)** Ordenar con cargo al Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos los estudios necesarios para establecer la naturaleza del daño y las medidas urgentes a tomar para mitigarlo.

Parágrafo 1º.- El decreto y práctica de las medidas previas no suspenderá el curso del proceso.

Parágrafo 2º.- Cuando se trate de una amenaza por razón de una omisión atribuida a una autoridad o persona particular, el juez deberá ordenar el cumplimiento inmediato de la acción que fuere necesaria, para lo cual otorgará un término perentorio. Si el peligro es inminente podrá ordenar que el acto, la obra o la acción la ejecute el actor o la comunidad amenazada, a costa del demandado.

Artículo 26.- Oposición a las medidas cautelares. El auto que decreta las medidas previas será notificado al demandado simultáneamente con la admisión de la demanda y podrá ser objeto de los recursos de reposición y de apelación; los recursos se concederán en el efecto devolutivo y deberán ser resueltos en el término de cinco días. La oposición a las medidas previas sólo podrá fundamentarse en los siguientes casos:

- a)** Evitar mayores perjuicios al derecho o interés colectivo que se pretende proteger;
- b)** Evitar perjuicios ciertos e inminentes al interés público;
- c)** Evitar al demandado perjuicios cuya gravedad sea tal que le haga prácticamente imposible cumplir un eventual fallo desfavorable. Corresponde a quien alegue estas causales demostrarlas”.

De conformidad con la normatividad trascrita, frente al auto que decreta las medidas cautelares en el medio de control de protección de derechos e intereses colectivos proceden los recursos de reposición y apelación; en consecuencia, dado que fueron interpuestos en termino tal como se dejó asentado en las constancias secretariales se procederá a resolver los recursos de reposición interpuestos por la Corporación Autónoma Regional de Risaralda – CARDER, por la Sociedad INGEVIAS S.A.S y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

Como ya se indicó en líneas anteriores, la accionante en el presente proceso **pretende la protección del derecho colectivo al goce de un medio ambiente sano**, para lo cual solicita se tomen medidas tendientes a minimizar el impacto ambiental de la erradicación de los ejemplares arbóreos y evitar que se presenten daños ambientales en la realización de la obra en el sector de la intersección de Galicia, Cerritos. De igual forma solicitó como medida la suspensión de la obra Proyecto Vial Vías del Samán pues considera que es necesario para evitar un perjuicio irremediable en tanto considera que las obras no cuentan con la licencia respectiva.

El Despacho mediante auto del catorce (14) de junio de 2024 accedió a la medida cautelar al considerar que, la falta de claridad sobre el impacto ambiental de las

obras que se pretenden desarrollar podría vulnerar el derecho colectivo al goce de un ambiente sano, preservación y restauración del medio ambiente y el sistema de protección ambiental.

Las autoridades accionadas en termino interpusieron recursos de reposición contra la medida de los cuales se pueden extraer los argumentos centrales y sintetizar y agrupar de la siguiente manera:

ARGUMENTO	ATORIDAD(ES)
SOBRE LA LICENCIA DEL MANEJO DE LA ESPECIES ARBOREAS Y LA MINIMIZACION DEL IMPACTO AMBIENTAL	
El manejo de las especies arbóreas requería el permiso de aprovechamiento forestal único que fue otorgado y no un permiso de aprovechamiento forestal para árboles aislados pues los mismos no tienen condiciones abióticas necesarias taxativas y legales ser tenidos como tal y por tanto que sean sujetos este permiso	CARDER INGEVIAS INVIAS
Inadecuada aplicación y/o sustentación del principio de precaución ya que no hay evidencias que permitan acreditar de manera objetiva y razonable que se está ante el peligro de daño grave e irreversible de un determinado ecosistema o recurso	INVIAS
SOBRE LA LICENCIA AMBIENTAL Y EL DAÑO AMBIENTAL DE LA OBRA DE CONSTRUCCIÓN	
VIAS EL SAMÁN no requiere licencia, pues es una ampliación que se realizara en las Vías ya existentes, además se encuentra previsto desde el acuerdo del POT de Risaralda desde el año 2014	CARDER INGEVIAS INVIAS

RESPECTO DE LA LICENCIA DEL MANEJO DE LA ESPECIES ARBOREAS Y LA MINIMIZACION DEL IMPACTO AMBIENTAL.

Plantean las entidades que el proyecto vías del SAMAN **requería el permiso de aprovechamiento forestal único el cual fue otorgado en debida forma**, por lo cual no le asiste razón a este Despacho al indicar que era necesario tramitar un permiso de aprovechamiento forestal para arboles aislados, por cuanto este sólo es procedente cuando los árboles encuentren caídos o muertos por causas naturales, o que por razones de orden sanitario o de ubicación y/o por daños mecánicos estén causando perjuicio a la estabilidad de los suelos, a canales de aguas, andenes, calles, obras de infraestructura.

Con el fin de dar respuesta a los recursos sea lo primero señalar que según el Artículo 2.2.1.1.3.1. del Decreto 1076 de 2015, las clases de aprovechamiento forestal son:

“ARTÍCULO 2.2.1.1.3.1. Clases aprovechamiento forestal. Las clases de aprovechamiento forestal son:

a) Únicos. Los que se realizan por una sola vez, en áreas donde con base en estudios técnicos se demuestre mejor aptitud de uso del suelo diferente al forestal o cuando existan razones de utilidad pública e interés social. Los aprovechamientos forestales únicos pueden contener la obligación de dejar

limpio el terreno, al término del aprovechamiento, pero no la de renovar o conservar el bosque;

b) Persistentes. *Los que se efectúan con criterios de sostenibilidad y con la obligación de conservar el rendimiento normal del bosque con técnicas silvícolas, que permitan su renovación. Por rendimiento normal del bosque se entiende su desarrollo o producción sostenible, de manera tal que se garantice la permanencia del bosque;*

c) Domésticos. *Los que se efectúan exclusivamente para satisfacer necesidades vitales domésticas sin que se puedan comercializar sus productos.”*

Así mismo, la normatividad en cita en su sección 9 contempla:

“SECCIÓN 9

DEL APROVECHAMIENTO DE ÁRBOLES AISLADOS

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.1. Solicitudes prioritarias. *Cuando se quiera aprovechar árboles aislados de bosque natural ubicado en terrenos de dominio público o en predios de propiedad privada que se encuentren caídos o muertos por causas naturales, o que por razones de orden sanitario debidamente comprobadas requieren ser talados, se solicitará permiso o autorización ante la Corporación respectiva, la cual dará trámite prioritario a la solicitud.*

(Decreto 1791 de 1996 Art.55).

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.2. Titular de la solicitud. *Si se trata de árboles ubicados en predios de propiedad privada, la solicitud deberá ser presentada por el propietario, quien debe probar su calidad de tal, o por el tenedor con autorización del propietario. Si la solicitud es allegada por persona distinta al propietario alegando daño o peligro causado por árboles ubicados en predios vecinos, sólo se procederá a otorgar autorización para talarlos, previa decisión de autoridad competente para conocer esta clase de litigios.*

(Decreto 1791 de 1996 Art.56).

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.3. Tala de emergencia. *Cuando se requiera talar o podar árboles aislados localizados en centros urbanos que por razones de su ubicación, estado sanitario o daños mecánicos estén causando perjuicio a la estabilidad de los suelos, a canales de agua, andenes, calles, obras de infraestructura o edificaciones, se solicitará por escrito autorización, a la autoridad competente, la cual tramitará la solicitud de inmediato, previa visita realizada por un funcionario competente técnicamente la necesidad de talar árboles.*

(Decreto 1791 de 1996 Art.57).

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.4. Tala o reubicación por obra pública o privada. *Cuando se requiera talar, transplantar o reubicar árboles aislados localizados en centros urbanos, para la realización, remodelación o ampliación de obras públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares, se solicitará autorización ante la Corporación respectiva, ante las autoridades ambientales de los grandes centros urbanos o ante las autoridades municipales, según el caso, las cuales tramitarán la solicitud, previa visita realizada por un funcionario competente, quien verificará la necesidad de tala o reubicación aducida por el interesado, para lo cual emitirá concepto técnico.*

La autoridad competente podrá autorizar dichas actividades, consagrando la obligación de reponer las especies que se autoriza talar. Igualmente, señalará las condiciones de la reubicación o transplante cuando sea factible.

PARÁGRAFO .- *Para expedir o negar la autorización de que trata el presente Artículo, la autoridad ambiental deberá valorar entre otros aspectos, las razones de orden histórico, cultural o paisajístico, relacionadas con las especies, objeto de solicitud.*

(Decreto 1791 de 1996, Art. 58).

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.5. Productos. *Los productos que se obtengan de la tala o poda de árboles aislados, en las circunstancias descritas en el presente capítulo, podrán comercializarse, a criterio de la autoridad ambiental competente.*

(Decreto 1791 de 1996 Art.59).

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.6. Proyectos, obras o actividades sometidas al régimen de licencia ambiental o plan de manejo ambiental, Cuando para la ejecución de proyectos, obras o actividades sometidas al régimen de licencia ambiental o plan de manejo ambiental, se requiera de la remoción de árboles aislados en un volumen igual o menor a veinte metros cúbicos (20 m³), no se requerirá de ningún permiso, concesión o autorización, bastarán las obligaciones y medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación, impuestas en la licencia ambiental, o contempladas en el plan de manejo ambiental. Sin perjuicio, en este último caso, de las obligaciones adicionales que pueda imponer la autoridad ambiental competente.”

De acuerdo a las normas trascritas, si bien le asiste razón a las entidades al señalar que las clases de aprovechamiento son Únicos, Persistentes y Domésticos, **no se puede pasar por alto que la misma disposición contempló la figura del aprovechamiento de árboles aislados.**

De la comparación de los permisos de aprovechamiento en discusión, esto únicos y de árboles aislados se establece:

CONCEPTO	Permiso de Aprovechamiento Forestal Único	Permiso de Aprovechamiento para Árboles Aislados
Definición	Este permiso es necesario para la explotación de recursos forestales <u>en áreas de bosque natural</u> ubicados en terrenos de dominio público y propiedad privada (Sección 5 del DECRETO 1076 2015)	Este permiso es requerido <u>para la tala de árboles individuales que no forman parte de un bosque o están localizados en centros urbanos</u> , en terrenos de dominio público o en predios de propiedad privada
Verificación de Requisitos	En terrenos de dominio público a) Las razones de utilidad pública e interés social, cuando éstas sean el motivo de la solicitud; b) Que los bosques se encuentren localizados en suelos que por su aptitud de uso pueden ser destinados a usos diferentes del forestal o en áreas sustraídas de las Reservas Forestales creadas por la Ley 2 de 1959 y el Decreto 0111 de 1959; c) Que el área no se encuentre al interior del Sistema de Parques Nacionales Naturales de las áreas forestales protectoras, productoras, productoras o protectoras -productoras ni al interior de las reservas forestales creadas por la Ley 2 de 1959; d) Que en las áreas de manejo especial, tales como las cuencas hidrográficas en ordenación, los distritos de conservación	a) Aprovechar árboles aislados de bosque natural ubicado en terrenos de dominio público o en predios de propiedad privada que se encuentren caídos o muertos por causas naturales, o que por razones de orden sanitario debidamente comprobadas requieren ser talados, se solicitará permiso o autorización ante la Corporación respectiva, la cual dará trámite prioritario a la solicitud. (ARTÍCULO 2.2.1.1.9.1. del DECRETO 1076 2015) b) se requiera talar o podar árboles aislados localizados en centros urbanos que por razones de su ubicación, estado sanitario o daños mecánicos estén causando perjuicio a la estabilidad de los suelos, a canales de agua, andenes, calles,

	<p>de suelos y los distritos de manejo integrado u otras áreas protegidas, los bosques no se encuentren en sectores donde deba conservarse, de conformidad con los planes de manejo diseñados para dichas áreas.</p> <p>(ARTÍCULO 2.2.1.1.5.1 del DECRETO 1076 2015)</p> <p>En propiedad Privada</p> <p>a) Que los bosques se encuentren localizados en suelos que por su aptitud de uso puedan ser destinados a usos diferentes del forestal o en áreas sustraídas de las Reservas Forestales creadas por la Ley 2 y el Decreto 0111 de 1959;</p> <p>b) Que el área no se encuentra al interior del Sistema de Parques Nacionales Naturales de las áreas forestales protectoras, productoras o protectoras productoras ni al interior de las reservas forestales creadas por la Ley 2 de 1959;</p> <p>c) Que tanto en las áreas de manejo especial como en las cuencas hidrográficas en ordenación, los distritos de conservación de suelos y los distritos de manejo integrado o en otras áreas protegidas, los bosques no se encuentren en sectores donde deban conservarse, de conformidad con los planes de manejo diseñados para dichas áreas</p> <p>(ARTÍCULO 2.2.1.1.5.4 del DECRETO 1076 2015)</p>	<p>obras de infraestructura o edificaciones, se solicitará por escrito autorización, a la autoridad competente, la cual tramitará la solicitud de inmediato, previa visita realizada por un funcionario competente técnicamente la necesidad de talar árboles.</p> <p>(ARTÍCULO 2.2.1.1.9.3. del DECRETO 1076 2015)</p> <p>c) se requiera talar, transplantar o reubicar árboles aislados localizados en centros urbanos, para la realización, remodelación o ampliación de obras públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares, se solicitará autorización ante la Corporación respectiva, ante las autoridades ambientales de los grandes centros urbanos o ante las autoridades municipales, según el caso, las cuales tramitarán la solicitud, previa visita realizada por un funcionario competente, quien verificará la necesidad de tala o reubicación aducida por el interesado, para lo cual emitirá concepto técnico.</p> <p>(ARTÍCULO 2.2.1.1.9.3. del DECRETO 1076 2015)</p>
<p>Alcance:</p>	<p>Los que se realizan por una sola vez, en áreas donde con base en estudios técnicos se demuestre mejor aptitud de uso del suelo diferente al forestal o cuando existan razones de utilidad pública e interés social. Los aprovechamientos forestales únicos pueden contener la obligación de dejar limpio el terreno, al término del aprovechamiento, pero no la de renovar o conservar el bosque</p> <p>(ARTÍCULO 2.2.1.1.3.1. literal a)</p>	<p>La autoridad competente podrá autorizar dichas actividades, consagrando la obligación de reponer las especies que se autoriza talar. Igualmente, señalará las condiciones de la reubicación o trasplante cuando sea factible.</p> <p>Para expedir o negar la autorización de que trata el presente Artículo, la autoridad ambiental deberá valorar entre otros aspectos, las razones de orden histórico, cultural o paisajístico, relacionadas con las especies, objeto de solicitud.</p>

		Los productos que se obtengan de la tala o poda de árboles aislados, en las circunstancias descritas en el presente capítulo, podrán comercializarse, a criterio de la autoridad ambiental competente.
--	--	--

De acuerdo a lo anterior y tal como se señaló en el auto que decretó la medida de suspensión, existe una diferencia entre los permisos, pues por un lado el de aprovechamiento forestal único se realiza cuando se trata de recursos forestales en áreas de **bosque natural** ubicados en terrenos de dominio público y propiedad privada y por su parte la licencia de aprovechamiento de los árboles aislados se refiere a arboles localizados **por fuera de la cobertura de bosque natural** o en centros urbanos.

Con base en lo expuesto, sea lo primero señalar que, no le asiste razón a las entidades al indicar como únicos escenarios para el otorgamiento del permiso de aprovechamiento de los árboles aislados el que se encuentren caídos o muertos por causas naturales, o debido a su ubicación, estado sanitario o daños mecánicos estén causando perjuicio a la estabilidad de los suelos, a canales de agua, andenes, calles, obras de infraestructura o edificaciones, pues como se observa de la normatividad previamente citada y transcrita, dicho permiso también es procedente cuando se requiera talar, trasplantar o reubicar árboles aislados localizados en centros urbanos, para la realización, remodelación o ampliación de obras públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares.

Siguiendo el hilo argumental, una vez analizados los documentos aportados se constata que **fue otorgada una licencia de aprovechamiento forestal único**, inicialmente de 54 individuos (Resolución 4024 de 2023) y posteriormente de 94 individuos (Resolución 090 de 2024), ubicados en una zona urbana lo que además encuentra respaldo en el informe presentado por la ANLA en el que se señala *“el proyecto se encuentra ubicado en área que corresponde a la zona de expansión urbana del sector occidental del municipio de Pereira, cumple con los lineamientos del POT para la construcción de mejoramientos viales en el sector. En esta zona actualmente predominan los pastos limpios y enmalezados con presencia de algunos cultivos transitorios, y territorios artificializados que corresponden a las principales vías construidas, se consideran territorios en reposo, resaltando la presencia de algunos individuos forestales dispersos”*²⁴, así mismo indica, *“Finalmente, durante la visita de inspección el director de la Corporación indica que no existen en el área especies de veda y por consiguiente las especies autorizadas para aprovechamiento fueron sembradas, para el caso de los Samanes solicitados indico que estos fueron sembrados hace 30 años y algunos ya*

²⁴ Página 23 del archivo 31 en SAMAI

presentan desprendimiento de ramas generando riesgo sobre las vías para el caso de los que se encuentran en áreas adyacentes a estas.”

De igual forma, resulta oportuno resaltar la caracterización de la cobertura vegetal realizada por el INVIAS en el documento denominado VIABILIDAD AMBIENTAL INTERSECCIÓN GALICIA – SECTOR GALICIA FASE I VERSIÓN 3.0 PEREIRA, ENERO DE 2023, que señala²⁵:

9.8 USO ACTUAL DEL SUELO Y COBERTURAS VEGETALES

En términos generales y pese a que el área corresponde a la zona de expansión urbana del sector occidental del municipio de Pereira, actualmente predominan

Instituto Nacional de Vías
Calle 25G #73B-90 Complejo Empresarial Central Point
Bogotá D. C. – Colombia
Conmutador 601 377 0600
www.invias.gov.co

Página | 61



los pastos limpios y enmalezados con presencia de algunos cultivos transitorios, y territorios artificializados que corresponden a las principales vías construidas, se consideran territorios en reposo, resaltando la presencia de algunos individuos forestales dispersos.

(...)

“9.9.1 Caracterización de la cobertura vegetal. Mediante recorridos en campo, se realizó el inventario de individuos forestales presente en el área del proyecto, **estos se encuentran de manera dispersa y distantes entre ellos**, lo cual dificulta el establecimiento de corredores ecológicos. Es inventario permitió identificar 315 individuos distribuidos en las siguientes especies:

(...)



Figura 58. Localización de individuos forestales caracterizados

Fuente: Omega y Asociados SAS, 2022

²⁵ Páginas 59-66 del archivo VIABILIDAD AMBIENTAL V 3.0. de la carpeta zip correspondiente al archivo 020 en SAMAI.

Así mismo, tal como se indicó en el auto que decretó la medida, el concepto técnico N° 5337 del 27 de diciembre de 2023, **indica que el área de aprovechamiento se encuentra localizado en área de expansión urbana**, sin afectación en áreas protegidas, ni restricciones de tipo ambiental; lo que fue ratificado en la visita realizada por la ANLA, tal como se desprende del escrito del diecinueve (19) de julio de 2024, por medio del cual se aporta el informe elaborado por el equipo técnico del Grupo de Infraestructura de la ANLA; es decir, que no se trata de individuos en áreas de bosque natural ubicados en terrenos de dominio público y propiedad privada, sino que por el contrario se trata de árboles individuales que no forman parte de un bosque y están localizados en centros urbanos, a lo cual hay que agregar que según el informe estos fueron sembrados hace 30 años y algunos ya presentan desprendimiento de ramas generando riesgo sobre las vías para el caso de los que se encuentran en áreas adyacentes a estas, es decir que cumplen por lo menos una de las condiciones del permiso de aprovechamiento de individuos aislados; esto es, que por razones de su ubicación, estado sanitario o daños mecánicos estén causando perjuicio a la estabilidad de andenes, calles, obras de infraestructura o se requiera talar, transplantar o reubicar árboles aislados localizados en centros urbanos, para la realización, remodelación o ampliación de obras públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares.

Con base en lo expuesto, le asiste razón a la parte accionante al señalar la necesidad de contar con una licencia de aprovechamiento forestal de árboles aislados y no de aprovechamiento forestal único, dado que, los individuos están ubicados en zona urbana y no pertenecen a un bosque natural; sin embargo, de los documentos aportados por la CARDER con ocasión de la medida cautelar se evidencia que dicha autoridad ambiental, expidió la Resolución N° 1965 de fecha julio 17 de 2024 que autoriza **aprovechamiento de árboles aislados**²⁶, con lo cual desaparece uno de los presupuestos que hacía necesario tomar una medida provisional de suspensión con el fin de evitar un perjuicio irremediable, en tanto los supuestos para otorgar la licencia difieren e implican análisis y estudios complementarios que estimen el impacto ambiental, como lo es la valoración histórica, cultural y paisajística, los cuales se evidencian en el acto administrativo proferido.

En igual sentido, reposa en el expediente el informe de la visita técnica realizada por la ANLA ya reseñado y transcrito en esta providencia, autoridad que concluyó lo siguiente, el proyecto se encuentra ubicado en área que corresponde a la zona de expansión urbana del sector occidental del municipio de Pereira, cumple con los lineamientos del POT para la construcción de mejoramientos viales en el sector, siendo esta zona un lugar donde predominan los pastos limpios y enmalezados con

²⁶ Páginas 26 – 46 del archivo 030 en SAMAI

presencia de algunos cultivos transitorios, y territorios artificializados que corresponden a las principales vías construidas, es decir se consideran territorios en reposo, **donde existe presencia de algunos individuos forestales dispersos** sobre los cuales se solicitó aprovechamiento de 152 individuos y que a la fecha cuenta con la obligación impuesta dentro de la medida de compensación en las resoluciones, las cuales incluyen la restitución de 1063 individuos en el área de influencia del proyecto, **por lo tanto se considera mitigado el impacto**, toda vez que se cumplan con estas condiciones por parte de Ingevias SAS; por lo cual, **el impacto sobre la riqueza es bajo y no representa el proyecto una amenaza para comunidades vegetales sensibles ni para coberturas vegetales y los hábitats en el área**. Agrega además el informe, que no existen en el área especies de veda y por consiguiente las especies autorizadas para aprovechamiento fueron sembradas y para el caso de los Samanes solicitados indico que estos fueron sembrados hace 30 años y algunos ya presentan desprendimiento de ramas generando riesgo sobre las vías para el caso de los que se encuentran en áreas adyacentes a estas.

Así las cosas, se concluye que en el presente caso se cuenta con el permiso de aprovechamiento de árboles aislados y el proyecto no genera impactos significativos y no representa una amenaza para comunidades vegetales sensibles ni para coberturas vegetales y los hábitats en el área, ya que toda el área del proyecto se presenta sobre coberturas en áreas muy intervenidas, la suspensión con base en este componente de conformidad con lo ya explicado y en razón al acta administrativo preferido por la CARDER carece de objeto, en tanto el presente medio tiene por finalidad según el derecho colectivo invocado como amenazado; esto es, **la protección la protección del derecho colectivo al goce de un medio ambiente sano** y que es el mismo propósito de la medida provisional, hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos o evitar que se concrete el daño que, se insiste, para el caso se concreta en el derecho al ambiente sano y la protección del mismo, siendo este uno de los principios y mandatos de la constitución política y ecológica que propugna la Justicia ambiental mediante el desarrollo de los principios de sostenibilidad, precaución y prevención.

El Despacho al analizar la procedencia de la medida cautelar, dada la incertidumbre que generaba el otorgamiento de un permiso con unos presupuestos diferentes a los evidenciados en las diferentes pruebas y ante la inminencia de la tala de árboles consideró oportuno, en virtud del principio de precaución y con el fin de evitar un perjuicio irremediable ordenar la suspensión de la obra y del corte de los árboles; por lo tanto, no fue una decisión sin fundamento, pues precisamente la diferencia entre los principios de precaución y prevención es el grado de certeza que exista sobre la ocurrencia del daño, sin que la inexistencia de un concepto técnico o

científico haga inviable la protección tal como lo aduce el INVIAS, por el contrario, estos principios obedecen a la urgencia con la que se debe actuar ante la posibilidad de la ocurrencia de un siniestro, sin que esto implique decisiones arbitrarias. De igual forma, no les asiste razón a los peticionarios al señalar que, la suspensión resulta desmedida de cara a la magnitud y beneficios que el proyecto genera en el sector y en la región, pues a contrario de lo expresado por los recurrentes, cuando se advierte una amenaza del recurso ambiental, la medida cautelar en el medio de control de protección de derechos e intereses colectivos cobra especial importancia, tal como lo ha señalado el H. Consejo de Estado al analizar las suspensiones de obras con alto impacto como consecuencia de los permisos de aprovechamiento forestal, así se evidencia en la siguiente conclusión del órgano de cierre²⁷:

“Inconformes con lo anterior, los recurrentes alegaron la improcedencia de la medida cautelar decretada, argumentando: (i) que el Tribunal no motivó el auto recurrido de manera suficiente como para justificar la decisión adoptada; (ii) que los actores populares no soportaron en debida forma la solicitud de la medida cautelar, pues no demostraron la vulneración de los derechos colectivos invocados, incumpliendo así con la carga probatoria especial que se exige en el trámite de las acciones populares la petición de este tipo de medidas; y (iii) que la medida cautelar antes que evitar la ocurrencia de un perjuicio irremediable, causa perjuicios ciertos e inminentes al interés público, al detener la ejecución del proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, que genera un número importante de beneficios a la comunidad.

*De acuerdo con lo expuesto, y tras examinar la actuación, advierte la Sala que, si bien la referida violación de derechos colectivos aludida por los accionantes en la demanda no se encuentra plenamente acreditada, del material probatorio, **sí resulta posible advertir la amenaza que enfrenta el recurso ambiental objeto de la presente acción, siendo entonces pertinente mantener la medida preventiva adoptada por el a quo, pues pese a no existir plena certeza técnica de la afectación alegada por los actores, sí existen indicios que, de conformidad con el principio de precaución anteriormente aludido, permiten suponer que la zona ambiental es objeto de un posible peligro irremediable. Además, revocar la medida cautelar, sería equivalente a negar la protección y dejar sin objeto la acción popular**”*

De igual forma, al analizar el levantamiento de una medida cautelar de suspensión de un permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados. el H Consejo de Estado en sede de tutela contra providencia judicial concluyó²⁸:

²⁷ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION PRIMERA Consejera ponente: MARIA CLAUDIA ROJAS LASSO Bogotá, D.C., seis (6) de febrero de dos mil catorce (2014) Radicación número: 05001-23-33-000-2013-00941-01(AP)A Actor: JUAN CARLOS VALENCIA Y OTROS Demandado: TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE ANTIOQUIA Resuelve la Sala el recurso de apelación interpuesto por los demandados, contra el auto de 3 de julio de 2013, mediante el cual el Tribunal Administrativo de Antioquia (Sala Primera de Oralidad) admitió la demanda de acción popular y decretó como medida cautelar de urgencia la suspensión de la tala de árboles autorizada por la Resolución No. 130AS-1210-1752 de 2012 (17 de octubre), expedida por la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia – CORANTIOQUIA.

²⁸ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN SEGUNDA – SUBSECCIÓN “A” Consejero Ponente: GABRIEL VALBUENA HERNÁNDEZ Bogotá D.C., cuatro (4) de febrero de dos mil veintiuno (2021) Radicado: 11001-03-15-000-2021-00041-00 Accionante: JESÚS MARTÍNEZ Accionado: TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE ANTIOQUIA

*“De lo anterior se colige que las medidas cautelares previstas en la Ley 472 de 1998 se dirigen a evitar un perjuicio inminente o irremediable, que permitan garantizar la tutela judicial efectiva de la sentencia que se produzca dentro de la acción popular, elemento que cobra máxima relevancia en el marco de una acción constitucional que tiene como propósito proteger los derechos e intereses colectivos “de todas aquellas actividades que ocasionen perjuicios a amplios sectores de la comunidad, como por ejemplo la inadecuada explotación de los recursos naturales (...)”*²⁹.

Es importante entonces recordar que, en palabras de la Corte Constitucional, los derechos colectivos “se caracterizan porque exigen una labor anticipada de protección y, por ende, una acción pronta de la justicia para evitar su vulneración u obtener, en dado caso, su restablecimiento. De ahí que su defensa sea eminentemente preventiva”³⁰.

*Así las cosas, siendo la acción popular un mecanismo constitucional que exige una pronta respuesta de la justicia para evitar la vulneración del derecho colectivo, las medidas cautelares son el mecanismo primigenio que contribuyen a garantizar dicho fin, en tanto, dadas las amplias facultades con que cuenta el juez, permiten que se garantice la tutela judicial efectiva y el efecto útil de la sentencia. De esta manera, es claro que, al momento de resolver sobre la adopción de medidas cautelares, el juez de la acción popular debe analizar la inminencia de la vulneración del derecho colectivo y existencia de un perjuicio irremediable, estudio que no se observa en la providencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia. En otras palabras, si bien es cierto que el ad quem analizó las pruebas referentes al interés cultural y paisajístico y el impacto económico de la no realización del proyecto de infraestructura vial, **también lo es que no ponderó lo anterior con el daño que podría producirse para los bienes jurídicos de carácter ambiental de no mantenerse la medida cautelar, elemento que, se insiste, es inherente a la acción popular, cuyo propósito y finalidad es proteger los derechos e intereses colectivos de todas aquellas actividades que ocasionen perjuicios a amplios sectores de la comunidad, dentro de los que se destaca la inadecuada explotación o afectación de los recursos naturales.***

*Así las cosas, dada la trascendencia de los derechos e intereses que se pretenden proteger a través de la acción popular y el riesgo de su destrucción, **es necesario que el juez natural de la causa pondere si el levantamiento de la medida cautelar no afecta el efecto útil de la sentencia que se va a proferir**, puesto que hace parte intrínseca del derecho de acceso a la administración de justicia que la providencia pueda cumplirse a través de medidas que no sean eminentemente resarcitorias o indemnizatorias, **sino que se proteja de manera eficaz el bien jurídico colectivo, máxime en el marco de la acción popular, cuya naturaleza es esencialmente preventiva.***

Teniendo en cuenta los anteriores argumentos, se resalta que, la medida cautelar decretada precisamente se fundamentó en el desarrollo del principio de precaución, pues ante la falta de certeza sobre el peligro que entrañaba el aprovechamiento forestal sin el sustento legal adecuado se consideró necesaria para evitar la concreción de daños graves e irreversibles; **no obstante**, de las pruebas aportadas, y ya en este momento procesal, es posible colegir que actualmente no estamos frente a una zona de incertidumbre, pues se otorgó el permiso acorde con las condiciones, realizando un estudio adecuado y congruente, pero principalmente, se logró

²⁹ Corte Constitucional, sentencia C-377 de 2002.

³⁰ Corte Constitucional, sentencia C-377 de 2002.

constatar que el proyecto no genera impactos significativos desde una perspectiva del derecho colectivo al goce de un medio ambiente sano y no representa una amenaza para comunidades vegetales sensibles ni para coberturas vegetales y los hábitats en el área, tal como lo señala la ANLA, lo cual se enmarca dentro del aprovechamiento adecuado de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible.

En consecuencia, dado que los argumentos expuestos en los recursos presentados por las autoridades no tienen vocación de prosperidad, no se repondrá el auto que decretó la medida cautelar, pues los argumentos expuestos no desvirtuaron los razonamientos efectuados inicialmente al decidir la medida cautelar, ya que insisten en que el permiso inicialmente concedido era el correcto y aquello fue desvirtuado; **sin embargo**, con base en lo detallado, de oficio se revocará la medida cautelar de suspensión del permiso de aprovechamiento forestal de conformidad con lo dispuesto en el artículo 235 del CPACA que faculta al juez para levantar de manera oficiosa la medida, cuando advierta que los requisitos para su otorgamiento ya no se presentan o fueron superados, pues como ya se señaló, en este momento, no existe fundamento para mantener la suspensión del permiso de aprovechamiento forestal ya que no se ve su influencia alguna afectación al del derecho colectivo al goce de un medio ambiente sano, ya que fue otorgado el permiso correspondiente.

EN RELACIÓN CON LA NECESIDAD DE LA LICENCIA AMBIENTAL Y EL DAÑO AMBIENTAL DE LA OBRA DE CONSTRUCCIÓN.

Los recurrentes señalan como fundamento del recurso que, el proyecto VIAS EL SAMÁN, de acuerdo a las disposiciones que regulan la materia, **no requiere licencia ambiental por ser una obra de ampliación y mejoramiento de las vías ya existentes**, que además se encuentra prevista en el POT de Risaralda desde el año 2014.

Tal como se anotó en el auto que decretó la medida cautelar, la Intersección Sección Galicia correspondiente a la Fase III tiene la siguiente descripción³¹:

2.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO INTERSECCIÓN GALICIA *La intersección Galicia se encuentra en la conjunción de la Entrada 4 (Vía Villa Diego) y la Doble Calzada Pereira Cerritos, hacia el sur la vía villa Diego se conoce a nivel Municipal como vía Galicia alta o variante Galicia, a nivel Nacional es la antigua vía a Pereira. La vía Villa Diego da la continuidad al cruce Norte Sur y viceversa. En este lugar el plan de ordenamiento territorial reservó en la planificación la zona para la intersección 35 (denominada Intersección Comfamiliar).*

³¹ Archivo 2 de la carpeta zip correspondiente al Archivo 22 de SAMAI

Actualmente todos los flujos para acceder a Galicia, a la Variante Galicia que contiene el centro logístico y la Universidad Uniminuto (principal atractor de viajes en la variante) se concentran en el retorno de Galicia, único cruce de Norte a Sur en un km alrededor de este punto; el volumen de tráfico (3000 veh/h por calzada crítica) y las velocidades de operación de la doble calzada (80 km/h), hacen extremadamente alto el riesgo de cruce y presenta una accidentalidad elevada; actualmente los niveles de servicio en este retorno en la hora de máxima demanda son E y F.

Debido a esta situación, es necesario diseñar una solución que permita liberar los tráficos a nivel que cruzan hacia Galicia, de manera que disminuya el riesgo y la espera, llevando a niveles de servicio aceptables y sostenibles la nueva solución, en un área externa a la Doble calzada para no interferir con el tráfico principal como ocurre actualmente con las colas.

La intersección fue planteada por el INVIAS a través de la orden de servicios VL24 a la fábrica de diseños, como diseño conceptual y esta consultoría llevó a fase III este diseño.

Consiste en derivar el tráfico que haría los retornos, el tráfico que de manera directa entra a Galicia, el que de manera directa accede a la entrada 4 y como tráfico nuevo el que sale de Galicia en dirección al Occidente, en un paso a desnivel, pasando la vía Villa Diego por debajo de la doble calzada actual, con una pendiente máxima del 8 % y llegando a dos glorietas distribuidoras de todos los posibles movimientos, una en el extremo Norte y Otra en el extremo Sur. Estas glorietas serían alimentadas por el tráfico que se deriva de las calzadas Norte y Sur, y de las salidas que retoman la doble calzada, como se indica en el siguiente gráfico.

También se corroboran las obras planificadas sobre las cuales se señala³²:

OBRAS POR EJECUTAR

Un paso deprimido con una estructura tipo Cajón en concreto reforzado, con paredes en pantallas preexcavadas, ancho de 14 m libres con vigas de techo en concreto reforzado, sobre la cual discurre la doble calzada y el separador central, una longitud total de esta estructura de 51m.

Este paso deprimido tiene ataludes con altura máxima de 6.50m

Se construirán cuatro ramales viales en concreto asfáltico, que desembocarán a dos glorietas de 50 m de diámetro externo, que permitirán realizar todos los movimientos posibles.

Los ramales se consideran a media ladera y solo el ramal se considera totalmente en excavación.

Se harán alcantarillados pluviales para el manejo de cuencas pequeñas dado que está en la divisoria de aguas entre el río Otún y el Río Consotá y su área de influencia son pequeñas, que no modifican técnicamente las distribuciones de agua actuales.

La discusión se centra en establecer si el proyecto correspondiente a la intersección Galicia corresponde a una obra nueva o al mejoramiento de la vía existente actualmente, dado que esta situación determina si es necesario contar con una licencia ambiental tal como lo señala el marco normativo que rige la materia, así encontramos el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013, al que hace alusión la introducción y descripción del proyecto³³ en la cual se precisa que se trata de una obra de mejoramiento y por ello le resulta aplicable la siguiente disposición:

³² Archivo 2 de la carpeta zip correspondiente al Archivo 22 de SAMAI

³³ Documento denominado CONTRATO 948 DE 2020 “GESTIÓN VIAL INTEGRAL DE LA CARRETERA PEREIRA - CERRITOS - LA VICTORIA Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y ATENCIÓN SITIOS CRÍTICOS DE LA CARRETERA CERRITOS - CAUYA - LA FELISA Y EL POLLO - LA ROMELIA EN LOS DEPARTAMENTOS DE CALDAS, RISARALDA Y VALLE DEL CAUCA”

ARTÍCULO 44. *Los siguientes Proyectos de Infraestructura de Transporte no requerirán Licencia Ambiental:*

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

Corregido por el art. 5, Decreto Nacional 3049 de 2013. Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO. *En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.”*

Por su parte, el Decreto 1076 de 2015 **Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible** en la subsección 1 establece:

SUBSECCIÓN 1.

A. MODO TERRESTRE-CARRETERO

ARTÍCULO 2.2.2.5.1.1. Modo Terrestre-Carretero, *Las actividades que se listan a continuación que se desarrollen en infraestructura existente no requerirán licencia ambiental:*

- 1. Construcción de un carril adicional a las calzadas existentes y demás obras asociadas a esta actividad, siempre y cuando no implique la materialización de un segundo eje y se mantenga dentro del derecho de vía correspondiente a cada categoría vial (vía primaria, secundaria, terciaria).**
- 2. El ajuste de las vías existentes conforme a las especificaciones establecidas en la Ley 105 de 1993 o aquella que la modifique o sustituya y las normas técnicas vigentes, de calzadas, carriles, bermas, puentes, pontones y obras de drenaje existentes.**
- 3. Ajustes de diseño geométrico y realineamiento vertical u horizontal, incluyendo cortes y/o rellenos para la construcción del tercer carril, siempre y cuando no impliquen la materialización de un nuevo eje.**
- 4. La adecuación, ampliación, reforzamiento, reemplazo de puentes, estructuras deprimidas y/o pontones vehiculares en vías existentes.** (Nótese que se trata del reemplazo de los ya existentes).
- 5. La adecuación, reforzamiento, reemplazo y/o construcción de puentes peatonales, estructuras deprimidas y/o pontones peatonales.** (Nótese que los verbos implican la pre existencia de estructuras peatonales).
- 6. La adecuación y construcción de obras de drenaje y subdrenaje transversal y longitudinal.**
- 7. La construcción de bermas.**
- 8. La pavimentación de vías incluyendo la colocación y conformación de sub - base, base y capa de rodadura.**
- 9. La instalación, reubicación y operación temporal de plantas de trituración de materiales pétreos, plantas de producción de asfaltos o de concretos en cercanía a las obras principales o del área de influencia del proyecto, durante el tiempo en que se realice la actividad de mejoramiento.**
- 10. La instalación y operación de campamentos temporales e infraestructura asociada durante el tiempo en que se realice la actividad de mejoramiento.**

11. La construcción de obras de protección, contención, perfilado y/o terraje de taludes.
 12. La reubicación, adecuación, ampliación o construcción de estaciones de pesaje fijas con zonas de parqueo.
 13. La reubicación, adecuación, ampliación o construcción de estaciones de peaje y centros de control de operación.
 14. La construcción de andenes, ciclorutas, paraderos.
 15. La ampliación o construcción de separadores centrales.
 16. La construcción de túneles falsos en vías, y a la entrada y salida de túneles.
 17. Construcción de corredores de servicio en túneles.
 18. Rectificación, perfilado y/o adecuación de la sección transversal de túneles con fines de mejoramiento del flujo vehicular y de conformidad con las especificaciones establecidas en la Ley 105 de 1993 o aquella que la modifique o sustituya. No se considerará una rectificación, la ampliación de la sección transversal del túnel si el objetivo es la construcción de nuevas calzadas.
 19. La instalación de señalización vertical y horizontal, barreras y defensas metálicas.
 20. Las segundas calzadas, siempre y cuando se dé cumplimiento a lo dispuesto en el parágrafo del presente artículo.
- PARÁGRAFO 1.- La construcción de segundas calzadas, la construcción de túneles con sus accesos o la construcción de carreteras incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma requerirán de la expedición de la correspondiente licencia ambiental.**
- PARÁGRAFO 2.- No obstante el parágrafo anterior, las segundas calzadas podrán ser consideradas como actividades de mejoramiento, en aquellos eventos en que la autoridad ambiental así lo determine.**
- Para el efecto, el titular deberá allegar ante la autoridad ambiental competente un documento en el que de acuerdo con los impactos que éste pueda generar, justifique las razones por las cuales la ejecución del mismo no genera deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje. La autoridad ambiental en un término máximo de veinte (20) días hábiles contados a partir de la radicación de la solicitud deberá emitir, mediante oficio, el correspondiente pronunciamiento.
- (Decreto 769 de 2014, art.1)*

Como se puede observar, el marco normativo señalado, Ley 1682 de 2013 y Decreto 1076 de 2015 hacen alusión a las actividades relacionadas con la infraestructura de transporte terrestre **que no requieren licencia ambiental**, enlistando los presupuestos en los que las acciones de construcción, mejoramiento, ampliación, reforzamiento, reemplazo, reubicación deben tramite el respectivo licenciamiento ante la autoridad ambiental, contemplando incluso que aquella puede determinar que no es necesario por cuanto la ejecución del mismo no genera deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje

Ahora bien, la Sala unitaria no pasa por alto que incluso la descripción del proyecto correspondiente a la Intersección Sección Galicia señala que se trata de un proyecto de infraestructura de transporte de rehabilitación y mejoramiento y por lo tanto en principio no requiere licencia ambiental; **sin embargo**, una confrontación de la descripción de la obra a realizar con la normatividad trascrita no permite concluir que se trata se trata de la adecuación, ampliación, reforzamiento, reemplazo de

puentes, estructuras deprimidas y/o pontones vehiculares en vías existentes, establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015, pues este numeral **no contempla la construcción de una estructura deprimida**, en tanto los verbos rectores [I] adecuación, [II] ampliación, [III] reforzamiento, [IV] reemplazo, se refieren a la previa existencia de la infraestructura, sin que se incluya la construcción de una nueva obra. De igual forma no es de recibo el argumento expuesto por INVIAS que señala, como fundamento para colegir que no es necesaria la licencia, el numeral 5 del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015, el cual, si bien si contempla la construcción de **estructuras deprimidas** estas son de tipo peatonal a diferencia de las contempladas en el numeral 4°

Se reitera, no se desconoce que la presentación del proyecto lo describe como una obra de mejoramiento, lo cual eventualmente puede comprender algunas obras de las diseñadas y presupuestadas; **no obstante**, lo referente a la construcción de una estructura deprimida no encaja en el supuesto normativo reseñado, pues se insiste, sólo se contempló como obras exceptuadas, aquellas que tienen por objeto adecuar, ampliar, reforzar y reemplazar, por lo tanto, siguiendo con dicha lógica argumental, en principio, para el proyecto intersección Galicia, era necesaria la licencia ambiental, **pues se trataba de una obra nueva; esto en atención a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2.2.2.5.1.1, del Decreto 1076 de 2015** - el cual contempla que, “*la construcción de segundas calzadas, la construcción de túneles con sus accesos o la construcción de carreteras incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma requerirán de la expedición de la correspondiente licencia ambiental*”.

Con base en lo anterior, no se repondrá el auto que decretó la medida de suspensión provisional, dado que, los argumentos esbozados por parte de las entidades accionadas en los recursos que presentaron, no desvirtuaron lo expuesto por el Despacho, en tanto como se indicó, el numeral 5° del artículo 2.2.2.5.1.1 del Decreto 1076 de 2015 **no hace alusión a estructuras deprimidas para el paso vehicular**. De igual forma, el argumento esgrimido por INGEVIAS se centra en indicar que siguieron las directrices de la CARDER en cuanto a las licencias y permisos requeridos, consulta que se hizo se mediante el oficio con radicado SAL-2024-000274 del 2 de abril de 2024 el cual obtuvo la respuesta de la CARDER con numero de oficio 8825 del 25 de abril de 2024 que señala:



No de Oficio 8825

D:46
Pereira, 25 de abril de 2024

TATIANA MARIN JARAMILLO
GESTORA TECNICO - OPERATIVO INGEVIAS S.A.S BIC
CALLE 6 SUR No. 38 - 15
4485587
tacastellanos@linderter.gov.co
Medellín, Antioquia

Asunto: Respuesta viabilidad ambiental para el proyecto intersección Galicia - Radicado No. 6378 - 2024

Cordial saludo.

Una vez revisada la información aportada por el usuario mediante radicado N° 6378 de 03/04/2024 relacionado con “CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN GALICIA Y GESTIÓN VIAL INTEGRAL DE LOS CORREDORES LA VICTORIA – PEREIRA – EL POLLO – LA ROMELIA – CERRITOS – LA VIRGINIA ANSERMANUEVO, EN LOS DEPARTAMENTOS DE RISARALDA Y VALLE DEL CAUCA, MEDIANTE EL PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL, LAS VÍAS DEL SAMÁN” con asunto entrega de información viabilidad ambiental para el proyecto intersección Galicia, se informa lo siguiente:

El sitio producto de la consulta, se encuentra en la zona de expansión urbana del municipio de Pereira, hacia el sector occidental.

Teniendo en cuenta que el sitio de intervención, se encuentra efectivamente sobre una vía existente denominada entrada 4 – La Cascada, adicionalmente sobre esta zona en el plan vial municipal, se encuentra contemplada la vía denominada Villa Diego. Como soporte de la intervención se tiene que la solución vial se presenta como alternativa de ingreso al sector de la ciudad de Pereira conocido como Galicia.

*La obra contemplada en la construcción de la intersección vial Galicia cuenta con dos glorietas norte y sur, contempla un paso deprimido por debajo del nivel de la vía Pereira Cerritos. **La consideración de paso deprimido garantiza según la información aportada por el usuario la no intervención de la vía nacional y ampliación de vías terciarias a la entrada y salida de las glorietas.***

Dado que para el desarrollo del proyecto demanda uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales renovables, se deberán tramitar y obtener ante la Corporación Autónoma Regional de Risaralda- CARDER como máxima Autoridad Ambiental en el departamento de Risaralda, los respectivos permisos, autorizaciones o concesiones de carácter ambiental (permiso de ocupación de cauce, autorización para la disposición del material sobrante de descapote y excavación), los cuales deberán estar en armonía y concordancia con los instrumentos de planificación con los que cuente el municipio para este sector (Planes de Ordenamiento Territorial e Instrumentos de Planificación Intermedia como son Plan Parcial Che papú, Plan Parcial Malicia La Paz y Plan Parcial La Pampa, entre otros).

Con relación a la construcción de accesos tanto de carácter definitivo, como provisional para garantizar el flujo normal vehicular en ambos sentidos requiere entre otros dentro del manejo de los materiales sobrantes, bien sea de excavación propia del sitio o de disposición final, tener en cuenta e informar sobre los volúmenes a disponer. Así mismo se deberá obtener ante

el propietario de la vía y/o ante el concesionario respectivo, la autorización para la intersección vial en mención.

*Ahora bien, realizando análisis integral del proyecto, se tiene que para realizar una adecuada intervención y/o gestión de los recursos naturales en el presente proyecto (específicamente permiso de ocupación de cauce), **el ejecutor deberá realizar los respectivos análisis, solicitudes y/o intervenciones para garantizar que las aguas lluvias del sitio puedan fluir en el sentido de la pendiente, sobre todo en el sector occidental donde se cuenta con presencia de humedales, teniendo en cuenta las diferentes fichas de caracterización existentes en la entidad.***

Por último, en oficio radicado CARDER N° 8333 de 2024, radicado ANLA N° 20242200259711 de 12 de abril de 2024 la ANLA da traslado de la comunicación con radicado 20246200396852 de 10 de abril de 2024, con conclusión “Por lo anterior y por tratarse de asuntos de su competencia, se realiza traslado de la solicitud para que de acuerdo con sus funciones y competencias, se de respuesta a la petición formulada por el solicitante en lo relacionado con el asunto “instrumento de manejo y control ambiental Proyecto “vías del Samán”.

Finalmente, se le recuerda que el uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales renovables, sin los correspondientes permisos, autorizaciones o concesiones otorgados por la autoridad ambiental competente, en este caso la CARDER, puede dar lugar a la imposición de medidas preventivas, y el inicio de un proceso sancionatorio ambiental de acuerdo a lo establecido en la Ley 1333 de 2009 o aquella que la modifique, adicione o sustituya”

De la anterior respuesta no es posible colegir que no se requería una licencia, a lo cual hay que agregar que, el recurrente en su escrito manifiesta que la ANLA ya estudió el asunto y se manifestó directamente y por escrito sobre el asunto, determinando que no es competente **puesto que sólo es competente para proyectos que requieran licencia ambiental en vías del orden Nacional** y este no es el caso, lo cual tampoco resuelve la interrogante sobre la necesidad de la licencia para la construcción de un deprimido vehicular.

Con base en lo explicado, no se repondrá el auto que decretó la suspensión de la obra de construcción de la estructura deprimida vehicular, pues no fue desvirtuado que fuese necesaria la licencia ambiental³⁴, que esta precedida de un proceso de toma de decisión en el que se evalúa el potencial que tiene un proyecto, obra o actividad de generar impactos ambientales significativos, que culmina con el otorgamiento o la negación de la misma y ante dicha ausencia, en virtud del principio de precaución se consideró que se materializaba el riesgo ambiental y por esa razón de decretó; **sin embargo**, como estamos en el marco de una acción popular **que fuere incoada para la protección del derecho colectivo al goce de un medio ambiente**

³⁴ Andrés Betancor-Rodríguez, Instituciones de derecho ambiental (La Ley, Madrid, 2001).

“De acuerdo con Andrés Betancor-Rodríguez, el control de la administración previo a la ejecución de actividades que tienen o pueden tener un singular impacto ambiental es el más importante instrumento de prevención ambiental. Su importancia es tal que ello explica encontrar varias herramientas de formalización jurídica de control; sin embargo, dentro de lo que se conoce como técnica autorizatoria de la policía administrativa, dos son las formas más relevantes, aunque una de ellas predomina sobre las demás: la licencia.”

sano y que, en el numeral quinto de la parte resolutive del auto que decidió la medida cautelar, con claridad se indicó que la suspensión se evaluaría una vez se obtuviesen todas las repuestas e informes solicitados, resulta ineludible en este punto, reseñar el informe elaborado por la ANLA previamente transcrito; pues al igual que ocurre con la medida de suspensión del permiso de aprovechamiento forestal, la Sala unitaria considera que los elementos fundantes de la medida cautelar en desarrollo del principio de precaución han desaparecido; por lo tanto, es viable ordenar de oficio su levantamiento, toda vez que, la experticia elaborada a partir de la visita técnica es concluyente al indicar que las obras no generarán un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente y, del mismo modo, que no existen modificaciones considerables o notorias al paisaje, por lo que se considera que el proyecto se puede llevar a cabo con la implementación de medidas de manejo estándar ajustadas de conformidad con los lineamientos de construcción de un Programa de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA, según los criterios del Artículo 2.2.2.5.4.3, del Capítulo 5, Título 2, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, informe que tuvo en cuenta la presencia de los Humedales “La Toyota” y Las Vayas” y realizó la Evaluación de impactos ambientales del Medio biótico y abiótico; **en consecuencia**, ha sido superada la falta de certeza sobre la posibilidad de que se genere un daño ambiental irreversible ante la ausencia de una licencia ambiental y por lo tanto, en este momento no es necesaria la medida cautelar, ya que se recuerda, el fin último y objeto de la acción propuesta dentro del medio de control y las protección de derechos e intereses colectivos, debe analizarse bajo el prisma del derecho colectivo que se indica como vulnerado o amenazado; es decir, del derecho colectivo al goce de un medio ambiente sano, respecto del cual autoridades ambientales no encontraron peligro o riesgo alguno; añadiendo que, tal como lo dispone el artículo 144 del CPACA, la presente acción, no es el instrumento jurídico para realizar un control de legalidad de actos administrativos, que desemboque en una decisión anulatoria.

De acuerdo a lo señalado, se negarán los recursos de reposición; no obstante, de oficio se levantará la medida cautelar decretada mediante el auto proferido el catorce (14) de junio de 2024 aclarado mediante el auto del diez (10) de julio de 2024 por las razones expuestas en esta providencia y en atención a que fueron interpuestos recursos de apelación dentro del término, siendo estos procedentes contra el auto que decreta la medida cautelar tal como lo señala el artículo 26 de la Ley 472 de 1998, una vez ejecutoriado el presente auto, se decidirá sobre su concesión.

Por lo expuesto se,

RESUELVE

PRIMERO: NO REPONER el auto proferido el catorce (14) de junio de 2024 aclarado mediante el auto del diez (10) de julio de 2024.

SEGUNDO: REVOCAR de oficio, la medida cautelar decretada mediante el auto proferido el catorce (14) de junio de 2024 aclarado mediante el auto del diez (10) de julio de 2024 por las razones expuestas en esta providencia.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

**ANDRÉS MEDINA PINEDA
MAGISTRADO**

«Este documento fue firmado electrónicamente. Usted puede consultar la providencia oficial con el número de radicación en <http://samairj.consejodeestado.gov.co>»