



Radicación: 2021287497-2-000

Fecha: 2021-12-31 11:18 - Proceso: 2021287497

Trámite: 32-INT. Sancionatorio

7.6

Bogotá, D. C., 31 de diciembre de 2021

Señores

SAMUEL CANO BARRAGAN

Representante Legal o quien haga sus veces / apoderado/ interesado

**COMUNICACIÓN
ACTO ADMINISTRATIVO**

Referencia: Expediente: SAN0886-00-2019

Asunto: Comunicación Resolución No. 2351 del 22 de diciembre de 2021

Cordial saludo,

En atención a lo ordenado en la parte resolutive del acto administrativo: Resolución No. 2351 proferido el 22 de diciembre de 2021 , dentro del expediente No. SAN0886-00-2019, por medio de la presente se COMUNICA el contenido del mismo para su conocimiento y fines pertinentes, para lo cual se establece acceso a la copia íntegra del acto administrativo.

Cordialmente,



EINER DANIEL AVENDAÑO VARGAS

Coordinador del Grupo de Gestión de Notificaciones

Ejecutores

YOLANDA CAMACHO VIÑEZ

Contratista



Revisor / Líder

YOLANDA CAMACHO VIÑEZ

Contratista





Radicación: 2021287497-2-000

Fecha: 2021-12-31 11:18 - Proceso: 2021287497

Trámite: 32-INT. Sancionatorio

Aprobadores

EINER DANIEL AVENDAÑO

VARGAS

Coordinador del Grupo de Gestión de
Notificaciones



Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistemas de Información de la ANLA. El original reposa en los archivos digitales de la Entidad.

Fecha: 31/12/2021

Proyectó: *Yolanda Camacho Viñez*

Archivase en: [SAN0886-00-2019](#)

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistemas de Información de la ANLA. El original reposa en los archivos digitales de la Entidad.



Libertad y Orden
República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA -

RESOLUCIÓN N° 02351 (22 de diciembre de 2021)

“POR LA CUAL SE DEFINE LA RESPONSABILIDAD EN UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

En ejercicio de las facultades legales establecidas en las leyes 99 de 1993 y 1333 de 2009, en el Decreto 1076 de 2015, de las funciones conferidas por el Decreto – Ley 3573 de 2011, modificado por el Decreto 376 de 2020, y la Resolución 1690 de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y

CONSIDERANDO:

I. Asunto a decidir

Dentro del procedimiento sancionatorio ambiental adelantado bajo el expediente SAN0886-00-2019, de conformidad con lo señalado en el artículo 27 de la Ley 1333 de 2009, se procede a verificar si la sociedad Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización con NIT. 830.143.442 – 7, en desarrollo del proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”, incurrió o no, en la infracción de carácter ambiental descrita en el Auto de Formulación de Cargos No.1355 del 23 de abril de 2010.

II. Competencia

La ANLA es competente para iniciar, adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental, teniendo en cuenta que es la autoridad facultada para otorgar y efectuar seguimiento al instrumento ambiental del proyecto.

Dicha facultad le fue transferida del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS, de acuerdo con la desconcentración administrativa prevista en los numerales 1°, 2° y 7° del artículo 3° del Decreto 3573 de 2011, en concordancia con lo previsto en el artículo 2° de la Ley 1333 de 2009.

De esta manera, el numeral 7° del mismo artículo 3° citado asignó a la ANLA la función de “adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1333 de 2009 o la norma que la modifique o sustituya”.

Finalmente, en el numeral 4° del artículo 2° del Decreto 376 de 2020 “*Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA*”, se estableció como función del Despacho de la Dirección General: “*Expedir los actos administrativos mediante los cuales se imponen medidas preventivas, al igual que expedir las medidas sancionatorias por presunta infracción en materia ambiental, en los asuntos objeto de su competencia*”.

III. Antecedentes Relevantes y Actuación Administrativa

Antecedentes permisivos

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

1. El Ministerio de Medio Ambiente, mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, otorgó al Instituto Nacional de Vías —INVIAS una Licencia Ambiental para el proyecto denominado "*Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur - Girardot, sector Bosa (K5+200) — San Rafael (Girardot, K124+500)*", localizado en jurisdicción de los municipios de Soacha, Sibaté, Granada, Sylvania, Fusagasugá, Girardot, Icononzo y Melgar, en los departamentos de Cundinamarca y Tolima.
2. A través de Resolución No.0707 del 8 de junio de 2005, el MAVDT, autorizó la cesión de derechos otorgados y obligaciones impuestas INVIAS, a favor de la sociedad Concesión Autopista Bogotá - Girardot S.A.
3. El MAVDT, mediante la Resolución 347 del 22 de febrero de 2006, modificó la Resolución 557 de junio 19 de 2002, en el sentido de autorizar la construcción de carriles mixtos para el sistema de transporte masivo del Sector 1, tramo comprendido entre los límites del Distrito Capital y el municipio de Soacha, departamento de Cundinamarca.
4. Mediante la Resolución 1340 del 25 de julio de 2008, el MAVDT modificó el numeral 16 del artículo 5° de la Resolución 347 de 22 de febrero de 2006, en relación con el contenido y periodicidad de entrega de los informes de cumplimiento ambiental (ICA). Acto administrativo recurrido y resuelto, el recurso mediante la Resolución No.2066 del 24 de noviembre de 2008, confirmándola en todas sus partes.
5. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales —ANLA, mediante la Resolución No.0424 de 01 de junio de 2012, negó la modificación de la licencia ambiental solicitada por la Sociedad Concesión Autopista Bogotá - Girardot S.A.
6. La ANLA mediante la Resolución 830 del 17 de julio de 2017, subrogó en la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- la totalidad de los derechos y obligaciones derivados de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002.
7. A través de la Resolución 436 del 28 de marzo de 2018 la ANLA autorizó la cesión total de los derechos y obligaciones derivados de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, así como de los derechos y obligaciones contenidos en las Resoluciones No. 784 del 16 de julio de 2003, No. 347 del 22 de febrero de 2006 y No. 1340 del 25 de julio de 2008, de la ANI a favor de la sociedad VÍA 40 EXPRESS S.A.S.

Antecedentes del proceso sancionatorio

1. El MAVDT, a través de la Resolución 209 del 22 de octubre de 2009 impuso medida preventiva a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, consistente en la suspensión inmediata de las obras relacionadas con la construcción de la glorieta en la abscisa K91.
2. Mediante Auto No. 2931 del 23 de octubre de 2009, el MAVDT ordenó la apertura de una investigación ambiental a fin de verificar las presuntas infracciones ambientales en la ejecución del proyecto "*Mejoramiento de la carretera Avenida Boyacá por Autopista-Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-SAN RAFAEL (Girardot, K124+500)*".
3. El citado Auto fue notificado por edicto, el cual fue fijado el 5 de noviembre de 2009 hasta el 19 de noviembre de la misma anualidad. Igualmente, fue comunicado a la Procuraduría General de la Nación mediante radicado N°2400-E2-142735 del 26 de noviembre de 2009 y a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR- mediante radicado N°2400-E2-142242 del 28 de noviembre de 2009, según constancia de ejecutoria que obra en el expediente.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

4. Mediante los Autos No. 3012 del 29 de octubre de 2009 y No. 3552 del 21 de noviembre de 2011 fueron reconocidos los señores JOAQUÍN GUILLERMO WILLIAMSON y ADELMO SÁNCHEZ SUAREZ como terceros intervinientes.
5. A través del Auto No. 1355 del 23 de abril de 2010, el MAVDT formuló cargos contra la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A.
6. El anterior Auto fue notificado por edicto fijado el 11 de mayo de 2009 y desfijado el 25 de mayo de 2010, de acuerdo con la constancia que obra en el expediente.
7. Con Radicado No. 4120- E1-69108 del 01 de junio de 2010, la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A presentó escrito de descargos, estando dentro del término legal.
8. Mediante Auto No. 2394 del 25 de junio de 2010, el MAVDT abrió formalmente el periodo probatorio.
9. El mencionado auto se notificó por edicto, el cual se fijó el día 09 de julio de 2010 y se desfijó el día 23 de julio de la misma anualidad, quedó plenamente ejecutoriado el día 26 de julio de 2010, según constancia obrante en el expediente.
10. A través del Auto No. 7712 del 16 de septiembre de 2019, se efectuó el saneamiento documental de del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura interna LAM1838 (s), Auto No. 2931 del 23 de octubre de 2009, correspondiente al expediente permisivo LAM1838, en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0886-00-2019.
11. Mediante Concepto Técnico No.3008 del 3 de mayo de 2021, la ANLA aplicó la metodología general para la tasación de multas ambientales.

Estando en la etapa procesal prevista en el artículo 27 de la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad procede a finalizar la actuación sancionatoria ambiental, decidiendo el fondo del asunto.

IV. Análisis del caso concreto

En atención al procedimiento administrativo ambiental de carácter sancionatorio iniciado mediante Auto 2931 del 23 de octubre de 2009, y de cara a los cargos formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010, a continuación se aborda el análisis del escrito de descargos allegado mediante radicado No. 4120- E1-69108 del 01 de junio de 2010, y de los medios probatorios asociados a la actuación.

Previo a realizar un análisis del caso, conviene destacar el párrafo del artículo 1 de la Ley 1333 de 2009 que establece: *“en materia ambiental, se presume la culpa o el dolo del infractor lo cual dará lugar a las medidas preventivas. El infractor será sancionado definitivamente si no desvirtúa la presunción de culpa o dolo para lo cual tendrá la carga de la prueba y podrá utilizar todos los medios probatorios legales”*. Por su parte, el Parágrafo Primero del artículo 5° de la misma ley, establece que *“en las infracciones ambientales se presume la culpa o dolo del infractor, quien tendrá a su cargo desvirtuarla.”*

En torno a la presunción de culpa o dolo, la Corte Constitucional en la sentencia C – 595 de 2010, M. P. Jorge Iván Palacio Palacio, precisó:

“Los párrafos demandados no establecen una “presunción de responsabilidad” sino de “culpa” o “dolo” del infractor ambiental. Quiere ello decir que las autoridades ambientales deben verificar la

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

ocurrencia de la conducta, si es constitutiva de infracción ambiental o si se ha actuado al amparo de una causal eximente de responsabilidad (art. 17, Ley 1333). Han de realizar todas aquellas actuaciones que estimen necesarias y pertinentes para determinar con certeza los hechos constitutivos de infracción y completar los elementos probatorios (artículo 22, Ley 1333 de 2009).

No se pasa, entonces, inmediatamente a la sanción sin la comprobación del comportamiento reprochable. La presunción existe solamente en el ámbito de la culpa o el dolo, por lo que no excluye a la administración de los deberes establecidos en cuanto a la existencia de la infracción ambiental y no impide desvirtuarla por el mismo infractor a través de los medios probatorios legales.

La presunción legal puede recaer sobre la violación de las normas ambientales y el daño al ambiente. Corresponde al presunto infractor probar que actuó en forma diligente o prudente y sin el ánimo de infringir las disposiciones generadoras de prohibiciones, condiciones y obligaciones ambientales, a pesar de las dificultades que en ciertos eventos pueda representar su demostración”.¹

En ese sentido, al ejercer su derecho de defensa, la investigada habría de desvirtuar la presunción de culpa o dolo (aspecto subjetivo de la responsabilidad) o demostrar que la conducta fue generada por el hecho de un tercero que no dependa contractualmente de él, como podría acaecer por un acto terrorista, por fuerza mayor o caso fortuito.

Al estar probado el componente objetivo de la infracción, a partir de la ocurrencia de la acción que vulnera normas o actos administrativos emanados de Autoridad, atribuible a la investigada, se encuentra edificada en debida forma la presunción de culpa o dolo y, por ende, le corresponde desvirtuarla a la presunta infractora, tomando como referencia los cargos formulados por esta Autoridad, cuyo aspecto objetivo se analizará teniendo en cuenta los hechos que dieron origen a la presente investigación y que soporta los cargos formulados.

Dicho lo anterior, a partir de la ocurrencia objetiva de la acción que vulnera normas o actos administrativos emanados de Autoridad Ambiental, se toma como referencia el pliego de cargos formulado por esta Autoridad, cuyo aspecto objetivo se analizará a continuación:

CARGO PRIMERO

En el presente caso, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el cargo primero, son los siguientes:

Cargo primero- *Por la ocupación del cauce del río Sumapaz para obras del proyecto de construcción de la Segunda Calzada Bogotá – Girardot, en el K91, sin modificar la licencia ambiental, toda vez que en la misma deben ir implícitos todos los permisos necesarios para la ejecución el proyecto, en presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13º, 16º y 19º de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.*

Dicha conducta fue evidenciada por la CAR, quien mediante los radicados No. 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008 y No. 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009 allegó al MAVDT, los Informes Técnicos No. 507 del 11 de julio de 2008 y 274 del 5 de mayo de 2009 que identifican posibles afectaciones ambientales causadas, presuntamente, por la ocupación del cauce río Sumapaz en el sector entre el K90+600 al K91+700 de la vía Bogotá – Girardot, precisando lo siguiente:

“INFORME TÉCNICO NO. 507 DEL 11 DE JULIO DE 2008.

Ubicación del hecho: N 957820 E 930551

Fecha de la visita: 12 de junio de 2008

¹ Corte Constitucional. Sentencia C – 595-2010.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Se presenta solicitud a la CAR por parte del Sr. Carlos Alberto Ruiz García, representante legal de Ruiz Camargo y Asociados. Señala que mediante la Resolución 1631 del 30 de julio de 2007, la CAR les otorgó Licencia Ambiental para la extracción de material de arrastre en el río Sumapaz, contando con el Título Minero DJO-142.

La queja interpuesta por el Sr. Ruiz **señala que el personal de la empresa Carlos Collins adelanta actividades de explotación de material aluvial en el sector del río Sumapaz adjudicado a ellos; en la visita se relacionó lo siguiente:** (Negrilla fuera de texto)

(...)

Según manifestación del señor Francisco Patiño de la Sociedad Ruiz Camargo y Asociados, esta maquinaria no es de ellos, que habían dialogado con **el Ingeniero William Anzola de la Constructora Carlos Collins y que esta maquinaria pertenecía a ellos y que tenían el permiso para hacer la adecuación en el cauce para la vía según el proyecto de doble calzada Bogotá – Melgar, a la altura del K91”**

(...)

El resultado de lo observado en la visita técnica, permite establecer que el sitio donde se adelanta la actividad a la altura del K91 sobre el cauce del Río Sumapaz, es un área condicionada para explotación de material de arrastre la cual fue otorgada por INGEOMINAS”.

(...)

Teniendo en cuenta la visita técnica realizada y el concepto técnico se concluye:

- 1. La constructora Carlos Collins esta (sic) realizando actividades a la altura del Km 10 que de Melgar conduce a Bogotá, sobre el cauce del Río Sumapaz, es un área condicionada para explotación de material de arrastre la cual fue otorgada por INGEOMINAS.**
- 2. Dichas actividades pueden llegar a modificar las condiciones de la licencia ambiental y el cauce. (Negrilla fuera de texto)**

INFORME TÉCNICO NO. 654 DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2008.

Ubicación del hecho: X 962566 Y 942246
X 962632 Y 942540
Fecha de la visita: 26 de agosto de 2008

Se presenta solicitud a la CAR por parte del Sr. Carlos Eduardo Santacruz López, denunciando ilegalidad en la explotación del material aluvial del río Sumapaz por parte de los Constructores de la doble calzada Carlos Collins.

La actividad se realizan en la margen izquierda del Río Sumapaz a la altura del Km 90 vía Girardot o Km 6-7 Vía Melgar – Girardot.

(...) en la visita se pudo determinar la clase de actividad que estaban desarrollando los de la Constructora Carlos Collins de la doble calzada que corresponde:

- 3 Arrojar material que es extraído (sobrante) de la ampliación de la vía en la margen izquierda, sobre el talud que cae al Río Sumapaz.**
- 4 Acumulación de material sobrante de la ampliación de la vía, en la terraza aluvial – margen izquierda – dicho material no se encuentra compactado, además presenta material arbóreo, tierra, material de la zona y escombros.**
- 5 Se observa material de tipo arbóreo el cual a (sic) sido talado y se encuentra depositado a orilla de la vía que conduce al Río Sumapaz.”**

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

(...)

En la zona se observa depositación (sic) de material (sobrante de la ampliación de la vía) sobre el cauce del río Sumapaz con la intención de cerrar el brazo del río, acumulación de material como especie de nivelación topográfica en el área pero dicho material no se encuentra compactado y se distingue material de tipo arbóreo el cual fue talado.

Todo lo anterior según manifestación del ingeniero Visbal de la constructora Carlos Collins encargados de la doble Calzada en ese sector, estas obras esta (sic) amparadas en la licencia Ambiental para la construcción de la doble calzada ... y el material que se está (sic) utilizando lo están comprando a Ruíz Camargo y Asociados.

(...) después de realizada la visita técnica se determina que todas estas obras las ha estado realizando la Constructora Carlos Collins” basados en la licencia ambiental otorgada al proyecto mediante la Resolución 557 de 2002. “En la Resolución No. 557 del 19/06/2002 del Ministerio del Medio Ambiente, se determina que la Ocupación de cauces será temporal en:

Tabla No. 1 Ubicación y cauce dónde se realizara (sic) la ocupación de cauce

CAUCE	UBICACIÓN
Río Sumapaz (Boquerón)	K85+200
Río Sumapaz (El Paso)	K116+500
Río Sumapaz (Variante Boquerón)	K85+300
Río Sumapaz (Variante Melgar)	K98+400

Dado que la (sic) obras se están realizando del K90+600 al Km91+700 se requiere saber que tipo de obras se van hacer (sic) en esa área y que modificaciones tendría para el flujo del cauce del río Sumapaz y – sabe que se va a realizar una ocupación de cauce temporal.

Se establece que hay una serie de actividades que afectan los recursos naturales, los cuales deben estar contemplados en la Licencia Ambiental (...) Por lo tanto se debe oficiar al Ministerio de Ambiente para que informe que tipo de actividades esta (sic) realizando el Instituto Nacional de Vías para el proyecto denominado mejoramiento de la carretera Avenida Boyacá por autopista sur – Girardot, Sociedad Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. Expediente 1838, con respecto a la ocupación de cauce en el Río Sumapaz del K90+600 al K91+700 ...”.

“INFORME TÉCNICO NO. 274 DEL 5 DE MAYO DE 2009.

Ubicación del hecho: N 930726 E 996757

Fecha de la visita: 20 de abril de 2009

El pasado lunes 20 de abril del año 2009, localizado en margen izquierda del Río Sumapaz, donde propietarios del Título minero DJO-142 y la Constructora Carlos Collins están realizando labores en dicha área consistentes en:

- *Extracción de material del Río en la margen izquierda correspondiente al módulo 1 del contrato minero DJO-142, por medio mecánico.*
- *Se observa un jarillón realizado con material del río el cual obstruye totalmente el paso de flujo de agua al brazo del Río Sumapaz, para poder realizar las obras internas de levantamiento topográfico para la glorieta de la doble calzada.*
- *Se observa en la parte interna entre el jarillón levantado y la margen izquierda del brazo del Río, el levantamiento topográfico de la glorieta a construir por la constructora Carlos Collins.*
- *Igualmente el ingeniero Jorge Rivera de la Concesión Autopista Bogotá Girardot allegó video del día 2 de abril de 2009, Titulado Efecto devastador aguacero 2 de abril de 2009 predio la isla vereda Malachí, donde se observa el alto nivel que alcanzó el Río Sumapaz cubriendo gran parte (sic) la isla llenándola de sedimentos y material pétreo.*

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- *Con el cierre del brazo afectaría (sic) al propietario del título minero DJO-142 en el módulo de explotación No. 2 ya que este no tendrá recarga.*
- *Según manifestación verbal de funcionarios de la Doble Calzada, La sociedad Ruiz Camargo y asociados iniciaron actividades en noviembre del año 2008.”*

(...)

Que en el informe técnico se señalan las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- *“En la zona de (sic) corroboró la Sociedad Ruiz Camargo y asociados estaba extrayendo material del Río Sumapaz en inmediaciones del módulo 1*
- ***Igualmente, en la zona se evidencia las actividades de reencauzamiento del Río Sumapaz por la constructora Carlos Collins desde junio del 2008, tal como lo sustentan los informes técnicos No. 507 del 11 de julio de 2008 y No. 654 del 9 de septiembre de 2008, donde se destaca las afectaciones a los recursos naturales.***
- ***Con la actividad de reencauzamiento del Río Sumapaz por la constructora Carlos Collins, están afectando las áreas otorgadas para la explotación del Título Minero DJO-142***
- *La Resolución No. 2231 de diciembre de 2008 de CORTOLIMA otorga permiso a la Constructora Carlos Collins para la ocupación de cauce del Río Sumapaz con el propósito del reencauzamiento de este en el Km 91 de la Vía Bogotá – Melgar.*
- *La Resolución No. 2231 de diciembre de 2008 de CORTOLIMA, establece que se requiere la intervención de una isla de material sedimentario que se retirará para depositarlo en la margen izquierda del Río, en el proyecto reencauzamiento del Río Sumapaz.*

No se entiende porque si la construcción de la Doble Calzada esta amparadas (sic) en las Licencias ambientales dadas en las (Resolución 0557 del 19-06-2002 y Resolución 0347 del 23/02/2006 del MAVDT) las cuales deben incluir todos los permisos que se requieren por el aprovechamiento o afectación de los recursos naturales, el permiso de ocupación de cauce lo dio CORTOLIMA”

De los informes presentados por la CAR es posible determinar que la ocupación del río Sumapaz fue evidenciada desde la visita realizada el día 12 de junio de 2008, cuyos resultados quedaron consignados en los Informes Técnicos CAR No. 507 del 11 de julio de 2008, No. 654 del 9 de septiembre de 2008 y No. 274 del 5 de mayo de 2009.

Posteriormente, el entonces MAVDT en cumplimiento de lo ordenado mediante Auto No. 2931 del 23 de octubre de 2009, realizó visita al área de influencia del proyecto el día 26 de noviembre de 2009, consignado lo evidenciado en el Concepto Técnico No.0521 del 02 de abril de 2010, que establece lo siguiente:

3.1 “Sobre el procedimiento adoptado por la CABG para el desarrollo de la obra.

La afectación del cauce del río Sumapaz fue evidenciada por dependientes de la CAR desde la visita realizada a la zona del K91 el 12 de junio de 2008 (Informe Técnico CAR No. 507 del 11 de julio de 2008), cuando personal de la empresa Carlos Collins les informó que las obras en desarrollo dentro del cauce del río Sumapaz se encontraban cobijadas por la licencia ambiental otorgada al proyecto por parte de este Ministerio (Resolución 0557 de 2002). Sin embargo, al revisar el numeral primero del artículo tercero de dicha licencia ambiental (sobre permiso para ocupación de cauces), se estableció que las obras en desarrollo dentro del cauce del río Sumapaz en el K91 no se encuentran allí autorizadas.

En la Resolución 2231 de 2008 con la cual CORTOLIMA otorgó permiso de ocupación de cauce a la CABG, el considerando del numeral 2 señala: “2. La visita técnica fue desarrollada el 11 de agosto del año en curso (2008) y en ella se pudo constatar que ya se dieron inicio a las actividades, observándose la actividad de una retroexcavadora y una volqueta y la construcción de secciones de gaviones entre 15 y 20 metros de longitud y 2 metros de base; en la margen derecha del río Sumapaz, se observó la construcción de una sección de gaviones.” Lo anterior, ratifica que las obras se iniciaron sin ningún tipo de permiso y que las mismas se desarrollan desde el año 2008.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Como justificación para el desarrollo de las obras, la CABG señala las crecientes históricas del río Sumapaz, para lo cual presentan un video con la creciente ocurrida el 2 de abril de 2009, hecho posterior al inicio de las obras, aunque se conocen crecientes anteriores.

Lo anterior permite evidenciar que la CABG, sin contar con el aval de la autoridad ambiental competente en el marco del proyecto en desarrollo, es decir este Ministerio, inició las obras desde antes de julio del año 2008, contando con tiempo suficiente para haber adelantado el trámite respectivo ante este despacho, por lo cual no aplica la figura bajo la cual se cobijó en el momento de la solicitud ante CORTOLIMA de permiso de ocupación de cauce, esto es lo dispuesto en el Decreto 2811 de 1974, artículo 124 ...

(...)

Igualmente, la solicitud de la CABG ante CORTOLIMA se sustentó en los artículos 196 y 104 del Decreto 1541 de 1978...

(...)

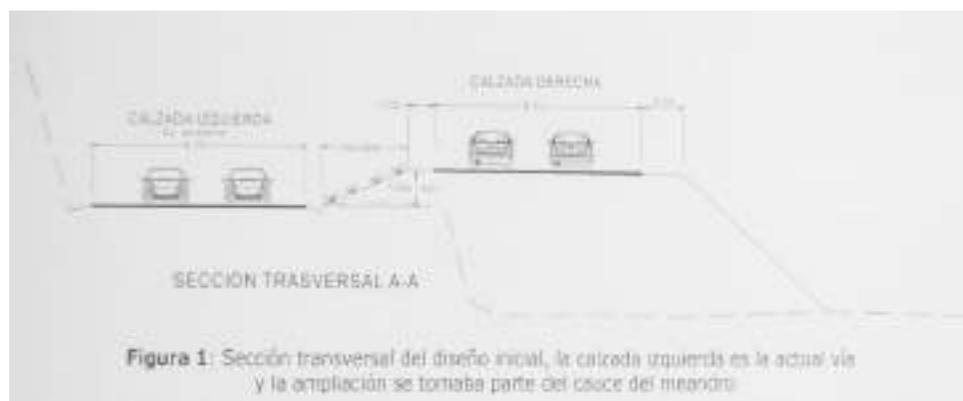
Es decir, el momento en el cual se iniciaron las obras, no evidenciaba la urgencia manifiesta de su desarrollo, por lo cual contaban con tiempo suficiente para adelantar el trámite respectivo ante este Ministerio y haber obtenido la autorización respectiva para su ejecución.

Adicionalmente, y como lo señala la CABG acertadamente en el oficio con radicado 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009, los diseños elaborados por la firma INGETEC S.A., con los cuales se otorgó la Licencia Ambiental al proyecto, contemplaban para el desarrollo de la segunda calzada en este sector, obras adicionales para la protección de la banca, así:

“2.1 Del diseño.

El proyecto de Ampliación, Construcción, Operación y Mantenimiento del corredor vial Bosa – Granada – Girardot, posee estudios de factibilidad y diseño fase tres elaborados por la firma INGETEC S.A., los cuales sirvieron de cimiento para gestionar la viabilidad ambiental, ante el Ministerio de Medio Ambiente hoy Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, lo que dio como resultado la Licencia Ambiental Resolución 0557 de Junio de 2002.

Estos diseños tenían establecida la ampliación del corredor en este punto del trayecto, ampliando hacia el costado derecho de la vía (sentido Bogotá – Girardot) tomando para sí una franja del cauce del meandro del Río Sumapaz, que paulatinamente ha ganado terreno con el correr de los años en este sector de la vía. Este diseño se sustenta, en acometer inmediatamente con la conformación de la estructura, las obras adicionales para la protección de la banca zanjando de una vez el problema suscitado durante mucho tiempo, cada invierno.



Como se aprecia en la gráfica, la calzada nueva tomaba parte del cauce en donde se establecería la estructura de la misma, demandando el encauzamiento del flujo en ese punto y la construcción de obras de contención para la protección de la nueva banca.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Visto así, se establece por parte de este Ministerio que las obras adelantadas por la CABG dentro del cauce del río Sumapaz no eran necesarias, pues los diseños originales ya contemplaban obras de protección de la calzada ante crecientes del río, las cuales no afectaban el cauce, como realmente lo hicieron con las obras ejecutadas que implicaron el cierre del meandro, la remoción de la Isla de los Venados y la reducción de la sección hidráulica del río.

En efecto, al analizar la obra ejecutada, se establece que se cerró un meandro o madreveja del río Sumapaz, con la construcción del jarillón; es de recordar que el Decreto 1220 de 2005 establece en el Artículo 7 y 8, numeral 9, literal b, que el cierre de brazos y madrevejas activos, son del trámite de Licencia ambiental, así:

“Artículo 7º. *Proyectos, obras y actividades sujetos a licencia ambiental. Estarán sujetos a licencia ambiental únicamente los proyectos, obras y actividades que se enumeran en los artículos 8º y 9º del presente decreto.*

Artículo 8º. *Competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades: (...)*

9. *Obras públicas en la red fluvial nacional:*

(...)

b) *El cierre de brazos y madrevejas activos;”*

Dicho lo anterior, es claro que la investigada inició obras dentro del cauce del río Sumapaz desde el 12 de junio de 2008, sin haber modificado previamente la Licencia Ambiental. Así mismo, se concluye que las obras realizadas no eran necesarias, porque los diseños originales ya contemplaban obras de protección de la calzada ante crecientes del río, las cuales no afectaban el cauce, a diferencia de las obras ejecutadas que implicaron el cierre del meandro, la remoción de la Isla de los Venados y la reducción de la sección hidráulica del río.

A pesar de lo anterior, la investigada hizo caso omiso a los diseños originales y procedió a realizar obras adicionales a las contempladas, las cuales al ser construida dentro del cauce del río Sumapaz, implicaron el aprovechamiento de recursos naturales en cantidades diferentes a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, incumpliendo lo establecido en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005, así como los artículos 13º, 16º y 19º de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002.

DESCARGOS PRESENTADOS POR LA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, HOY EN REORGANIZACIÓN

La Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en reorganización, mediante radicado 4120- E1-69108 del 01 de junio de 2010, allegó escrito de descargos dentro del término legal, donde solicitó lo siguiente frente al primer cargo:

“EL CARGO ES FALSO: Desvirtuando lo expresado por el Ministerio en torno de la violación a la Licencia Ambiental y el Decreto 1220 de 2005, el Concesionario remitió al MAVDT en oficio radicado número 4120-E1- 109612 con fecha 24 de septiembre de 2008, la actualización de diseños, en el cual se hizo alusión expresa “para su conocimiento y fines pertinentes y acogiéndonos al Parágrafo del ARTÍCULO 27 del Decreto 1220 de 2005 y los Artículos décimo tercero y décimo octavo de la Resolución 0057 del 19 de Junio de 2002 por la cual se otorga Licencia Ambiental al proyecto de la referencia, hacemos entrega de los ajustes y actualizaciones efectuadas por el Concesionario, a los diseños del corredor vial”, en torno a lo anterior el MAVDT, debía según lo expresado por el parágrafo del ARTÍCULO 27 del Decreto 1220 de 2005 “pronunciarse en un término que no podía exceder los quince días hábiles”, pronunciamiento que no se dio por parte del MAVDT. Ante esta situación, la Concesión solicita reunión con el MAVDT en la cual se expusieron los motivos del mencionado”.

(...)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

PRETENSIÓN: por lo anterior consideramos sin fundamento y solicitamos retirar el cargo en mención por:

- 1. El Concesionario NO ha realizado ni realiza actividad alguna de construcción o ampliación para el proyecto que desarrollamos, en este punto específico del corredor, pues está a la espera del pronunciamiento oficial del MAVDT, respecto a la modificación o no de la Licencia Ambiental para estas actividades, solicitada mediante comunicaciones oficio radicado número 4120-E1-109612 con fecha 24 de septiembre de 2008, oficio de 1 de Octubre de 2009 radicado ante el MAVDT con número 4120-E1-116229, mediante el cual la Concesión remite la información detallada de los ajustes al diseño, dando cumplimiento a lo acordado en la reunión con el MAVDT, sin que hasta la fecha el Ministerio haya efectuado pronunciamiento alguno al respecto, superando sin fundamento alguno los términos legalmente establecidos para el efecto.*
- 2. La imposibilidad legal (compra de predios y derechos no adquiridos aun por el Concesionario) existente, dado que los predios requeridos para ejecutar el diseño propuesto aun no se adquieren, contrariar este precepto legal nos avocaría a un litigio mayor de carácter legal.*
- 3. La estructura gavionada existente posee permiso ambiental por parte de CORTOLIMA y fue ejecutada como ya se mencionó, por un tercero, diferente a la Sociedad Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A., quien contaba con los permisos ambientales correspondientes expedidos por la autoridad ambiental competente.*

Pretender imputar responsabilidades al Concesionario derivadas de la actividad de terceros que adicionalmente cuentan con los permisos y autorizaciones correspondientes, por actividades no desplegadas, en virtud del Contrato de Concesión GG-040 de 2.004, no resulta coherente, ni consecuente con los procedimientos establecidos legalmente, situación que resulta más gravosa, al considerar que de manera oportuna, y en ejercicio de los procedimientos establecidos por la ley, el Concesionario solicitó los pronunciamientos correspondientes a la autoridad ambiental, sin que hasta la fecha y omitiendo el deber legal de dar respuesta, y habiendo transcurrido cerca de siete meses de las solicitudes radicadas aun no haya pronunciamiento de fondo alguno y si se pretenda derivar responsabilidades por las mencionadas actividades que repito NO son ejecutadas por la Concesión, y quien las desarrolla cuenta con los permisos ambientales correspondientes”.

CONSIDERACIONES DE LA ANLA FRENTE A LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA INVESTIGADA:

La investigada, solicitó retirar el cargo formulado con fundamento en los siguientes cuatro (4) argumentos: I. El Concesionario no ha realizado actividad alguna de construcción o ampliación para el proyecto; II. Mediante radicado No. 4120-E1-109612 del 24/09/2008, y No. 4120-E1-116229 del 1/10/2009, la Concesión remitió la información detallada de los ajustes al diseño, sin que a la fecha el Ministerio haya efectuado pronunciamiento alguno al respecto; III. Los predios requeridos para ejecutar el diseño propuesto aún no se habían adquirido, por lo que se encontraba imposibilitada legalmente; IV. La estructura gavionada existente posee permiso ambiental por parte de CORTOLIMA, y fue ejecutada por un tercero.

Frente al primer argumento relacionado la construcción de las obras que ocupan el cauce del río Sumapaz por parte de un tercero, específicamente por la Constructora Carlos Collins S.A hoy en liquidación, es necesario recalcar que dicha actividad se desarrolló a favor y en el marco del proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”.

Esta situación es reconocida por la misma investigada en el radicado 4120-E1- 116229 del 1 de octubre de 2009, donde invocando el parágrafo del artículo 27 del Decreto 1220 de 2005 y los artículos décimo tercero y décimo octavo de la Resolución 0557 de 2002, expone las gestiones realizadas ante CORTOLIMA, para realizar obras temporales de protección de la banca en virtud del grave peligro que representa la vía.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

“Por lo anteriormente expuesto nos permitimos cronológicamente describir las acciones desarrolladas por el Concesionario frente a lo que se denomina ocupación de cauce:

(...)

El 14 de Mayo de 2008 mediante oficio CABG-GR-1103-08 la Gerencia General Ing. Francisco José Gnecco Roldan informa al Director Regional de la Corporación Autónoma Regional Del Tolima Cortolima seccional Melgar, Ing. Diego Fernando Ruiz Garcés, que una vez realizada la visita conjunta CORTOLIMA-CONCESIÓN presenta los estudios de reencauzamiento efectuados por la firma civil Hidráulica y Sanitaria HCS S.A, ya que es apremiante realizar en este sitio una adecuación rigurosa y ajustada a parámetros de diseño que garanticen la seguridad del sector.

El día 6 de junio (sic) de 2008 mediante oficio CBG-AMB-1378-08 se entregaron los documentos solicitados necesarios para la solicitud de ocupación de cauces a la Corporación Autónoma Regional del Tolima – CORTOLIMA (...)

Mediante auto 445 de junio 8 de 2008 CORTOLIMA abre el expediente 14802 a la Constructora Carlos Collins, dando inicio al trámite ambiental correspondiente a la actividad de reencauzamiento del río Sumapaz cerca del K 91 de la vía Bogotá- Melgar. (...)

El 1 de diciembre de 2008 CORTOLIMA mediante resolución 2231 otorga el permiso de ocupación de cauce a la Constructora Carlos Collins S.A con Nit. 900031253-4 para el reencauzamiento del Río Sumapaz a la altura del K 91 de la vía Bogotá-Melgar. Con el único fin de proteger la banca existente y evitar daños a bienes privados, por las crecidas del Río Sumapaza”. (...)

Así mismo, al revisar los términos en los cuales se otorgó el permiso de ocupación de cauce, se evidencia que las obras se relacionan con la construcción de la glorieta en la abscisa K91, correspondiente al proyecto vial “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”.

“La justificación técnica aportada por la Constructora para obtener el permiso, se relacionó con las afectaciones que las temporadas invernales han causado a este tramo del corredor vial (con pérdida incluso de la calzada), en la vereda Malachí del municipio de Melgar. Señalaron que se acogían al artículo 124 del Código de los Recursos Naturales (Decreto 2811 de 1974), el cual establece que “Los propietarios, poseedores o tenedores de predios o las asociaciones de usuarios podrán construir con carácter provisional y sin permiso previo obras de defensa en caso de crecientes extraordinarias y otros semejantes de fuerza mayor, dando aviso dentro de los seis días siguientes a la iniciación de dichas obras. Pasado el peligro se podrá ordenar la demolición de las obras provisionales, la reposición de las destruidas o la construcción de obras nuevas necesarias, pro-cuenta de quienes resulten favorecidos con ellas, aun indirectamente y en proporción del beneficio que obtuvieran

Se acogen igualmente al artículo 196 del Decreto 1541 de 1978, el cual señala que cuando por causa de crecientes extraordinarias u otras emergencias, los propietarios, poseedores, tenedores, tenedores o administradoras de predios o las asociaciones de usuarios, podrán de manera provisional, construir obras de defensa sin permiso, dando para esto, aviso escrito al INDERENA, dentro de los seis días siguientes a su iniciación, sometiendo éstas a su posterior aprobación.

ARTÍCULO PRIMERO: Otorgar a la CONSTRUCTORA CARLOS COLLINS S.A. con NIT 900031253-4 permiso de ocupación de cauce del río Sumapaz, con el propósito de proceder al reencauzamiento de éste, en el Municipio de Melgar, vereda Malachí en el k91 de la vía Bogotá – Melgar”.

Con el artículo segundo establecen obligaciones de manejo ambiental a las obras.

ARTÍCULO TERCERO: Serán responsabilidad de CONSTRUCTORA CARLOS COLLINS S.A. los daños y perjuicios que se llegasen a causar sobre propiedades particulares y los recursos naturales con la operación de ésta.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

ARTÍCULO CUARTO: Autorizar la construcción de las obras provisionales realizadas por la CONSTRUCTORA CARLOS COLLINS S.A., en la vereda Malachí del Municipio de Melgar, con el propósito de evitar la socavación y pérdida de la banca de la margen izquierda de la vía Bogotá Girardot.”

En ese sentido, no queda duda de que la actividad realizada por la CONSTRUCTORA CARLOS COLLINS S.A hacia parte del proyecto *Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)*”, y estaba encaminada a evitar la socavación y pérdida de la banca de la margen izquierda de la vía.

En ese orden, a pesar de que el acto que genera la responsabilidad haya sido realizado por un tercero, las obras ejecutadas se desarrollaron para el proyecto *“Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”*, licenciado por la ANLA. En consecuencia, es claro que el titular de la licencia ambiental era la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, y como tal, el único responsable de las obras ejecutadas en el marco del proyecto.

Ahora bien, en cuanto al segundo argumento relacionado con que mediante radicados No. 4120-E1-109612 del 24 de septiembre de 2008, y No. 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009 la investigada remitió ajustes los diseños del proyecto, sin que a la fecha el Ministerio se haya pronunciado al respecto, es importante aclarar que dicha afirmación no es cierta, pues mediante oficio No. 2400-E2-124474 del 5 de noviembre de 2009 el MAVDT se pronunció indicando que se requería modificación de licencia ambiental. Así mismo debe tenerse en cuenta que el hecho de no obtener respuesta, no representa una autorización para el desarrollo de la actividad.

Al respecto, el Concepto Técnico No. 3563 del 10 de julio de 2019 por medio del cual la ANLA analizó los descargos, establece lo siguiente:

“el Concesionario solicita mediante la radicación 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009 se expida pronunciamiento de fondo sobre la procedencia de ejecutar las soluciones constructivas propuestas, dentro de la Licencia Ambiental que actualmente rige el proyecto.

Fue así como por medio del oficio bajo radicación 2400-E2-124474 del 5 de noviembre de 2009, el MAVDT se pronunció de la siguiente manera, dando respuesta a la solicitud realizada mediante radicación 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009:

“(…) Asunto: Oficio con radicado 4120-E1-116229 del 9 (sic) de octubre de 2009. Exp. 1838 - Mejoramiento de la carretera Bogotá - Girardot.

Señor Gnecco:

En atención al oficio del asunto, me permito informarle que la obra por usted reportada para el PR35+000 o K91, al ser construida dentro del cauce del río Sumapaz, implica el aprovechamiento de recursos naturales en cantidades diferentes a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental con el cual se otorgó la Licencia Ambiental al proyecto (Resolución No. 0557 del 19 de junio del 2002), por lo que para el caso se debe dar curso a lo establecido en el artículo 27 del Decreto 1220 de 2005, en relación con el trámite de Modificación de la Licencia Ambiental.

Sin embargo, es necesario informar a usted, que ante quejas presentadas por las corporaciones del área de influencia del proyecto y de la comunidad, por estar ya en ejecución la obra hasta ahora por usted reportada a este Ministerio y sin el respectivo previo trámite antes señalado, este despacho ha iniciado un proceso de investigación contra la CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT, mediante las Resoluciones 1828 del 22 de septiembre de 2009 y 2688 del 23 de septiembre de 2009.

(...)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Todo lo anterior muestra que, el Concesionario dio inicio a las obras que pretendían proteger la banca a la altura del K91, las cuales requerían un permiso de ocupación de cauce, sin previa autorización. Es claro que las obras fueron realizadas bajo el permiso otorgado por CORTOLIMA mediante Resolución 2231 del 1 de diciembre de 2008, no obstante, dicho permiso no fue solicitado directamente por el Concesionario, quien es el único beneficiario de la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 557 del 2002, teniendo en cuenta que esta lleva implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales necesarios para el proyecto. Ahora, si bien el Concesionario realizó los trámites pertinentes para la obtención de la modificación de la licencia ambiental con el fin de, entre otras cosas, obtener el permiso para el desarrollo de las obras en el K91, dicha modificación fue negada por la ANLA y en consecuencia las obras de ocupación de cauce ya construidas en el K91 continuaron sin autorización”.

De lo anterior se concluye que, el Ministerio mediante oficio con radicado 2400-E2-124474 del 5 de noviembre de 2009, dio respuesta a la solicitud realizada mediante radicación 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009, del cual se destaca que la investigada informó sobre las obras cuando estas ya se estaban ejecutando, omitiendo el trámite estipulado en el artículo 27 del Decreto 1220 de 2005, por el cual se establece el procedimiento para la modificación de la licencia ambiental de manera previa.

Por otra parte, frente al tercer argumento relacionado con la imposibilidad legal de la investigada para ejecutar el diseño inicialmente propuesto, pues aún no se habían adquirido los predios necesarios por temas legales, es pertinente aclarar que dicha situación no desvirtúa la ocurrencia del hecho, ni se constituye como una situación de fuerza mayor para el incumplimiento de la normativa, pues era de conocimiento de la investigada el deber de modificar la licencia ambiental de manera previa a la construcción de las obras reprochadas.

Así mismo, respecto al argumento relacionado con el permiso ambiental otorgado por CORTOLIMA para la estructura gavionada, se debe reiterar que mediante radicado No. 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009 la Autoridad Ambiental determinó que el trámite dispuesto para realizar las obras en mención era la modificación de la licencia ambiental.

De acuerdo con el artículo segundo de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, la licencia ambiental lleva implícito los permisos de uso, aprovechamiento y afectación de recursos naturales, de acuerdo con lo siguiente:

“(…) ARTÍCULO SEGUNDO: La Licencia Ambiental que se otorga lleva implícito los permisos de uso, aprovechamiento y afectación de los siguientes recursos naturales, en los términos que siguen:” (Negrilla fuera de texto)

En consecuencia, la construcción de dicha estructura no cumplió con el trámite dispuesto en los artículos segundo, décimo tercero, décimo sexto y décimo noveno de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002 y los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 del 21 de abril de 2005.

“ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: El beneficiario de la Licencia Ambiental deberá informar previamente y por escrito al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE cualquier modificación que implique cambios con respecto al proyecto, para su evaluación y aprobación respectivas. (...)

ARTÍCULO DECIMO SEXTO: El beneficiario de la Licencia Ambiental deberá realizar el proyecto de acuerdo a la información suministrada a este Ministerio y con las especificaciones establecidas en la presente Resolución. (...)

ARTICULO DECIMO NOVENO: La Licencia Ambiental que se otorga mediante esta providencia no ampara ningún tipo de obra o actividad diferente a las descritas en el estudio de impacto ambiental, el plan de manejo ambiental y en la presente providencia. Cualquier modificación en las condiciones de la licencia ambiental, el estudio de impacto ambiental o el plan de manejo ambiental, deberá ser informada al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para su aprobación. (...)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Decreto 1220 del 21 de abril de 2005

“ARTÍCULO 26. MODIFICACIÓN DE LA LICENCIA AMBIENTAL. La licencia ambiental podrá ser modificada en los siguientes casos:

1. En consideración a la variación de las condiciones existentes al momento de otorgar la licencia ambiental.
2. Cuando al otorgarse la licencia ambiental no se contemple el uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales renovables, necesarios o suficientes para el buen desarrollo y operación del proyecto, obra o actividad.
3. Cuando se pretendan variar las condiciones de uso, aprovechamiento o afectación de un recurso natural renovable, consagradas en la licencia ambiental.

ARTÍCULO 27. PROCEDIMIENTO PARA LA MODIFICACIÓN DE LA LICENCIA AMBIENTAL. Cuando se pretenda modificar una licencia ambiental el beneficiario de esta deberá presentar su solicitud y allegar a la autoridad ambiental competente la siguiente información:

1. La descripción de la(s) obra(s) o actividad(es) incluyendo planos y mapas de localización, el costo de la modificación y la justificación.
2. El complemento del estudio de impacto ambiental que contenga la descripción y evaluación de los nuevos impactos ambientales si los hubiera y los ajustes a la propuesta del Plan de Manejo Ambiental que corresponda”

Sobre este particular, el Concepto Técnico No. 3563 del 10 de julio de 2019 hizo las siguientes precisiones:

“Ahora bien, en relación con las obras de ocupación de cauce que avanzaron en el río Sumapaza, se realizó la revisión de la información presentada en la prueba tres (3) denominada “Oficio GT-GR-2959-09, fechado el 1 de octubre de 2009, radicado MAVDT número 4120-E1-116229, la información detallada de los ajustes al diseño a desarrollar en el PR 35+000, para el pronunciamiento del MAVDT

(...)

En el documento, como ya se hizo mención anteriormente, se precisa lo siguiente:

“Para dar inicio a la construcción de la calzada, es necesario igualmente iniciar la conformación de un terraplén y las estructuras de contención definitivas para el encauzamiento del Río Sumapaza en este punto, las estructuras previstas, serán gravitacionales, es decir (según diseño) gavionada en escalones progresivos, cuyo fin adicional (al de proteger el talud del terraplén) es corregir el curso de las aguas del Río Sumapaza en este punto, evitando así el embiste del Río a la calzada. (...)”

Así las cosas, las actividades correspondientes a la construcción de gaviones, los cuales, ocuparon el cauce cerrando el brazo y el meandro del río Sumapaz, así como, la adecuación del terraplén tras estos gaviones, se encuentran dentro de las actividades de ampliación de esta zona del corredor, tal como se detalla en los diseños viales remitidos por el Concesionario mediante el radicado 4120-E1-109612 del 24 de septiembre de 2008, en donde se presentan los diseños de la glorieta en el K91, los cuales se desarrollan dentro del cauce del río Sumapaz (Trayecto 9, PL01D de 05D, PL02D de 05D, PL01I de 05I y PL02I de 05I).

Es importante también hacer alusión al Informe Técnico No. 040-2012, referido al “Incumplimiento de la licencia ambiental en el sitio denominado Isla de los Venados kilómetro 91, por parte del Consorcio Autopista Bogotá - Girardot en el municipio de Melgar- Tolima”, emitido por la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios y remitido a la ANLA mediante radicación 4120-E1-40894 del 26 de julio de 2012, en el cual se menciona lo observado el día de visita 9 de mayo de 2012 describiendo lo siguiente:

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

“Durante el recorrido se observaron los gaviones que fueron ubicados en primera instancia según afirma la Constructora Carlos Collins, con el fin de proteger la carretera Bogotá - Girardot, con motivo de la ola invernal en el mes de Agosto del 2009, los cuales están ubicados en los extremos norte y sur del área, en cuyos extremos tienen señales de haber sido alterados por la corriente del río. (Fotos 2 y 3).

Se observó una barrera conformada por rocas aparentemente del río, con el fin de tapar el meandro y dirigir la corriente por la parte externa del cauce (Fotos 4 y 5); de igual manera, se evidenció la presencia de un relleno con material estéril, desde el enrocado hasta la carretera en ciertos puntos del área, en otras partes el relleno llega hasta unos 50 metros antes de la carretera (Fotos 6 a 9) y se encuentran aguas estancadas probablemente remanentes del meandro (Foto 10). (Negrita fuera del texto original)

(...) 6. RECOMENDACIONES

(...)

- *Se recomienda iniciar un informe con fines disciplinarios contra la dirección de CORTOLIMA, por presunta extralimitación de funciones al autorizar la intervención de la Isla de los Venados por parte de la Constructora Carlos Collins, integrante del Consorcio Autopista Bogotá – Girardot. (...)*

Referente a lo anterior la Procuraduría el 9 de mayo de 2012 observó la construcción de estructuras que ocuparon el cauce del río Sumapaza, las cuales, generaron el taponamiento del meandro en el K91 o PR 35+000 y entre otras cosas recomendó investigar la presunta extralimitación de funciones de CORTOLIMA al autorizar la intervención de la Isla los Venados ubicada en el K91 del proyecto, dentro de la cual, se realizó el taponamiento del meandro”.

Dicho lo anterior es claro que la investigada no cumplió con los términos establecidos en la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, por medio de la cual se otorgó licencia ambiental para el proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”, cuyo control y seguimiento le corresponde a esta Autoridad.

Por último, frente al argumento relacionado con la actividad de explotación y aprovechamiento de materiales de construcción sobre el río Sumapaz, desarrollada por la Sociedad Ruiz Camargo y Asociados, esta autoridad no desconoce dicha situación, sin embargo en el presente procedimiento no está en discusión su legalidad, pues conforme con el material probatorio obrante en el expediente es claro que quien realiza la ocupación del cauce del río Sumapaz en el K91, para obras del proyecto de construcción de la Segunda Calzada Bogotá – Girardot, y sin modificar la licencia ambiental, es la investigada.

En conclusión, los argumentos de defensa objeto del análisis jurídico no tienen vocación de prosperar, como quiera que no desvirtúan el incumplimiento a las obligaciones establecidas Artículos décimo tercero, décimo sexto y décimo noveno de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002 y artículos 26 y 27 del Decreto 1220 del 21 de abril de 2005; por ende, se mantiene fundada la presunción legal establecida en la Ley 1333 de 2009.

CARGO SEGUNDO

De acuerdo con el Auto No. 835 del 22 de marzo de 2011, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el segundo cargo, son los siguientes:

“Cargo Segundo: Por el cierre de meandro o madreveja activo del río Sumapaz a la altura del K91, sin modificar la licencia ambiental, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal d) del artículo 8º del Decreto- ley 2811 de 1974, por la alteración nociva del flujo natural de las aguas.”

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

En este punto se hace necesario precisar que el cierre del meandro del río Sumapaz se dio como consecuencia de la construcción de los gaviones, es decir por las obras realizadas dentro del cauce del río Sumapaz y que fueron justificadas por la constructora bajo el argumento de las afectaciones que las temporadas invernales habían causado a este tramo del corredor vial (con pérdida incluso de la calzada).

Al respecto, el Concepto Técnico No.0521 del 02 de abril de 2010 precisó lo siguiente:

“(…) Se observó la construcción de los gaviones cerrando el meandro del río Sumapaz (Fotos 6 y 7). Tras los gaviones se observó la adecuación del terraplén en un ancho suficiente para la conformación de la calzada contemplada para la construcción de la glorieta. En el extremo hacia Melgar del meandro, se interrumpe la construcción de los gaviones, para dar paso a la construcción de una obra de arte que permita la evacuación de las aguas de la quebrada La Golondrina, que se encontraban represadas por las obras en desarrollo. (Fotos 10 y 11)



Fotos 6 y 7. Gaviones construidos para cerrar el meandro del río Sumapaz

(..)”

Así mismo, se considera relevante traer a colación el Concepto Técnico 03563 del 10 de julio de 2019:

“Para tener mayor claridad respecto al cierre del meandro en el sector K91 o PR35, se presenta a continuación de manera gráfica cómo para el año 2007 eran las condiciones de dicho meandro, antes de la intervención por parte del Concesionario con ocasión de la implementación de las obras del proyecto y posteriormente se presenta una imagen del año 2014, en donde se evidencia el cierre del meandro y el cambio en el curso del agua de la corriente hídrica río Sumapaz.



“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”



Frente a lo anterior se concluye que el cierre del meandro efectivamente se generó, tal y como ya se expuso, como consecuencia de la construcción de las estructuras gavionadas que ocuparon el cauce del río Sumapaza”.

Ahora bien, con el fin de establecer si en el presente caso se incurrió en infracción ambiental respecto de las conductas endilgadas en el cargo segundo, se hace necesario abordar el análisis de los descargos presentados por la investigada.

DESCARGOS PRESENTADOS POR LA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, HOY EN REORGANIZACIÓN

La Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, mediante radicado 4120- E1-69108 del 01 de junio de 2010, allegó escrito de descargos dentro del término legal, donde respecto al segundo cargo solicitó lo siguiente:

“EL CARGO ES FALSO: Tal y como se explica en el descargo anterior, la estructura gavionada construida in situ, para proteger la estructura de la banca, posee permiso por parte de CORTOLIMA otorgado a la firma Constructora Carlos Collins, tercero diferente a la Sociedad Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A., y fue esta Constructora con permiso de la autoridad ambiental regional, quien ejecutó dichos trabajos. En ningún momento el Concesionario ha realizado actividad alguna in situ para desviar o modificar el meandro del Río Sumapaz.

Por otra parte el MAVDT no puede desconocer el fuero que poseen las Corporaciones Autónomas para otorgar permisos y/o licencias a terceros para la ejecución de estas obras. En planos y descripción de la actividad a ejecutar quedaron plasmados los alcances que estas obras tendrían, y en el documento licenciatario que otorgo dicha Corporación. Es necesario que el MAVDT no relacione directamente las actividades de terceros con acciones ejecutadas por el Concesionario, por estar ejecutándose en inmediaciones de zonas donde probablemente se realizará la ampliación del corredor, nuevamente recordamos que estos predios y derechos, deben ser objeto de procesos de estudio, oferta y compra.

No existe prueba alguna que infiera que el cierre del meandro haya sido efectuado por el Concesionario, los documentos presentados al MAVDT en el oficio fechado el 1 Octubre de 2009, radicado de MAVDT número 4120-E1-116229, y lo ratificado en visita el día 26 de noviembre de 2009, demuestra el actuar diáfano del Concesionario quien presentó oportunamente la información y los documentos soporte que establecen los titulares de las obras y solicitan el pronunciamiento del MAVDT al respecto.

PRETENSIÓN: por lo anterior, lo consideramos sin fundamento y solicitamos retirar el cargo en mención por cuanto:

1. Las actividades de cierre de brazo del Río Sumapaz a la altura del K91 o PR 35+000, NO fueron realizadas por el Concesionario, por tanto no se le puede endilgar responsabilidad alguna por actividades de terceros.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

2. A la fecha, no se ha ejecutado actividad alguna tendiente a realizar la ampliación en esta zona del corredor, pues se está a la espera del pronunciamiento oficial del MAVDT, de conformidad con lo solicitado por la Concesión, en los oficios anteriormente mencionados.”

CONSIDERACIONES DE LA ANLA FRENTE A LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA INVESTIGADA:

Los argumentos presentados la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, fueron analizados en el primer cargo donde quedó claro que las obras ejecutadas se desarrollaron para el proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”, y considerando que se trató de un proyecto licenciado, su ejecución no cumplió con el trámite dispuesto en los Artículos segundo, décimo tercero, décimo sexto y décimo noveno de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, así como en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 del 21 de abril de 2005.

En este punto es importante precisar que las actividades realizadas, corresponden a actividades de ampliación del corredor, tal como lo detalló la investigada en los diseños viales remitidos mediante el radicado 4120-E1-109612 del 24 de septiembre de 2008, donde se observan los diseños de la glorieta en el K91 (Trayecto 9, PL01D de 05D, PL02D de 05D, PL01I de 05I y PL02I de 05I).

Al respecto, el Concepto Técnico No.03563 del 10 de julio de 2019 hace las siguientes precisiones:

“(…) es preciso traer a colación el Estudio de Impacto Ambiental entregado por el Concesionario mediante radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011, dentro del trámite de modificación de la Licencia Ambiental, en el cual se establece lo siguiente:

“(…) 3.3.1.4 INSPECCIÓN GEOLÓGICA.

El recorrido oriente a occidente, donde el río forma una curva que ataca la orilla izquierda la cual se encontraba protegida mediante una estructura en gavión de 340 m de longitud, revestido con concreto pobre.

*La orilla izquierda se encontraba protegida mediante espolón que cierra el meandro abandonado y relleno con material **de la excavación del Túnel del Boquerón y de los cortes de la ampliación de la banca y de la doble calzada en algunos sitios y otros provenientes del par vial.***

*(…) **La dinámica de la corriente fue modificada por el cierre de un meandro mediante la construcción de un muro en gaviones de 370 mts de longitud, en la margen izquierda aguas abajo del río...*** (Negrita fuera del texto original).

Como se observa, la misma concesionaria informó dentro del trámite de modificación de Licencia Ambiental, que el material con el cual se relleno el meandro del río proviene de las actividades propias del proyecto. Así el material provenía de la excavación del túnel del Boquerón y de los cortes de la ampliación de la banca y de la doble calzada. Adicionalmente, la estructura gavionada de 370 metros de longitud corresponde también a una obra realizada en el marco del proyecto en el año 2008 y la cual no se encontraba autorizada como bien se explica en las consideraciones realizadas para el cargo primero del presente concepto técnico

En el EIA para la modificación, referido anteriormente, el Concesionario en el numeral 1. Generalidades, presenta lo siguiente:

“(…) La zona que se intervendrá corresponde a un antiguo meandro y que actualmente es denominada por algunos habitantes de la comunidad como Isla de los Venados la cual fue totalmente afectada por las crecientes del río Sumapaz llegando incluso hasta la propia banca de la calzada actual lo que

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

motivó la construcción de obras de protección de orillas como gaviones los cuales han sido totalmente socavados por la fuerza del río. (Negrita fuera del texto original).

En el numeral 3.3.3.5 Estudio Hidráulico, Hidráulica Fluvial y Estabilidad del Cauce, se describe lo siguiente:

*“(…) En el sector ubicado a la altura del K91+300, antes de 2008, la vía se desarrollaba por la margen izquierda del río Sumapaza y en este sitio el río atacaba frontalmente la calzada en las continuas crecientes que fluían por el brazo externo de un meandro que existía en la zona. **En el año 2008 se implementaron unas obras de cierre del meandro y el brazo interno se cortó quedando el flujo de río confinado a fluir por el brazo externo.** (Negrita fuera del texto original).*

*La zona de brazo interno es un área de relleno en la actualidad y sólo se conserva el cauce de la Quebrada Malachi. Las obras proyectadas comprenden la construcción de una doble calzada paralela a flujo del río Sumapaz, **y en el área de relleno, la construcción de un retorno,** utilizando la vía actual. (Negrita fuera del texto original).*

Al respecto se encuentra que la información presentada por el mismo Concesionario muestra que por cuenta de la realización de las obras en el marco de la construcción de la vía del proyecto, fue el mismo responsable de la licencia ambiental, es decir el Concesionario, el que realizó obras en el año 2008 para el cierre del meandro, cortando así el flujo de las aguas del río Sumapaz, así como el depósito de material de relleno en la isla de los venados contigua al meandro mencionado.

Fue así, como a partir de la evaluación realizada al EIA de la modificación de licencia ambiental se emite la Resolución 424 del 1 de junio de 2012.

Dicho lo anterior, del análisis del radicado No. 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011 no queda duda que las obras solicitadas en el marco del proceso de modificación de licencia, corresponden a las realizadas dentro del cauce del río Sumapaz, y se desarrollaron para el proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”.

En ese orden, el cierre de meandro o madreveja activo del río Sumapaz a la altura del K91 se desarrolló en el marco del proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”, cuyo titular es la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, y como tal, único responsable de las obras ejecutadas.

Ahora bien, frente al factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal d) del artículo 8º del Decreto- ley 2811 de 1974, por la alteración nociva del flujo natural de las aguas del río Sumapaza como consecuencia del cierre del meandro, el entonces MAVDT en el Concepto Técnico No.0521 del 02 de abril de 2010 precisó lo siguiente:

“(…) Con relación a la operación del meandro del río Sumapaz y su actual conformación para la doble calzada, se considera lo siguiente:

- a. **Los meandros de los ríos actúan como amortiguadores de crecientes súbitas de los ríos, por lo cual el cierre de los mismos alteran el comportamiento del drenaje para futuras avenidas. En el caso, en particular, se referencia por parte del personal de la CAR el aumento de los niveles del agua y de la fuerza de la misma, lo cual según se manifestó por parte de la comunidad y se evidenció en la zona, ya ha afectado estructuras de protección antes construidas y está generando erosión en las orillas del río.**

Dicho comportamiento erosivo y el aumento del nivel de las aguas, será mayor cuando el río presente crecientes o avenidas torrenciales, toda vez que el cauce fue alterado en su sección hidráulica y la madreveja del sector que actuaba como amortiguadora de crecientes, fue eliminada. (Negrilla fuera de texto)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

(...)

Adicionalmente, en el mismo video se aprecia que la madre vieja actuaba como un amortiguador de crecientes, ya que correspondía a una zona amplia de buena capacidad de retención de las aguas que drenaban por el río, logrando con ello la pérdida de la energía del agua; ahora ante la ausencia de este meandro, la fuerza y energía del agua afectarán el cauce en este sitio, aguas arriba y hacia aguas abajo.

Igualmente, en el sitio puede presentarse, en el caso de grandes avenidas, erosión del cauce (socavación) debido al aumento de la velocidad por la reducción de la sección hidráulica del río y/o inundación de la margen derecha, afectando predios que anteriormente permanecían secos.

Además, al contarse con una menor sección hidráulica en esta zona, el agua se represa formando una curva de remanso que puede inundar predios no solamente en el sitio, sino también aguas arriba”. (Negrita fuera de texto)

Así mismo el Concepto Técnico No.03563 del 10 de julio de 2019, cita los siguientes a partes de la Resolución No.424 del 1 de junio de 2012 “por la cual se negó una modificación de la licencia” relacionados con la alteración de la dinámica hídrica del río Sumapaz:

“(…) 3.1 Consideraciones de la ANLA sobre la descripción del proyecto

I. En primera instancia es necesario señalar que las obras propuestas en la modificación se formulan sobre las condiciones existentes de alteración de la dinámica hídrica del río Sumapaz, la cual anteriormente se desarrollaba por dos brazos del río, con un islote en el centro (de allí el nombre Isla de Los Venados); y que a partir de actividades desarrolladas por el proyecto de construcción de la vía Bogotá - Girardot fueron modificadas mediante la constitución de un relleno con material sobrante en la zona del meandro y brazo principal del río, obstruyendo el flujo libre de la quebrada Golondrinas y modificando el alineamiento en dos oportunidades de la quebrada Malachi, la cual desembocaba en la quebrada Golondrinas para Juego juntas entregar al río Sumapaz. (Negrita fuera del texto original).

(...)

La sección inicial del río Sumapaz funcionaba desde el punto de vista hidráulico, tal como lo confirma el Estudio presentado, transportando el caudal mínimo por el brazo principal o externo; el caudal medio podía transportarse por los dos brazos y el caudal máximo inundaba el islote formado entre dichos brazos. Por tanto, las situaciones de inundación presentadas en las dos últimas oportunidades, aclarando que obedecieron a condiciones extremas de invierno según los datos estadísticos del IDEAM y los efectos de la ola invernal que se presentó para esa época, utilizaron todo el ancho del río y la isla para transportar su caudal máximo, por lo que se considera que ante esa situación extrema existían las condiciones de ancho de la sección del río que permitían amortiguar hasta cierto grado dicha condición de caudal máximo (creciente).

(...)

El video mostrado en comisión por parte de la CABG, de la creciente en donde se inunda la Isla de Los Venados, es una prueba de la gran sección que el río requiere en este sitio para el transporte y amortiguación de crecientes, y que se considera que no se debe reducir como se propone con el nuevo alineamiento y sección propuesta. (Negrita fuera del texto original). (...)

Para un flujo sin cambios que impliquen erosión lateral o de fondo del río y posibles cambios aguas abajo de las obras, es necesario restablecer las condiciones anteriormente existentes (los dos brazos del río con la isla) y adelantar obras de protección dentro de la margen afectada por las crecientes. (Negrita fuera del texto original).

IV. La finalidad operativa de la “rotonda” dentro del cauce del río Sumapaz, manifestado por la CABG como retorno para los que se desplazan hacia y desde Melgar y/o hacia y desde Bogotá, no se

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

encuentra viable técnica-operativamente, teniendo en cuenta que en el PR34 (hacia Melgar) se ubica un retorno tipo corbatín, y aproximadamente en el PR37 (hacia Bogotá) se ubica otro retorno, quedando la obra objeto del presente trámite de modificación entre los PR35 y PR36, es decir, intermedia entre los retornos antes referidos, cumpliendo las tres obras con el mismo fin (retornos). **Por lo anterior, la única justificación que se evidencia con este diseño de la vía dentro del cauce del río Sumapaz y eliminando el meandro allí ubicado, corresponde a la justificación del gran lleno ya realizado en este sitio con materiales originados en la perforación del Túnel de Boquerón, con lo cual precisamente redujeron considerablemente la sección del río, obligando al río a transportarse por una sección reducida que por no ser suficiente, presenta problemas de erosión e inundación de áreas mayores a las usuales aguas abajo del sitio en donde se construyó además un muro en gaviones. Muestra de estos efectos la constituyen la destrucción del muro de gaviones construido y las inundaciones en predios aguas abajo del sitio de intervención.**

(...)

3.3.3 Consideraciones de la ANLA respecto al área de influencia del proyecto

- I. **La isla denominada "de Los Venados", intervenida y desaparecida por actividades de las obras de construcción de la vía sin autorización, como rellenos y explotación de materiales en el río, conservaba un sistema físico-biótico de alternancia entre épocas secas y épocas de niveles altos de agua en el río Sumapaza, el cual se desarrollaba con características especiales que hacían que determinadas especies de plantas y animales lo acogieran como hábitat transitorio, pero importante dentro de sus ciclos de vida.”** (Negrita fuera del texto original).

En el numeral 3.4.4. 2 medio Biótico se describe lo siguiente:

(...)

Se tiene entonces, que el papel de los meandros en los cursos de agua, es el de amortiguación ante crecientes, lo cual se daba con el amplio meandro donde se desarrollaron las afectaciones y se proyectan las obras adicionales; la Isla de los Venados al interior de este meandro, hidráulicamente también operaba como barrera física para retener y desviar la energía del agua ante crecientes, lo cual igualmente se perdió; y los relictos de bosque, tanto al interior de la isla como al margen del meandro, amarraban los suelos contra fenómenos de erosión y controlaban los niveles del agua. Todo lo anterior, sin desconocer el papel de estos sistemas como aportantes de hábitat, cada uno integrado por diferentes nichos para especies tanto de flora como de fauna, específicas y particulares.”

Es así como en el numeral 12. CONSIDERACIÓN FINAL de la Resolución 424 del 1 de junio de 2012, por medio de la cual se niega la modificación de la licencia ambiental 557 del 19 de junio del 2002, haciendo referencia principalmente a las obras ya realizadas por el Concesionario en el K91 en el meandro y en la isla de Los Venados que existía, se establece lo siguiente:

De acuerdo con las consideraciones anteriormente desarrolladas, se puede concluir que las obras propuestas para la modificación de la Licencia Ambiental, al proyectarse dentro del río Sumapaza, afectando tanto el meandro, como la Isla de los Venados, los cauces de las quebradas Golondrinas y Malachi, y la vegetación protectora y de conservación asociada a estas, no son viables ambientalmente, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz. (Negrita fuera del texto original).

De todo lo anterior se puede extraer que el meandro que existía para el año 2008 tenía una función amortiguadora de la energía del agua asociada a crecientes y proporcionaba el ancho del cauce necesario para disminuir su velocidad, por lo tanto, el cierre del mismo, aunado a la posterior modificación y desaparición de la isla Los Venados contigua a dicho meandro, primero por su inundación y segundo por el depósito de materiales extraídos de la construcción del túnel del

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Boquerón, cambió la hidrodinámica del río Sumapaz en el punto K91, lo que efectivamente sucedió en el año 2009, como bien lo mostró el video presentado mediante radicación 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009”.

De lo anterior se concluye que, con el cierre de meandro o madreveja del río Sumapaz, se pierde la función amortiguadora de la energía del agua asociada a crecientes, que proporcionaba el ancho del cauce necesario para disminuir su velocidad, por tanto, dicha acción altero nocivamente el flujo natural del río Sumapaza en el punto K91.

En consecuencia, se advierte que la acción hoy investigada se configuró como factor de deterioro ambiental de acuerdo con el literal d) del artículo 8º del Decreto- ley 2811 de 1974, el cual dispone lo siguiente:

“ARTÍCULO 8o. Se consideran factores que deterioran el ambiente, entre otros:

(...)

d). Las alteraciones nocivas del flujo natural de las aguas”.

Por lo expuesto, los argumentos presentados no tienen vocación de prosperar, como quiera que no desvirtúan la conducta imputada relacionada con el cierre del meandro y el factor de deterioro derivado de la alteración nociva del flujo natural de las aguas. En consecuencia y de acuerdo con la motivación expuesta, se reafirma la responsabilidad de la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, respecto de la imputación analizada del cargo segundo formulado mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

CARGO TERCERO

En el presente caso, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el cargo tercero, se encuentran descrito en el Auto 835 del 22 de marzo de 2011, así:

Cargo Tercero: *Por remoción total de la Isla de Los Venados, para dar paso al Jarillón y a la adecuación del cauce que quedó como resultado de las obras desarrolladas en el K91, lo que presuntamente deja incurso la empresa en los factores de deterioro del ambiente consagrados en los literales b) y d) del artículo 8º del Decreto-Ley 2811 de 1974, por la degradación de los suelos correspondientes a la denominada Isla Los Venados, y correspondiente alteración nociva del flujo natural de las aguas, respectivamente.”*

Al respecto es importante precisar que la remoción de la isla de los venados, se dio como consecuencia de las obras realizadas dentro del cauce del río Sumapaz, justificadas por la constructora bajo el argumento de las afectaciones causada por la temporada invernal a este tramo del corredor vial (con pérdida incluso de la calzada), obras que, como ya se precisó a lo largo del presente acto administrativo, no se encontraba autorizadas.

Dicho lo anterior, se considera relevante traer a colación las evidencia de la visita realizada el día 26 de noviembre de 2009 por parte del Grupo de seguimiento del MAVDT, cuyas evidencias se encuentra consignadas en el Concepto Técnico No. 0521 del 02 de abril de 2010 que precisó lo siguiente:

“2.1 Del diseño.

El proyecto de Ampliación, Construcción, Operación y Mantenimiento del corredor vial Bosa – Granada – Girardot, posee estudios de factibilidad y diseño fase tres elaborados por la firma INGETEC S.A., los cuales sirvieron de cimiento para gestionar la viabilidad ambiental, ante el Ministerio de Medio Ambiente hoy Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, lo que dio como resultado la Licencia Ambiental Resolución 0557 de Junio de 2002.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Estos diseños tenían establecida la ampliación del corredor en este punto del trayecto, ampliando hacia el costado derecho de la vía (sentido Bogotá – Girardot) tomando para sí una franja del cauce del meandro del Río Sumapaz, que paulatinamente ha ganado terreno con el correr de los años en este sector de la vía. Este diseño se sustenta, en acometer inmediatamente con la conformación de la estructura, las obras adicionales para la protección de la banca zanjando de una vez el problema suscitado durante mucho tiempo, cada invierno.



Como se aprecia en la gráfica, la calzada nueva tomaba parte del cauce en donde se establecería la estructura de la misma, demandando el encauzamiento del flujo en ese punto y la construcción de obras de contención para la protección de la nueva banca.”

Visto así, se establece por parte de este Ministerio que las obras adelantadas por la CABG dentro del cauce del río Sumapaz no eran necesarias, pues los diseños originales ya contemplaban obras de protección de la calzada ante crecientes del río, las cuales no afectaban el cauce, como realmente lo hicieron con las obras ejecutadas que implicaron el cierre del meandro, la remoción de la Isla de los Venados y la reducción de la sección hidráulica del río.

(...)

3.2 Sobre los hechos observados en la zona de obras en análisis K91 y alrededores.

- b. Con base en observaciones de visitas anteriores al sitio de obras dentro del río Sumapaz y por imágenes satelitales del mismo sitio, se concluye que allí existía una isla denominada por los habitantes de la zona, como la “Isla de los Venados”.

En la presente visita se encontró que esta isla fue removida en su totalidad por las obras de la CABG, a juzgar por lo que dice la comunidad y por las quejas allegadas a este Ministerio. No obstante, el personal de la CABG que acompañó la visita señaló que la Isla desapareció a raíz de la creciente ocurrida el 2 de abril de 2009, sin embargo en el video remitido a este Ministerio de forma adjunta al oficio con radicado 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009, se aprecia que la isla fue parcialmente afectada por las aguas de dicha creciente, y no en su totalidad; dicha isla, actuaba como un accidente geográfico natural del río, la cual servía para reducir la energía que llevaba el agua, y ante su ausencia total, la energía del agua y su velocidad aumentada, socavarán el drenaje y las orillas en este sector.

Adicionalmente, en el mismo video se aprecia que la madreveja actuaba como un amortiguador de crecientes, ya que correspondía a una zona amplia de buena capacidad de retención de las aguas que drenaban por el río, logrando con ello la pérdida de la energía del agua; ahora ante la ausencia de este meandro, la fuerza y energía del agua afectarán el cauce en este sitio, aguas arriba y hacia aguas abajo.

Igualmente en el sitio puede presentarse, en el caso de grandes avenidas, erosión del cauce (socavación) debido al aumento de la velocidad por la reducción de la sección hidráulica del río y/o inundación de la margen derecha, afectando predios que anteriormente permanecían secos.

Además al contarse con una menor sección hidráulica en esta zona, el agua se represa formando una curva de remanso que puede inundar predios no solamente en el sitio, sino también aguas arriba.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

La denominada Isla de los Venados, se constituye además como un ecosistema que albergaba especies vegetales y animales, las cuales desaparecieron. Si bien la creciente mostrada en el referido video la afectó, depositando material de arrastre, ésta tendería naturalmente a recuperarse en un determinado lapso de tiempo”.

Ahora bien, con el fin de establecer si en el presente caso se incurrió en infracción ambiental respecto de las conductas endilgadas en el cargo tercero, se hace necesario abordar el análisis de los descargos presentados por la investigada.

ANÁLISIS DE LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, HOY EN REORGANIZACIÓN

Al respecto, la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, mediante radicado 4120- E1-69108 del 01 de junio de 2010 presentó los siguientes argumentos:

“EL CARGO ES FALSO: La remoción total de la isla no puede atribuirse al Concesionario o a la Constructora Carlos Collins, toda vez que por un fenómeno natural sucedido el día 2 de abril de 2008, como fue comunicado oportunamente a la Corporación autónoma regional del Tolima CORTOLIMA y al MAVDT donde se hizo entrega del video de la avalancha presentada en el sector del K91, la cual deja testimonio filmico de los efectos devastadores causados por la furia de las aguas del Río Sumapaz las cuales arrasaron con la escasa o nula fauna y flora existente en la mal denominada “Isla de los venados”, por cuanto a la fecha no se encuentra registro alguno que determine la presencia de especies vulnerables o en peligro de extinción.

El jarillón que aduce el MAVDT no es más (como pudo verificarse in situ en la visita de seguimiento), que del dique que se describe en los cálculos, memorias y diseños que hacen parte integral de la estructura gavionada propuesta para el reencauzamiento y que fueron entregados a la Corporación Autónoma Regional del Tolima para su evaluación, por la empresa Carlos Collins S. A., dentro del proceso de licenciamiento de los documentos exigidos por la autoridad ambiental regional para el otorgamiento de la resolución 2231 del 1 de diciembre de 2008.

Es importante nuevamente recordar al MAVDT, que en la zona especificada en el presente cargo, existe autorización ambiental por parte de la Corporación Autónoma Regional, CAR (Licencia Ambiental o. 1631 del 30 de Julio de 2007), a la Sociedad Ruiz Camargo y Asociados, quien es poseedor del Contrato Único de Concesión No. DJO-142 emanado del Instituto Colombiano de Geología y Minería INGEOMINAS, para la explotación y aprovechamiento legal de materiales de construcción (arenas y gravas) sobre el Río Sumapaz.

(...)

Por otra parte, el citado jarillón, tal como ya se mencionó anteriormente, tiene permiso de construcción por parte de la Corporación y fue realizado o ejecutado por la firma Constructora Carlos Collins, como puede verificarse en el citado documento.

A la espera del pronunciamiento del MAVDT el Concesionario no ha realizado actividad alguna, se esperó hasta la visita de seguimiento para que pudiesen analizar en campo y con información de primera mano, se pronunciaran respecto a los ajustes propuestos al diseño en esta zona del corredor.

PRETENSIÓN: Se solicita retirar el cargo, dado que como se ha reiterado y explicado anteriormente, NO fue el Concesionario, el responsable de “la remoción total de la Isla de los venados” por las siguientes razones:

- 1. En la zona en comento existe un permiso minero activo y en proceso de explotación (Sociedad Ruiz Camargo y Asociados quien es poseedor del Contrato Único de Concesión No. DJO-142 emanado del Instituto colombiano de Geología y Minería INGEOMINAS, para la explotación y aprovechamiento legal de materiales de construcción (arenas y gravas) sobre el Río Sumapaz), que no pertenece al Concesionario (como puede verificarse en el Contrato de Concesión Minera).*

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

2. *El anterior Contrato de Concesión Minera posee Licencia Ambiental emitido por la Corporación (Licencia Ambiental No. 1631 del 30 de Julio de 2007), el cual le permite ejercer pleno derecho y posesión sobre el contrato de Concesión y la zona en comento.*
3. *Existen predios en la zona además de los derechos anteriormente descritos que impiden la ejecución de cualquier actividad por parte del Concesionario.*
4. *El Concesionario NO puede usurpar de manera arbitraria predios o derechos adquiridos por terceros, con el único argumento de realiza (sic) labores de ampliación en esta zona del corredor, desconociendo de facto, el derecho a la propiedad y al usufructo de bienes o derechos, legalmente adquiridos, por terceros.*
5. *No se puede endilgar actos o actividades o más aún efectos, producidos por actividades realizadas por terceros a la Concesionaria, tales como la explotación minera.*

CONSIDERACIONES DE LA ANLA FRENTE A LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA INVESTIGADA:

La investigada manifiesta que la remoción total de la Isla de Los Venados se derivó de un fenómeno natural, sin embargo, de acuerdo con las imágenes del video remitidas mediante radicado 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009, se evidencia se trató de una afectación parcial, sin que esto significara la desaparición de la isla.

Del Informe Técnico CAR No. 274 del 5 de mayo de 2009, se puede establecer que la intervención y daño ocasionado al islote no es un efecto derivado de las altas precipitaciones, ni tampoco por la explotación de material aluvial realizado por los propietarios del título minero DJO142, sino que es consecuencia de las obras desarrolladas en el K91 o PR35, que ocasionaron el cierre del brazo del río Sumapaz y la disposición de material sobrante extraído de la ampliación de la vía sobre el islote.

En ese sentido, las obras de ocupación de cauce en el río Sumapaz (Informes técnicos CAR No. 507 del 11 de julio de 2008 y No. 654 del 9 de septiembre de 2008), que incluyeron la conformación de un jarillón para la modificación del meandro del río, adecuación de terraplén y disposición de material sobre el islote, fueron las acciones que generaron y causaron la remoción de la isla de los Venados, al disminuir la sección hidráulica de la zona.

Al respecto, el Concepto Técnico No.03563 del 10 de julio de 2019 hace las siguientes precisiones:

“De manera inicial se aclara que la afirmación realizada por el Concesionario en los argumentos presentados en el escrito de descargos “toda vez que por un fenómeno natural sucedido el día 2 de abril de 2008”, no corresponde con la realidad, ya que la creciente a la que hace mención sucedió el 2 de abril del año 2009, de acuerdo con lo informado por la misma sociedad en la comunicación bajo radicación 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009, lo que implica que las obras que llevaron a la remoción de la Isla de los venados, iniciaron antes que ocurriera el fenómeno natural, toda vez que, los Informes técnicos de la CAR, presentados bajo radicaciones 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008 y 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009, especifican que para las fechas 12 de junio y 26 de agosto de 2008, las obras sobre el río Sumapaza a la altura del K91 ya se habían adelantado.

(...)

En la presente visita se encontró que esta isla fue removida en su totalidad por las obras de la CABG, a juzgar por lo que dice la comunidad y por las quejas allegadas a este Ministerio. No obstante, el personal de la CABG que acompañó la visita señaló que la Isla desapareció a raíz de la creciente ocurrida el 2 de abril de 2009, sin embargo en el video remitido a este Ministerio de forma adjunta al oficio con radicado 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009, se aprecia que la isla fue parcialmente afectada por las aguas de dicha creciente, y no en su totalidad; dicha isla, actuaba como un accidente geográfico natural del río, la cual servía para reducir la energía que llevaba el agua, y ante su ausencia total, la energía del agua y su velocidad aumentada, socavarán el drenaje y las orillas en este sector. (Negrita fuera del texto original)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Adicionalmente, en el mismo video se aprecia que la madreveja actuaba como un amortiguador de crecientes, ya que correspondía a una zona amplia de buena capacidad de retención de las aguas que drenaban por el río, logrando con ello la pérdida de la energía del agua; ahora ante la ausencia de este meandro, la fuerza y energía del agua afectarán el cauce en este sitio, aguas arriba y hacia aguas abajo. (...)

(...)

Es de anotar que el video al que se hace referencia en los párrafos anteriores corresponde también a la prueba once (11) decretada mediante el Auto 2394 del 25 de junio de 2011, el cual, efectivamente muestra que si bien se presentó afectación de la denominada isla por la creciente, no se observa la desaparición de la misma, lo que sí sucedió por las obras adelantadas en el marco del desarrollo del proyecto, las cuales implicaron el cierre del meandro y la disposición en la isla de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía, con la consecuente remoción de la misma, tal y como se describe en los apartes de los conceptos técnicos antes mencionados.

En el numeral 3.3.3.5 Estudio Hidráulico, Hidráulica Fluvial y Estabilidad del Cauce, se describe lo siguiente:

*“(...) En el sector ubicado a la altura del K91+300, antes de 2008, la vía se desarrollaba por la margen izquierda del río Sumapaza y en este sitio el río atacaba frontalmente la calzada en las continuas crecientes que fluían por el brazo externo de un meandro que existía en la zona. **En el año 2008 se implementaron unas obras de cierre del meandro y el brazo interno se cortó quedando el flujo de río confinado a fluir por el brazo externo.** (Negrita fuera del texto original).*

*La zona de brazo interno es un área de relleno en la actualidad y sólo se conserva el cauce de la Quebrada Malachi. Las obras proyectadas comprenden la construcción de una doble calzada paralela a flujo del río Sumapaz, **y en el área de relleno, la construcción de un retorno**, utilizando la vía actual. (Negrita fuera del texto original).*

Al respecto se encuentra que la información presentada por el mismo Concesionario muestra que por cuenta de la realización de las obras en el marco de la construcción de la vía del proyecto, fue el mismo responsable de la licencia ambiental, es decir el Concesionario, el que realizó obras en el año 2008 para el cierre del meandro, cortando así el flujo de las aguas del río Sumapaz, así como el depósito de material de relleno en la isla de los venados contigua al meandro mencionado”.

En conclusión, la isla de los venados fue intervenida y desaparecida en el marco de las obras desarrolladas para el proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”, conforme con las evidencias técnicas expuestas por los funcionarios de la CAR y el MAVDT.

El Concepto Técnico No.03563 del 10 de julio de 2019, expone la situación de la isla de los venados antes y después de ser intervenida con las obras que estaba realizando:

“Para tener claridad respecto de la denominada Isla de Los Venados antes y después de la intervención del proyecto en la misma, a continuación, se muestra una primera imagen del sector K91 o PR35 en donde se evidencia cuáles eran las condiciones para el año 2007 antes de la intervención del proyecto en comento y posteriormente una imagen de las condiciones del mismo punto para el año 2011, después de la intervención del proyecto y se observa claramente que la Isla desapareció.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”



Fuente: Grupo de Geomática - ANLA 2019

Imagen 4. Imagen sector P91 o PR35 Isla de los Venados año 2011.



Fuente: Grupo de Geomática - ANLA 2019

Por todo lo anterior e independientemente de la existencia de explotación de material de arrastre en el sector, es claro que el área de la Isla de los Venados fue ocupada con las obras adelantadas por el Concesionario.

Así, parte del material de relleno fue dispuesto sobre la Isla Los Venados, el cual provenía de las obras realizadas en el marco del proyecto, como lo es el material proveniente del túnel del Boquerón, lo que finalmente ocasionó la remoción total de la isla como se puede observar en la imagen 4 del presente concepto técnico. (...)

Ahora bien, frente al factor de deterioro del ambiente consagrado en los literales b) y d) del artículo 8º del Decreto- ley 2811 de 1974, por la degradación de los suelos correspondientes a la denominada Isla Los Venados, y alteración nociva del flujo natural de las aguas, el Concepto Técnico No.0521 del 02 de abril de 2010, precisa lo siguiente

(...) Con relación a la operación del meandro del río Sumapaz y su actual conformación para la doble calzada, se considera lo siguiente:

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- c. *Los meandros de los ríos actúan como amortiguadores de crecientes súbitas de los ríos, por lo cual el cierre de los mismos alteran el comportamiento del drenaje para futuras avenidas. En el caso, en particular, se referencia por parte del personal de la CAR el aumento de los niveles del agua y de la fuerza de la misma, lo cual según se manifestó por parte de la comunidad y se evidenció en la zona, ya ha afectado estructuras de protección antes construidas y está generando erosión en las orillas del río.*

Dicho comportamiento erosivo y el aumento del nivel de las aguas, será mayor cuando el río presente crecientes o avenidas torrenciales, toda vez que el cauce fue alterado en su sección hidráulica y la madreveja del sector que actuaba como amortiguadora de crecientes, fue eliminada.

- d. *Con base en observaciones de visitas anteriores al sitio de obras dentro del río Sumapaz y por imágenes satelitales del mismo sitio, se concluye que allí existía una isla denominada por los habitantes de la zona, como la “Isla de los Venados”.*

(...)

Adicionalmente, en el mismo video se aprecia que la madreveja actuaba como un amortiguador de crecientes, ya que correspondía a una zona amplia de buena capacidad de retención de las aguas que drenaban por el río, logrando con ello la pérdida de la energía del agua; ahora ante la ausencia de este meandro, la fuerza y energía del agua afectarán el cauce en este sitio, aguas arriba y hacia aguas abajo.

Igualmente, en el sitio puede presentarse, en el caso de grandes avenidas, erosión del cauce (socavación) debido al aumento de la velocidad por la reducción de la sección hidráulica del río y/o inundación de la margen derecha, afectando predios que anteriormente permanecían secos.

Además, al contarse con una menor sección hidráulica en esta zona, el agua se represa formando una curva de remanso que puede inundar predios no solamente en el sitio, sino también aguas arriba. (Negrilla fuera de texto)

La denominada Isla de los Venados, se constituye además como un ecosistema que albergaba especies vegetales y animales, las cuales desaparecieron. Si bien la creciente mostrada en el referido video la afectó, depositando material de arrastre, ésta tendería naturalmente a recuperarse en un determinado lapso de tiempo. (Negrilla fuera de texto)

Así mismo, el Concepto Técnico No. 3563 del 10 de julio de 2019 trae a colación algunos partes de las consideraciones realizadas en la Resolución 424 del 1 de junio de 2012, frente a la alteración de la dinámica hídrica del río Sumapaz plantea lo siguiente:

3.3.3 Consideraciones de la ANLA respecto al área de influencia del proyecto

- II. *La isla denominada “de Los Venados”, intervenida y desaparecida por actividades de las obras de construcción de la vía sin autorización, como rellenos y explotación de materiales en el río, conservaba un sistema físico-biótico de alternancia entre épocas secas y épocas de niveles altos de agua en el río Sumapaza, el cual se desarrollaba con características especiales que hacían que determinadas especies de plantas y animales lo acogieran como hábitat transitorio, pero importante dentro de sus ciclos de vida.” (Negrilla fuera del texto original).*

(...)

De todo lo anterior se puede extraer que el meandro que existía para el año 2008 tenía una función amortiguadora de la energía del agua asociada a crecientes y proporcionaba el ancho del cauce necesario para disminuir su velocidad, por lo tanto, el cierre del mismo, aunado a la posterior modificación y desaparición de la isla Los Venados contigua a dicho meandro,

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

primero por su inundación y segundo por el depósito de materiales extraídos de la construcción del túnel del Boquerón, cambió la hidrodinámica del río Sumapaz en el punto K91, lo que efectivamente sucedió en el año 2009, como bien lo mostró el video presentado mediante radicación 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009.” (Negrilla fuera de texto)

De lo anterior se concluye que, con la desaparición de la isla los venados, cambió la hidrodinámica del río en el punto K91, generando fenómenos de erosión y alteraciones nocivas del flujo natural de las aguas. En consecuencia, se advierte que, con la acción reprochada, se configuraron los factores de deterioro ambiental contemplado en los literales b) y d) del artículo 8° del Decreto- ley 2811 de 1974 por la cual dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente.

Por lo expuesto, los argumentos de defensa objeto del análisis jurídico que antecede no tienen vocación de prosperidad, como quiera que no desvirtúan la conducta imputada relacionada con remoción de la Isla de Los Venados, para dar paso al Jarillón y a la adecuación del cauce que quedó como resultado de las obras desarrolladas en el K91, causando con ello los factores de deterioro del ambiente consagrados en los literales b) y d) del artículo 8° del Decreto-Ley 2811 de 1974, por la degradación de los suelos y alteración nociva del flujo natural de las aguas.

Por lo anterior y de acuerdo con la motivación expuesta, se reafirma la responsabilidad de la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización con NIT. 830.143.442 – 7, respecto de la imputación analizada del cargo tercero formulado mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

DEL ERROR EN LA IMPUTACIÓN FÁCTICA PARA LOS CARGOS CUARTO Y QUINTO DEL AUTO 835 DEL 22 DE MARZO DE 2011

Una vez verificados los argumentos presentados por los descargos, esta entidad evidencia que el Auto No. 835 del 22 de marzo de 2011 describió de manera errónea las conductas de los cargos cuarto y quinto, teniendo en cuenta que las quebradas a las que se hace referencia Malachi y Golondrinas no corresponden a los hechos descritos.

Los cargos cuarto y quinto fueron descritos en el Auto 835 del 22 de marzo de 2011, de la siguiente manera:

“Cargo cuarto.- *Por el nuevo desvío del cauce de la quebrada Malachí e interrupción del cauce y represamiento de las aguas que discurren por la quebrada Las Golondrinas, en presunto incumplimiento a lo establecido en el artículo 132 del Decreto-ley 2811 de 1974, al alterar los cauces de los cuerpos de agua referidos, sin la previa obtención del correspondiente permiso; así mismo, se da un presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13°, 16° y 19° de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite de modificación de la licencia ambiental contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 200.*

Cargo quinto. - *Por el represamiento de las aguas de la quebrada Las Golondrinas, generando un hábitat apropiado para la proliferación de vectores de enfermedades y olores molestos a la comunidad cercana, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal d) del artículo 8° del Decreto-ley 2811 de 1974, por la alteración nociva del flujo natural de las aguas.*

Al respecto, se advierte que el Auto 835 del 22 de marzo de 2011 describió de manera errónea las conductas de los cargos antes mencionadas, pues para el cuarto cargo se afirmó que el desvío del cauce se había realizado sobre la quebrada Malachí, cuando la realidad muestra que dicha quebrada se denominaba Golondrina; mientras para el cuarto quinto se acusó de la interrupción del cauce y represamiento de las aguas que discurren por la quebrada Las Golondrinas, cuando en realidad esta se trata de la Malachí..

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Así mismo, frente al cargo quinto se afirmó que se había ocasionado el represamiento de las aguas de la quebrada Las Golondrinas, generando un hábitat apropiado para la proliferación de vectores de enfermedades y olores molestos a la comunidad cercana, cuando en realidad se había causado el represamiento de la quebrada Malachí.

Al respecto el concepto técnico 03563 del 10 de julio de 2019 hace la siguiente precisión:

“Así las cosas, con el fin de evidenciar cuál fue la quebrada que se desvió y cuál quebrada se represó, a continuación, se presenta de manera gráfica en la primera imagen la quebrada Golondrinas (denominada en el cargo cuarto del Auto 1355 de 2010 como “Malachí”), la cual fluía de manera paralela a la vía hasta confluir con la quebrada Malachi y entregar de manera conjunta sus aguas al meandro del río Sumapaz.

Imagen 6. Sector del K91 flujo quebrada las Golondrinas antes de las obras de doble calzada. Año 2007



Fuente: Grupo de Geomática - ANLA 2010

En la siguiente imagen se observa que para el año 2014, de manera posterior a la desaparición de la Isla de los Venados y del meandro del río Sumapaz por las obras ejecutadas con ocasión del proyecto, la quebrada Golondrinas (denominada en el cargo cuarto del Auto 1355 de 2010 como “Malachí”), fue desviada en su curso, de manera que ahora cruza la vía y sigue perpendicular a esta hasta entregar sus aguas al río Sumapaz.

Imagen 7. Sector del K91 desviación de la quebrada Las Golondrinas. Año 2014



Fuente: Grupo de Geomática - ANLA 2019

De acuerdo con lo anterior se evidencia el desvío del cauce de la quebrada Golondrinas (denominada en el cargo cuarto del Auto 1355 de 2010 como Malachí).

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

De igual manera, en las anteriores imágenes se puede observar el represamiento de la quebrada Malachí (denominada en el cargo cuarto del Auto 1355 de 2010 como Golondrinas), donde se evidencia que su flujo ha sido obstruido y no descarga al río Sumapaz como inicialmente ocurría.”

En cuanto al cargo quinto el concepto técnico 03563 del 10 de julio de 2019 hace la siguiente precisión:

“De manera inicial se reitera lo considerado para el cargo cuarto en relación con la aclaración del nombre de la quebrada sobre la que se presentó el represamiento. Dicha quebrada fue nombrada en el cargo quinto formulado por el Auto 1355 del 23 de abril de 2010 como Golondrinas, no obstante, esta se denomina realmente quebrada Malachí.

De esta manera, la descripción de los hechos no corresponde a la realidad de las conductas, al no determinar correctamente la imputación fáctica, desde el punto de vista procesal y de cara al principio del debido proceso, la imputación formulada en los cargos cuarto y quinto no puede ser objeto de análisis, ni puede tipificarse, conforme con el artículo 5° de la Ley 1333 de 2009.

En consecuencia, al verificarse que existe error en la imputación fáctica de las conductas, de cara a los principios imparcialidad, legalidad, buena fe, debido proceso y de congruencia, procesalmente no es viable para esta Autoridad entrar a abordar el análisis de la omisión censurada, por cuanto en esta instancia no se puede modificar o alterar los cargos oportunamente formulados.

Al respecto, es importante tener en consideración los criterios jurisprudenciales desarrollados por la Corte Constitucional, quien precisamente al estudiar la exequibilidad del artículo 5° de la Ley 1333 de 2009 (Sentencia C-219 de 2017), determinó el alcance del principio de tipicidad, así:

“5.4. El otro principio que integra el derecho administrativo sancionador y que se encuentra incorporado en el de legalidad, es el de tipicidad. Según este principio “el legislador está obligado a describir la conducta o comportamiento que se considera ilegal o ilícito, en la forma más clara y precisa posible, de modo que no quede duda alguna sobre el acto, el hecho, la omisión o la prohibición que da lugar a sanción de carácter penal o disciplinario. Igualmente, debe predeterminar la sanción indicando todos aquellos aspectos relativos a ella, esto es, la clase, el término, la cuantía, o el mínimo y el máximo dentro del cual ella puede fijarse, la autoridad competente para imponerla y el procedimiento que ha de seguirse para su imposición”². De acuerdo con esta definición, son elementos esenciales del tipo sancionatorio administrativo: (i) la descripción específica y precisa de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas; (ii) la determinación por la ley de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma, (iii) que exista correlación entre la conducta y la sanción; (iv) la autoridad competente para aplicarla; y (v) el procedimiento que debe seguirse para su imposición.”

Por lo anteriormente expuesto resulta procedente exonerar a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy En Reorganización, por los cargos cuarto y quinto, tal y como se declarará en la parte resolutive del presente acto.

CARGO SEXTO

En el presente caso, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el cargo sexto, se encuentran descrito en el Auto 835 del 22 de marzo de 2011, así:

Cargo sexto. *Por el aporte de lodos de la planta de concreto al cauce de la quebrada Las Golondrinas, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal e) del artículo 8° del Decreto-ley 2811 de 1974, al generar sedimentos al citado cuerpo de agua.”*

² Sentencia C-921 de 2001

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Al respecto, se debe destacar que una vez analizadas las pruebas obrantes en el expediente y ordenadas mediante el Auto No. 2394 del 25 de junio de 2010, esta autoridad encuentra que no es posible determinar el lugar y las coordenadas precisas donde discurren los lodos al cauce de la quebrada Las Golondrinas, y derivado de ello no es posible determinar las condiciones de modo y lugar, en especial si la planta de concreto se encuentra ubicada en el área de influencia del proyecto.

En efecto, los Conceptos Técnicos de seguimiento No.2236 del 14 de diciembre de 2009 (acogido mediante Auto 2357 de 2010) y 0521 del 02 de abril de 2010 (acogido mediante auto 2931 del 23 de octubre de 2009), no se especifican las coordenadas donde se evidenció el escurrimiento de lodos exactamente.

En ese sentido, el Concepto Técnico No.03563 del 10 de julio de 2019 de evaluación de descargos, hace las siguientes precisiones en cuanto a lo anteriormente concluido:

“En las fotografías y en lo descrito en el concepto técnico anteriormente referido, se evidencia el escurrimiento de lodos en la corriente hídrica quebrada Malachi (denominada quebrada Las Golondrinas en el cargo sexto formulado) generando posible deterioro de dicha corriente, no obstante, en la descripción de los hechos no se especifica la ubicación del área donde estos ocurrieron.

(...)

Frente a lo anterior se observa que efectivamente se presentó una problemática referida a la presencia de lodos en el cuerpo hídrico denominado Las Golondrinas, provenientes de la planta de concreto, la cual, cuenta con el respectivo permiso de CORTOLIMA presentado por el Concesionario como anexo en el escrito de descargos. No obstante, al igual que en los conceptos citados, en la descripción de los hechos, no se especifica la ubicación del área donde estos ocurrieron.

Ahora bien, se encuentra que, de acuerdo con el EIA presentado mediante radicación 3110-1-4589 del 11 de marzo de 1999, el área de influencia del proyecto corresponde a una longitud de 140 metros en el achurado de la vía. Como ya se mencionó anteriormente, se desconoce por parte de esta Autoridad la ubicación de la planta de concreto del tercero Constructora Carlos Collins S.A., así como, la ubicación precisa en donde ocurrieron los hechos, en consecuencia, se desconoce si estos se encuentran o no dentro del área de influencia del proyecto, por lo tanto, no es posible dilucidar si es competencia de esta Autoridad o por el contrario de la autoridad ambiental regional el imponer sanciones por los hechos aquí analizados

Conforme a las consideraciones técnicas antes presentadas, se considera NO confirmar el cargo sexto formulado por el Auto 1355 del 23 de abril de 2010, teniendo en cuenta que no se cuenta con el material probatorio suficiente que le permita a la autoridad ambiental inferir que no se cumplió con la obligación contenida en el literal e) del artículo 8º del Decreto-ley 2811 de 1974

Dicho lo anterior, para el presente cargo el material probatorio no permite tener certeza respecto de las circunstancias de modo y lugar de la ocurrencia de los hechos, lo que imposibilita adecuar la conducta desplegada al supuesto de hecho contenido en las normas que se estiman infringidas.

En materia sancionatoria debe existir exactitud y precisión no solo sobre los hechos, cargos y pruebas que se aducen como motivos de una infracción, sino que debe existir certeza acerca de las circunstancias de modo y lugar, de tal manera que permita analizar de manera específica la conducta, puesto que la sanción no puede aplicarse de manera general.

De acuerdo con el artículo 2.2.10.1.1.3 el Decreto 1076 de 2015, que compila el Decreto 3678 del 04 de octubre de 2010 y reglamenta el párrafo 2º del artículo 40 de la Ley 1333 de 2009, el acto que imponga sanción debe determinar claramente los motivos de tiempo, modo y lugar, en los siguientes términos:

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

“Artículo 2.2.10.1.1.3. - Motivación del proceso de individualización de la sanción. Todo acto administrativo que imponga una sanción deberá tener como fundamento el informe técnico en el que se determinen claramente los motivos de tiempo, modo y lugar que darán lugar a la sanción, detallando los grados de afectación ambiental, las circunstancias agravantes y/o atenuantes y la capacidad socioeconómica del infractor, de forma que pueda determinarse la debida aplicación de los criterios a que se refiere el presente reglamento. Así mismo y en el evento en que la infracción haya generado daño ambiental, el informe técnico deberá indicar las características del daño causado por la infracción.”

Como bien se anotó, en el presente caso no se tiene certeza respecto del modo y la ubicación específica donde estos ocurrieron los hechos, lo que imposibilita concretar en qué consistió la infracción y de qué manera sucedió, imposibilitando una adecuada defensa al investigado, y limitando su derecho de defensa y debido proceso.

Por consiguiente, al amparo de los principios de legalidad, tipicidad y debido proceso, resulta procedente exonerar a Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por el cargo sexto.

CARGO SÉPTIMO

En el presente caso, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el cargo séptimo, se encuentran descritas en el Auto 835 del 22 de marzo de 2011, así:

Cargo séptimo: Por la utilización del área aislada del río (meandro) por la construcción del jarillón, para la disposición de materiales sobrantes del proyecto (botadero), sitio no autorizado, en presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13°, 16° y 19° de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.”

Dicha conducta fue evidenciada por la CAR, quien mediante radicado 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008 informó al MAVDT, sobre posibles afectaciones derivadas de la ocupación del cauce del río Sumapaz, entre el K90+600 al K91+700, en los siguientes términos:

“INFORME TÉCNICO NO. 654 DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2008.

Ubicación del hecho: X 962566 Y 942246
X 962632 Y 942540
Fecha de la visita: 26 de agosto de 2008

Se presenta solicitud a la CAR por parte del Sr. Carlos Eduardo Santacruz López, denunciando ilegalidad en la explotación del material aluvial del río Sumapaz por parte de los Constructores de la doble calzada Carlos Collins.

En la visita a la zona se establece que: “La actividad se realiza en la margen izquierda del Río Sumapaz a la altura del Km 90 vía Girardot o Km 6-7 Vía Melgar – Girardot”.

(...) en la visita se pudo determinar la clase de actividad que estaban desarrollando los de la Constructora Carlos Collins de la doble calzada que corresponde:

- 2 Arrojar material que es extraído (sobrante) de la ampliación de la vía en la margen izquierda, sobre el talud que cae al Río Sumapaz.**
- 3 Acumulación de material sobrante de la ampliación de la vía, en la terraza aluvial – margen izquierda – dicho material no se encuentra compactado, además presenta material arbóreo, tierra, material de la zona y escombros.**

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- 4 Se observa material de tipo arbóreo el cual a (sic) sido talado y se encuentra depositado a orilla de la vía que conduce al Río Sumapaz.” (Negrilla fuera de texto)**

(...)

En la zona se observa depositación (sic) de material (sobrante de la ampliación de la vía) sobre el cauce del río Sumapaz con la intención de cerrar el brazo del río, acumulación de material como especie de nivelación topográfica en el área, pero dicho material no se encuentra compactado y se distingue material de tipo arbóreo el cual fue talado.

Todo lo anterior según manifestación del ingeniero Visbal de la constructora Carlos Collins encargados de la doble Calzada en ese sector, estas obras estas (sic) amparadas en la licencia Ambiental para la construcción de la doble calzada y el material que se está (sic) utilizando lo están comprando a Ruiz Camargo y Asociados...”

Así mismo, resulta pertinente traer a colación las evidencias de la visita realizada el día 26 de noviembre de 2009 por parte del Grupo de seguimiento del MAVDT, cuyas evidencias se encuentran consignadas en el Concepto Técnico No. 0521 del 02 de abril de 2010, que precisa lo siguiente:

“Adicionalmente, se observó que la CABG está disponiendo material y rellenando el área (a manera de botadero) que quedó aislada del meandro del río con la construcción del jarillón: (Fotos 14 a 17)



Fotos 14 a 17. Disposición y extendido de material dentro del área aislada por el jarillón y fuera del corredor ya disponible y necesario para la conformación de la calzada proyectada dentro de los diseños de la glorieta.

Se encontró igualmente que el área del meandro del río Sumapaz que fue aislada con la construcción del jarillón, se está rellenando con materiales sobrantes del proyecto, lo cual se constituye en el uso de un botadero no autorizado por este Ministerio para el proyecto.

La CABG en la visita señaló que lo ejecutado por la Concesión sólo corresponde a lo autorizado por CORTOLIMA, y que en ningún momento han adelantado actividades no contempladas en la licencia; señala que el terraplén que existe tras los gaviones no es de la vía que quieren construir y de la cual no han obtenido la modificación de la licencia para ejecutarlo, pero por alineamiento y dimensiones, si

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

corresponde con las obras ejecutadas, pero aún no autorizadas por este Ministerio. A este respecto, como se observa en las fotografías 8 y 17, de forma posterior al jarillón construido, se cuenta con un terraplén suficiente para la conformación de la doble calzada diseñada por la CABG dentro de la glorieta no autorizada para el proyecto. Esto también se evidencia en la obra de drenaje (box culvert o alcantarilla cajón) que está en proceso de construcción en el alineamiento del jarillón construido, para dar paso a las aguas represadas de la quebrada Golondrina, y que se aprecia en la foto 9”.

Ahora bien, con el fin de establecer si en el presente caso se incurrió en infracción ambiental respecto de las conductas endilgadas en el cargo séptimo, se hace necesario abordar el análisis de los descargos presentados por la investigada.

ANÁLISIS DE LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, HOY EN REORGANIZACIÓN

Al respecto, la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, argumentó lo siguiente:

“En este punto es importante aclarar y recalcar, que la zona a que hace mención el cargo, corresponde al botadero Número 16 autorizado en la Resolución aprobatoria o Licencia Ambiental (resolución 0557 de Junio de 2002, del MAVDT), adicionalmente posee permiso de disposición emitido por la administración municipal de Melgar a nombre de Milena Guzmán, propietaria del predio la isla, en donde se dispuso este material; sin embargo y como ya se ha explicado suficientemente, en la zona solo se tiene un acopio temporal de material, proveniente de excavación, al que luego de realizar selección, se aprovecha como materia prima para la trituradora, en la cual se transforma en materiales como Base o Sub Base Granular, esta trituradora se localiza en inmediaciones de la vereda el Salero.

Por otra parte es inexacta la descripción del Cargo, en tanto que se está asegurando que la zona utilizada para el "deposito" (sic) de material sobrante de excavación, corresponde al meandro del río, cuando si se verifica en campo la zona utilizada, corresponde a un predio aledaño de propiedad de la Señora Milena Guzmán, que no es precisamente el supuesto meandro del río Sumapaz. Ver Figura 2.

Muy seguramente el Concesionario sería el primero en oponerse a ocupar deliberadamente el cauce del Río, menos sin permiso de la autoridad ambiental competente, y si la actividad a realizar así lo amerita se sortearían todos los trámites pertinentes, previa realización de cualquier actividad.

La zona achurada corresponde a la zona de localización de la planta de concreto y la zona de acopio temporal de material proveniente de excavación. En ningún momento se han ocupado terrenos del meandro del Río Sumapaz, ni por la planta de asfalto o por el depósito temporal de materiales provenientes de excavación.

PRETENSION: Consideramos que el cargo tiene fundamentos falsos, dado que los argumentos en los que se basa son inexactos por:

1. La zona en mención corresponde al Botadero Número 16 autorizado en la Resolución 0557 de Junio de 2002, Licenciataria del proyecto de ampliación del corredor vial Bosa - Granada - Girardot.

2. La zona de depósito que menciona el cargo SI posee permiso o autorización por parte de la oficina de Planeación Municipal de Melgar, para la re nivelación Topográfica, tramitado y otorgado a la Señora Milena Guzmán, propietaria del predio, lo que contradice totalmente el cargo, pues este sitio si posee autorización legal, para este tipo de actividades. Ver Anexo 4.

3. La zona objeto del presente cargo, está siendo utilizada para el acopio temporal de materiales provenientes de excavación, en donde adicionalmente se realiza la selección de estos materiales, para posteriormente, ser utilizados como materia prima para la transformación de materiales como bases y sub bases, que son transformados en la planta de Trituración (también con licencia) localizada en la verdea el Salero. Ver anexo 5.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

4. El depósito temporal, se encuentra localizado por fuera de la zona meandro del río, (ver figura 1), lo que no se puede considerar ocupación ilegal de cauces, mucho menos de incumplimientos a la Licencia Ambiental o la legislación Ambiental aplicable. Es importante hacer claridad que las zonas de meandro y áreas de la llamada isla de los venados, poseen derechos adquiridos por la sociedad Camargo Ruiz, para la explotación de material de arrastre, como ya se explicó anteriormente, por lo tanto no se pueden invadir, pues se entraría a vulnerar propiedad privada.

5. Recordamos nuevamente que la construcción del jarillón, posee autorización Ambiental por parte de la Corporación, a un tercero diferente del Concesionario.

CONSIDERACIONES DE LA ANLA FRENTE A LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA INVESTIGADA:

Del análisis de los descargos, frente al argumento relacionado con que la zona en mención corresponde al Botadero Número 16 autorizado en la Resolución No.0557 de junio de 2002, se aclara que la zona donde se produjo la afectación que sustenta el cargo séptimo, es desde el K90+600 hasta el K91+700 aproximadamente, mientras el botadero 16 se ubica en la zona K90+500, es decir se trata de zonas diferentes.

Al respecto el Concepto Técnico No.03563 del 10 de julio de 2019 hace las siguientes precisiones:

“Referente al argumento presentado por la sociedad Concesión Autopista Bogotá – Girardot, en donde afirma que la zona corresponde al botadero 16, el cual fue autorizado en la Licencia Ambiental Resolución 557 del 19 de junio de 2002, y se encuentra ubicado en jurisdicción de la CAR, se aclara que la zona en donde se presentó afectación y por la cual se estableció el cargo séptimo analizado en el presente numeral es desde el K90+600 hasta el K91+700 aproximadamente, de acuerdo con lo indicado en el Auto 2931 del 23 de octubre de 2009, mientras que el botadero 16 se ubica en la zona K90+500 según la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 557 del 19 de junio de 2002 y su diseño contempla una longitud aproximada de 400 metros paralelo a la vía, en consecuencia, el material de relleno fue depositado fuera del botadero 16 autorizado en la licencia ambiental.”

En ese orden, el botadero 16 se encuentra autorizado en un sitio diferente al lugar donde ocurrieron los hechos reprochados, por lo que no es válido afirmar que la disposición de material se encuentra amparada por la licencia ambiental.

Por otra parte, en cuanto al permiso para nivelación topográfica en el predio de propiedad de la señora Milena Guzmán, se debe recalcar que es un permiso otorgado por la Alcaldía de Melgar no cuenta con coordenadas, lo que imposibilita determinar espacialmente el alcance del permiso, situación aunada al tomar en consideración que el municipio no tiene competencia para autorizar permiso de ocupación del cauce, ni su intervención.

Sobre el particular, el Concepto Técnico 03563 del 10 de julio de 2019 hace las siguientes precisiones:

“Ahora bien, revisado el Anexo 4. Permiso del Departamento del Tolima, para nivelación topográfica en el predio de propiedad de la señora Milena Guzmán, que corresponde también con la prueba nueve 9, así como el Anexo 5. Resolución 393 del 31 de marzo de 2008 de CORTOLIMA, por la cual, se otorga permiso de emisiones atmosféricas para la planta trituradora propiedad de la constructora Carlos Collins S.A, que corresponde con la prueba diez 10, las cuales fueron decretadas mediante el Auto 2394 del 25 de junio de 2010, se encuentra que, el Anexo 4, es un documento de la Alcaldía de Melgar del 18 de abril de 2008, en el cual se concede el aval a la constructora Carlos Collins S.A., para realizar trabajos de nivelación topográfica en el predio propiedad de la señora María Milena Guzmán Puerto, ubicado en la vereda El Salero del Municipio de Melgar, con el material proveniente de la excavación y corte de la obra Ampliación de la Doble Calzada Bogotá – Girardot, no obstante, no se presentan las coordenadas de ubicación del predio en cuestión y si bien, en el escrito de descargos hace referencia a la Figura 2 del documento, en esta figura no se muestra la ubicación del predio de la señora Guzmán; por todo lo anterior, se desconoce por parte de esta autoridad si el predio se

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

superpone o no con el sector afectado por la disposición del material de relleno analizado en el presente cargo, por lo tanto, el argumento presentado por la sociedad no desvirtúa el cargo.

En ese orden, es claro que la Resolución 557 del 19 de junio de 2008 autorizó expresamente los sitios de disposición y manejo de materiales sobrantes, provenientes de los cortes y excavaciones a realizarse en la ampliación de la vía, por lo cual cualquier disposición en un sitio diferente constituye una actividad no autorizada, sobre la cual se han identificado sus impactos ambientales y ni medidas de manejo.

Precisamente, el artículo 2º y 5º de la Resolución 347 del 22 de febrero de 2006 “por medio de la cual se modifica la Resolución 557 del 19 de junio de 2002” expresamente proscriben la disposición de material mediante renivelaciones topográficas en zonas diferentes a las autorizadas.

“ARTÍCULO SEGUNDO. - Este Ministerio no autoriza **la disposición de material sobrante del proyecto, mediante la realización de renivelaciones topográficas con materiales provenientes de la excavación, en zonas diferentes a las autorizadas por la licencia ambiental, sin contar con evaluación previa de este Ministerio.**” (Negrita fuera del texto original).

(...)

ARTÍCULO QUINTO. - La presente modificación de la Licencia Ambiental sujeta a la Sociedad Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A., al cumplimiento del Estudio de Impacto Ambiental, a los respectivos Planes de Manejo Ambiental, a la normatividad ambiental vigente, así como al cumplimiento de las siguientes obligaciones: (...)

5. Disponer el material sobrante del Proyecto, **únicamente en los sitios autorizados mediante la resolución No. 0557 del 19 de junio de 2002 y los autorizados por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, para lo cual remitirá, anexo a los Informes de Cumplimiento Ambiental, copia de las autorizaciones ambientales expedidas para tal fin por dicha Corporación.** (...)” (Negrita fuera del texto original)

Por último, frente al argumento relacionado con que la disposición de material se encuentra localizado por fuera de la zona meandro del río, en el Informe Técnico CAR No. 654 del 9 de septiembre de 2008 se aprecia la disposición de material sobre el cauce del río Sumapaz. Así mismo, en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el Concesionario mediante radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre del 2011, en el aparte del numeral 4 del Anexo 3 “Estudio Geológico” se precisa lo siguiente:

“4 INSPECCIÓN GEOLÓGICA.

El recorrido oriente a occidente, donde el río forma una curva que ataca la orilla izquierda la cual se encontraba protegida mediante una estructura en gavión de 340 m de longitud, revestido con concreto pobre.

*La orilla izquierda se encontraba protegida mediante espolón que cierra el meandro abandonado **y rellenado con material de la excavación del Túnel del Boquerón y de los cortes de la ampliación de la banca y de la doble calzada en algunos sitios y otros provenientes del par vial**”.* (Negrita fuera del texto original).

Dicho lo anterior, no queda duda alguna que el sitio ubicado K90+600 hasta el K91+700 donde se evidenció la disposición de materiales está ubicado en el cauce y área aislada del río (meandro), obras que se realizaron sin la respectiva modificación de la licencia Ambiental.

En consecuencia, se advierte que con la acción hoy investigada se configuró el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 13º, 16º y 19º de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, así como los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 del 21 de abril de 2005.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Por lo expuesto, los argumentos de defensa no tienen vocación de prosperar, como quiera que no desvirtúan la conducta imputada, y de acuerdo con la motivación expuesta, se reafirma la responsabilidad de la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A.

CARGO OCTAVO

En el presente caso, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el octavo cargo formulado, se encuentran descritas en el Auto 835 del 22 de marzo de 2011, así:

Cargo Octavo: *Por desarrollar actividades y obras para la conformación de la calzada de la glorieta, sin contar con la previa modificación de la licencia ambiental otorgada al proyecto por parte del Ministerio, en presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13°, 16° y 19° de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.”*

Dicha conducta fue evidenciada por la CAR, quien mediante radicado 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009 informo al MAVDT sobre posibles afectaciones debido a la ocupación del río Sumapaz, en los siguientes términos:

“El pasado lunes 20 de abril del año 2009, (sic) localizado en margen izquierda del Río Sumapaz, donde propietarios del Título minero DJO-142 y la Constructora Carlos Collins están realizando labores en dicha área consistentes en:

(...)

- Se observa un jarillón realizado con material del río el cual obstruye totalmente el paso de flujo de agua al brazo del Río Sumapaz, **para poder realizar las obras internas de levantamiento topográfico para la glorieta de la doble calzada.***
- Se observa en la parte interna entre el jarillón levantado y la margen izquierda del brazo del Río, **el levantamiento topográfico de la glorieta a construir por la constructora Carlos Collins”.***

Así mismo, mediante el Concepto Técnico No.0521 del 02 de abril de 2010 el MAVDT precisó lo siguiente:

“Se observó la construcción de los gaviones cerrando el meandro del río Sumapaz (Fotos 6 y 7). Tras los gaviones se observó la adecuación del terraplén en un ancho suficiente para la conformación de la calzada contemplada para la construcción de la glorieta. En el extremo hacia Melgar del meandro, se interrumpe la construcción de los gaviones, para dar paso a la construcción de una obra de arte que permita la evacuación de las aguas de la quebrada La Golondrina, que se encontraban represadas por las obras en desarrollo. (Fotos 10 y 11)

Ahora bien, con el fin de establecer si en el presente caso se incurrió en infracción ambiental respecto de las conductas endiligadas en el cargo octavo, se hace necesario abordar el análisis de los descargos presentados por la investigada.

ANÁLISIS DE LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, HOY EN REORGANIZACIÓN

Al respecto, la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy En Reorganización, argumentó lo siguiente:

“(…) el Concesionario propuso unos ajustes al alineamiento del proyecto en esta zona del corredor, y fue juicioso en darlos a conocer al MAVDT, previamente a su ejecución, acogiéndose igualmente a los "ARTÍCULO DÉCIMO TERERO: El beneficiario de la Licencia Ambiental, deberá informar previamente y por escrito al MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, cualquier modificación que implique cambio con respecto al proyecto, para evaluación y aprobación respectivas. Y ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO: El beneficiario de la Licencia Ambiental deberá informar previamente y por escrito al

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE cualquier modificación que implique cambios con respecto al proyecto, para su evaluación y aprobación. Cualquier contravención será causal para la aplicación de las sanciones legales vigentes, lo anterior puede verificarse en el Oficio CABG-GR-2741-08, del 24 de septiembre de 2008, radicado interno (MAVDT) 4120-E1-109612.

Los anteriores ajustes fueron enviados al MAVDT, para su revisión y debido pronunciamiento, acto que no se dio, nuevamente el Concesionario, luego de una reunión solicitada a funcionarios del MAVDT, y por recomendación de la comisión de seguimiento, envió detalle de los ajustes propuestos, cumpliendo con lo establecido por la norma y la Licencia Ambiental.

Sin embargo, nuevamente manifestamos al MAVDT, que el Concesionario a la fecha no ha realizado actividad alguna en la zona en mención, dado que hasta el momento no se posee autorización Ambiental para ejecutar los ajustes, y posee otros impedimentos como adquisición de predios y otros derechos adquiridos por terceros que le hacen imposible, entrar a la zona para ejecutar actividad alguna.

(...)

PRETENSION: consideramos que el cargo no tiene fundamento por:

- 1. A la fecha el Concesionario NO ha realizado actividad alguna en la zona en mención, para dar alcance a los ajustes propuestos al proyecto.*
- 2. Ha cumplido con exactitud con lo exigido por el decreto 1220 de 2005 y la resolución de la Licencia Ambiental emitida por el MAVDT, en torno al procedimiento a seguir de presentarse o requerirse modificar o ajustar diseños.*
- 3. Las actividades descritas en el cargo, endosadas o imputadas erróneamente al Concesionario, corresponden a acciones ejecutadas por terceros debidamente licenciados o autorizados por la Corporación y/o los entes que rigen la minería en el país.*
- 4. Es imposible haber ejecutado obra alguna en esta zona del corredor puesto que a la fecha, el Concesionario además de no tener autorización ambiental, no ha realizado trámite alguno para la adquisición de predios o derechos adquiridos por terceros, lo que nos inhabilita físicamente para ejecución alguna de actividad u obra.*

CONSIDERACIONES DE LA ANLA FRENTE A LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA INVESTIGADA:

Del análisis de los descargos, es necesario reiterar que el titular de la licencia ambiental era la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, es decir el único responsable para ejecutar las obras del mencionado proyecto.

Así mismo, si bien la investigada mediante el radicado 4120-E1-109612 del 24 de septiembre de 2008, complementado con radicado 4120- E1-116229 del 1 de octubre de 2009, presentó al MAVDT ajustes diseño bajo de la idea de corresponder a “ajustes menores enmarcados dentro del giro ordinario del proyecto”, mediante oficio con radicado 2400-E2-124474 del 5 de noviembre de 2009, el MAVDT dio respuesta en el sentido de determinar que, para dicho trámite se requiere modificar la licencia ambiental.

En consecuencia, es la investigada la responsable de las obras que se realicen para el proyecto “Mejoramiento de la Carretera Avenida Boyacá por Autopista Sur-Girardot, sector Bosa (K5+200)-San Rafael (Girardot, K124+500)”, por lo que con su acción se configuró el incumplimiento a las obligaciones de los artículos 13º, 16º y 19º de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, así como de los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 del 21 de abril de 2005.

Finalmente, frente al tercer argumento relacionado con la imposibilidad legal de la investigada, pues aún no se habían adquirido los predios necesarios por temas legales, es pertinente aclarar que dicha situación no desvirtúa la ocurrencia del hecho, ni se constituye como una situación de fuerza mayor

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

para el incumplimiento de la normativa, pues era de conocimiento de la investigada el deber de modificar la licencia ambiental de manera previa a la construcción de las obras reprochadas.

Por lo expuesto, los argumentos de defensa objeto del análisis jurídico que antecede no tienen vocación de prosperidad, como quiera que no desvirtúan la conducta imputada de desarrollar actividades y obras para la conformación de la calzada de la glorieta, todo esto sin la modificación de la licencia ambiental previamente.

Por lo anterior y de acuerdo con la motivación expuesta, se reafirma la responsabilidad de la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, respecto de la imputación analizada del cargo octavo formulado mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

CARGO NOVENO

En el presente caso, los hechos que dieron origen a las diligencias que nos ocupan y que soportan el cargo noveno, se describen en el Auto 835 del 22 de marzo de 2011, así:

Cargo Noveno: *Por la construcción de obra de arte para dar paso a las aguas de la quebrada Las Golondrinas, sin previa autorización por parte de este Ministerio, toda vez que la licencia ambiental contempló los permisos para estas obras a lo largo del proyecto, pero ésta no se cuenta entre ellos, en presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13º, 16º y 19º de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.”*

En primer lugar, mediante radicado 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009 la investigada remitió la información detallada de los ajustes al diseño del corredor vial, donde se describe lo siguiente:

“Diseño Propuesto: El ajuste al diseño propuesto y puesto a su consideración, en grandes rasgos comienza (sentido Bogotá - Girardot), en el K90+800, donde en la actualidad existe una estructura de cruce de aguas de escorrentía (Box Couvert), el cual se proyecta prolongar, para evitar los problemas de apozamiento de aguas y darle salida inmediata de las mismas, al Río Sumapaza, esta estructura tiene una longitud aproximada de 180 metros.”

Posteriormente, el entonces MAVDT realizó visita el día 26 de noviembre de 2009, cuyas evidencias se encuentra consignadas en el Concepto Técnico No. 0521 del 02 de abril de 2010, el cual se precisó lo siguiente:

“Se observó la construcción de los gaviones cerrando el meandro del río Sumapaz (Fotos 6 y 7). Tras los gaviones se observó la adecuación del terraplén en un ancho suficiente para la conformación de la calzada contemplada para la construcción de la glorieta. En el extremo hacia Melgar del meandro, se interrumpe la construcción de los gaviones, para dar paso a la construcción de una obra de arte que permita la evacuación de las aguas de la quebrada La Golondrina, que se encontraban represadas por las obras en desarrollo. (Fotos 10 y 11)

(...)



“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Fotos 8 y 9. Corona de tránsito de maquinaria conformada tras los gaviones y obra de arte en construcción a un extremo del gavión para dar paso a las aguas de la quebrada Golondrina. Se observa que el ancho de la obra es suficiente para permitir el desarrollo de la calzada proyectada para la glorieta, siendo de las mismas dimensiones que la corona para el tránsito de la maquinaria con la cual construyen los gaviones.



Fotos 10 y 11. Aguas represadas de la quebrada La Golondrina, por el cierre del meandro del río Sumapaz y la ausencia de estructuras que permitan que durante el desarrollo de las obras el agua drene permanentemente.

Así mismo, en la visita realizada del 25 al 29 de noviembre de 2009 cuyos resultados se encuentra consignados en el Concepto Técnico No.2236 del 14 de diciembre de 2009, se evidencia lo siguiente frente a la obra de arte:

“También, por observación directa, se encontró que de la planta de triturado existente sobre el terreno conformado cuando la primera desviación de la quebrada Malachí, (luego de ser separada de la Golondrinas, tuvo un nuevo encausamiento artificial, quedando actualmente su desembocadura aguas arriba de la isla de los Venados), material de lodo es arrastrado por las lluvias taponando la quebrada Golondrinas, en el trayecto correspondiente entre el box que permite su paso bajo la vía y su bocana.



Foto 74. Box para el paso de la quebrada, vista lateral.

Foto 75. Box para paso de la quebrada

(...)”

Esto también se evidencia en la obra de drenaje (box culvert o alcantarilla cajón) que está en proceso de construcción en el alineamiento del jarillón construido, para dar paso a las aguas represadas de la quebrada Golondrina, y que se aprecia en la foto 9.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”



Fotos 8 y 9. Corona de tránsito de maquinaria conformada tras los gaviones y obra de arte en construcción a un extremo del gavión para dar paso a las aguas de la quebrada Golondrina. Se observa que el ancho de la obra es suficiente para permitir el desarrollo de la calzada proyectada para la glorieta, siendo de las mismas dimensiones que la corona para el tránsito de la maquinaria con la cual construyen los gaviones. (Negrilla fuera del texto original).

Posteriormente, en el Concepto Técnico 601 del 25 de abril de 2012 acogido por la Resolución 424 del 1 de junio de 2012 donde se niega la modificación de la licencia ambiental, describe lo siguiente en relación con la obra de arte:

“(…) Condición Actual: Existe un re-direccionamiento de la entrega de la quebrada Golondrinas con un canal en tierra que en su tramo final de entrega al río Sumapaz se canaliza por medio de estructuras de gaviones revestidos en ambas orillas. En la Foto 3.19 se detalla esta condición; se tiene una canalización interna de las aguas que entrega el box-culvert localizado en la vía actual a la altura del K91+340 (quebrada Golondrinas).” (Negrilla fuera del texto original)



Foto 3.19. Característica de la canalización de la quebrada Golondrinas
Fuente: EIA del proyecto

Ahora bien, con el fin de establecer si en el presente caso se incurrió en infracción ambiental respecto de las conductas endilgadas en el cargo noveno, se hace necesario abordar el análisis de los descargos presentados por la investigada.

ANÁLISIS DE LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, HOY EN REORGANIZACIÓN

Al respecto, la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, argumentó lo siguiente:

“ Tal y como se ha reiterado y se expuso en los cargos anteriores, la Sociedad Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A., no ha realizado obra o actividad alguna, en el sector en mención, conducentes a la ampliación del corredor vial, en el citado K91 o PR35+000, recordamos nuevamente que existen impedimentos legales para la ejecución de actividad alguna, como la compra o adquisición predial y la

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

negociación de otros derechos adquiridos, como es la Concesión Minera, poseedora de Licencia Ambiental, para la explotación de material de Río, ninguna de las anteriores se ha realizado.

El Concesionario manifiesta que se halla a la espera de las determinaciones del MAVDT en torno a los ajustes propuestos, para iniciar los trámites requeridos, acorde con las exigencias que realice el citado Ministerio.

PRETENSIÓN: Consideramos sin fundamento el cargo por:

Tratarse de obras que no han sido realizadas por el concesionario, por lo tanto no se puede exponer al mismo a procesos sancionatorios, por actividades ejecutadas por terceros en zonas anexas del corredor, las cuales vinculan directamente y sin fundamento a nuestra empresa”

CONSIDERACIONES DE LA ANLA FRENTE A LOS DESCARGOS PRESENTADOS POR LA INVESTIGADA:

Del análisis de las pruebas obrantes en el expediente y ordenadas mediante el Auto No, 2394 del 25 de junio de 2010, esta autoridad encuentra que no es posible determinar la ubicación de la obra de arte (box coulvert), que presuntamente fue construida sin autorización, teniendo en cuenta que existen diferencias en las descripciones realizadas en los conceptos técnicos que describen el hecho.

En efecto, los Conceptos Técnicos de seguimiento 2236 del 14 de diciembre de 2009 (acogido mediante Auto 2357 de 2010) y No. 0521 del 02 de abril de 2010 (acogido mediante auto 2931 del 23 de octubre de 2009), no se especifican las coordenadas donde se evidenció el escurrimiento de lodos exactamente.

En ese sentido, el Concepto Técnico No. 3563 del 10 de julio de 2019 de evaluación de descargos, hace las siguientes precisiones:

“Finalmente, el concepto técnico de formulación de cargos 521 del 2 de abril de 2010, acogido por el Auto 1355 del 23 de abril de 2010, retoma lo ya descrito en el concepto técnico 2236 del 14 de diciembre de 2009 el cual fue acogido por el Auto de seguimiento 2357 del 24 de junio de 2010, como ya fue mencionado.

Frente a lo anterior, no se tiene certeza de la ubicación de la obra de arte (box coulvert) que presuntamente fue construida sin autorización, teniendo en cuenta que existen diferencias importantes en las abscisas y en las descripciones presentadas para la ubicación de la obra, en los conceptos técnicos que describen el hecho que motivo el inicio del procedimiento sancionatorio y la formulación del cargo noveno aquí analizado,

De esta manera se encuentra que, en la comunicación bajo radicación 4120-E1-116229 del 1 de octubre de 2009, el Concesionario propone prolongar un box-coulvert existente ubicado en el K90+800, posteriormente, en el concepto técnico de seguimiento 2236 del 14 de diciembre de 2009 (acogido mediante Auto 2357 de 2010), no se especifican las coordenadas de la obra de arte observada durante la visita de seguimiento realizada del 25 al 27 de noviembre de 2009, de igual manera, en el concepto técnico 601 del 25 de abril de 2012 (acogido por la Resolución 424 del 1 de junio de 2012), por medio del cual se evalúa la modificación de la licencia ambiental, se describe que existe un box-coulvert localizado a la altura del K91+340, pero a su vez menciona también que el Concesionario contempla la construcción de un box-coulvert ubicado en el K0+360 y finalmente, en el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010 (acogido por el Auto de formulación de cargos 1355 de 2010), como ya se mencionó, tampoco se describe la ubicación de la obra de arte presuntamente no autorizada en la licencia ambiental otorgada al proyecto.

Conforme a las consideraciones técnicas antes presentadas, se considera NO confirmar el cargo noveno analizado, toda vez que no existe certeza de la ubicación de la obra de arte (box coulvert) la cual presuntamente no se encontraba autorizada, en consecuencia, no existe material probatorio suficiente que le permita a la autoridad ambiental inferir que no se cumplió con la obligación contenida

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

en el 13º, 16º y 19º de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002.

Dicho lo anterior, en el presente caso el material probatorio no permite tener certeza respecto de las circunstancias de modo y lugar de la ocurrencia de los hechos, lo que imposibilita adecuar la conducta al supuesto de hecho contenido en las normas que se estiman infringidas.

En materia sancionatoria debe existir exactitud y precisión no solo sobre los hechos, cargos y pruebas que se aducen como motivos de una infracción, sino que debe existir certeza acerca de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodean la conducta, puesto que la sanción no puede aplicarse de manera general.

En ese sentido, no es posible concretar en qué consistió la infracción y de qué manera sucedió, imposibilitando una adecuada defensa del investigado, limitando su derecho de defensa y debido proceso.

Por consiguiente, en la parte resolutive del presente acto administrativo, al amparo de los principios de legalidad, tipicidad y debido proceso, resulta procedente exonerar del presente cargo a Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización.

Por último, teniendo en cuenta la conexidad que existe entre los cargos primeros, segundo y octavo, para efectos de la tasación de la multa se procederá a subsumirlos en el primero hecho, teniendo en cuenta a que coinciden en no haber tramitado y obtenido la modificación de la licencia ambiental, previo a la ejecución de las obras.

V. Sanción a imponer

Las normas que gobiernan la actividad de la Administración en materia ambiental tienen como función la prevención y como finalidad la de brindar a las autoridades la posibilidad de asegurar la protección, integridad y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables. En tal sentido, cuando estas son transgredidas, la función de prevención debe dar paso a la sancionatoria que surge justo en el momento en que se advierte su desconocimiento.

El artículo 40 de la Ley 1333 de 2009, establece las sanciones a imponer como consecuencia de la infracción ambiental. Dicha disposición prevé:

*“**Artículo 40. – Sanciones.** Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción ambiental. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, las Unidades Ambientales de los grandes centros urbanos a los que se refiere el artículo 66 de la Ley 99 de 1993, los establecimientos públicos que trata el artículo 13 de la Ley 768 de 2002 y la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales, impondrán al infractor de las normas ambientales, de acuerdo con la gravedad de la infracción mediante resolución motivada, alguna o algunas de las siguientes sanciones:*

1. Multas diarias hasta por cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes. (...)

Por su parte, el artículo 2.2.10.1.1.3 del Decreto 1076 de 2015, que compila el Decreto 3678 del 04 de octubre de 2010 y reglamenta el parágrafo 2º del artículo 40 de la Ley 1333 de 2009, establece los criterios para la imposición de las sanciones, en los siguientes términos:

*“**Artículo 2.2.10.1.1.3. - Motivación del proceso de individualización de la sanción.** Todo acto administrativo que imponga una sanción deberá tener como fundamento el informe técnico en el que se determinen claramente los motivos de tiempo, modo y lugar que darán lugar a la sanción, detallando los grados de afectación ambiental, las circunstancias agravantes y/o atenuantes y la capacidad*

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

socioeconómica del infractor, de forma que pueda determinarse la debida aplicación de los criterios a que se refiere el presente reglamento Así mismo y en el evento en que la infracción haya generado daño ambiental, el informe técnico deberá indicar las características del daño causado por la infracción.”

En el curso del presente trámite administrativo ambiental de carácter sancionatorio se observó el debido proceso y se agotaron todas y cada una de las etapas procesales que establece la Ley 1333 de 2009, se advierte la procedencia de imposición de sanción a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, respecto de la imputación fáctica y jurídica de los cargos primero, segundo, tercero, séptimo y octavo formulados, por esta el entonces MAVDT, mediante Auto No.1355 del 23 de abril de 2010.

Así, se procedió a la expedición del Concepto Técnico No.3008 del 31 de mayo de 2021, que sustenta los criterios para la imposición de sanción consistente en multa, acorde con el artículo 2.2.10.1.2.1 del Decreto 1076 de 2015, el cual dispone:

“ARTÍCULO 2.2.10.1.2.1. Multas. Las multas se impondrán por parte de las autoridades ambientales cuando se cometan infracciones en materia ambiental, en los términos del artículo 5 de la Ley 1333 de 2009, y con base en los siguientes criterios:

B: Beneficio ilícito

á: Factor de temporalidad

i: Grado de afectación ambiental y/o evaluación del riesgo

A: Circunstancias agravantes y atenuantes

Ca: Costos asociados

Cs: Capacidad socioeconómica del infractor

Dicho concepto técnico, a su vez encuentra sustento en Resolución 2086 del 25 de octubre de 2010, por medio de la cual se adopta la metodología para la tasación de multas consagrada en el numeral 1° del artículo 40 de la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, la cual dispuso en su artículo 4° lo siguiente:

“Artículo 4°. Multas. Para la tasación de las multas, las autoridades ambientales deberán tomar como referencia los criterios contenidos en el artículo 4° de la presente Resolución y la aplicación de la siguiente modelación matemática:

$$\text{Multa} = B + [(\alpha * i) * (1 + A) + Ca] * Cs$$

Parágrafo. El riesgo potencial de afectación que se derive de aquellas infracciones que no se concretan en afectación ambiental deberá ser valorado e incorporado dentro de la variable Grado de afectación ambiental, de conformidad con lo establecido en parágrafo segundo del artículo noveno de la presente resolución. (...)”

Así las cosas, se tiene que esta Autoridad rindió el Concepto Técnico No. 3219 del 09 de junio de 2021 de tasación de multa, del cual se transcriben sus aspectos más relevantes:

“(…)

4. SANCIONES

El presente capítulo contiene las sanciones establecidas mediante el artículo 40 de la Ley 1333 de 2009 con sus respectivos criterios para su imposición conforme lo establecido en el Título 10 del Decreto 1076 de 2015, la Resolución MAVDT 2086 de 2010 y la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental – Manual Conceptual y Procedimental del MAVDT (2010).

4.1 MULTA

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

La presente sanción se efectúa conforme lo establecido en la Resolución MAVDT 2086 de 2010³ y la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental – Manual Conceptual y Procedimental del MAVDT (2010).

A continuación, se desarrollan los criterios contenidos en el artículo 4° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010 para la aplicación del modelo matemático de tasación de la multa.

4.1.1 Beneficio Ilícito (B)

“Consiste en la ganancia o beneficio que obtiene el infractor. Este beneficio puede estar constituido por ingresos directos, costos evitados o ahorros de retrasos. El beneficio ilícito se obtiene de relacionar la ganancia o beneficio producto de la infracción con la capacidad de detección” (Artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010)

De acuerdo con el artículo 6° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, el cálculo del beneficio ilícito podrá valorarse a partir de la estimación de las siguientes variables:

- Ingresos directos (y_1)
- Costos evitados (y_2)
- Ahorros de retraso (y_3)
- Capacidad de detección de la conducta (p)

El beneficio ilícito se determina mediante la siguiente relación:

$$B = \frac{Y * (1 - P)}{p}$$

Donde:

B: Beneficio ilícito

Y: Sumatoria de ingresos y costos

p: Capacidad de detección de la conducta

▪ **Ingresos directos (y_1)**

“Son los ingresos del infractor generados directamente por la producción, explotación o aprovechamiento expresamente prohibido en la Ley o que se ejecute sin el cumplimiento de las condiciones establecidas en esta” (artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010). “Este tipo de ingresos se mide con base en los “ingresos reales del infractor por la realización del hecho” (Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental, MAVDT. 2010)

- Cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo), tercero y séptimo

De acuerdo con la documentación que reposa en el expediente sancionatorio SAN0886-00-2019, se establece que el infractor no ha obtenido ingresos directos por la realización de los hechos que se consolidan en el cargo primero (que subsume los cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010, toda vez que al no modificar la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 0557 del 19 de junio de 2002, antes de desarrollar las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, por la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A; el presunto infractor no generó un ingreso económico por la venta o comercialización de algún bien o servicio resultado de omitir la obligación impuesta en los artículos 13, 16, 19 de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002 y la vulneración de la normativa ambiental literales b y d del artículo 8° del Decreto Ley 2811 de 1974.

³ Por la cual se adopta la metodología para la tasación de multas consagradas en el numeral 1 del artículo 40 de la Ley 1333 de 2009.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Por ende, se establece que la sociedad no ha obtenido ingresos directos por la realización de los hechos contenidos en los cargos primero (subsume cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010. Por lo tanto:

$$Y_1 (\text{Cargos 1 (Subsume 2 y 8), 3, 7}) = 0$$

▪ **Costos evitados (y_2)**

“Es el beneficio económico obtenido por el incumplimiento de la norma ambiental, estimado como el valor del ahorro económico al evitar las inversiones exigidas por la norma que sean necesarias para prevenir un grado de afectación ambiental o potencial” (artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010). “Esta variable cuantifica el ahorro económico por parte del agente al incumplir las normas ambientales y/o los actos administrativos. (...) Este ahorro se refleja en un aumento en el flujo de caja del infractor, al registrar menores egresos en la cuenta de costos netos” (Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental, MAVDT. 2010).

- Cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo), tercero y séptimo

De acuerdo con la documentación que reposa en el expediente sancionatorio SAN0886-00-2019, se establece que el infractor no ha obtenido ingresos directos por la realización de los hechos que se consolidan en el cargo primero (que subsume los cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010, toda vez que al no modificar la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 0557 del 19 de junio de 2002, antes de desarrollar las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, por la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A.; el presunto infractor no generó un ingreso económico por la venta o comercialización de algún bien o servicio resultado de omitir la obligación impuesta en los artículos 13, 16, 19 de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002 y la vulneración de la normativa ambiental literales b y d del artículo 8° del Decreto Ley 2811 de 1974.

Por ende, se establece que la sociedad no ha obtenido ingresos directos por la realización de los hechos contenidos en los cargos primero (subsume cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010. Por lo tanto:

$$Y_1 (\text{Cargos 1 (Subsume 2 y 8), 3, 7}) = 0$$

▪ **Costos evitados (y_2)**

“Es el beneficio económico obtenido por el incumplimiento de la norma ambiental, estimado como el valor del ahorro económico al evitar las inversiones exigidas por la norma que sean necesarias para prevenir un grado de afectación ambiental o potencial” (artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010). “Esta variable cuantifica el ahorro económico por parte del agente al incumplir las normas ambientales y/o los actos administrativos. (...) Este ahorro se refleja en un aumento en el flujo de caja del infractor, al registrar menores egresos en la cuenta de costos netos” (Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental, MAVDT. 2010).

Cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo):

La Sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A., realizó la ocupación del cauce del río Sumapaz para las obras de construcción de la segunda calzada Bogotá – Girardot en el K91, consistentes en el cierre del meandro o madreveja de la fuente hídrica en mención y el desarrollo de actividades y obras para la conformación de la calzada de la glorieta, sin contar con la previa modificación de la licencia ambiental, incumpliendo con su actuar las obligaciones establecidas mediante los artículos 13, 16 y 19 de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, así como lo contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005, ya que la sociedad antes del desarrollo de dichas actividades debía presentar ante la ANLA la solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 557 del 19 de junio de 2002, con la finalidad de que esta Autoridad Ambiental evaluara si eran viables ambientalmente o no, desarrollando estas actividades sin previo pronunciamiento y evaluación, vulnerando con su actuar lo consagrado en el literal d) del artículo 8° del Decreto Ley 2811 de 1974.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Posteriormente, al desarrollo de las mencionadas obras de ocupación del cauce en el sector K91 o PR35 sobre el río Sumapaz, la Sociedad presentó ante la ANLA solicitud de modificación de la licencia ambiental mediante radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011, adjuntándose el Estudio de Impacto Ambiental, dicho documento tenía como fin incluir el cambio en el alineamiento y construcción de la segunda calzada, así como las obras que garantizaran la normal hidrodinámica del Río Sumapaz y protección de orillas en el sector K91 o PR 35 de la Doble Calzada Bogotá- Girardot; al respecto, es de indicar que la ANLA mediante Resolución 424 del 01 de junio de 2012 en respuesta a la solicitud presentada por la Sociedad indicó que no se consideraba viable ambientalmente otorgar la modificación de la licencia ambiental, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz.

Conforme con lo anterior, es de recalcar que la Sociedad debía solicitar de forma previa a la realización de las obras en mención, modificación de la Licencia Ambiental para que la ANLA efectuara la respectiva evaluación y pronunciamiento de su viabilidad, solicitud que fue realizada por la Sociedad de forma posterior efectuando asimismo las inversiones correspondientes de dicho trámite administrativo. En tal sentido y teniendo en cuenta la definición dada a la presente variable por la Resolución MAVDT 2086 de 2010, no se establece que la Sociedad haya obtenido costos evitados por la realización de los hechos contenidos en el cargo primero (subsume cargos segundo y octavo), por lo tanto:

$$Y_2 (\text{Cargo 1 (Subsume 2 y 8)}) = 0$$

Cargo tercero:

La Sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A., realizó la remoción total de la Isla de Los Venados para dar paso al jarillón y la adecuación del cauce que quedó como resultado de las obras desarrolladas en el K91, vulnerando con su actuar lo establecido en los literales b) y d) del artículo 8° del Decreto Ley 2811 de 1974, actividades que posteriormente la sociedad incluyó en la solicitud de modificación presentada mediante la radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011, específicamente en los diseños donde se proyectaba la construcción de un dique-pedraplén de sección conformada por diferentes materiales, la supresión de un brazo del río Sumapaz y la isla de los Venados, junto con la construcción de dos espolones, de lo cual, es preciso señalar que las obras propuestas en la modificación se formularon sobre las condiciones existentes de alteración de la dinámica hídrica del río Sumapaz y la eliminación del islote.

De lo anterior, es de aclarar que la ANLA mediante Resolución 424 del 01 de junio de 2012, no consideró viable ambientalmente otorgar la modificación de la licencia ambiental, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz. De este modo, la ANLA no hubiese otorgado en ninguna circunstancia permiso o modificación para la remoción total de la Isla de Los Venados, sin embargo, es de recalcar que, si la Sociedad pretendía efectuar dicha actividad que no se encontraba considerada en la Licencia Ambiental otorgada, debía solicitar a la ANLA de forma previa su pronunciamiento respectivo a su viabilidad, solicitud que fue realizada por la Sociedad de forma posterior efectuando asimismo las inversiones correspondientes de dicho trámite administrativo.

Conforme con lo anterior y teniendo en cuenta la definición dada a la presente variable por la Resolución MAVDT 2086 de 2010 y lo establecido en la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental Manual conceptual y Procedimental (MAVDT. 2010), no se establece que la Sociedad haya obtenido costos evitados por la realización del hecho contenido en el cargo tercero, en tal sentido:

$$Y_2 (\text{Cargo 3}) = 0$$

Cargo séptimo:

La Sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A., utilizó el área aislada del río Sumapaz (meandro) por la construcción del jarillón para la disposición de materiales sobrantes del proyecto (relleno), siendo este un sitio no autorizado en la licencia ambiental, incumpliendo con su

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

actuar lo dispuesto en los artículos 13, 16 y 19 de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, así como lo contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.

Posteriormente, la sociedad presentó ante la ANLA solicitud de modificación de la licencia ambiental mediante radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011, adjuntándose el Estudio de Impacto Ambiental. Es preciso resaltar que las obras propuestas en dicho documento se formularon sobre las condiciones existentes de alteración de la dinámica del río Sumapaz y que a partir de las actividades desarrolladas por el proyecto de construcción de la vía Bogotá – Girardot fueron modificadas mediante la construcción de un relleno con material sobrante en la zona aislada del meandro. Por otro lado, es preciso indicar que la ANLA mediante la Resolución 424 del 01 de junio de 2012 en respuesta a la precitada solicitud presentada por la sociedad indicó que no se consideraba viable ambientalmente otorgar la modificación de la licencia ambiental, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz

Conforme con lo anterior, es de resaltar que la Sociedad debía solicitar de forma previa a la realización de las obras en mención, modificación de la Licencia Ambiental para que la ANLA efectuara la respectiva evaluación y pronunciamiento de su viabilidad, solicitud que fue realizada por la Sociedad de forma posterior efectuando asimismo las inversiones correspondientes de dicho trámite administrativo. En tal sentido, y teniendo en cuenta la definición dada a la presente variable por la Resolución MAVDT 2086 de 2010, no se establece que la Sociedad haya obtenido costos evitados por la realización del hecho contenido en el cargo séptimo, por lo tanto:

$$y_2 (\text{Cargo 7}) = 0$$

▪ **Ahorros de retraso (y_3)**

“Es la utilidad obtenida por el infractor y expresada en ahorros, derivadas de los retrasos en la realización de las inversiones exigidas por la ley” (artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010).

Cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo)

La sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A, presento mediante radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011 solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 557 del 19 de junio de 2002, para la inclusión de las actividades para la construcción de la segunda calzada Bogotá – Girardot en el K91, consistentes en el cierre del meandro del río Sumapaz y el desarrollo de actividades y obras para la conformación de la calzada de la glorieta, dicha diligencia se efectuó de forma posterior a la ejecución de las mismas, para la evaluación de la ANLA. Al respecto es preciso indicar que mediante Resolución 424 del 01 de junio de 2012 en respuesta a la solicitud presentada por la Sociedad, indico que no se consideraba viable ambientalmente otorgar la modificación de la licencia ambiental, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz

Conforme con lo anterior, es de indicar que la Sociedad debió presentar de forma previa a la realización de las actividades en mención, solicitud de modificación de la licencia ambiental para verificar su viabilidad, sin embargo teniendo en cuenta que la Sociedad realizó dicha solicitud de forma posterior y asimismo las inversiones de las que se dependía, se establece que la sociedad obtuvo un ahorro de retraso, el cual, se encuentra representado en la utilidad que pudo percibir por la rentabilidad de los recursos que tardo invertir durante el periodo de tiempo que retrasó la inversión requerida para efectuar las actuaciones referentes a la modificación de licencia ambiental; por lo cual, el infractor obtuvo un ahorro de retraso (y_3) por el hecho contenido en el cargo primero (subsume cargos segundo y octavo), formulado mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

En ese sentido, si bien se establece que el infractor obtuvo un ahorro de retraso (y_3), no se cuenta con la información específica de todas las inversiones realizadas de las que dependía el trámite de modificación, ya que esta no solo respecta al costo de evaluación ante la Autoridad ambiental sino también del costo de elaboración del EIA, por tal razón, no se cuenta con la información que permita realizar el cálculo de esta variable.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Cargo tercero:

Debido a que la Sociedad realizó la eliminación total de la Isla de Los Venados para dar paso al jarillón y la adecuación del cauce que quedo como resultado de las obras desarrolladas en el K91, actividades que posteriormente la sociedad incluyo en la solicitud de modificación presentada mediante la radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011, dicha diligencia se efectuó de forma posterior a la ejecución de las mismas, para la evaluación de la ANLA. Al respecto es preciso indicar que mediante Resolución 424 del 01 de junio de 2012 en respuesta a la solicitud presentada por la Sociedad, indico que no se consideraba viable ambientalmente otorgar la modificación de la licencia ambiental, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz.

Conforme con lo anterior, es de indicar que la Sociedad debió presentar de forma previa a la realización de las actividades en mención, solicitud de modificación de la licencia ambiental para verificar la viabilidad de dichas obras sobre la Isla de los Venados, sin embargo teniendo en cuenta que la Sociedad realizó dicha solicitud de forma posterior y asimismo las inversiones de las que se dependía, se establece que la sociedad obtuvo un ahorro de retraso, el cual, se encuentra representado en la utilidad que pudo percibir por la rentabilidad de los recursos que tardo invertir durante el periodo de tiempo que retrasó la inversión requerida para efectuar las actuaciones referentes a la modificación de licencia ambiental; por lo cual, el infractor obtuvo un ahorro de retraso (y_3) por el hecho contenido en el cargo tercero formulado mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

En ese sentido, si bien se establece que el infractor obtuvo un ahorro de retraso (y_3), no se cuenta con la información específica de todas las inversiones realizadas de las que dependía el trámite de modificación, ya que esta no solo respecta al costo de evaluación ante la Autoridad ambiental sino también del costo de elaboración del EIA, por tal razón, no se cuenta con la información que permita realizar el cálculo de esta variable.

Cargo séptimo:

Dado que la Sociedad utilizó el área aislada del río Sumapaz (meandro) para la construcción del jarillón para la disposición de materiales sobrantes del proyecto, siendo este un sitio no autorizado en la licencia ambiental, actividades que posteriormente la sociedad incluyo en la solicitud de modificación presentada mediante la radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011, dicha diligencia se efectuó de forma posterior a la ejecución de las mismas, para la evaluación de la ANLA. Al respecto es preciso indicar que mediante Resolución 424 del 01 de junio de 2012 en respuesta a la solicitud presentada por la Sociedad, indico que no se consideraba viable ambientalmente otorgar la modificación de la licencia ambiental, toda vez que afectan tanto la estructura como la funcionalidad de los componentes medioambientales de relevancia para la zona, al igual que para la hidrodinámica del río Sumapaz.

Conforme con lo anterior, es de indicar que la Sociedad debió presentar de forma previa a la realización de las actividades en mención, solicitud de modificación de la licencia ambiental para verificar la viabilidad de dichas obras sobre el área aislada (meandro) del río Sumapaz, sin embargo teniendo en cuenta que la Sociedad realizó dicha solicitud de forma posterior y asimismo las inversiones de las que se dependía, se establece que la sociedad obtuvo un ahorro de retraso, el cual, se encuentra representado en la utilidad que pudo percibir por la rentabilidad de los recursos que tardo invertir durante el periodo de tiempo que retrasó la inversión requerida para efectuar las actuaciones referentes a la modificación de licencia ambiental; por lo cual, el infractor obtuvo un ahorro de retraso (y_3) por el hecho contenido en el cargo séptimo formulado mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

En ese sentido, si bien se establece que el infractor obtuvo un ahorro de retraso (y_3), no se cuenta con la información específica de todas las inversiones realizadas de las que dependía el trámite de modificación, ya que esta no solo respecta al costo de evaluación ante la Autoridad ambiental sino también del costo de elaboración del EIA, por tal razón, no se cuenta con la información que permita realizar el cálculo de esta variable.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

▪ **Capacidad de detección de la conducta (p)**

“Es la posibilidad de que la autoridad ambiental detecte la ocurrencia de una infracción ambiental”

Tabla 1. Probabilidad de detección.

Probabilidad de detección	de	Baja		Media		Alta	X
Justificación		<p>Se establece que la probabilidad de detección fue alta para los cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo), tercero y séptimo, dado que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, con el fin de atender las quejas interpuestas por la comunidad por las posibles afectaciones en el sector K95 o PR35, realizó visitas los días 12 de junio de 2008, 26 de agosto de 2008 y 26 de noviembre de 2009, remitiendo al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial –MAVDT (Hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS), las radicaciones 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008, la cual contenía anexos los informes técnicos 507 del 11 de julio de 2008 (con fecha de visita 12 de junio de 2008) y 654 del 9 de septiembre de 2008 (con fecha de visita 26 de agosto de 2008); 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009, adjuntando el informe técnico 274 del 5 de mayo de 2009 (con fecha de visita 20 de abril de 2009) y nuevamente copia de los Informes técnicos 507 del 11 de julio de 2008 y 654 del 9 de septiembre de 2008.</p> <p>Las radicaciones 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008 y 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009 remitidas por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, fueron evaluadas por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del MAVDT, emitiendo el concepto técnico 1162 del 17 de julio de 2009 y revisado jurídicamente por la Resolución 2039 del 22 de octubre de 2009 (impuso medida preventiva a la sociedad) y por el Auto 2931 del 23 de octubre de 2009 (apertura de investigación ambiental en contra de la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ- GIRARDOT S.A).</p> <p>Seguidamente, el entonces MAVDT (hoy MADS), realizó visita de campo a la zona de las obras localizadas en el K91 o PR35 del proyecto vial el 26 de noviembre de 2009, con el objeto de determinar con certeza los hechos constitutivos de infracción y completar los elementos probatorios dentro de la investigación ambiental ordenada mediante el Auto 2931 del 23 de octubre de 2009 y emitió el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010 que fue acogido por el Auto 1355 del 23 de abril de 2010 por medio del cual se formuló pliego de cargos.</p> <p>Teniendo en cuenta que la detección de las infracciones, se dieron en atención a las quejas interpuestas por la comunidad por las posibles afectaciones en el sector K91 o PR 35, por lo cual, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, realizó visitas técnicas a la zona en mención y que las mismas fueron posteriormente verificadas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial–MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible–MADS), dentro del expediente sancionatorio SAN0886-00-2019, por lo cual, se reitera que la capacidad de detección de la conducta fue ALTA y corresponde a un valor de 0.50 de acuerdo con lo establecido en el artículo 6° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010</p>					

Conforme con lo anterior, para el presente caso se establece una capacidad de detección de la conducta **“Alta”**, lo cual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, corresponde a un valor de **0,50**.

$$p = 0,50$$

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Si bien se establece lo anterior, es de aclarar que, el infractor obtuvo un beneficio ilícito representado en ahorro de retraso (y_3) por la realización de los hechos contenidos en los cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010, cómo se expuso con anterioridad, sin embargo, no es posible calcular dicho beneficio ilícito dado que no se cuenta con información suficiente que permita calcular este ahorro de retraso, por lo tanto, el valor del presente criterio para efectos del cálculo de la multa corresponderá a cero “0”, situación que conforme con lo establecido en la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental – Manual Conceptual y Procedimental del MAVDT (2010), se considerará como una circunstancia agravante.

En tal sentido:

B = 0

4.1.1 Factor de Temporalidad (α)

“Es el factor que considera la duración de la infracción ambiental, identificando si ésta se presenta de manera instantánea o continua en el tiempo”. (Artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010).

Tabla 2. Temporalidad.

Hecho	Fecha de inicio de la infracción	Fecha de terminación de la infracción	Observaciones
H1 (subsume H2 y H8)	12 de junio de 2008	26 de noviembre de 2009	Como fecha de inicio se establece el momento en el cual la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca evidenció la infracción ambiental, lo cual, se efectuó a través de la visita in situ realizada el 12 de junio de 2008, en atención a queja por la ocupación del cauce del río Sumapaz a la altura del K91 de la vía Bogotá-Girardot realizada por la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., encargada de la construcción de la segunda calzada de la vía Bosa (k5+200) – San Rafael (Girardot K124+500) La fecha de terminación de la infracción corresponde al 26 de noviembre de 2009, fecha en la cual el entonces MAVDT verificó el estado de desarrollo de las obras sobre el cauce del río Sumapaz a la altura del K91 de la vía Bogotá – Girardot. Producto de dicha visita se emitió el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010, que fue analizado jurídicamente a través del Auto 1355 del 23 de abril de 2010, que dispuso formular el pliego de cargos.
H3	26 de agosto de 2008	26 de noviembre de 2009	La fecha de inicio de la infracción ambiental corresponde al 26 de agosto de 2008, día de la visita efectuada por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca-CAR, en atención a quejas por las obras de ocupación de cauce en la zona del K91 o PR35, observando que la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A., se encontraba realizando actividades en la terraza aluvial (Isla de los Venados), disponiendo escombros y material vegetal. Dicha autoridad regional emitió el Informe Técnico 654 del 9 de septiembre de 2008, el cual fue remitido al entonces Ministerio de Ambiente

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

			<p>mediante las radicaciones 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008 y 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009</p> <p>La fecha de finalización corresponde al 26 de noviembre de 2009, día de la visita del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS), evidenciando que la isla de Los Venados fue removida por las obras de ocupación de cauce en el sector K91, efectuadas por la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A; a partir de esta visita se emitió el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010, el cual fue insumo técnico para el Auto de formulación de cargos 1355 del 23 de abril de 2010.</p>
H7	26 de agosto de 2008	26 de noviembre de 2009	<p>La fecha de inicio de la infracción ambiental corresponde al día en que los profesionales de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, realizaron visita de seguimiento a la zona del K91 o PR35, el cual tuvo lugar el 26 de agosto de 2008, evidenciando la disposición de material sobrante proveniente de la perforación del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la vía, en el sector aislado del meandro haciendo uso del mismo como botadero, toda vez que la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A., dio inicio a éstas actividades sin contar con la modificación de la licencia ambiental que debía ser aprobada por la Autoridad Ambiental. De acuerdo con la Resolución 557 del 19 de junio de 2002 modificada por la Resolución 347 del 22 de febrero de 2006, se autorizaron un total de diecisiete sitios (17) para disposición y manejo de materiales sobrantes, de los cuales ninguno está localizado desde el K90+600 hasta aproximadamente el K91+700. La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR en atención a las quejas de la comunidad por las obras realizadas en el sector del K91 o PR35, documentó lo evidenciado en la visita de seguimiento dando origen al informe técnico 654 del 9 de septiembre de 2008 remitido al entonces Ministerio de Ambiente mediante la radicación 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008.</p> <p>La fecha de finalización se determina con base en la visita realizada por el Grupo de Seguimiento de la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT, llevada a cabo el 26 de noviembre de 2009, atendiendo las constantes quejas de la comunidad y los informes técnicos 654 del 9 de septiembre de 2008 y 274 del 5 de mayo de 2009 presentados por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR (Oficina Provincial Alto Magdalena) mediante las radicaciones 4120-E1-107898 del 19 de septiembre de 2008 y 4120-E1-56675 del 22 de mayo de 2009. Como resultado de la visita realizada el 26 de noviembre de 2009, se genera el concepto técnico 0521 del 02 de abril de</p>

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

			2010, el cual es revisado jurídicamente por el Auto 1335 del 23 de abril de 2010 para formular pliego de cargos en contra de la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A.
--	--	--	---

A continuación, se determina el factor temporalidad de acuerdo con el procedimiento indicado en el párrafo 3 del artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, de la siguiente forma:

CARGO PRIMERO (SUBSUMIE LOS CARGOS SEGUNDO Y OCTAVO)

FECHA INICIAL: 12 de junio de 2008

FECHA FINAL: 26 de noviembre de 2009

De acuerdo con lo anterior, la duración del hecho ilícito contenido en el cargo primero (subsume los cargos segundo y octavo) se presenta de forma continua superando los 365 días, en tal sentido, la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental (MAVDT, 2010) contempla un factor de temporalidad acotado entre 1 y 4, siendo este último valor el correspondiente a una acción sucesiva de 365 días o más, por lo tanto, para el presente caso se tomará como factor de temporalidad el valor de 4.

$$\alpha_{\text{(Cargo primero (Subsume los cargos segundo y octavo))}} = 4$$

CARGO TERCERO

FECHA INICIAL: 26 de agosto de 2008

FECHA FINAL: 26 de noviembre de 2009

De acuerdo con lo anterior, la duración del hecho ilícito contenido en el cargo tercero se presenta de forma continua superando los 365 días, en tal sentido, la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental (MAVDT, 2010) contempla un factor de temporalidad acotado entre 1 y 4, siendo este último valor el correspondiente a una acción sucesiva de 365 días o más, por lo tanto, para el presente caso se tomará como factor de temporalidad el valor de 4.

$$\alpha_{\text{(Cargo tercero)}} = 4$$

CARGO SÉPTIMO

FECHA INICIAL: 26 de agosto de 2008

FECHA FINAL: 26 de noviembre de 2009

De acuerdo con lo anterior, la duración del hecho ilícito contenido en el cargo séptimo se presenta de forma continua superando los 365 días, en tal sentido, la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental (MAVDT, 2010) contempla un factor de temporalidad acotado entre 1 y 4, siendo este último valor el correspondiente a una acción sucesiva de 365 días o más, por lo tanto, para el presente caso se tomará como factor de temporalidad el valor de 4.

$$\alpha_{\text{(Cargo séptimo)}} = 4$$

En tal sentido:

$$\alpha = (\alpha_{\text{(Cargo primero (subsume cargos 2 y 8))}} + \alpha_{\text{(Cargo tercero)}} + \alpha_{\text{(Cargo séptimo)}}) / 3$$

$$\alpha = (4 + 4 + 4) / 3$$

$$\alpha = 4$$

4.1.2 Grado de Afectación Ambiental y/o Evaluación De Riesgo (i)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

“Es la medida cualitativa del impacto a partir del grado de incidencia de la alteración producida y de sus efectos. Se obtiene a partir de la valoración de ciertos atributos, los cuales determinan la importancia de afectación” (Artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010)

▪ **Identificación de la afectación y/o riesgo**

Tabla 3. Cargos vs bienes de protección afectados y/o en riesgo.

H	Descripción del cargo	Bienes de Protección		Tipo de incumplimiento		
		B1	B2	Afectación	Riesgo	Normativo
H1 subsume H2 y H8	<p>H1: Por la ocupación del cauce del río Sumapaz para obras del proyecto de construcción de la Segunda Calzada Bogotá-Girardot, en el K91, sin modificar la licencia ambiental, toda vez que en la misma deben ir implícitos todos los permisos necesarios para la ejecución el proyecto. Se advierte presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13, 16 y 19 de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido (sic) el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.</p> <p>El cargo H1 subsume los cargos H2 y H8:</p> <p>H2: Por el cierre de meandro o madreveja activo del río Sumapaz a la altura del K91, sin modificar la licencia ambiental, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal d) del artículo 8° del Decreto- ley 2811 de 1974, por la alteración nociva del flujo natural de las aguas</p> <p>H8: Por desarrollar actividades y obras para la conformación de la calzada de la glorieta, sin contar con la previa modificación de la licencia ambiental otorgada al proyecto por parte del Ministerio, en presunto incumplimiento a lo establecido en los artículos 13°, 16° y 19° de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005.</p>	Recurso hídrico		X		

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

H3	Por remoción total de la Isla de Los Venados, para dar paso al jarillón y a la adecuación del cauce que quedó como resultado de las obras desarrolladas en el K91, lo que presuntamente deja incurso la empresa en los factores de deterioro del ambiente consagrados en los literales b) y d) del artículo 8° del Decreto-ley 2811 de 1974, por la degradación de los suelos correspondientes a la denominada Isla Los Venados, y correspondiente alteración nociva del flujo natural de las aguas, respectivamente	Recurs o Hídrico	Suelo	X		
H7	Por la utilización del área aislada del río (meandro) por la construcción del Jarillón, para la disposición de materiales sobrantes del proyecto (botadero), sitio no autorizado, en presunto incumplimiento por la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A. a lo establecido en los artículos 13°, 16° y 19° de la licencia ambiental concedida mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, omitido el trámite contemplado en los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005	Recurs o Hídrico	Suelo	X		

- Cargo Primero (Subsume los cargos segundo y octavo)

• **Recurso Hídrico (A1)**

De acuerdo con el análisis realizado por la ANLA, la infracción está formada por los siguientes componentes: llevar a cabo la construcción del jarillón dentro del cauce del río Sumapaz a la altura del K91 o PR 35 del corredor vial Bogotá – Girardot para obstruir el curso de las aguas y cerrar el meandro o madre vieja del río Sumapaz, realizar la conformación de los gaviones para cerrar el meandro del río Sumapaz y efectuar la adecuación del terraplén tras los gaviones para la conformación de la calzada que contemplaba la construcción de la glorieta, componentes que no estaban autorizados dentro de las actividades y permisos ambientales establecidas en la licencia ambiental.

Ahora bien, en cuanto a las consecuencia que trajo la ocupación del cauce del río Sumapaz con la ejecución de las actividades y obras para la conformación de la calzada que contemplaba la construcción de la glorieta en el tramo ubicado específicamente entre las abscisas K90+900 al K91+800 de la vía Bogotá - Girardot, localizadas sobre la margen izquierda del río Sumapaz en el valle aluvial de la fuente hídrica, se destaca la alteración de la dinámica natural del flujo del cuerpo de agua que trajo como consecuencia la desestabilización del cauce debido a cambios de las condiciones hidráulicas por el encauzamiento y reducción de la capacidad de transporte de agua y sedimentos ocasionando el aumento de la velocidad por la reducción de la sección hidráulica, situaciones descritas en el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010 analizado jurídicamente a través del Auto 1355 del 23 de abril de 2010 por medio del cual se formuló el pliego de cargos en contra de la sociedad.

Sumado a lo precitado se destacan las consideraciones del concepto técnico 601 del 25 de abril de 2012 acogido por la Resolución 424 del 1 de junio de 2012 (por medio del cual se evaluó la información

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

presentada a través de la radicación 4120-E1-127717 del 6 de octubre de 2011 dentro del trámite de modificación de la licencia ambiental otorgada con Resolución 557 del 19 de junio de 2002) y el concepto técnico 3563 del 10 de julio de 2019 (evaluación de descargos radicación 4120-E1-69108 del 21 de junio de 2010), los cuales reiteraron que con la modificación del meandro del río Sumapaz, situación derivada por la construcción de las obras, se generó la desviación del cauce y la reducción de la sección de la fuente a la altura del K91 de la vía Bogotá-Girardot, lo que obligó al río a transportarse por una sección más estrecha y más corta que al ser insuficiente generó que durante la temporada de lluvias (cuando aumenta el caudal) el río presentara un desequilibrio dinámico gracias al cambio repentino de los tramos rectos y de curvatura que antes le proveía el meandro, el aumento de la velocidad y energía del flujo, así como por el arrastre de los materiales que componían el cauce, originando algunas inundaciones como la del día 2 de abril de 2009 (fecha para la cual ya se habían construido las obras que ocupaban el cauce del río Sumapaz por parte de la CONCESIONARIA AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A a través de la CONSTRUCTORA CARLOS COLLINS S.A) de la cual fue remitido un video por parte de la sociedad CONCESIONARIA AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A al MAVDT mediante radicación 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009.

Lo precitado demuestra la importancia que tenía el meandro y la isla de los venados que se encontraba en la parte media de los brazos del meandro del río Sumapaz para el equilibrio natural del drenaje como zona de amortiguación de las crecientes, al atenuar la velocidad del flujo del agua, aumentar el recorrido horizontal para propiciar la disminución de la energía del flujo y facilitar la depositación de los materiales pétreos que arrastraba el río, que conformaban la isla de los venados.

Con el objeto de determinar el área donde se materializaron los impactos derivados de las actividades de ocupación del cauce del río Sumapaz (a través de las cuales se generaron efectos de significancia que propendieron la alteración de las condiciones hidráulicas y morfológicas del cauce, así como en la dinámica natural del flujo del cuerpo de agua) se realizó la revisión preliminar de las imágenes satelitales disponibles en la herramienta AGIL-SAT de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, para los años 2007 y 2011, identificando que el área afectada por la construcción de las obras que no se encontraban autorizadas en la licencia ambiental correspondía a 6.5 hectáreas como se muestra en la siguiente figura:



Figura 1 Área afectada por la modificación del meandro del río Sumapaz – K91 o PR35.

Fuente: AGIL-SAT (Sistema para el análisis y Gestión de Información del Licenciamiento Ambiental + Imágenes Satelitales)

De todo lo anterior se tiene, que como consecuencia de la construcción de las obras que ocuparon el cauce del río Sumapaz a la altura del K91 o PR35 de la vía Bogotá - Girardot con las cuales se modificó el meandro del río Sumapaz se generó afectación al bien de protección “recurso hídrico” dada la alteración de la dinámica natural del flujo del cuerpo de agua.

- Cargo Tercero

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

• **Recurso Hídrico (A3a)**

Es preciso resaltar lo indicado en el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010 (revisado jurídicamente por el Auto 1355 del 23 de abril de 2010), el cual determinó la importancia de la Isla de los Venados, indicando que era una geoforma producto de la dinámica fluvial característica de los cuerpos de agua con tipos de cauce meándricos y actuaba como un accidente geográfico natural del río Sumapaz y servía para reducir la energía que llevaba el agua; con la remoción de esta área la velocidad del recurso hídrico aumentó, tal como se apreció en la creciente ocurrida el 2 de abril de 2009, donde la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., ya había intervenido y removido el islote (video remitido mediante radicación 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009).

Adicionalmente, durante la visita la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., realizó acompañamiento al MAVDT, señalando que la isla de los Venados había desaparecido por causa de la creciente del día 2 de abril de 2009, video que fue remitido al MAVDT mediante radicación 4120-E1-116229 del 2 de octubre de 2009, donde se apreció que el islote fue parcialmente afectado por la acción de las aguas de la creciente y no en su totalidad. Sumado a lo anterior, según lo expuesto en el precitado Concepto Técnico 521 del 2 de abril de 2010, la sociedad inició las obras de ocupación de cauce en la abscisa K91 o PR35 antes de julio del año 2008, lo cual fue confirmado en el considerando de la Resolución 2231 de diciembre de 2008 de CORTOLIMA, indicando que en la visita técnica desarrollada el 11 de agosto del 2008, constataron el inicio de las actividades, observando la construcción de una sección de gaviones con el fin de reencauzar el río Sumapaz. Por consiguiente, la intervención y remoción total de la Isla de los Venados se efectuó antes de la creciente del 2 de abril de 2009, siendo resultado de las obras adelantadas en el marco del desarrollo del proyecto, así que ante la desaparición de la geoforma aumenta la velocidad del agua en los eventos de crecientes generados por las altas precipitaciones en su cuenca aferente.

Respecto a los Conceptos Técnicos 601 del 25 de abril de 2012 (analizado jurídicamente por la Resolución 424 del 1 de junio de 2012 – Modificación de Licencia Ambiental Resolución 557 del 19 de junio de 2002) y 3563 del 10 de julio de 2019 (evaluación de descargos radicación 4120-E1-69108 del 21 de junio de 2010), reiteraron la importancia de la Isla de los Venados como un sitio que hidráulicamente operaba como barrera física para retener y desviar la energía del agua ante crecientes del río Sumapaz y relacionaron las altas precipitaciones del día 2 de abril de 2009, indicando que la eliminación del islote por las obras de ocupación de cauce en el K91 o PR35, no ofreció espacio al río para transportar el caudal y el material de arrastre, generando incremento en la velocidad del agua, además dicho evento inundó la geoforma, siendo una prueba de la gran sección o espacio que requiere la mencionada fuente hídrica en ese sitio para el transporte de volúmenes de agua en eventos generados por altas precipitaciones en su cuenca aferente.

Por otro lado, se realizó una revisión preliminar de las imágenes satelitales disponibles en la herramienta AGIL-SAT (módulo PLANET) de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, para los años 2007 y 2011, identificando que la isla de los venados tenía una extensión aproximada de 4,95 hectáreas antes de la intervención de las obras de ocupación de cauce en el K91 o PR35, como se muestra en la siguiente figura, es importante tener presente que esta área puede variar según la época del año, es decir en altas precipitaciones el perímetro se reducía por el aumento del caudal del río Sumapaz, mientras que en época seca, por la disminución del caudal de la fuente hídrica su extensión podría ser mayor.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”



Figura 2 Extensión de la isla de los Venados - K91 o PR35.

Fuente: AGIL-SAT (Sistema para el análisis y Gestión de Información del Licenciamiento Ambiental + Imágenes Satelitales). Superposición para los años 2007 y 2011.

Según lo anterior, se considera que la remoción total de la isla de los Venados, la cual presentaba una extensión aproximada de 4.95 hectáreas, fue como consecuencia del desarrollo de las obras de ocupación de cauce en el sector PR35 o K91, por la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A, consistentes en la construcción del jarillón, adecuación del cauce del río Sumapaz y disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía, lo cual ocasionó afectación al bien de protección “recurso hídrico” alterando la función hidráulica y la dinámica fluvial, ya que dicho islote actuaba como barrera física para reducir y desviar la energía del agua de las crecientes del río Sumapaz.

- **Recurso Suelo (A3b)**

En primera instancia se debe indicar lo observado por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca-CAR, en las visitas efectuadas el 26 de agosto de 2008 (Informe Técnico 654 del 9 de septiembre de 2008) y el 20 de abril de 2009 (Informe Técnico 274 del 5 de mayo de 2009), y por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT el 26 de noviembre de 2009 (concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010), relacionando que las obras adelantadas de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, por la sociedad consistentes en la construcción del jarillón, y la adecuación del cauce del río Sumapaz y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre la isla, generaron la intervención y desaparición de la isla de los Venados.

Por otro lado, es importante resaltar lo mencionado en los conceptos técnicos 521 del 2 de abril de 2010 (analizado jurídicamente por el Auto 1355 del 23 de abril de 2010) y 3563 del 10 de julio de 2019 (evaluó los descargos radicación 4120-E1-69108 del 21 de junio de 2010), los cuales señalaron en los análisis de fotografías aéreas que para el año 2007 la isla de los Venados existía, mientras que para el 2011, está había desaparecido, como consecuencia de la intervención efectuada por las obras de ocupación de cauce desarrolladas en el K91 o PR35; actividades que ocasionaron la eliminación de esta área generando alteración al bien de protección “Recurso suelo”.

Es preciso indicar que este tipo de geoformas (isla de los Venados), se forman a partir de barras presentes en el canal central del río, cuyas partículas se componen de materiales de diversos tamaños, es decir de depósitos residuales. Una vez que se configura la isla, puede estabilizarse gracias a la sedimentación de material fino en la superficie durante crecientes y puede cubrirse con vegetación, sin embargo, dichos procesos geológicos y geomorfológicos se establecen a largo plazo. Este tipo de islotes, al encontrarse delimitados por un río y sujetos a su dinámica de inundación, presentan una serie de condiciones ambientales específicas en áreas muy pequeñas, producto de las diferencias topográficas, lo que obliga a ciertas especies animales y vegetales a adaptarse a las condiciones que este dinamismo conlleva⁴. Por lo cual, la eliminación del islote generó degradación de los suelos, alterando las funciones ecosistémicas y ambientales del mismo.

⁴ Sandoval Olaya, F. A., & Cruz Rojas, J. P. (2019). Resistencia relativa a la erosión fluvial de los suelos que conforman la ribera del río Cravo Sur – tramo: casco urbano Yopal, Casanare. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil/518

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

De acuerdo con lo anterior, para el hecho contenido en el cargo tercero, como se mencionó anteriormente las obras de ocupación de cauce en el K91 o PR35, generaron afectación al bien de protección suelo por la eliminación y degradación de estos correspondiente a la isla de los Venados, alterando además las funciones ecosistémicas y ambientales del mismo⁵, dicha afectación se presentó en una extensión aproximada de 4.95 hectáreas como se evidencia en la *¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.*

- Cargo Séptimo

• **Recurso Hídrico (A7a)**

Inicialmente se hace necesario hacer énfasis en la localización de la afectación que se da como consecuencia del incumplimiento que da origen al presente cargo, por lo tanto, mediante el concepto técnico 3563 del 10 de julio de 2019 se establece que la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., utilizó como sitio de depósito de materiales provenientes de la construcción de la vía y del Túnel del Boquerón, el área que inicialmente correspondía a un meandro del río Sumapaz, en cuya margen izquierda, es decir el talud del río colindante con el corredor vial, se observó acumulación de material sin compactar y sobre el cual se evidenciaron actividades de nivelación topográfica. Es importante resaltar que este meandro del río Sumapaz en el sector K91 o PR35, hacía parte de uno de los muchos que tienen presencia a lo largo del valle del sistema hídrico del cuerpo de agua en su cuenca baja, en donde debido a la baja pendiente del sector, velocidad de la corriente y condiciones geomorfológicas se originan este tipo de patrón de drenaje.

Por otro lado, es pertinente resaltar que el río Sumapaz en el sector que centra nuestro interés, se bifurcaba aguas abajo en dos (2) canales o brazos que rodeaban la isla de los Venados, de ellos el más externo constituía el brazo principal del río en el cual se transportaba los mayores caudales líquidos durante todo el año, siendo por este motivo el brazo principal el elemento que mantenía el equilibrio y la estabilidad del sistema fluvial en este sector, ya que una de las funciones de los meandros es amortiguar las crecientes y reducir los procesos erosivos al disminuir la velocidad de la corriente, conllevando procesos de sedimentación y por ende también la formación de barras de arena según las condiciones hidrológicas de la zona.

Considerando lo señalado en *Fluvial Facies Models* (BRIDGE, J. S., 2006⁶), los meandros son geoformas, donde el agua transcurre por un canal que combina varios procesos de depositación, que dan diferentes resultados de depósito, entre los que se encuentran las barras o bancos de arena, las cuales pueden ir migrando o cambiando de tamaño a medida que evoluciona el río, y con el tiempo se va haciendo más cerrado, en algunos casos hasta formar meandros abandonados por la unión de los 2 extremos del mismo. En la *¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.* se observa la migración de un canal meándrico en ríos de un solo canal.

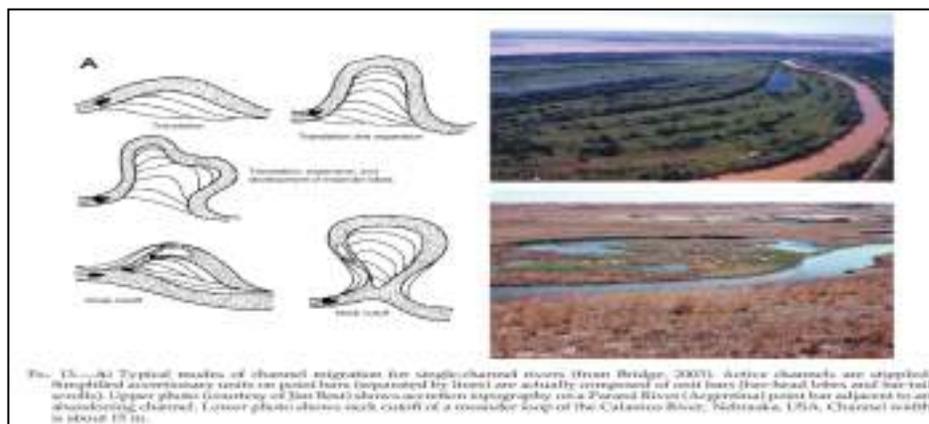


Figura 3 Migración de un meandro

⁵ IDEAM, U.D.C.A 2015. Síntesis del estudio nacional de la degradación de suelos por erosión en Colombia - 2015. IDEAM - MADS. Bogotá D.C., Colombia., 62 págs. Publicación aprobada por el IDEAM, diciembre de 2015, Bogotá D.C., Colombia.

⁶ BRIDGE, J. S., 2006. *Fluvial Facies Models: Recent Developments*. Department of Geological Sciences, Binghamton University, Binghamton, New York 13902-6000, U.S.A. *Facies Models Revisited*. SEPM Special Publication No. 84, Copyright © 2006. SEPM (Society for Sedimentary Geology), ISBN 1-56576-121-9, p. 85-170.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Fuente: BRIDGE, J. S., 2006

Ahora bien, teniendo en cuenta las características de un meandro y su función dentro de su dinámica hidrológica, con la alteración y relleno del meandro con material sobrante, modificó el río, aumentando la energía de la corriente y alterando la conformación de la llanura de inundación tanto aguas abajo como aguas arriba del sector K91 (PR35), meandro que controlaba la paulatina sedimentación y erosión natural del cuerpo de agua⁷.

Por otro lado, el Informe Técnico 654 de la Corporación Regional de Cundinamarca –CAR, generado a partir de la visita del 26 de agosto de 2008, indicó las coordenadas del sitio sobre la ribera del río utilizado para arrojar el material extraído “(...) Segundo punto X: 962.632 Y: 942.540 (...)” (**¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**). De igual manera, el precitado informe indicó lo siguiente:

“(…) F. Descripción de la Queja y de los recursos afectados

En la zona se observa **deposición de material (sobrante de la ampliación de la vía) sobre el cauce del río Sumapáz con la intención de cerrar el brazo del río** acumulación de material como especie de nivelación topográfica en el área pero dicho material no se encuentra compactado y se distingue material de tipo arbóreo el cual fue talado (...)”.

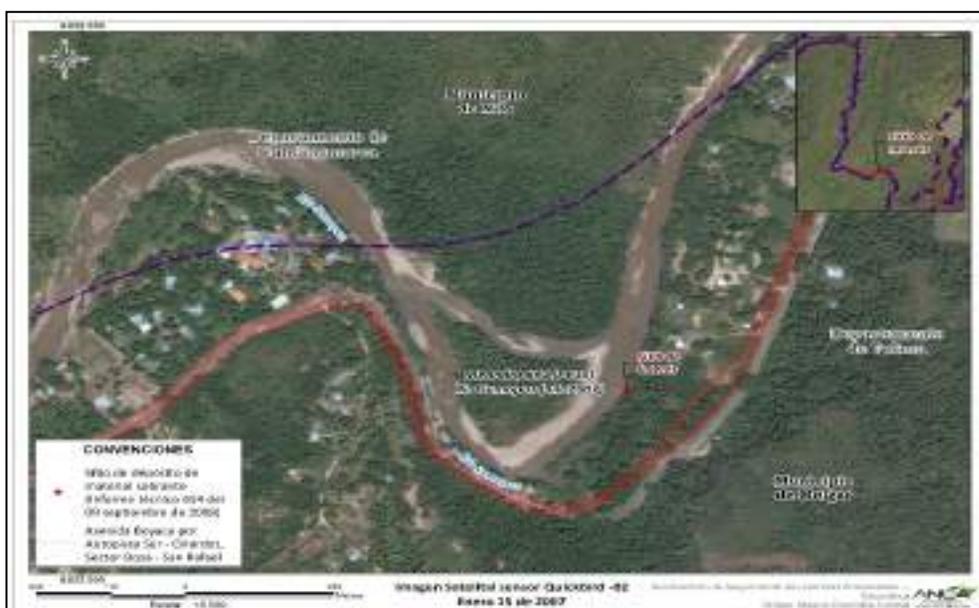


Figura 4. Punto de coordenadas Informe Técnico OPAM 654 de la Corporación Regional de Cundinamarca –CAR (Oficina Provincial del Alto Magdalena). Acumulación de material sin compactación antes del cierre del meandro.

Fuente: Equipo Técnico ANLA – Grupo de Geomática

Teniendo en cuenta lo anterior, el área afectada por las obras en el sector K91 o PR35 adelantadas por la sociedad, las cuales tuvieron como consecuencia, la modificación del meandro por el cierre del brazo principal del río y el relleno con material sobrante extraído de la construcción del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la vía, tenía una extensión aproximada de área de 2,371 hectáreas sobre el antiguo cauce del brazo principal del río Sumapaz y 4,95 hectáreas en la desaparecida Isla de Los Venados, afectando el bien de protección recurso hídrico, modificando la dinámica fluvial del río al ser desviado y reducido su caudal al brazo secundario y alterando el equilibrio del sector, así como la velocidad con la cual el cuerpo de agua transcurría cuando el meandro estaba presente ejerciendo su función de atenuar la energía del agua con la que llega al sector en análisis.

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, se puede observar la modificación del meandro y la acumulación de material de excavación sin compactación y el área afectada a partir de

⁷ ALONSO, A. y GARZÓN, G., 1997. Efectos sedimentarios de las inundaciones en un río fuertemente antropizado: El Jarama, Madrid. Servicio de Publicaciones. Universidad Complutense, Madrid. Cuadernos de la Geología Ibérica, num. 22, 265-282.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

un análisis multitemporal y comparativo de imágenes de satélite para los años 2007, 2010, 2011 y 2018.



“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”



Figura 5 Área afectada al bien de protección hídrico por la modificación del meandro y acumulación de material sin compactación

Fuente: Equipo Técnico ANLA – Grupo de Actuaciones Sancionatorias Ambientales

- **Recurso Suelo (A7b)**

La sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A., realizó la disposición de material sobrante proveniente de la construcción del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la doble calzada Bogotá - Girardot sobre un área de aproximadamente 7,086 hectáreas sin solicitar permiso previo y sin haber iniciado el trámite necesario de la modificación de la Licencia Ambiental, generando afectación sobre el bien de protección suelo, toda vez que se ejecutaron actividades de uso y de relleno con material sobrante en el sector K91 o PR35; así como se puede observar en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** la modificación del meandro y la acumulación de material de excavación sin compactación en el área afectada.

Lo anterior tuvo lugar como ya se ha expuesto, tanto en el área de la Isla de los Venados como en el brazo principal del río Sumapaz, en donde una vez se realizó la construcción del jarillón, el área del brazo principal del mencionado cuerpo de agua fue relleno con material sobrante de la construcción del Túnel del Boquerón y de la construcción de la vía Bogotá-Girardot, esta actividad afectó directamente el recurso suelo, lo cual fue evidenciado por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR (Oficina Provincial del Alto Magdalena) en las visitas del 26 de agosto de 2008 y del 20 de abril de 2009, de las cuales se generaron respectivamente los Informes Técnicos 654 del 9 de septiembre de 2008 y 274 del 5 de mayo de 2009, de igual manera ante las quejas por incumplimiento de la Licencia Ambiental, profesionales del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS) realizaron visita de seguimiento el 26 de noviembre de 2009, a partir de la cual se elaboró el concepto técnico 521 del 2 de abril de 2010, evidenciando la disposición de material o botadero no autorizado que conllevó la desaparición del brazo principal del río y la Isla de los Venados, sobre los cuales se observaron obras en un estado avanzado y un terraplén sobre el costado izquierdo del brazo principal del río Sumapaz, que terminaría finalmente con la modificación del meandro.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”



Fotos 14 a 17. Disposición y extendido de material dentro de áreas aislada por el jarillón y fuera del corredor ya disponible y necesario para la conformación de la calzada proyectada dentro de los límites de la gicrieta.

De lo anterior se puede identificar que los impactos por la acción antrópica a la zona del río que finalmente quedó aislada por causa de la construcción del jarillón y el posterior relleno y disposición del material sobrante proveniente de la excavación del Túnel del Boquerón, causó afectación al bien de protección suelo; por otra parte, para las actividades mencionadas implicaron la remoción de la cobertura vegetal y la capa superior del suelo que le daba estabilidad y cohesión al mismo, y con ello haciéndolo más propenso a procesos erosivos de la capa superficial expuesta. Esto conlleva al aumento de sedimentos transportados por el río y su posterior depositación aguas abajo del sector con la aparición de bancos de arena en zonas de baja velocidad. Por otro lado, se perturbó el equilibrio natural en la dinámica fluvial, modificando la migración de las barras meándricas y la erodabilidad⁸ (resistencia a la erosión), de las orillas del canal principal del río Sumapaz.

De igual manera, la modificación del meandro producto de la disposición y relleno con material sobrante de las obras antes mencionadas, terminó afectando el suelo teniendo en cuenta el uso inadecuado de maquinaria pesada que, con su tránsito constante para disponer y aplanar dicho material sobrante, el suelo fue compactado teniendo como primera consecuencia la desaparición de las capas fértiles (horizonte O y A)⁹, de igual manera con la presencia de dicho material, la densidad aparente del suelo aumenta, lo que hace disminuir su porosidad y con ello la cantidad de agua y oxígeno que el suelo puede contener, así como la penetrabilidad de las raíces de la vegetación que allí estaba presente¹⁰, por lo tanto, dichas acciones generaron afectación a este bien de protección causando cambios en las características físicas del mismo.

De acuerdo con lo anterior, el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010 establece para la determinación del grado de Afectación Ambiental (i), lo siguiente: “(...) Para la estimación de esta variable, se deberá estimar la importancia de la afectación mediante la calificación de cada uno de los atributos, atendiendo los criterios y valores presentados (...)”, en tal sentido, se procede a continuación a realizar la calificación de los atributos para estimar la importancia de las afectaciones determinadas con anterioridad.

▪ **Calificación de atributos**

Para la calificación de los atributos de importancia de las afectaciones determinadas con anterioridad se indica que, para la afectación generada por el cargo primero (subsume los cargos segundo y octavo) esta se identificara como **A1** bien de protección recurso hídrico en cuanto al cargo tercero se

⁸ Se entiende como la resistencia a la erosión fluvial de los suelos que conforman las cuencas de los ríos. Generalmente, los materiales depositados recientemente presentan mayor erodabilidad que los materiales antiguos. Cada formación geológica o manto de roca o suelo presenta condiciones específicas de erodabilidad, lo cual equivale a una dinámica particular de los ríos o corrientes al pasar por materiales diferentes. (Suárez, p. 119) en Suarez Ardila, J. A., & Sandoval Pinillos, M. Á. (2017)

⁹ PROPUESTA DEL PROGRAMA NACIONAL DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO DE LA DEGRADACIÓN DE SUELOS Y TIERRAS EN COLOMBIA: DISEÑO ESTRUCTURA Y ESTRATEGIAS PARA SU IMPLEMENTACIÓN. Convenio Interadministrativo de Asociación entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (N° 160 /2011) y el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (N° 15A /2011). Bogotá, noviembre de 2012

¹⁰ PROPIEDADES FÍSICAS QUÍMICAS Y BIOLÓGICAS DE LOS SUELOS. Roberto Ramírez Carvajal. CONVENIO FENALCE - SENA – SAC. Bogotá D.C., septiembre de 1997

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

determina como **A3 (a)** bien de protección recurso hídrico y **A3 (b)** bien de protección suelo y para la afectación generada para el cargo séptimo como **A7 (a)** bien de protección recurso hídrico y **A7 (b)** bien de protección suelo.

Tabla 4. Matriz de calificación de atributos para la valoración de la importancia de la afectación y/o riesgo.

ATRIBUTO	CALIFICACIÓN	A1	A3 (a)	A3 (b)	A7 (a)	A7 (b)
INTENSIDAD (IN) Define el grado de incidencia de la acción sobre el bien de protección.	Afectación del bien de protección representada en una desviación del estándar fijado por la norma y comprendida en el rango entre 0 y <34%.					
	Afectación del bien de protección representada en una desviación del estándar fijado por la norma y comprendida en el rango entre 34% y < 67%.					
	Afectación del bien de protección representada en una desviación del estándar fijado por la norma y comprendida en el rango entre 67% y < 99%.					
	Afectación del bien de protección representada en una desviación del estándar fijado por la norma igual o superior al 100%.	X	X	X	X	X
EXTENSIÓN (EX) Se refiere al área de influencia del impacto en relación con el entorno	Cuando la afectación puede determinarse en un área localizada e inferior a una (1) hectárea.					
	Cuando la afectación incide en un área determinada entre una (1) hectárea y cinco (5) hectáreas.		X	X		
	Cuando la afectación se manifiesta en un área superior a cinco (5) hectáreas	X			X	X
PERSISTENCIA (PE) Se refiere al tiempo que permanecería el efecto desde su aparición y hasta que el bien de protección retorne a las condiciones previas a la acción	Si la duración del efecto es inferior a seis (6) meses					
	Cuando la afectación no es permanente en el tiempo, se establece un plazo temporal de manifestación entre seis (6) meses y cinco (5) años					
	Cuando el efecto supone una alteración indefinida en el tiempo, de los bienes de protección o cuando la alteración es superior a cinco (5) años	X	X	X	X	X
REVERSIBILIDAD (RV) Capacidad del bien de protección ambiental afectado de volver a sus condiciones anteriores a la afectación por medios naturales, una vez se haya dejado de actuar sobre el ambiente	Cuando la alteración puede ser asimilada por el entorno de forma medible en un periodo menor de 1 año.					
	Aquel en el que la alteración puede ser asimilada por el entorno de forma medible en el mediano plazo, debido al funcionamiento de los procesos naturales de sucesión ecológica y de los mecanismos de autodepuración del					

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

	<i>medio. Es decir, entre uno (1) y diez (10) años.</i>					
	<i>Cuando la afectación es permanente o se supone la imposibilidad o dificultad extrema de retornar, por medios naturales, a sus condiciones anteriores. Corresponde a un plazo superior a diez (10) años</i>	X	X	X	X	X
<p align="center">RECUPERABILIDAD (MC)</p> <p align="center">Capacidad de recuperación del bien de protección por medio de la implementación de medidas de gestión ambiental.</p>	<i>Si se logra en un plazo inferior a seis (6) meses.</i>					
	<i>Caso en el que la afectación puede eliminarse por la acción humana, al establecerse las oportunas medidas correctivas, y así mismo, aquel en el que la alteración que sucede puede ser compensable en un periodo comprendido entre 6 meses y 5 años.</i>					
	<i>Caso en que la alteración del medio o pérdida que supone es imposible de reparar, tanto por la acción natural como por la acción humana.</i>	X	X	X	X	X

Justificación

- Cargo Primero – A1 (Afectación – bien de protección recurso hídrico)

Intensidad (IN):

Conforme con lo evidenciado por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca–CAR el 12 de junio de 2008, el 11 de julio de 2008, el 26 de agosto y el 20 de abril de 2009, así como lo observado por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial –MAVDT, en la visita del 26 de noviembre de 2009, se encontró que el bien de protección “recurso hídrico” se encontraba impactado si se tienen en cuenta las consideraciones plasmadas en el concepto técnico 521 del 27 de abril de 2012 emitido con base en la visita en comento, el cual indicó que con la modificación del meandro del río Sumapaz se generó la desviación del cauce hacia un canal más estrecho y corto alterando la capacidad hidráulica de la fuente, lo que propició el aumento de la velocidad y la energía de la masa de agua (sobre todo durante las crecientes extraordinarias) al disminuir el recorrido horizontal del curso del río, lo que potencializó la ocurrencia de inundaciones, situaciones consideradas un factor de deterioro del ambiente de acuerdo con lo establecido en el literal d) y f) del artículo octavo del Decreto – Ley 2811 de 1974, lo cual representa una desviación del estándar del 100%, teniendo en cuenta que se efectuó el cierre del brazo extremo del río Sumapaz considerado como el canal principal del río.

Extensión (EX):

Con la construcción del jarillón dentro del cauce del río Sumapaz, la conformación de los gaviones y la adecuación del terraplén para la conformación de la calzada que contemplaba la construcción de la glorieta a la altura del K91 o PR 35 del corredor vial Bogotá – Girardot, se obstruyó el curso de las aguas, del río Sumapaz y se afectó la isla de los Venados que se encontraba en la parte media de los brazos del meandro del río, isla que servía para el equilibrio natural del drenaje como zona de amortiguación de las crecientes, al atenuar la velocidad del flujo del agua, aumentar el recorrido horizontal para propiciar la disminución de la energía del flujo y facilitar la deposición de los materiales pétreos que arrastraba el río. Dichos impactos se presentaron en un área de 6.5 hectáreas, esto teniendo en cuenta la revisión de imágenes disponibles en la herramienta AGIL-SAT de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, para los años 2007 y 2011.

Persistencia (PE):

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Teniendo en cuenta que las alteraciones de la dinámica del flujo natural del cauce de las aguas del río Sumapaz se derivaron de la construcción del jarillón, la conformación de los gaviones para modificar el meandro del río Sumapaz y la adecuación del terraplén tras los gaviones para la conformación de la calzada que contemplaba la construcción de la glorieta son irreversibles, lo cual impide que el bien de protección “recurso hídrico” retorne a sus condiciones iniciales a través de medios naturales, se considera que el deterioro al bien de protección presenta una permanencia del efecto desde su aparición y hasta que el bien de protección retome a las condiciones previas a la acción, superior a los (5) años.

Reversibilidad (RV):

De acuerdo con lo evidenciado durante las visitas efectuadas por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca–CAR el 12 de junio de 2008 el 26 de agosto de 2008 y el 20 de abril de 2009, así como lo observado por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial –MAVDT- hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible –MADS-, en la visita del 26 de noviembre de 2009, se demuestra que las actividades de ocupación de cauce en el sector PR35 o K91, generaron alteraciones nocivas e irreversibles del flujo natural de las aguas y del lecho del brazo principal del río Sumapaz, que impiden que el bien de protección “recurso hídrico” retorne a sus condiciones iniciales a través de medios naturales. En tal sentido, se establece una reversibilidad correspondiente a un plazo superior a diez (10) años.

Recuperabilidad (MC):

La modificación del meandro del río Sumapaz derivada de las actividades de ocupación de cauce del río Sumapaz a la altura del sector PR35 o K91, generaron alteraciones nocivas e irreversibles del flujo natural de las aguas debido a la modificación del meandro propiciando el cambio de las condiciones hidráulicas y geomorfológicas por el encauzamiento y reducción de la capacidad de transporte lo cual impide que las condiciones del cauce y su ribera puedan ser corregidas por la acción humana, dado que la conformación del cauce y su entorno responden a procesos que se miden en tiempos geológicos.

- Cargo Tercero. – A3 (a) (Afectación – bien de protección recurso hídrico)**Intensidad (IN):**

Para el presente caso, se encuentra que la norma que determina la desviación del estándar con relación a la alteración en la dinámica fluvial, ya que dicho islote funcionaba como barrera física para retener y desviar la energía del agua ante las crecientes del río Sumapaz, está contemplada en el literal d) del artículo 8° del decreto-Ley 2811 de 1974; toda vez que la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., con las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón, adecuación del cauce del río Sumapaz, y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre el islote, ocasionaron la remoción total (100%) de dicha geoforma, es decir hubo una desviación del estándar del 100%.

Extensión (EX):

Las obras de ocupación de cauce en el sector PR35 o K91 ocasionaron la remoción total de la isla de los Venados, la cual funcionaba como barrera física para reducir y desviar la energía del agua de las crecientes del río Sumapaz, alterando su dinámica fluvial, se considera que dicho impacto se manifiesta en un área entre 1 y 5 hectáreas, es decir en la zona intervenida del islote, que presentaba una extensión aproximada de 4,95 hectáreas, esto teniendo en cuenta la revisión de imágenes disponibles en la herramienta AGIL-SAT de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, para los años 2007 y 2011.

Persistencia (PE):

Las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón adecuación del cauce del río Sumapaz y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

de la vía sobre el islote, las cuales ocasionaron la remoción total de la Isla de los Venados, cambiando la dinámica fluvial, ya que la isla de Los Venados funcionaba como barrera física para reducir y desviar la energía del agua de las crecientes del río Sumapaz, dicho efecto es indefinido en el tiempo teniendo en cuenta que el bien de protección “recurso hídrico” difícilmente retornaría a las condiciones previas a la acción, siendo la alteración superior a cinco (5) años.

Reversibilidad (RV):

Las actividades de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón adecuación del cauce del río Sumapaz y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre el islote, generaron un escenario irreversible para que el bien de protección “recurso hídrico” para que este retorne a sus condiciones previas a la intervención por procesos naturales, debido a que la remoción total de la isla de los Venados, ocasionó alteración en la dinámica fluvial, ya que esta funcionaba como barrera física para reducir y desviar la energía del agua de las crecientes del río Sumapaz; dicha afectación es permanente, por lo cual recuperar el área del islote, resulta imposible por medios naturales, en tal sentido, se establece una reversibilidad correspondiente a un plazo superior a diez (10) años.

Recuperabilidad (MC):

Las obras desarrolladas en el sector PR35 o K91, removieron totalmente la isla de los Venados, generando afectación al bien de protección recurso hídrico, por la alteración en la dinámica fluvial, ya que esta funcionaba como barrera física para reducir y desviar la energía del agua de las crecientes del río Sumapaz, de modo que se considera que dicha alteración es imposible de reparar tanto por la acción natural como con medidas de gestión ambiental.

- Cargo Tercero. – A3 (b) (Afectación – bien de protección suelo)

Intensidad (IN):

Para el presente caso, se encuentra que la norma que determina la desviación del estándar con relación a la eliminación y degradación de los suelos de la isla de los Venados, alterando las funciones ecosistemas y ambientales del mismo, es dada en el literal b del artículo 8° del decreto-Ley 2811 de 1974; toda vez que la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., con las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón, adecuación del cauce del río Sumapaz, y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre el islote, ocasionaron la remoción total (100%) de dicha geoforma, es decir hubo una desviación del estándar del 100%.

Extensión (EX):

La eliminación y degradación de los suelos de la isla de los Venados, alterando las funciones ecosistemas y ambientales del mismo se manifestó en un área entre 1 y 5 hectáreas, ya que el islote fue removido en su totalidad por las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón, la adecuación del cauce del río Sumapaz, y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre el islote, dicha geoforma presentaba una área aproximada de 4,95 hectáreas antes de la intervención efectuada por la Sociedad, esto teniendo en cuenta la revisión de imágenes disponibles en la herramienta AGIL-SAT (módulo PLANET) de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, para los años 2007 y 2011.

Persistencia (PE):

La eliminación y degradación de los suelos de la isla de los Venados, alterando las funciones ecosistemas y ambientales del mismo, como consecuencia de las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón, adecuación del cauce del río Sumapaz y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre el islote, las cuales

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

ocasionaron la remoción total de la isla de los Venados, por lo tanto, se determina que la alteración es indefinida en el tiempo, teniendo en cuenta que el bien de protección suelo difícilmente retornaría a las condiciones previas a la acción, en la medida que los procesos geomorfológicos tienen ciclos de duración que superan varias décadas.

Reversibilidad (RV):

Se considera que las obras de ocupación de cauce en el sector K91 o PR35, consistentes en la construcción del jarillón, adecuación del cauce del río Sumapaz y la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía sobre el islote, generaron un escenario irreversible, para que el bien de protección suelo retorne a sus condiciones iniciales a través de procesos naturales, ya que dichas actividades causaron la eliminación y degradación de los suelos de la isla de los Venados, alterando las funciones ecosistémicas del mismo, afectación que permanece en el tiempo, ya que recuperar el islote, por medios naturales, es difícil debido a que estas geoformas se establecen a través procesos geológicos y geomorfológicos de largo plazo; en tal sentido, se establece una reversibilidad correspondiente a un plazo superior a diez (10) años.

Recuperabilidad (MC):

Teniendo en cuenta que las obras desarrolladas en el sector K91 o PR35, removieron totalmente la isla de los Venados, generando afectación al bien de protección suelo por la eliminación y degradación de estos correspondiente al islote, alterando además las funciones ecosistémicas y ambientales del mismo, de modo que se considera que dicha variación es imposible de reparar tanto por la acción natural como con medidas de gestión ambiental, ya que estas geoformas se establecen a través procesos geológicos y geomorfológicos de largo plazo.

- Cargo Séptimo. – A7 (a) (Afectación – bien de protección recurso hídrico)

Intensidad (IN):

La CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A., realizó de acuerdo con lo evidenciado en las visitas de seguimiento de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, la disposición de material sobrante proveniente de la excavación del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la vía, en el sector del meandro aislado por el cierre del brazo del río Sumapaz, en donde se estaban realizando actividades de nivelación topográfica, incluyendo tanto el brazo principal del río Sumapaz como la antigua área ocupada por la isla de Los Venados, de esta manera afectando el bien de protección recurso hídrico por la alteración en la dinámica fluvial, ya que el brazo principal transportaba la mayor cantidad de agua y sedimento del río, y con las obras realizadas se redujo la sección hidráulica en este sector, debido al encauzamiento dado por los gaviones, modificando así su flujo natural y reduciendo su capacidad de transporte de material particulado, como también aumentando su velocidad al cambiar sus condiciones hidráulicas por no estar presente el meandro como elemento atenuante de la energía que lleva el río.

Por lo tanto, esta sección es ahora mucho más reducida y modificada al brazo secundario del río, lo que genera desestabilización de su cauce y por ende desequilibrio del ambiente original del flujo laminar, como también inestabilidad de las zonas inundables y la lenta erosión, sedimentación y migración natural del cuerpo de agua, esta modificación se considera como un factor de deterioro del escenario original del cuerpo de agua, al ser eliminado en un 100% el brazo externo del cauce y la modificación del meandro en este sector del río Sumapaz, lo cual constituye una desviación del estándar en un 100%.

Extensión (EX):

La afectación al bien de protección hídrico en la zona del brazo externo del meandro contaba con un área de aproximadamente 2,253 hectáreas en el sector PR35 o K91, que en la misma dirección del flujo del agua, va desde el punto donde el río Sumapaz se ramificaba en dos (2) brazos, rodeando por la margen izquierda la desaparecida Isla de los Venados (con una extensión aproximada de 4,950

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

hectáreas) y continuando aguas abajo de manera paralela a la vía que va hacia el municipio de Melgar en donde los dos brazos del cuerpo de agua confluían nuevamente en un solo cauce, sin embargo este brazo quedó sin agua debido a la construcción del jarillón que ocasionó el su cierre para la adecuación del cauce del río Sumapáz y posteriormente relleno con material sobrante proveniente de la excavación del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la vía, así las cosas, el área afectada es de 7,321 hectáreas.

Persistencia (PE):

Teniendo en cuenta la disposición de material sobrante proveniente de la construcción del Túnel de Boquerón y de la ampliación de la vía, actividad no contemplada en la Licencia Ambiental otorgada al proyecto mediante la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, lo que conllevó el cierre del brazo principal del río y la modificación del meandro, se puede establecer que el bien de protección “recurso hídrico”, al haber sido alterada la dinámica natural del río y las funcionalidad del meandro dentro del sistema fluvial en el sector K91 (PR35) seguirá bajo estas condiciones hasta que de manera paulatina reconforme su canal dentro de la llanura de inundación en donde se localiza el río Sumapaz en este sector, este lento movimiento asociado a la evolución de un meandro se denomina “Avulsión”¹¹ y al encontrarse en una zona de bajas pendientes, implica que las condiciones actuales del río permanecerán durante un largo período de tiempo.

Por tanto, se considera que la afectación permanecerá por un largo periodo de tiempo, superior a cinco (5) años, teniendo en cuenta que los procesos geológicos y geomorfológicos de conformación de un cauce de llanura aluvial tardan cientos de años.

Reversibilidad (RV):

El haber utilizado el área del brazo principal del río como botadero de material sobrante de la construcción del Túnel y de la vía Bogotá-Girardot, luego de su cierre mediante la construcción de un jarillón en el sector PR35 o K91, constituye en una intervención al bien de protección “recurso hídrico” que no contó con una autorización previa por parte de la Autoridad Ambiental, esto es sin la modificación a la Licencia Ambiental Resolución 557 de 19 de junio de 2002 otorgada por el MAVDT, generó un escenario irreversible para que el cauce sobre el cual discurre el agua retorne a sus condiciones naturales, en la medida que debido a la intervención antrópica las condiciones naturales fueron alteradas drásticamente. La modificación del cauce del río Sumapaz alteró la evolución de los procesos geomorfológicos, que normalmente para los ríos meándricos pueden tomar de cientos a miles de años. Por lo tanto, el cambio en el cauce y ribera del río Sumapaz implica que en el corto plazo y por medios naturales no se retornará a las condiciones iniciales antes de la afectación, por lo que teniendo en cuenta la metodología para la tasación de multas, este criterio estaría enmarcada en un plazo superior a 10 años.

Recuperabilidad (MC):

Teniendo en cuenta que el bien de protección “recurso hídrico” fue afectado en el área del meandro al ser éste utilizado como botadero de material sobrante proveniente de la construcción del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la vía, alterando la dinámica fluvial del río y la función del meandro dentro del sistema meandriforme del río Sumapaz en el sector, la recuperabilidad de cauce y ribera del río no es posible llevarse a cabo por actividades o medidas de manejo a implementarse por el hombre en mediano o largo plazo (período superior a 20 años), en la medida que como se ha citado con anterioridad los procesos geomorfológicos e hidrológicos que se requieren para la conformación de un cauce de llanura aluvial tardan cientos a miles de años.

– Cargo Séptimo. – A7 (b) (Afectación – bien de protección recurso suelo)

¹¹ AVULSIÓN: Definición: Cambio de posición del canal principal (o parte de él), dentro de su propia llanura de inundación. Causas y resultados: Recrecimiento topográfico de la llanura de inundación en la zona más próxima al canal principal. Posible desbordamiento posterior y ocupación de zonas marginales deprimidas.

BRIDGE, J. S., 2006. Fluvial Facies Models: Recent Developments. Department of Geological Sciences, Binghamton University, Binghamton, New York 13902-6000, U.S.A. Facies Models Revisited. SEPM Special Publication No. 84, Copyright © 2006. SEPM (Society for Sedimentary Geology), ISBN 1-56576-121-9, p. 85–170.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”**Intensidad (IN):**

Teniendo en cuenta lo evidenciado en las visitas realizadas por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y posteriormente por el entonces el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, en las cuales se observó la disposición de material sobrante proveniente tanto de la construcción del Túnel de Boquerón como de las obras de ampliación de la doble calzada, sobre el brazo principal del río y la Isla de los Venados, es importante resaltar que con ello se afectó el bien de protección suelo al ser eliminados los horizontes fértiles superiores del mismo, la oxigenación y la penetrabilidad de las raíces, así como sus propiedades físicas con el aumento de la densidad relativa debido a la sobrecarga que el material sobrante ejerció en el suelo afectado, por lo cual se estima que se generó una afectación con una desviación estándar del 100%.

Extensión (EX):

La modificación y eliminación del suelo donde tuvo lugar la disposición de material sobrante proveniente de las obras de la construcción del Túnel del Boquerón y de la ampliación de la doble calzada Bogotá - Girardot, abarcó un área en total superior a 5 hectáreas, que corresponde a los suelos localizados a la margen del brazo principal del río Sumapaz y de la isla de los Venados en el sector K91 o PR35.

En suma, el brazo principal del río presentaba un área de aproximada de 2,371 hectáreas, mientras que la isla de Los Venados abarcaba un área 4,95 hectáreas antes de la intervención efectuada por la Sociedad, esto teniendo en cuenta la revisión de imágenes disponibles en la herramienta AGIL-SAT (módulo PLANET) de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, para los años 2007 y 2011, así las cosas, la afectación por la remoción del suelo es de 7,321 hectáreas.

Persistencia (PE):

Los cambios en las características físicas del suelo, por la disminución de la porosidad asociada a la variación de la densidad relativa y en general la eliminación de los horizontes superficiales del suelo existente sobre las riberas del río Sumapaz y en la isla de los Venados, como resultado de la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la vía y de la construcción del Túnel del Boquerón, sobre el área donde se encontraban el brazo principal del río y el islote, implica que esta condición es constante y permanente en el tiempo. Adicionalmente, es importante resaltar que los ríos dentro del procesos geomorfológicos en los que intervienen tienden a modificar su curso con el tiempo en un largo plazo, lo cual se ve reflejado en términos de decenas a cientos de años, por lo tanto, el bien de protección suelo no retornará a las condiciones previas a la acción antes descrita, por lo cual, es superior a cinco (5) años.

Reversibilidad (RV):

Se considera que los cambios en las características físicas del suelo por la eliminación de los horizontes fértiles y la variación de la densidad relativa del mismo por la disposición de material sobrante proveniente de la ampliación de la doble calzada y de la construcción del Túnel del Boquerón sobre el brazo principal del río Sumapaz y el islote que estaban allí presentes, generaron un escenario irreversible para que como resultados de procesos naturales el bien de protección en mención retorne a sus condiciones iniciales; ya que como se explicó la conformación del cauce, la isla de Los Venados y la curvatura del meandro obedecen a una lenta transformación en el marco de procesos geológicos, geomorfológicos y edafológicos de largo plazo; en tal sentido, se establece una reversibilidad correspondiente a un plazo superior a diez (10) años.

Recuperabilidad (MC):

Teniendo en cuenta que dentro de las actividades desarrolladas por la Sociedad en el sector K91 o PR35, estuvo llevar a cabo la disposición de material sobrante proveniente de la construcción del Túnel de Boquerón y de la ampliación de la calzada Bogotá-Girardot, sobre el brazo principal del río Sumapaz y en la Isla de los Venados, afectando el bien de protección suelo que se encontraba allí presente modificando las características físicas del suelo al ejercer sobre el mismo compactación en la totalidad

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

del área, de modo que se considera que dicha alteración es lenta de reparar, tanto por la acción natural como con medidas de gestión ambiental que el hombre lleve a cabo, debido a que la formación de los suelos ligados a estas geoformas evolucionan y se transforman mediante procesos geológicos y geomorfológicos y edafológicos de largo plazo.

- **Cargo primero (Subsume a los cargos segundo y octavo):**

Conforme con lo anterior, la calificación de los atributos para la estimación de la importancia de la afectación A1 (Recurso hídrico) corresponde a los siguientes valores:

ATRIBUTO	CALIFICACIÓN
INTENSIDAD (IN)	12
EXTENSION (EX)	12
PERSISTENCIA (PE)	5
REVERSIBILIDAD (RV)	5
RECUPERABILIDAD (MC)	10

$$I = (3*IN) + (2*EX) + PE + RV + MC$$

$$I = (3*12) + (2*12) + 5 + 5 + 10$$

$$I_{(\text{Cargo 1 (subsume cargos 2 y 8 - A1)})} = 80$$

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta la tabla contenida en el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, la importancia de la afectación A1 se clasifica como **Crítico**.

- **Cargo tercero:**

En cuanto a la calificación de los atributos para la estimación de la importancia de la afectación A3 (a) (Recurso hídrico) corresponde a los siguientes valores:

ATRIBUTO	CALIFICACIÓN
INTENSIDAD (IN)	12
EXTENSION (EX)	4
PERSISTENCIA (PE)	5
REVERSIBILIDAD (RV)	5
RECUPERABILIDAD (MC)	10

$$I = (3*IN) + (2*EX) + PE + RV + MC$$

$$I = (3*12) + (2*4) + 5 + 5 + 10$$

$$I_{(\text{Cargo 3 - A3 (a)})} = 64$$

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta la tabla contenida en el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, la importancia de la afectación A3 (a) se clasifica como **Crítico**.

Respecto a la calificación de los atributos para la estimación de la importancia de la afectación A3 (b) (Recurso suelo) corresponde a los siguientes valores:

ATRIBUTO	CALIFICACIÓN
INTENSIDAD (IN)	12
EXTENSION (EX)	4
PERSISTENCIA (PE)	5
REVERSIBILIDAD (RV)	5
RECUPERABILIDAD (MC)	10

$$I = (3*IN) + (2*EX) + PE + RV + MC$$

$$I = (3*12) + (2*4) + 5 + 5 + 10$$

$$I_{(\text{Cargo 3 - A3 (b)})} = 64$$

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta la tabla contenida en el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, la importancia de la afectación A3 (b) se clasifica como **Crítico**.

- **Cargo séptimo**

En cuanto a la calificación de los atributos para la estimación de la importancia de la afectación A7 (a) (Recurso hídrico) corresponde a los siguientes valores:

ATRIBUTO	CALIFICACIÓN
INTENSIDAD (IN)	12
EXTENSION (EX)	12
PERSISTENCIA (PE)	5
REVERSIBILIDAD (RV)	5
RECUPERABILIDAD (MC)	10

$$I = (3*IN) + (2*EX) + PE + RV + MC$$

$$I = (3*12) + (2*12) + 5 + 5 + 10$$

$$I_{(\text{Cargo 7 - A7 (a)})} = 80$$

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta la tabla contenida en el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, la importancia de la afectación A7 (a) se clasifica como **Crítico**.

Respecto a la calificación de los atributos para la estimación de la importancia de la afectación A7 (b) (Recurso suelo) corresponde a los siguientes valores:

ATRIBUTO	CALIFICACIÓN
INTENSIDAD (IN)	12
EXTENSION (EX)	12
PERSISTENCIA (PE)	5
REVERSIBILIDAD (RV)	5
RECUPERABILIDAD (MC)	10

$$I = (3*IN) + (2*EX) + PE + RV + MC$$

$$I = (3*12) + (2*12) + 5 + 5 + 10$$

$$I_{(\text{Cargo 7 - A7 (b)})} = 80$$

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta la tabla contenida en el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, la importancia de la afectación A7 (b) se clasifica como **Crítico**.

Así las cosas, conforme lo establecido en el párrafo 1° del artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, se tiene que:

$$I = I_{(\text{cargo 1 (subsume cargos 2 y 8 - A1)})} + I_{(\text{cargo 3 - A3(a)})} + I_{(\text{cargo 3 - A3(b)})} + I_{(\text{cargo 7 - A7(a)})} + I_{(\text{cargo 7 - A7(b)})} / 5$$

$$I = 80 + 64 + 64 + 80 + 80 / 5$$

$$I = 73,6$$

VALOR MONETARIO DE IMPORTANCIA DE LA AFECTACIÓN

El procedimiento para el cálculo se basa de acuerdo con lo establecido en el artículo 7° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010:

$$i = (22.06 * SMMLV) * I$$

En concordancia con el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, que establece:

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

*“(…) **ARTÍCULO 49. CÁLCULO DE VALORES EN UVT.** A partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.*

***PARÁGRAFO.** Los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1 de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv (…)*

Se establece la equivalencia al 01 de enero de 2021 de salarios mínimos en UVT:

Donde:

$$SMMLV_{1 \text{ ENERO } 2020} = \$877.803$$

$$UVT_{\text{ENERO } 2020} = \$35.607 \text{ (Resolución 84 del 28 de noviembre de 2019 -DIAN)}$$

$$UVT_{\text{ENERO } 2021} = \$36.308 \text{ (Resolución 111 del 11 de diciembre de 2020 - DIAN)}$$

$$1SMMLV = xUVT$$

$$x = \frac{1SMMLV (2020)}{UVT (2020)}$$

$$x = \frac{\$877.803}{\$35.607}$$

$$i = \left(22.06 * \left(\frac{\$877.803}{\$35.607} \right) * UVT (2021) \right) * r$$

$$i = 22.06 * \left(\left(\frac{\$877.803}{\$35.607} \right) * \$36.308 \right) * 73,6$$

Entonces:

$$i = \$1.453.273.403$$

4.1.3 Circunstancias Agravantes y Atenuantes (A)

“Las circunstancias atenuantes y agravantes son factores que están asociados al comportamiento del infractor, al grado de afectación del medio ambiente o del área, de acuerdo a su importancia ecológica o al valor de la especie afectada, las cuales se encuentran señaladas de manera taxativa en los artículos 6 y 7 de la Ley 1333 del 21 de julio de 2009”. (Artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010).

A continuación, se procede a calificar las circunstancias agravantes y atenuantes conforme con lo establecido en el artículo 9° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010 y la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental – Manual Conceptual y Procedimental del MAVDT (2010):

Tabla 5. Agravantes y/o Atenuantes

AGRAVANTES	OBSERVACIONES	VALOR
------------	---------------	-------

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

<p>Reincidencia.</p> <p>En todos los casos la autoridad deberá consultar el RUIA y cualquier otro medio que provea información sobre el comportamiento pasado del infractor.</p>	<p>Se consultó el 21 de mayo de 2021 la página web el Registro Único de Infractores Ambientales – RUIA y la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales En Línea – (VITAL), http://vital.minambiente.gov.co/SILPA_UT_PRE/RUIA/ConsultarSancion.aspx?Ubic=ext, evidenciándose que la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A – En Reorganización, con NIT. 830143442-7 no se encuentra en dicho registro de sanciones (Ver ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.).</p>	0
Que la infracción genere daño grave al medio ambiente, a los recursos naturales, al paisaje o a la salud humana.	-	-
Cometer la infracción para ocultar otra.	-	0
Rehuir la responsabilidad o atribuirla a otros.	-	0
Infringir varias disposiciones legales con la misma conducta	-	-
Atentar contra recursos naturales ubicados en área protegidas, o declaradas en alguna categoría de amenaza o en peligro de extinción, o sobre los cuales existe veda, restricción o prohibición.	-	0
Realizar la acción u omisión en áreas de especial importancia ecológica	<p>Los hechos contemplados en los cargos primero (subsume cargos primero y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010, se efectuaron en áreas de especial importancia ecológica, esto conforme la verificación en el Registro Único de Ecosistemas y Áreas Ambientales – REAA (http://www.siac.gov.co/reaa), evidenciando que las obras en el K91 o PR95 efectuadas por la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A., las cuales no estaban contempladas en la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 557 del 19 de junio del 2002, de acuerdo con la información cartográfica se encontraron intersecciones con las capas del REAA, como zonas de recuperación con un área aproximada de 3.07 hectáreas y restauración con 4,39 hectáreas aproximadamente (Figura 8).</p>	0,15
Obtener provecho económico para sí o para un tercero.	<p>El presunto infractor obtuvo beneficio ilícito representado en ahorros de retraso (y₃) por la realización de los hechos contenidos en los cargos primero (subsume cargos primero y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010, el cual, no pudo ser calculado, tal y como se expone en el numeral 4.1.1 del presente concepto técnico, conforme con lo establecido en la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental–Manual Conceptual y Procedimental del MAVDT (2010), dicha situación se considera como una circunstancia agravante.</p>	0,2

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Obstaculizar la acción de las autoridades ambientales.	La sociedad realizó obras en el K91 o PR35 no contempladas en la licencia ambiental, sin haber solicitado y obtenido su respectiva modificación, adicionalmente solicitó permiso de ocupación de cauce a través de la Constructora Carlos Collins S.A a CORTOLIMA, autoridad ambiental que no tiene competencia en el seguimiento de la licencia ambiental otorgada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS) a la CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT mediante Resolución 557 del 19 de junio del 2002, obstaculizando con su actuar la acción de seguimiento y control de la autoridad ambiental.	0,2
El incumplimiento total o parcial de las medidas preventivas	-	0
Que la infracción sea grave en relación con el valor de la especie afectada, lo cual se determina por sus funciones en el ecosistema, por sus características particulares y por el grado de amenaza a que esté sometida.	-	-
Las infracciones que involucren residuos peligrosos.	-	-
ATENUANTES	OBSERVACIONES	VALOR
Confesar a la autoridad ambiental la infracción antes de haberse iniciado el procedimiento sancionatorio. Se exceptúan los casos de flagrancia.	-	0
Resarcir o mitigar por iniciativa propia el daño, compensar o corregir el perjuicio causado antes de iniciarse el procedimiento sancionatorio ambiental, siempre que con dichas acciones no se genere un daño mayor.	-	0
Que con la infracción no exista daño al medio ambiente, a los recursos naturales, al paisaje o la salud humana.	-	Circunstancia valorada en la (i)

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Figura 6 Consulta de infracciones o sanciones VITAL – RUIA. Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A – En Reorganización, con NIT. 830143442-7

Fuente: http://vital.anla.gov.co/SILPA_UT_PRE/RUIA/ConsultarSancion.aspx?Ubic=ext



Acorde con la información cartográfica ingresada por el usuario y su intersección con la capa del Registro Único de Ecosistemas y Áreas Ambientales - REAA, se obtuvo el siguiente resultado:

ID	ECOSISTEMA O ÁREA AMBIENTAL	ESCALA	Nº INTERSECCIONES	DETALLES	ÁREA INT. (Ha)
-	Zonificación de ley 2 de 1995	1:100000	3	-	-
-	Parámetros 2013	1:100000	3	-	-
-	Parámetros delimitados	1:100000	3	-	-
-	Bosques seco tropical	1:100000	3	-	-
518	Recuperación	1:100000	1	-	1,30
-	Rehabilitación	1:100000	3	-	-
812	Restauración	1:100000	1	-	2,78
-	Shoos Páramo	1:100000	3	-	-
-	Formaciones Cársticas	1:100000	3	-	-
-	Manglar	1:25000	3	-	-
-	Zonificación de ley 2 de 1995	1:100000	3	-	-
-	Parámetros 2013	1:100000	3	-	-
-	Parámetros delimitados	1:100000	3	-	-
-	Bosques seco tropical	1:100000	3	-	-
605	Recuperación	1:100000	1	-	1,71
-	Rehabilitación	1:100000	3	-	-
318	Restauración	1:100000	1	-	2,24
-	Shoos Páramo	1:100000	3	-	-
-	Formaciones Cársticas	1:100000	3	-	-
-	Manglar	1:25000	3	-	-

Figura 7 Consulta Registro Único de Ecosistemas y Áreas Ambientales - REAA

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

Fuente: <http://www.siac.gov.co/reaa>

De acuerdo con lo anterior, para el presente caso se consideran tres (3) circunstancias agravantes y ninguna circunstancia atenuante.

$A = \sum \text{Agravantes} + \text{Atenuantes}$

$A = 0,2 + 0,2 + 0,15$

$A = 0,55$

Conforme con lo anterior, se debe tener en cuenta lo establecido en el párrafo del artículo noveno de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, donde se determina para el escenario de tres (3) agravantes una restricción correspondiente a un valor máximo de 0,45.

En tal sentido:

A = 0,45

4.1.4 Costos Asociados (Ca)

“De conformidad con el Decreto 3678 de 2010, corresponde a aquellas erogaciones en las cuales incurre la autoridad ambiental durante el proceso sancionatorio y que son responsabilidad del infractor en los casos en que establece la ley. Estos costos son diferentes a aquellos que le son atribuibles a la autoridad ambiental en ejercicio de la función policiva que le establece la ley 1333 de 2009” (Artículo 11° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010).

De acuerdo con la información obrante en el expediente sancionatorio SAN0886-00-2019 se establece que los hechos objeto del cálculo pecuniario del presente informe, no incurre en costos asociados conforme lo establece el Artículo 11° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010, por lo tanto, para el cálculo de la multa el costo asociado tendrá un valor de cero “0”.

En tal sentido:

Ca = 0

4.1.5 Capacidad Socioeconómica (Cs)

“Es el conjunto de cualidades y condiciones de una persona natural o jurídica que permiten establecer su capacidad de asumir una sanción pecuniaria”. (Artículo 2° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010)

*Una vez consultada la página web del Registro Único Empresarial y Social – RUES el día 21 de mayo de 2021, se evidenció para la sociedad Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A – En Reorganización, con NIT. 830143442-7, la siguiente información (**Figuras 9 y 10**):*

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA
 El presente documento cumple lo dispuesto en el artículo 45 del Decreto Ley 2473 de 1992. Para con exclusión de las entidades del Estado.

CON FUNDAMENTO EN LA MATRICULA E INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL REGISTRO MERCANTIL, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

A LA FECHA DE EXPEDICIÓN DE ESTE CERTIFICADO, EXISTE UNA PETICIÓN EN TRÁMITE, LA CUAL PUEDE AFECTAR EL CONTENIDO DE LA INFORMACIÓN QUE CONGVA EN EL MISMO.

RESEÑA, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razon social: CONCESION AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT S.A - EN REORGANIZACION
 NIT: 830143442-7 Administración Especial de Registros de Bogotá Dirección
 Domicilio principal Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No. 01291104
 Fecha de matrícula: 2 de julio de 2004
 Último año renovado: 2021
 Fecha de renovación: 27 de marzo de 2022
 Grupo NIT: GRUPO II

DIRECCIÓN

Dirección del domicilio principal: Cr. 47 A No. 103 B - 02 Bogotá D.C.
 Correo electrónico: informacion@bogotagirardot.com
 Teléfono comercial 1: 3131255
 Teléfono comercial 2: 3136407845
 Teléfono comercial 3: No reportó.

Dirección para notificación judicial: Cr. 47 A No. 103 B - 02 Bogotá D.C.
 Correo electrónico: informacion@bogotagirardot.com
 Teléfono para notificación 1: 3131255
 Teléfono para notificación 2: 3136407845
 Teléfono para notificación 3: No reportó.

La persona jurídica se autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Proceso y 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por Escritura Pública No. 00041509 del 30 de junio de 2004 de Notaría 13 de Bogotá D.C., inscrita en esta Cámara de Comercio el 2 de julio de 2004, con el No. 00041509 del Libro IX, se constituyó la sociedad de naturaleza Comercial denominada CONCESION AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT S.A - EN REORGANIZACION.

PROCESO DE REORGANIZACIÓN EMPRESARIAL, ADMINISTRACIÓN O LIQUIDACIÓN

Figura 8 Certificado de Existencia y Representación Legal - Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A – En Reorganización, con NIT. 830143442-7.

Fuente: <https://www.rues.org.co/Expediente>

Categoría	Valor
Activos	5.113.488.00
Activos Fijos	4.117.702.00
Activos Corrientes	995.786.00
Pasivos	3.273.382.00
Pasivos Fijos	3.273.382.00
Pasivos Corrientes	0.00
Patrimonio	1.840.106.00
Patrimonio Fijo	1.840.106.00
Patrimonio Corriente	0.00
Capital Social	1.840.106.00
Reserva Legal	0.00
Reserva de Retención	0.00
Reserva de Imparidad	0.00
Reserva de Evaluación	0.00
Reserva de Resultados	0.00
Reserva de Prorroga	0.00

Representación Legal y Vinculada

N.º Identificación	Nombre	Tipo de Poder
00000000	ALBERTO ANTONIO DE LOS RIOS	Representación Legal - PROXY
00000000	JOSE CARLOS GONZALEZ GONZALEZ	Representación Legal - Proximo
00000000	ALVARO FRANCISCO GONZALEZ DE PABLO	Representación Legal - Proximo

Figura 9 Información financiera - Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A – En Reorganización, con NIT. 830143442-7.

Fuente: <https://www.rues.org.co/Expediente>

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

De acuerdo con lo expuesto en el certificado de matrícula mercantil consultado en la página web del RUES para la sociedad Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A – En Reorganización y conforme con la información financiera reportada, se evidencia que la última información registrada en dicha página web corresponde al año 2021, donde se indica un ingreso por actividad ordinaria anual con valor de \$2.100.000 (**Figura 10**), lo cual, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.13.2.2 del Decreto 957 de 5 de junio de 2019 en lo referente al sector “**Servicios**”, dicho ingreso reportado equivale a 58 UVT, clasificándose en el rango “Inferior o igual a 32.988 UVT”, categorizándose en tal sentido el tamaño de empresa para la citada sociedad como “**MICROEMPRESA**” lo cual, conforme con lo establecido en la tabla 2 del Artículo 10° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010 es equivalente a una capacidad socioeconómica de **0,25**.

En tal sentido:

$$Cs = 0,25$$

4.1.6 Tasación de la Multa

Una vez definidos todos los criterios se procede al desarrollo del modelo matemático conforme a lo establecido en el Artículo 4° de la Resolución MAVDT 2086 de 2010.

$$\text{Multa} = B + [(\alpha * i) * (1 + A) + Ca] * Cs$$

Donde:

B	= Beneficio Ilícito
α	= Temporalidad
i	= Grado de afectación y/o evaluación de riesgo
A	= Agravantes – Atenuantes
Ca	= Costos asociados
Cs	= Capacidad Socioeconómica

Reemplazando en la ecuación obtendremos la tasación de la multa:

$$\begin{aligned} \text{Multa} &= B + [(\alpha * i) * (1 + A) + Ca] * Cs \\ \text{Multa} &= 0 + [(4 * \$1.453.273.403) * (1 + 0,45) + 0] * 0,25 \\ \text{Multa} &= \mathbf{\$2.107.246.434} \end{aligned}$$

(...)

5 MEDIDAS COMPENSATORIAS

Conforme lo dispone el artículo 31 de la Ley 1333 de 2009, en el presente proceso los hechos sancionados propiciaron afectaciones a los bienes de protección, específicamente el “recurso hídrico y suelo”. Por tanto, como se expuso en el numeral 4.1.3, se considera necesaria la **imposición de medida de restauración**, para lo cual, la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A – EN REORGANIZACIÓN, deberá presentar a la ANLA en un término de **dos (2) meses** contados a partir de la notificación del acto administrativo que acoja el presente concepto técnico, un plan de restauración para evaluación y aprobación por parte de la Autoridad Ambiental, el cual, posteriormente deberá ser implementado por la mencionada Sociedad.

Por lo tanto, teniendo en cuenta las consideraciones de los Conceptos Técnicos 3142 del 25 de junio de 2019 y No. 1883 del 5 de noviembre de 2012, en los cuales se exponen los criterios para para diseñar un plan de restauración para el sector K91 o PR95, la sancionada debe considerar lo siguiente:

- I. La Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A. deberá **diseñar e implementar un Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35**.
- II. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 deberá ser presentado para evaluación de esta Autoridad en un término máximo de dos (2) meses contados a partir de la notificación del acto administrativo que acoja el presente Concepto Técnico.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- III. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 deberá ser ejecutado dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación del mismo por parte de esta Autoridad, a lo cual, posteriormente la sociedad deberá hacer mantenimientos y seguimiento periódicos garantizando el buen progreso del mismo y hasta que el área retorne a las condiciones previas a la intervención.
- IV. La Concesión deberá presentar informes de cumplimiento trimestrales del Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35, hasta que esta Autoridad verifique la recuperación de unas condiciones similares a las ya extinguidas a la altura del K91o PR35.
- V. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 debe cumplir con lo siguiente:
- i. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 debe incluir lo siguiente:
- a) Restitución de la funcionalidad hidráulica del brazo del río Sumapaz, intervenido con el relleno.
 - b) Reconfiguración morfológica de la zona de ronda del río Sumapaz.
 - c) Identificación de medidas a aplicar en posibles sectores de socavación local, que se causen por la restitución del cauce del río Sumapaz.
 - d) Dicho plan de restauración debe obedecer a una modelación hidrodinámica y morfodinámica que simule en detalle los procesos físicos que suceden y sucedían en el río Sumapaz, teniendo en cuenta:
 - Procesos de agradación y degradación del lecho,
 - Comportamiento hidrológico y sedimentológico.
 - Procesos erosivos en las márgenes de las fuentes hídricas.
 - Series de registros históricos de caudales máximos.
 - Los estudios de batimetría realizados previos a la intervención de la zona.
 - Las obras hidráulicas proyectadas deberán realizarse teniendo en cuenta un período de retorno de 500 años.
 - Geología local
 - Otros aspectos que se consideren pertinentes.
- ii. Formular un Plan de Restauración ecológica de los ecosistemas terrestres y acuáticos; el cual debe contemplar actividades que generen procesos de restauración ecológica gradual, para recuperar no solo la cobertura vegetal sino la fauna nativa y la funcionalidad ecosistémica del sector. Dicho Plan debe contener por lo menos la siguiente información:
- a) Objetivo general y objetivos específicos que se persiguen con la restauración.
 - b) Descripción y caracterización físico-biótica de los ecosistemas de referencia utilizados para la definición de las estrategias de restauración para cada uno de los siguientes sectores: Isla de los venados, Zona de ronda a lo largo del meandro a la altura del K91, y del Río Sumapaz (1.000 m aguas arriba y abajo desde el K91).
 - c) Incorporar en la propuesta de restauración ecológica, la clasificación dada en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial ajustado según Acuerdo No. 029 de Septiembre 19 de 2006, en donde conforme a lo manifestado por el Departamento Administrativo de Planeación, mediante oficio fechado el 30 de marzo del 2011 “este sector está catalogado como Tratamiento Suelo de Protección, Área de Manejo Hídrico y Protección Probiótica (Bosque Protector y Recarga de Acuíferos) — (P-HB-B) el cual reglamenta lo siguiente: TRATAMIENTO DE BOSQUE PROTECTOR Y RECARGA DE ACUÍFEROS P HB-B...”.
 - d) Lineamientos técnicos del Plan de restauración que contendrá:

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- El diseño de los tratamientos a implementar (patrón espacial, patrón temporal, y fórmula florística).
 - La definición de los modelos teóricos que permitan determinar la trayectoria de la implementación del Plan de Restauración hasta el estado final que se debe llegar, para cada uno de los sectores a restaurar de tal forma que se permita su adecuado desarrollo, incorporación y conectividad.
 - Sustentación del horizonte temporal (estado final al cual se pretende llegar).
 - Las medidas de manejo a implementar conforme a las limitantes y tensionantes del área a restaurar.
 - Incorporar la ubicación, diseños y medidas que garanticen la circulación de la fauna.
- e) Listado de especies propuestas para el Plan de restauración ecológica con base en las características del área a restaurar, su facilidad de adaptación y resistencia a los sitios propuestos, en concordancia con los ecosistemas de referencia.
- f) Definición de la fuente de provisión del material vegetal requerido.
- g) Presentación de cartografía a escala adecuada en donde se observen los predios en donde se desarrollarán las actividades de restauración.
- h) Elaboración de un cronograma de actividades de restauración y mantenimiento con un lapso no inferior a tres (3) años.
- i) Plan de seguimiento y monitoreo del Plan de restauración propuesto. La empresa deberá presentar reporte específico del seguimiento y monitoreo al Plan de restauración en los Informes de Cumplimiento Ambiental.
- j) El Plan de Restauración ecológica de los ecosistemas terrestres y acuáticos, debe elaborarse a partir del análisis de la siguiente información:
- Información secundaria validada por entidades o institutos de investigación, presentar el estudio histórico de las condiciones bióticas e importancia ambiental de los ecosistemas terrestres y acuáticos existentes en la Isla de los venados, Zona de ronda a lo largo del meandro a la altura del K91, y 1.000 m aguas arriba y aguas abajo de la zona de ronda del Río Sumapaz. Allegar fotografías aéreas y demás soportes que puedan mostrar el estado del área antes del año 2008.
 - Caracterización florística de las coberturas vegetales existentes en: la Isla de los venados, Zona de ronda a lo largo del meandro a la altura del K91, y 1.000 m aguas arriba y aguas abajo de la zona de ronda del Río Sumapaz desde el K91, Cuantificar las diferentes unidades florísticas y realizar un análisis estructural desde los puntos de vista horizontal y vertical y un diagnóstico de la regeneración natural. Realizar la descripción por separado para cada sitio.
- Para dicho inventario forestal se deberá realizar un muestreo estratificado al azar, con una intensidad de muestreo del 5% para fustales con diámetro a la altura del pecho (DAP) superior a los 10 cm, 2% para latizales con diámetros entre los 5 y 10 cm o alturas entre los 1,5 y 3 m.
- Dicho muestreo debe contar con una confiabilidad del 95% y un error del 20%. Presentar el soporte del análisis estadístico efectuado.
- El área (ha) y porcentaje, de las diferentes unidades de cobertura vegetal y uso actual del suelo para cada uno de los sitios antes mencionados. Así mismo se deben presentar mapas a escala 1:5.000 o mayor en cuanto al detalle, donde se identifiquen las unidades florísticas existentes.
 - Caracterización de los ecosistemas acuáticos, mediante la realización de muestreos para río Sumapaz.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- Caracterización de la fauna asociada a cada una de las coberturas vegetales identificadas, indicando las especies de flora de mayor importancia por ser fuente de alimento o por su rol como hábitats, para las especies catalogadas en algún nivel de amenaza; para aquellas especies que presentan interés comercial y/o cultural se debe profundizar en aspectos como densidad de la especie y diversidad relativa, estado poblacional, migración y corredores de movimiento y áreas de importancia para cría, reproducción y alimentación. Esta información debe ser incluida en la cartografía de cobertura vegetal y uso del suelo.

Respecto a la fauna, se deben considerar los registros de las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR y CORTOLIMA) y otros entes de carácter ambiental que desarrollen o desarrollaron estudios en el área.

- k) Presentar información detallada sobre el comportamiento del componente biótico del sector conocido como Isla de los Venados, en cuanto al patrón climático de alternancia entre épocas secas y lluviosas de acuerdo con los niveles del Río Sumapaz, indicando por medio de ecosistemas de referencia las características y comportamientos especiales de las especies vegetales y animales predominantes, y aquellas de hábitat transitorio e importancia en su ciclo de vida.
- iii. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 deberá incluir un cronograma de actividades.
- iv. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 para el sector del K91 o PR35 deberá presentar para cada actividad metas cuantificables con sus respectivos indicadores de cumplimiento, que permita realizarle seguimiento y medir la eficiencia de la restauración de cada recurso natural planteado a establecer.

6 RECOMENDACIONES

- Se recomienda la imposición de la siguiente sanción:
 - **Multa** vez aplicados los criterios para la tasación de multas contenidos en la Resolución MAVDT 2086 de 2010 y conforme a la Metodología para el Cálculo de Multas por Infracción a la Normativa Ambiental - Manual Conceptual y Procedimental (MAVDT, 2010), se establece que la cuantía de la sanción de multa para la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A – EN REORGANIZACIÓN, identificada con NIT. 830.143.442-7, por los cargos primero (subsume los cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010, dentro de la investigación ambiental iniciada en el Auto 2931 del 23 de octubre de 2009, corresponde a un valor de **DOS MIL CIENTO SIETE MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$2.107.246.434)**, por los argumentos analizados en el presente concepto técnico.
- Se recomienda requerir a la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT S.A – EN REORGANIZACIÓN, identificada con NIT. 830.143.442-7, un Plan de Restauración para ser evaluado y aprobado por la ANLA en un término de dos (2) meses contados a partir de la notificación del acto administrativo que acoja el presente concepto técnico, el cual deberá ser impuesto como **medida de restauración** para ser implementada en las áreas afectadas por los hechos de los cargos primero (subsume los cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

VI. Medidas compensatorias:

Es necesario precisar que el artículo 31 de la Ley 1333 de 2009 en cuanto a la imposición de medidas compensatorias, establece lo siguiente:

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

“ARTÍCULO 31. MEDIDAS COMPENSATORIAS. La imposición de una sanción no exime al infractor del cumplimiento de las medidas que la autoridad ambiental competente estime pertinentes establecer para compensar y restaurar el daño o el impacto causado con la infracción. La sanción y las medidas compensatorias o de reparación deberán guardar una estricta proporcionalidad”.

Respecto a la proporcionalidad entre la sanción y las medidas compensatorias, la Corte Constitucional en la Sentencia C-632 de 2011, M. P. Luis Eduardo Montealegre, se pronunció en los siguientes términos:

“(…) [L]as medidas compensatorias (…) solo se ordenan una vez surtido el respectivo juicio de proporcionalidad. A este respecto, el propio artículo 31 de la Ley 1333 de 2009 es claro en señalar que la sanción y las medidas compensatorias “deberán guardar una estricta proporcionalidad”, lo que permite entender que el alcance de la medida compensatoria es limitado, pues se circunscribe a la proporción del daño ambiental y, en todo caso, no podría ser excesivamente más gravosa que la sanción misma”.

En el presente caso, el Concepto Técnico No. 3008 del 31 de mayo de 2021, recomendó la imposición de medidas compensatorias, teniendo en cuenta que los cargos primero (subsumidos cargos segundo y octavo), tercero y séptimo formulados mediante Auto 1355 del 23 de abril de 2010, representan afectaciones sobre el medio biótico, específicamente sobre el recurso hídrico y suelo, derivado de la conformación de gaviones para la modificación del meandro del río Sumapaz, adecuación de terraplén, disposición de material en el área aislada del río (meandro), ocupación de cauce en el brazo izquierdo del río Sumapaz y la remoción de la isla de los venados.

El material fotográfico evidencia actividades de la construcción de un jarillón dentro del cauce del río Sumapaz, a la altura del K91 o PR 35 del corredor vial Bogotá – Girardot, que obstruye el curso de las aguas y cierra el meandro o madre vieja del río Sumapaz, lo que ocasiona la alteración de la dinámica natural del flujo del cuerpo hídrico, cambiando sus condiciones hidráulicas por encauzamiento, reducción de la capacidad de transporte de agua y sedimentos, y generando afectación en el cuerpo de agua.

Así mismo se pudo observar la intervención y remoción de la isla de los venados como consecuencia de la ocupación de cauce en el K91 o PR3, lo que ocasionó afectación a los bien de protección recurso hídrico y suelo, alterando igualmente su función hidráulica y dinámica fluvial, pues dicho islote actuaba como barrera física para reducir y desviar la energía del agua de las crecientes del río Sumapaz.

Por último, la disposición de material en el área aislada del río (meandro) ocupando la antigua isla de los venados y brazo izquierdo del río Sumapaz, afectó el bien de protección recurso hídrico, pues modificó la dinámica fluvial del río al ser desviado y reducido su caudal al brazo secundario. Así mismo produce afectación al recurso suelo, teniendo en cuenta el uso inadecuado de maquinaria pesada que, trajo consigo la compactación del suelo y la consecuente desaparición de las capas fértiles (horizonte O y A). De igual, la densidad aparente del suelo aumenta, lo que hace disminuir su porosidad y con ello la cantidad de agua y oxígeno que el suelo puede contener, así como la penetrabilidad de las raíces de la vegetación que estaba presente.

De acuerdo con lo anterior, la sociedad investigada deberá realizar la restauración para el sector del K91 o PR3, considerando las directrices del Manual de Compensaciones del Componente Biótico, acogido mediante Resolución 0256 del 22 de febrero de 2018 y bajo los criterios que sobre el particular a determinado el Concepto Técnico No. 3219 del 09 de junio de 2021.

Por lo anterior, al determinarse la medida restauración impuesta es proporcional a la importancia de la afectación analizada, de conformidad con lo señalado en el artículo 31 de la Ley 1333 de 2009, la en este caso sanción monetaria a imponer irá acompañada de una medida compensatoria.

En mérito de lo expuesto,

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO. Declarar responsable a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, identificada con NIT. 830.143.442 – 7, por la ocupación del cauce del río Sumapaz para obras del proyecto de construcción de la Segunda Calzada Bogotá – Girardot, en el K91, sin modificar la licencia ambiental, toda vez que en la misma deben ir implícitos todos los permisos necesarios para la ejecución el proyecto, como presunto incumplimiento a lo consagrado en los artículos 13º, 16º y 19º de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, y de los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005, de acuerdo a la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: Declarar responsable a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por el cierre de meandro o madreveja activo del río Sumapaz a la altura del K91, sin modificar la licencia ambiental, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal d) del artículo 8º del Decreto- ley 2811 de 1974, por la alteración nociva del flujo natural de las aguas, de acuerdo a la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO TERCERO: Declarar responsable a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por la remoción total de la Isla de Los Venados, para dar paso al jarillón y a la adecuación del cauce que quedó como resultado de las obras desarrolladas en el K91, lo que presuntamente deja incurso la empresa en los factores de deterioro del ambiente consagrados en los literales b) y d) del artículo 8º del Decreto- ley 2811 de 1974, por la degradación de los suelos correspondientes a la denominada Isla Los Venados, y correspondiente alteración nociva del flujo natural de las aguas, respectivamente, de acuerdo a la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO CUARTO: Declarar responsable a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por la utilización del área aislada del río (meandro) por la construcción del jarillón, para la disposición de materiales sobrantes del proyecto (botadero), sitio no autorizado, como presunto incumplimiento a lo consagrado en los artículos 13º, 16º y 19º de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, y de los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005, de acuerdo a la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: Declarar responsable a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por desarrollar actividades y obras para la conformación de la calzada de la glorieta, sin contar con la previa modificación de la licencia ambiental otorgada al proyecto por parte del Ministerio, como presunto incumplimiento a lo consagrado en los artículos 13º, 16º y 19º de la Resolución 557 del 19 de junio de 2002, y de los artículos 26 y 27 del Decreto 1220 de 2005, de acuerdo a la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEXTO. Imponer a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, sanción en la modalidad de multa en cuantía de DOS MIL CIENTO SIETE MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$2.107.246.434) por las infracciones ambientales relacionadas con los cargos formulados mediante el Auto 1355 del 23 de abril de 2010, de acuerdo con la parte considerativa de esta resolución.

PARÁGRAFO PRIMERO. El valor de la multa deberá ser pagado mediante consignación a nombre del Fondo Nacional Ambiental FONAM - ANLA - con NIT. 830.025.267-9, en la Cuenta Corriente No. 230-055543 del Banco de Occidente, dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria de esta Resolución.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El incumplimiento en los términos y cuantías establecidas, dará lugar a su respectiva exigibilidad por la jurisdicción coactiva, de la cual se encuentran investidas las autoridades públicas del orden nacional, en virtud de la Ley 6ª de 1992.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

ARTICULO SÉPTIMO. La sanción impuesta mediante esta resolución no exime al infractor del cumplimiento de las normas sobre protección ambiental o manejo de los recursos naturales renovables y de los actos administrativos que expida esta Autoridad.

ARTÍCULO OCTAVO: Exonerar de responsabilidad a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por el nuevo desvío del cauce de la quebrada Malachí e interrupción del cauce y represamiento de las aguas que discurren por la quebrada Las Golondrinas, frente a la imputación fáctica y jurídica realizada en el cargo cuarto endilgado por medio del artículo primero del Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

ARTÍCULO NOVENO: Exonerar de responsabilidad a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por el represamiento de las aguas de la quebrada Las Golondrinas, generando un hábitat apropiado para la proliferación de vectores de enfermedades y olores molestos a la comunidad cercana, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal d) del artículo 8° del Decreto-ley 2811 de 1974, por la alteración nociva del flujo natural de las aguas, frente a la imputación fáctica y jurídica realizada en el cargo quinto endilgado por medio del artículo primero del Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

ARTÍCULO DÉCIMO: Exonerar de responsabilidad a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por el aporte de lodos de la planta de concreto al cauce de la quebrada Las Golondrinas, s, lo que presuntamente la deja incurso en el factor de deterioro del ambiente consagrado en el literal e) del artículo 8° del Decreto-ley 2811 de 1974, al generar sedimentos al citado cuerpo de agua, frente a la imputación fáctica y jurídica realizada en el cargo sexto endilgado por medio del artículo primero del Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: Exonerar de responsabilidad a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, por la construcción de obra de arte para dar paso a las aguas de la quebrada Las Golondrinas, sin previa autorización por parte de este Ministerio, frente a la imputación fáctica y jurídica realizada en el cargo noveno endilgado por medio del artículo primero del Auto 1355 del 23 de abril de 2010.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. – Imponer a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización, medida de restauración para ser implementada en las áreas afectadas, en virtud de lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 1333 de 2009 y con el fin de resarcir la afectación ocasionada al medio biótico, referente a los bienes de protección hídrico y suelo; teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- I. La Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A. deberá diseñar e implementar un Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35.
- II. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 deberá ser presentado para evaluación de esta Autoridad en un término máximo de dos (2) meses contados a partir de la notificación del acto administrativo que acoja el presente Concepto Técnico
- III. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 deberá ser ejecutado dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación del mismo por parte de esta Autoridad, a lo cual, posteriormente la sociedad deberá hacer mantenimientos y seguimiento periódicos garantizando el buen progreso del mismo y hasta que el área retorne a las condiciones previas a la intervención.
- IV. La Concesión deberá presentar informes de cumplimiento trimestrales del Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35, hasta que esta Autoridad verifique la recuperación de unas condiciones similares a las ya extinguidas a la altura del K91o PR35.
- V. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 debe cumplir con lo siguiente:
 - i. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 debe incluir lo siguiente:
 - a) Restitución de la funcionalidad hidráulica del brazo del río Sumapaz, intervenido con el relleno.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

- b) Reconfiguración morfológica de la zona de ronda del río Sumapaz.
- c) Identificación de medidas a aplicar en posibles sectores de socavación local, que se causen por la restitución del cauce del río Sumapaz.
- d) Dicho plan de restauración debe obedecer a una modelación hidrodinámica y morfodinámica que simule en detalle los procesos físicos que suceden y sucedían en el río Sumapaz, teniendo en cuenta:

- Procesos de agradación y degradación del lecho,
- Comportamiento hidrológico y sedimentológico.
- Procesos erosivos en las márgenes de las fuentes hídricas.
- Series de registros históricos de caudales máximos.
- Los estudios de batimetría realizados previos a la intervención de la zona.
- Las obras hidráulicas proyectadas deberán realizarse teniendo en cuenta un período de retorno de 500 años.
- Geología local
- Otros aspectos que se consideren pertinentes.

ii. Formular un Plan de Restauración ecológica de los ecosistemas terrestres y acuáticos; el cual debe contemplar actividades que generen procesos de restauración ecológica gradual, para recuperar no solo la cobertura vegetal sino la fauna nativa y la funcionalidad ecosistémica del sector. Dicho Plan debe contener por lo menos la siguiente información:

- a) Objetivo general y objetivos específicos que se persiguen con la restauración.
- b) Descripción y caracterización físico-biótica de los ecosistemas de referencia utilizados para la definición de las estrategias de restauración para cada uno de los siguientes sectores: Isla de los venados, Zona de ronda a lo largo del meandro a la altura del K91, y del Río Sumapaz (1.000 m aguas arriba y abajo desde el K91).
- c) Incorporar en la propuesta de restauración ecológica, la clasificación dada en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial ajustado según Acuerdo No. 029 de Septiembre 19 de 2006, en donde conforme a lo manifestado por el Departamento Administrativo de Planeación, mediante oficio fechado el 30 de marzo del 2011 “este sector está catalogado como Tratamiento Suelo de Protección, Área de Manejo Hídrico y Protección Probiótica (Bosque Protector y Recarga de Acuíferos) — (P-HB-B) el cual reglamenta lo siguiente: TRATAMIENTO DE BOSQUE PROTECTOR Y RECARGA DE ACUÍFEROS P HB-B...”.

d) Lineamientos técnicos del Plan de restauración que contendrá:

- El diseño de los tratamientos a implementar (patrón espacial, patrón temporal, y fórmula florística).
- La definición de los modelos teóricos que permitan determinar la trayectoria de la implementación del Plan de Restauración hasta el estado final que se debe llegar, para cada uno de los sectores a restaurar de tal forma que se permita su adecuado desarrollo, incorporación y conectividad.
- Sustentación del horizonte temporal (estado final al cual se pretende llegar).
- Las medidas de manejo a implementar conforme a las limitantes y tensionantes del área a restaurar. - Incorporar la ubicación, diseños y medidas que garanticen la circulación de la fauna.

e) Listado de especies propuestas para el Plan de restauración ecológica con base en las características del área a restaurar, su facilidad de adaptación y resistencia a los sitios propuestos, en concordancia con los ecosistemas de referencia.

f) Definición de la fuente de provisión del material vegetal requerido.

g) Presentación de cartografía a escala adecuada en donde se observen los predios en donde se desarrollarán las actividades de restauración.

h) Elaboración de un cronograma de actividades de restauración y mantenimiento con un lapso no inferior a tres (3) años.

i) Plan de seguimiento y monitoreo del Plan de restauración propuesto. La empresa deberá presentar reporte específico del seguimiento y monitoreo al Plan de restauración en los Informes de Cumplimiento Ambiental.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

j) El Plan de Restauración ecológica de los ecosistemas terrestres y acuáticos, debe elaborarse a partir del análisis de la siguiente información:

- Información secundaria validada por entidades o institutos de investigación, presentar el estudio histórico de las condiciones bióticas e importancia ambiental de los ecosistemas terrestres y acuáticos existentes en la Isla de los venados, Zona de ronda a lo largo del meandro a la altura del K91, y 1.000 m aguas arriba y aguas abajo de la zona de ronda del Río Sumapaz. Allegar fotografías aéreas y demás soportes que puedan mostrar el estado del área antes del año 2008.

- Caracterización florística de las coberturas vegetales existentes en: la Isla de los venados, Zona de ronda a lo largo del meandro a la altura del K91, y 1.000 m aguas arriba y aguas abajo de la zona de ronda del Río Sumapaz desde el K91, Cuantificar las diferentes unidades florísticas y realizar un análisis estructural desde los puntos de vista horizontal y vertical y un diagnóstico de la regeneración natural. Realizar la descripción por separado para cada sitio.

Para dicho inventario forestal se deberá realizar un muestreo estratificado al azar, con una intensidad de muestreo del 5% para fustales con diámetro a la altura del pecho (DAP) superior a los 10 cm, 2% para latizales con diámetros entre los 5 y 10 cm o alturas entre los 1,5 y 3 m. Dicho muestreo debe contar con una confiabilidad del 95% y un error del 20%. Presentar el soporte del análisis estadístico efectuado.

- El área (ha) y porcentaje, de las diferentes unidades de cobertura vegetal y uso actual del suelo para cada uno de los sitios antes mencionados. Así mismo se deben presentar mapas a escala 1:5.000 o mayor en cuanto al detalle, donde se identifiquen las unidades florísticas existentes.

- Caracterización de los ecosistemas acuáticos, mediante la realización de muestreos para río Sumapaz.

- Caracterización de la fauna asociada a cada una de las coberturas vegetales identificadas, indicando las especies de flora de mayor importancia por ser fuente de alimento o por su rol como hábitats, para las especies catalogadas en algún nivel de amenaza; para aquellas especies que presentan interés comercial y/o cultural se debe profundizar en aspectos como densidad de la especie y diversidad relativa, estado poblacional, migración y corredores de movimiento y áreas de importancia para cría, reproducción y alimentación. Esta información debe ser incluida en la cartografía de cobertura vegetal y uso del suelo.

Respecto a la fauna, se deben considerar los registros de las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR y CORTOLIMA) y otros entes de carácter ambiental que desarrollen o desarrollaron estudios en el área.

k) Presentar información detallada sobre el comportamiento del componente biótico del sector conocido como Isla de los Venados, en cuanto al patrón climático de alternancia entre épocas secas y lluviosas de acuerdo con los niveles del Río Sumapaz, indicando por medio de ecosistemas de referencia las características y comportamientos especiales de las especies vegetales y animales predominantes, y aquellas de hábitat transitorio e importancia en su ciclo de vida.

iii. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 deberá incluir un cronograma de actividades.

iv. El Plan de Restauración para el sector del K91 o PR35 para el sector del K91 o PR35 deberá presentar para cada actividad metas cuantificables con sus respectivos indicadores de cumplimiento, que permita realizarle seguimiento y medir la eficiencia de la restauración de cada recurso natural planteado a establecer.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. - Notificar el contenido de la presente Resolución al representante legal o apoderado debidamente constituido de la Concesión Autopista Bogotá-Girardot S.A, hoy en Reorganización.

“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS DETERMINACIONES”

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO - Comunicar la presente resolución a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y a la Corporación Autónoma Regional del Tolima - CORTOLIMA, para su conocimiento fines pertinentes. Así mismo a los señores JOAQUÍN GUILLERMO WILLIAMSON, ADELMO SÁNCHEZ SUAREZ, SAMUEL CANO BARRAGAN, DAVID ANTONIO QUEVEDO SANCHEZ, y ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL ESPILA – ASIES, reconocidos como terceros intervinientes durante le proceso.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO. - Publicar la presente resolución en la Gaceta Ambiental de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 71 de la Ley 99 de 1993.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO. - Ordenar la inscripción de la sanción que se impone mediante esta resolución, en el Registro Único de Infractores Ambientales – RUIA, una vez ejecutoriada.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO - Contra esta Resolución procede el recurso de reposición, el cual deberá presentarse por escrito ante la Dirección General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación, en los términos y con el lleno de los requisitos establecidos en los artículos 74 y siguientes, del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 22 de diciembre de 2021



RODRIGO SUAREZ CASTAÑO
Director General

Ejecutores

MARIA XIMENA DIAZ ORDOÑEZ
Abogada



Revisor / Lector

DIEGO FELIPE BARRIOS FAJARDO
Contratista



DANIEL RICARDO PÁEZ DELGADO
Jefe Oficina Asesora Jurídica



Expediente No. SAN0886-00-2019
Concepto Técnico N° 3563 del 10 de julio de 2019 y No. 3008 del 31 de mayo de 2021
Fecha: 17 de diciembre de 2021

Proceso No.: 2021279342

Archívese en: SAN0886-00-2019
Plantilla_Resolución_SILA_v3_42852

**“POR LA CUAL SE IMPONE SANCIÓN AMBIENTAL Y SE ADOPTAN OTRAS
DETERMINACIONES”**

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistemas de Información de la ANLA. El original reposa en los archivos digitales de la Entidad.