



Universidad del
Rosario

Facultad de Jurisprudencia

Maestría en Derecho y Gestión Ambiental

Estudio de Caso sobre las tensiones y conflictos surgidos en el proceso de licenciamiento ambiental y ejecución del proyecto de infraestructura de Cuarta Generación de la Conectante C1 y C2, localizada en el departamento de Santander

Presentado por:

Leidi Acened Garzón Urrea

Director

Hugo Alejandro Sánchez Hernández

Bogotá, D.C. 13 de agosto de 2024



Universidad del
Rosario

Facultad de Jurisprudencia

Maestría en Derecho y Gestión Ambiental

Estudio de Caso sobre las tensiones y conflictos surgidos en el proceso de licenciamiento ambiental y ejecución del proyecto de infraestructura de Cuarta Generación de la Conectante C1 y C2, localizada en el departamento de Santander

Modalidad: Artículo de Investigación

Presentado por:

Leidi Acened Garzón Urrea¹

Bajo la dirección de:

Hugo Alejandro Sánchez Hernández

Bogotá, D.C. 13 de agosto de 2024

¹ Trabajadora Social, Especialista en Responsabilidad Social Empresarial y Derecho Ambiental Con experiencia como Interventora, Consultora y Contratista como profesional social en proyectos relacionados con gestión social en obras de infraestructura vial en Entidades privadas y en el sector de Hidrocarburos (CPE 8 y Sísmica 2D); trayectoria con comunidades indígenas, afrodescendientes, campesinas y con conocimientos en temas relacionados al área socio ambiental, arqueología preventiva, Principios del Ecuador y normas de desempeño de sostenibilidad ambiental y social de la Corporación Financiera Internacional (IFC), estándares Global Reporting Initiative (GRI).

CONTENIDO

Agradecimientos	2
Dedicatoria.....	3
Declaración de originalidad y autonomía	4
Declaración de exoneración de responsabilidad.....	5
Resumen Ejecutivo	7
Palabras clave:	10
Abstract.....	11
Keywords:.....	12
1. Introducción	13
2. Primera Etapa o Momento de Análisis (Licenciamiento Ambiental).	21
2.1. Antes: Cómo se Realizó el Proceso de Trámite de Licenciamiento Ambiental para el Proyecto Conectante C1 Y C2.....	21
2.2. Durante: Hitos socio ambientales y jurídicos de la obtención de la licencia ambiental: (Referida a la fase para que el Concesionario obtuviera la licencia ambiental y las tensiones y conflictos que se concluyen del proceso).	35
3. Segunda etapa o momento de análisis (Después de obtenida la licencia y la ejecución del contrato):.....	47
4. Conclusiones	57
5. Referencias bibliográficas	63

Agradecimientos

Agradezco a cada una de las personas que me apoyaron en este proceso que hoy culmina y que trascenderá en mi historia de vida a nivel personal (con la relación con la naturaleza desde el diario vivir) y con mi ejercicio profesional; premio la oportunidad de adquirir nuevos conocimientos interdisciplinarios con la Maestría en Derecho y Gestión Ambiental de la Universidad del Rosario, en razón de darle la importancia socio jurídica al manejo de los recursos naturales y entender y analizar cómo resolver conflictos relacionados con el ambiente.

Dedicatoria

Dedico este trabajo de grado a dos personas que hoy no se encuentran con su presencia terrenal, como lo es mi abuelita quien me acompaño en parte del proceso académico y quien con sus bendiciones me proporcionó sabiduría y entendimiento y al docente Juan Pablo Ruiz quien me dejó sus enseñanzas y el legado de vivir con pasión por la naturaleza.

Declaración de originalidad y autonomía

Artículo resultado del trabajo de grado de la Maestría en Derecho y Gestión Ambiental de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad del Rosario.

Declaro y preciso que todas las fuentes directas e indirectas de información se citan de forma clara y textual en el artículo de investigación, documento no ha sido entregado a otras instituciones con fines de publicación.

En concordancia con lo anterior, declaro bajo la gravedad de juramento que he escrito el presente documento por mi cuenta y riesgo y su contenido es original basado en un caso de estudio de análisis.

Declaración de exoneración de responsabilidad

Cualquier mensaje respecto a este documento podrá ser enviado al correo garzonleidiu@gmail.com. Este es un Artículo Académico, el cual es elaborado de forma autónoma por la autora y no manifiesta opinión o interés de ninguna de las Entidades que se citan en el documento.

En razón de lo anterior, declaro responsabilidad intelectual exclusiva de la autora, por lo cual la Universidad del Rosario no se hace responsable del contenido, opiniones o ideologías que se expresen total o parcialmente en el presente documento.

Lista de Figuras

Figura 1: Localización del proyecto “Construcción Conectante C1-C2 Unidad Funcional 1 Bucaramanga – Pamplona”

Figura 2: Tensiones o Conflictos Socio Ambientales

Figura 3: Acuerdos en Canales de Diálogo

Figura 4: Seguimiento y Control a la Ejecución de la Licencia Ambiental

Figura 5: Marchas en contra del proyecto <https://www.anla.gov.co/proyectos-anla/proyectos-de-interes-en-seguimiento-conectante-c1-c2>

Resumen Ejecutivo

El presente artículo académico propone una aproximación al análisis de las tensiones y conflictos surgidos en el licenciamiento ambiental y ejecución del proyecto de infraestructura de Cuarta Generación de Concesiones Viales de Colombia- 4G, del tramo denominado Unidad Funcional 1 Construcción de la Conectante del Corredor 1 Vía Nacional Bogotá- Bucaramanga, departamento de Santander municipio de Floridablanca.

En el caso de estudio, la gestión socioambiental implica un campo de acción interdisciplinar que requiere que se generen investigaciones desde las ciencias sociales; por lo cual, el concepto de tensiones o conflictos permite comprender todos los procesos de interacción socio ambiental que se hacen evidentes en las diferencias que se enmarcan en las debilidades, fortalezas, riesgos, alianzas, entre otras, que identifican los contextos y confluyendo con la relación de lo social y lo institucional, teniendo en cuenta las connotaciones socio ambientales de la Unidad Funcional 1 2, en la que se presenta la oposición, por parte de los diferentes grupos de interés, por el proceso de licenciamiento y durante la etapa de ejecución del proyecto.

Por lo expuesto, la investigación se desarrolla en dos (2) etapas o momentos, que se convierten en los siguientes escenarios de análisis:

Primera etapa o momento de análisis (Licenciamiento Ambiental):

² Unidad Funcional: Para la ANI “cada una de las divisiones del Proyecto, que corresponden a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, la cual le permitirá funcionar y operar de forma individual.”

- **Antes: Establecer la manera cómo se realizó el proceso para la obtención de la licencia ambiental para el proyecto Conectante C1 y C2** (visto como el proceso en Colombia de licenciamiento ambiental para la ejecución de proyectos relacionados con infraestructura vial y los determinantes que marcan las actividades socio ambientales y jurídicas del concepto de tensiones o conflictos para la solicitud de la licencia).

- **Durante: Hitos socio ambientales y jurídicos frente a la obtención de la licencia ambiental** (identificando las tensiones y conflictos presentadas durante la fase en la que el Concesionario realizó el licenciamiento ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales- ANLA en concordancia al Decreto No. 3573 de 2011 en su artículo 2 que define el cumplimiento de la normatividad ambiental en el país, lo cual concluyó con la expedición de la Resolución No.00345 del 12 de marzo de 2019).

Segunda etapa o momento de análisis (Después del licenciamiento ambiental y la ejecución del proyecto):

- **Proceso desde el licenciamiento ambiental y la ejecución del proyecto Conectante C1 y C2.** Determinado como el ciclo actual de ejecución del proyecto y los sucesos relacionados en las tensiones y conflictos con los actores involucrados en el territorio, así como todas aquellas interacciones con otros seres vivos que hacen parte de las zonas de amortiguación del área de intervención del proyecto, además, analizando los diálogos de saberes que se comprenden desde un enfoque socio ambiental.

La elaboración del presente artículo contempló la revisión de antecedentes documentales acerca de las experiencias previas de investigación relacionadas con el concepto de las tensiones y conflictos que se generan en el licenciamiento ambiental, de lo cual, se resaltan trece (13) documentos que están asociados al objeto del artículo Marulanda & González (2013) y Vélez et al. (2011), relacionados con temáticas organizacionales, el concepto de red, gobernanza, conflictos socioambientales y el manejo de recursos naturales; así mismo, se determina de la verificación de estos antecedentes que los conceptos de tensiones y conflictos se encuentran inmersos en los análisis del manejo de recursos naturales, la contraposición frente al desarrollo, y se destacan dos (2) documentos de origen brasileño relacionados con los conflictos y tensiones en el Amazonas y en Brasil, los cuales contribuirán al análisis de este documento.

Con la verificación documental de los antecedentes, se pretende con este artículo contribuir al análisis del enfoque de las tensiones y el conflicto desde el licenciamiento ambiental en un caso de estudio, dado que no se encontró dentro de la revisión documental alguna investigación relacionada sobre el particular, no obstante; sí documentos de carácter investigativo, que contribuirán al análisis de los conceptos asociados al caso de estudio.

El método de investigación es cualitativo y el instrumento seleccionado fue el análisis documental, se realizó la verificación de información de fuentes secundarias relacionadas con el repositorio de documentos del proyecto Conectante C1 y C2 referido en la Web de la ANLA, información en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública- SECOP y

archivos complementarios relacionados con el proceso de licenciamiento del caso de estudio, los cuales fueron proporcionados por la ANLA.

Dentro de las conclusiones, se presentarán aspectos relacionados con la formulación de proyectos en el sector de infraestructura refiriendo las etapas de prefactibilidad, factibilidad y ejecución de contratos, así como la relevancia de la infraestructura vial en áreas metropolitanas, el determinante de la participación ciudadana, los trámites realizados dentro del licenciamiento ambiental y actividades de seguimiento y control que se han ejecutado por parte de la ANLA, procesos judiciales que dieron lugar durante la obtención de la Licencia Ambiental referidos con dos (2) Acciones Populares y dos (2) Tutelas que se destacan como acciones colectivas que muestran las tensiones y conflictos relacionadas con el proceso de licenciamiento ambiental. Así mismo, a nivel teórico se toman dos corrientes de interpretación sobre el conflicto a nivel socio ambiental considerando en primera medida este como una externalidad y en segunda estancia el conflicto como una parte del proceso social.

Palabras clave:

Infraestructura Vial, Tensiones y Conflictos Socio Ambientales, Licenciamiento Ambiental.

Abstract

This academic article proposes an approach to the analysis of tensions and conflicts that emerged during the environmental licensing and execution of the Fourth Generation Concession (4G) road infrastructure project in Colombia. The study focuses on the section known as Functional Unit 1 (UF1) of Corridor 1, which involves the construction of the Conectante del Corredor 1 between Bogotá and Bucaramanga, in the municipality of Floridablanca, Santander department.

Socio-environmental Management as an Interdisciplinary Field of Action

In the case study, socio-environmental management entails an interdisciplinary field of action that requires research from the social sciences. The concept of tensions and conflicts allows for understanding the socio-environmental interaction processes manifested in differences related to weaknesses, strengths, risks, and alliances, among others. These factors identify the contexts and converge with the relationship between the social and institutional spheres. The study considers the socio-environmental connotations of Functional Unit 1, where different stakeholders oppose the licensing process and the project's execution phase.

Research Stages and Analysis Scenarios

Given the aforementioned, the research unfolds in two (2) stages or moments that become the following analysis scenarios:

First Stage or Moment of Analysis (Environmental Licensing)

* Before: This stage establishes how the environmental license was obtained for the Conectante C1 and C2 project. It examines the environmental licensing process in Colombia

for road infrastructure projects and the determinants that shape the socio-environmental and legal activities related to the concept of tensions and conflicts when requesting the license.

* During: This stage identifies the socio-environmental and legal milestones related to obtaining the environmental license. It focuses on the tensions and conflicts that arose during the phase where the Concessionaire applied for the environmental license before the National Authority of Environmental Licenses (ANLA) in accordance with Article 2 of Decree No. 3573 of 2011, which defines compliance with environmental regulations in the country. This process concluded with the issuance of Resolution No. 00345 on March 12, 2019.

Second Stage or Moment of Analysis (After the Environmental Licensing and Project Execution)

This stage analyzes the process from the environmental licensing and execution of the Conectante C1 and C2 project. It examines the current project execution cycle and events related to tensions and conflicts with stakeholders involved in the territory. Additionally, it considers interactions with other living beings that inhabit the buffer zones of the project's intervention area and analyzes the dialogues of knowledge from a socio-environmental perspective.

Keywords:

Road Infrastructure, Socio-environmental Tensions and Conflicts, Environmental Licensing.

1. Introducción

Esta investigación se encuentra alineada a un enfoque interdisciplinario con la formación en derecho y gestión socio ambiental e intenta aportar elementos conceptuales del análisis del licenciamiento ambiental antes y durante el proceso y las tensiones y conflictos que se originaron del proceso de licenciamiento y durante la ejecución del proyecto, la información obtenida buscara identificar y resolver conflictos socio ambientales enfocado en proyectos de infraestructura vial.

Esta investigación cobra una gran importancia para la autora, en cuanto permite reflexionar sobre un caso de estudio particular de un contexto regional, como lo es la Conectante 1 y 2, proyecto que cuenta con un nivel de expectativas sociales de gran importancia dentro del sector de infraestructura vial del país, por las actividades de mega ingeniería que implica la construcción de una variante entre las conectantes Bucaramanga y Pamplona, y adicionalmente, los beneficios que se pretenden alcanzar en reducción de tiempos de viaje, para bienes y servicios y consolidación del corredor como un comercio exterior entre Bogotá y Venezuela.

Los proyectos de infraestructura en vías o carreteables, son catalogados dentro de una de las causas de deforestación en Colombia, dado los impactos sociales relacionados con el manejo de tierras, recursos, incidencias ambientales, ampliación de la frontera agrícola, uso de tierras en baldíos y en algunos casos hasta el uso de áreas protegidas, teniendo en cuenta

esto no se puede desconocer los impactos negativos en los cuales es pertinente involucrar a los diferentes grupos de interés que tengan incidencia en los proyectos para la correcta toma de decisiones.

Por consiguiente, se establece el siguiente **objetivo general**:

- Realizar un análisis de las tensiones o conflictos relacionados con el licenciamiento ambiental en la ejecución de un proyecto 4G del sector vial o carretero del tramo denominado Unidad Funcional 1 construcción de la Conectante del Corredor 1 Vía Nacional Bogotá- Bucaramanga, departamento de Santander municipio de Floridablanca.

Como **objetivos específicos**:

- Verificar la información socio ambiental y jurídico, determinando dos escenarios de análisis, primera etapa (antes y durante) y segunda etapa después del licenciamiento ambiental y ejecución del contrato, con el estudio de las tensiones y conflictos del licenciamiento ambiental para la Conectante C1 y C2.

- Conceptualizar de forma teórica y práctica el enfoque de las tensiones y los conflictos en el licenciamiento ambiental y ejecución del contrato del caso de estudio objeto de la investigación.

- Establecer recomendaciones socio ambientales y jurídicas que aporten a la línea de investigación denominada “ordenamiento territorial ambiental y función ecológica de la propiedad”, desde un enfoque socio ambiental.

Al respecto, el problema jurídico es ¿cuáles son los efectos socio ambientales y jurídicos, en un caso de estudio de infraestructura de vías 4G, visto desde dos escenarios de análisis (primera etapa (antes y durante) y segunda etapa después del licenciamiento ambiental y ejecución del contrato) y la importancia del análisis de las tensiones y conflictos que genera el licenciamiento ambiental?

La hipótesis de la investigación es: los dos escenarios de análisis determinaron las tensiones y conflictos que genera el licenciamiento ambiental en un caso de estudio de infraestructura vial, así como los efectos socio ambientales y jurídicos de la ejecución de un proyecto.

El método de investigación es cualitativo, consistiendo en que la información obtenida fue evaluada e interpretada y el instrumento seleccionado es el análisis documental, se realizó la verificación de información de fuentes secundarias relacionadas con el repositorio de documentos del proyecto Conectante C1 y C2 referido por la Página Web de la ANLA, información en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública- SECOP y archivos complementarios relacionados con el licenciamiento ambiental del contrato objeto de estudio, los cuales fueron proporcionados por la ANLA.

Antes de iniciar el primer capítulo, se considera importante aclarar algunos aspectos conceptuales entre estos que es un proyecto de cuarta generación 4G, instituciones implicadas, localización geográfica, que es una Unidad Funcional y aspectos introductorios con referencia al licenciamiento ambiental que se presenta así:

Los proyectos de Cuarta Generación-4G, es un programa de infraestructura vial a nivel nacional que ha planeado la construcción y operación de vías que han querido generar una mayor competitividad entre las regiones y tienen presente la reducción de impactos ambientales y específicamente se crearon olas de concesiones que iniciaron en el año 2014 y en la tercera ola comprendió el proyecto Bucaramanga- Pamplona (133 Km), el cual es objeto de estudio únicamente el tramo denominado Unidad Funcional 1 Construcción de la Conectante del Corredor 1 Vía Nacional Bogotá- Bucaramanga localizada en el municipio de Floridablanca departamento de Santander, se considera esta parte del proyecto relevante al tratarse la Conectante de una obra de “construcción nueva”, en la que no se pueden desconocer los impactos ambientales y sociales, que cuentan con lineamientos establecidos del orden estatal, administrativo y contractual, que buscan mitigar y compensar dichos impactos.

Para el caso de análisis convergen las siguientes instituciones como lo son la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, Corporación Autónoma Regional de Santander, Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga y la Concesión Autovía Bucaramanga Pamplona, así mismo, se deben tener en cuenta los diferentes impactos, entre estos el relacionado con la adquisición de tierras por zonas aledañas al proyecto, para lo cual, la ANI con las Resoluciones 077 de 2012 “establece los lineamientos de Gestión Social para la elaboración y ejecución de planes de reasentamiento poblacional involuntario, a unidades sociales ocupantes irregulares de terrenos requeridos para proyectos de infraestructura concesionada a través de la ANI” y la 545 de 2008 se la

ANI "definiendo los instrumentos de gestión social aplicables a proyectos de infraestructura desarrollados por el Instituto Nacional de Concesiones y se establecen criterios", aspectos que no excluyen el orden jurídico y jurisprudencial que sobre el particular se citara un marco de referencia que tiene relación con las tensiones y conflictos del caso objeto.

Para ilustrar mejor, sin desconocer que todos los proyectos 4G son considerados como "Proyectos Estratégicos de Interés Nacional-PINE", este proyecto en particular se considera de suma importancia, por el nivel de expectativas sociales dentro del sector de infraestructura vial, por la construcción de una variante entre la Conectante que unen los municipios de Bucaramanga y Pamplona, Además, pretende analizar los beneficios que se alcanzarán por la reducción de tiempos de viaje, los bienes y servicios y la consolidación del corredor que permitirá que facilitar el comercio exterior entre Bogotá y Venezuela.

El caso de estudio es localizado en el municipio de Floridablanca- Santander, comprende en el área de influencia directa las veredas Guayana, Agua Blanca, Rosablanca, Casiano Alto y bajo, Alsacia, Helechales Alto, bajo, Sector La Judía y Vericute. Este municipio pertenece a la región andina y en la zona norte central de Colombia.

Figura 6 Localización del proyecto “Construcción Conectante C1-C2 Unidad Funcional 1 Bucaramanga –Pamplona”



Fuente: ANLA (2021) - tomado de <https://www.anla.gov.co/proyectos-anla/proyectos-de-interes-en-seguimiento-conectante-c1-c2>

Esta Unidad Funcional cuenta con 14,65 Km de Construcción de vía nueva, incluyendo la operación y el mantenimiento; por lo cual, fue necesario que se tramitara por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (que a partir de la fecha se denominara en el presente documento como ANI), el proceso de solicitud ante la ANLA que buscó determinar la necesidad de elaborar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas- DAA, y la citada Entidad en respuesta a través del Rad. 2515-409-013904-2 del 10 de marzo de 2015, señaló que el proyecto “Conectante del Corredor 1. Vía Nacional Bogotá-Bucaramanga y Corredor 2 Vía Bucaramanga-Pamplona. No requería de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, por lo que es procedente elaborar el respectivo Estudio de Impacto Ambiental – EIA -, de conformidad con los respectivos términos de referencia”.

Por lo anterior, el Concesionario en cumplimiento a la Ley 99 (1993), específicamente en su Artículo 49 establece que “requerirán Licencia ambiental para su ejecución los proyectos, obras o actividades, que según el reglamento puedan generar impacto significativo al medio ambiente, a los recursos naturales renovables o al paisaje”. El Concesionario realizó el trámite establecido en el Título VIII de las Licencias Ambientales (Reglamentado por el Decreto Nacional 2820 de 2010) y como resultado obtuvo la siguiente Licencia Ambiental y una (1) modificación:

- ANLA: Resolución No. 00345 del 12 de marzo de 2019, “otorgó en favor de la sociedad Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S., una Licencia Ambiental para el proyecto denominado “Construcción Conectante C1-C2 Unidad Funcional 1 Bucaramanga – Pamplona”, localizado en el municipio de Floridablanca, en el departamento de Santander.
- ANLA: Modificación de la licencia con Resolución No. 00142 del 5 de enero de 2021.

La investigación se desarrolló en dos (2) etapas o momentos, así:

Primera etapa o momento de análisis (Licenciamiento Ambiental), la cual se divide en dos sub-momentos:

- Antes: Establece la manera cómo se realizó el proceso para el licenciamiento ambiental para el proyecto.
- Durante: Hitos socio ambientales y jurídicos de la obtención de la licencia.

Segunda etapa o momento de análisis (Después de la obtención de la licencia ambiental y la ejecución del proyecto): Proceso desde la obtención del licenciamiento y la ejecución del proyecto.

2. Primera Etapa o Momento de Análisis (Licenciamiento Ambiental).

2.1. Antes: Cómo se Realizó el Proceso de Trámite de Licenciamiento Ambiental para el Proyecto Conectante C1 Y C2

(Visto como el proceso de licenciamiento determinado en Colombia y el cual es exigido para la ejecución de proyectos de infraestructura y los determinantes que marcan los aspectos socio ambientales y jurídicos dentro del concepto de tensiones y conflictos del licenciamiento).

La autora del presente artículo, en cumplimiento a la Ley 1712 de 2014 y el Decreto 103 de 2015, en el ejercicio al derecho de acceso de información pública, realizó la verificación de información de fuentes secundarias relacionadas con el repositorio de información del proyecto Conectante C1 y C2 referido por la Página Web de la ANLA y, adicionalmente, mediante el aplicativo de formulario de Atención al Usuario. Rad. 2021228568-1-000 y 2021280851-02-000 solicitó la información complementaria relacionada con el proceso de licenciamiento del proyecto objeto de estudio, así mismo, se verificó información en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública- SECOP- Proceso Número: VJ-VE-APP-IPB-004-2015.

Una vez realizada la verificación de información, se determinan los siguientes aspectos que permiten contextualizar al lector frente al proceso llevado a cabo para el licenciamiento ambiental para las conectantes, así mismo, se destacan elementos importantes en el proceso de licenciamiento para el sector de la Infraestructura en Colombia. Antes de profundizar en un

trámite de licenciamiento ambiental, se deben tener en cuenta los procesos para la formulación de proyectos en el sector de infraestructura, por lo cual someramente se citarán algunos aspectos que permitirán contextualizar y los cuales se relacionan a continuación:

2.1.1 La Etapa de Prefactibilidad del Proyecto: Se realiza el proceso de planeación y/o planificación de todo el componente socio ambiental de un proyecto, en esta etapa se determina la posibilidad o no de la ejecución un proyecto, por lo cual, aspectos como el realizar análisis del ordenamiento territorial (uso de predios, estructura ecológica de la región, planes de ordenamiento territorial o Esquemas de Ordenamiento Territorial), el levantamiento de información socio ambiental (aspectos físicos, bióticos y socio culturales, entre estos de interés arqueológico) y el análisis de la información para determinar requerimientos normativos y restricciones socio ambientales (áreas de manejo especial, asentamientos de población, comunidades étnicas, entre otros), para ejecutar el proyecto se convierten en aspectos importantes para la ejecución o no de un proyecto.

Desde el análisis general del caso de estudio, se establece que el proceso de prefactibilidad fue realizado por la ANI, de forma

conjunta con el Fondo de Adaptación y en el marco del Contrato No. 185 de 2013 con el Consorcio Estructuración Vial en el año 2013 y una vez realizado el análisis de la información se determina desde el componente socio ambiental lo siguiente:

2.1.1.1. Social: Se realiza un análisis desde el impacto que genera la vía con el transporte de mercancías y aperturas de mercados, red de conexión vial que permite la reactivación económica con el intercambio de bienes y servicios con una proyección regional y local, así mismo, la reducción en los tiempos de viaje, adicionalmente, se tienen en cuenta un aspecto positivo relacionados con la generación de empleo, evitando conflictos con las comunidades.

2.1.1.2. Ambiental: Se menciona la obtención de la Licencia para las actividades constructivas de una variante al casco urbano de Bucaramanga y se requirió considerando que se encuentran zonas inscritas en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas –SINAP, especialmente por las actividades a realizar entre los puntos de referencia -PR 83+000 al PR87+000.

Teniendo en cuenta los anteriores aspectos, se determinó que para el estudio de prefactibilidad no se estableció dentro del licenciamiento y ejecución del proyecto posibles tensiones o conflictos socioambientales de connotación para el proyecto, tan solo para la etapa de construcción se citaron aspectos relacionados con posibles conflictos

comunitarios por temas de empleo tanto de personal calificado y no calificado.

2.1.1.3. Etapa de factibilidad del proyecto: en esta se da inicio a todas las acciones necesarias a nivel socio ambiental para la ejecución de un proyecto. Para el caso particular de los proyectos de Iniciativas Público-Privadas que trata la Ley 1508 de 2012, el artículo 14 establece:

Para la etapa de factibilidad, la iniciativa para la realización del proyecto deberá comprender: el modelo financiero detallado y formulado que fundamente el valor del proyecto, descripción detallada de las fases y duración del proyecto, justificación del plazo del contrato, análisis de riesgos asociados al proyecto, estudios de impacto ambiental, económico y social, y estudios de factibilidad técnica, económica, ambiental, predial, financiera y jurídica del proyecto. (LEY 1508, 2012)

Desde el análisis general del caso de estudio, se establece que en el cuarto de datos de la ANI es pública la información relacionada con los estudios y diseños realizados para la ejecución del proyecto, desde el componente socio ambiental, se destaca el literal (e) que comprende los estudios ambiental, social y predial, de la información verificada se resume que se encuentran los lineamientos para la elaboración del EIA y los trámites realizados ante la ANLA y otras Entidades entre estas El Instituto Colombiano de Antropología e Historia-ICANH.

En esta etapa se realizan los estudios ambientales en primera medida se determina la elaboración o no de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas- DAA, elaboración del Estudio de Impacto Ambiental- EIA, solicitudes para el trámite de permisos ambientales como el levantamiento de veda, sustracción de reserva forestal, entre otros y desde el componente socio cultural las solicitudes de certificados que manifiesten si existen o no comunidades étnicas, en caso de ser afirmativa la solicitud se deberá realizar el proceso de Consulta Previa y, adicionalmente, se deberá efectuar la autorización para implementar el Plan de Arqueología, enfocado en todo el proceso de arqueología preventiva que determina el Instituto Colombiano de Antropología e Historia-ICANH y la regulación normativa y se adelantara todo el trámite de licenciamiento ambiental que tratará este capítulo.

Los proyectos que consideren iniciativas privadas como de interés público deben ceñirse a los aspectos normativos que se reglamentan en el Decreto 1467 de 2012 Artículo 23 y, para el caso de estudio el proyecto Bucaramanga- Pamplona, este fue declarado por parte del Ministerio de Transporte y la ANI Resolución No.1933 del 13 de noviembre de 2015 como de “utilidad pública e interés social”, por lo cual, para la etapa de factibilidad se debió profundizar en el análisis de la información socio ambiental del proyecto incluyendo información

primaria, con el ánimo de reducir las incertidumbres que se pudieran generar para la ejecución del proyecto.

Por último, es importante destacar que dentro de la información encontrada se observa la realización de una matriz de identificación de impactos socioambientales, en los que se citan a modo de resumen los aspectos abióticos que comprenden elementos bióticos, abióticos y socioeconómicos (organización y gestión comunitaria y dinámica poblacional).

2.1.1.4. Etapa de ejecución del proyecto: Una vez se obtengan los respectivos permisos socio ambientales y en el caso de los proyectos que deberán contar con licenciamiento ambiental, se ejecuta el proyecto con las actividades emanadas de la licencia ambiental que son de obligatorio cumplimiento; por ejemplo, la realización de los planes de compensaciones, cumplimiento de los acuerdos sociales y de consulta previa en caso de aplicar y los aspectos relacionados con modificaciones de la licencia que se tratan en la segunda etapa o momento de análisis del presente documento, es decir ejecución del proyecto.

Una vez contextualizadas las etapas para la formulación de un proyecto, es pertinente aclarar que conforme O. D. Canto et al. (2020),

Los estudios relacionados con los conflictos socio-ambientales han recibido especial atención en el ámbito de la Ecología Política (CANTO, 2016), cuyo enfoque ha sido la justicia social en términos del uso de los recursos naturales y la gestión del desarrollo (VASCONCELLOS SOBRINHO et al., 2018), cuyo eje es la cooperación para el desarrollo territorial a través del uso adecuado de los recursos territoriales, incluidos los recursos naturales. Desde una u otra perspectiva, los conflictos sociales se entienden como resultado de enfrentamientos entre diferentes sujetos y grupos sociales que se disputan la apropiación y el uso de los recursos.

Los conflictos socioambientales ocurren cuando individuos y grupos sociales se disputan el uso del territorio, en el proceso de apropiación de los recursos naturales (LITTLE, 2002). Así, territorio y conflictos son parte de un mismo proceso y se materializan en el espacio vital o en el 'espacio vivido' (CANTO, 2016). Como dicen, Canto & Almeida (2008, p.93), “el territorio es el resultado de la dinámica de la vida y debe ser asimilado a través del análisis de los procesos de territorialización que los grupos sociales emprenden cotidianamente, en la lucha por existir”. En efecto, se puede decir, entonces, que los conflictos socioambientales emergen dentro de los procesos de territorialización que tienen la naturaleza y la sociedad de manera imbricada e inseparable, ya que son los humanos, frutos de la naturaleza, quienes transforman esta misma naturaleza, se transforman a sí mismos y, en este

sentido, crean el entorno de forma ininterrumpida. (O. Canto & Almeida, 2008)

Partiendo de la anterior conceptualización teórica, nos centraremos en el caso de estudio de la Conectante, donde se determinan los aspectos socioambientales y jurídicos dentro del concepto de tensiones y conflictos para la solicitud de la licencia, los cuales se relacionan a continuación:

La ANI en la etapa de prefactibilidad del proyecto a través Rad. ANLA 2014068313-1-000 del 9 de diciembre de 2014, solicitó a la ANLA el pronunciamiento sobre la necesidad de presentar un DAA, en respuesta la ANLA con el Rad. No. 2014068313-2-001 del 9 de marzo de 2015 informó a la ANI que se requería la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental y no un Diagnóstico Ambiental de Alternativas- DAA.

Se evidenció que el concesionario del Contrato de Concesión No. 002 de 2016 denominado Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, radicó a la ANLA la solicitud de la licencia ambiental para el proyecto, con el Rad. 2017045276-1-000 del 21 de junio de 2017 y presentó el EIA teniendo en cuenta la competencia de las Entidades que se reglamentan en el Decreto 1076 de 2015, adicional a lo descrito, el Concesionario aportó el trámite realizado a la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga- CDMB para la sustracción definitiva del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) de Bucaramanga (abscisas entre el K8+425 al K14+620), el levantamiento de veda regional para las actividades de

construcción de vía nueva Conectante C1 - C2 y con la Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible- MADS solicitud de levantamiento parcial de veda de especies de flora silvestre para el desarrollo del proyecto.

La ANLA a través del Auto 2789 del 5 de julio de 2017, dio inicio al trámite administrativo de evaluación de la licencia ambiental para el proyecto Conectante.

Dentro de la solicitud de licencia el MADS emite la Resolución 2047 del 6 de octubre de 2017 con la cual se levanta de manera parcial la veda de especies de flora silvestre que serán intervenidas en el desarrollo del proyecto, así mismo, el Concesionario realizó los siguientes trámites:

- Con Rad. 2018062024-1-000 del 21 de mayo de 2018 remitió a la ANLA del Acuerdo 1347 del 31 de enero 2018, por el cual autorizó la sustracción de 28.75 hectáreas del área del Distrito Regional de Manejo Integrado de Bucaramanga para el proyecto.

- Mediante Rad. 2018092383-1-000 del 13 de julio de 2018, la Concesión remitió a la ANLA copia de la Resolución 568 del 29 de junio de 2018, por medio de la cual la Corporación Autónoma Regional para la

Defensa de la Meseta de Bucaramanga – CDMB -, otorgó el levantamiento parcial de veda regional solicitado para la ejecución del proyecto.

Un determinante considerado de gran importancia dentro de la participación ciudadana, para el caso de estudio es el papel que cumplió dentro del trámite de la licencia ambiental los Terceros Intervinientes³ integrado por (ANI, Personería de Floridablanca y realizado un barrido de los datos reportados en la licencia ambiental se establecen 1.180 ciudadanos), lo cual denota el cumplimiento del Artículo 69 de la LEY 99 (1993), con relación al derecho de intervenir en los procedimientos administrativos ambientales, aspecto establecido en la licencia con los Autos Nos. 134 de 17 enero, 1411 del 06 de abril de 2018 y 3814 y 3815 del 31 de agosto del 2017.

Mediante Auto 5080 del 27 de agosto de 2018, la ANLA ordenó la celebración de una Audiencia Pública Ambiental, en concordancia al Artículo 69 de la citada Ley, con el fin de intervenir en las disposiciones administrativas en lo relacionado a “expediciones, modificaciones o cancelaciones de permisos o licencias” en el marco del trámite de solicitud de Licencia, encontrándose en el repositorio de la ANLA el Acta de la Audiencia Pública Ambiental de fecha 26 de enero de 2019 y contó con el requisito de

³ Tercero Interviniente: La Ley 99 de 1993 en el Artículo 69 cita “del Derecho a Intervenir en los Procedimientos Administrativos Ambientales. Cualquier persona natural o jurídica o privada, sin necesidad de demostrar interés jurídico alguno, podrá intervenir en las actuaciones administrativas iniciadas para la expedición, modificación o cancelación de permisos o licencias de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente o para la imposición o revocación de sanciones por el incumplimiento de las normas y regulaciones ambientales”.

participación de más de 100 personas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.2.4.1.5 del Decreto 1076 de 2015, dentro de los aspectos citados en dicha acta se encuentra la presentación del proyecto por parte del Concesionario y las intervenciones del orden institucional con representantes de la ANI, Personería de Floridablanca, Procuraduría, Defensoría del Pueblo, Alcaldía de Floridablanca, CDMB, ANLA y así mismo, intervinieron 22 ciudadanos y dentro de los aspectos citados se encuentran elementos positivos y negativos frente al componente socio ambiental que buscaban que se tuvieran en cuenta estas proposiciones previo a la emisión del acto administrativo de aprobación de la licencia ambiental, entre los aspectos citados se resaltan los siguientes testimonios:

Se debe decidir lo mejor para la comunidad, las obras con menor impacto posible y sin dejar de lado las obras públicas para el desarrollo de la región, afectación a la zona urbana de expansión del municipio de Floridablanca, la ANLA tuvo falencias en el momento en el que decidió mediante oficio del 2015, que el proyecto de la conectante Bucaramanga Pamplona no requería la presentación de un DAA y existe también mucha aprobación al proyecto, pero que la gente no ha venido a manifestar ese respaldo a la vía” (ANLA, 2019)

La ANLA después de realizar los diferentes análisis a la información reportada en el EIA, determinó mediante la Resolución No. 00345 del 12 de marzo de 2019 “el otorgamiento de la Licencia Ambiental a la sociedad

Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S. para el proyecto construcción Conectante C1-C2 Unidad Funcional 1 Bucaramanga- Pamplona por considerarlo ambientalmente viable”. Teniendo en cuenta el análisis de los anteriores hitos relacionados con el proceso de licenciamiento y sin desconocer que los determinantes ambientales en Colombia cuentan con una base normativa bastante amplia y siendo considerados como los “términos y condiciones fijados por las autoridades ambientales para garantizar la sostenibilidad ambiental de los procesos de ordenamiento territorial”, se determina para el caso de estudio que la participación ciudadana y los procedimientos establecidos para tal fin como los reglados en la LEY 99 (1993 arts. 69 y 70), quedan señalados como parte del proceso del licenciamiento.

Sin embargo, los proyectos de infraestructura tienen unos impactos socio ambientales que pueden afectar a los grupos de interés externos al proyecto y/o Stakeholders, para el caso particular de caso de estudio las comunidades, propietarios objeto de adquisición predial, proveedores locales, autoridades locales, ONG’S y autoridades ambientales, por lo tanto, la importancia de la participación para la toma de decisiones relacionadas con análisis de evaluación de impactos y compensaciones que se generen, justificando en los proyectos que no requieren proceso de Consulta Previa, es decir población étnica, la participación para la toma de decisiones no es vinculante en el sentido de no ser obligatorio, es así que el mecanismo legal del tercero interviniente se convierte en un componente importante de

participación de los ciudadanos que tiene derecho cualquier persona pública o privada, aspectos que se deslumbran para el caso con la solicitud de más de 1.180 ciudadanos que hicieron parte del proceso durante el licenciamiento ambiental como terceros intervinientes.

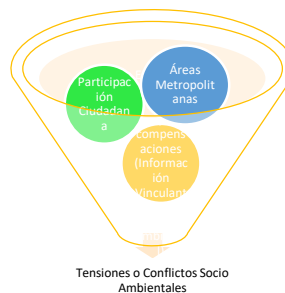
Adicionalmente, dentro de los antecedentes se encontró una solicitud de audiencia pública y un elemento que no se evidencia como analizado en el proceso de otorgamiento de la licencia es que paralelamente dentro de la solicitud de la licencia se adelantaban acciones legales como la relacionada con una Acción Popular.

Teniendo en cuenta todo el análisis de este capítulo, relacionado con las tensiones y conflictos dentro del proceso de requerimiento de la licencia para el proyecto, desde el derecho y la gestión ambiental y basados en la línea de investigación de ordenamiento territorial ambiental y función ecológica de la propiedad, se determina que los proyectos viales relacionados con áreas metropolitanas deberán tener en cuenta adicional a los planes integrales de desarrollo metropolitano en los que se realicen una evaluación de aspectos integrales no solo de carácter ambiental y social, sino también de gobernanza, territoriales y a nivel cultural, así como el determinante de la Participación Ciudadana no como unos términos de referencia para el cumplimiento de una solicitud para el licenciamiento ambiental, si no que trascienda a algo más que una socialización, como en los proyectos con comunidades étnicas, las cuales

tienen derecho a que se realice una Consulta Previa. Ante lo cual, la (Corte Constitucional Colombiana. Sala Séptima. Sentencia T-348, 2012) señala:

El derecho a la participación de comunidades que no son titulares del derecho fundamental a la consulta previa debe garantizarse por medio de espacios de información y concertación, en los que se manifieste el consentimiento libre e informado de la comunidad que se verá afectada, con el fin de establecer medidas de compensación eficientes.

Figura 7 Tensiones o Conflictos Socio Ambientales



Nota: Elaboración Propia

En este sentido, la participación de las comunidades aferentes a los proyectos de infraestructura las cuales cuentan con la construcción de carreteras, se les debe garantizar una adecuada participación, generando sinergias organizativas que incidan en las decisiones socio ambientales que los proyectos puedan afectar, es decir, ser escuchados y que se tengan en cuenta sus opiniones, por lo cual, se destaca el planteamiento de “Seguridad Organizativa” de Wilches (2001), quien plantea lo siguiente:

Es la posibilidad de las comunidades de organizarse, pero de organizarse para participar. En Colombia conjugamos el verbo participar usualmente

como “yo participo, tú participas, ellos deciden”. Realmente hay que participar para decidir, para tener impacto sobre las decisiones que afectan el territorio, pero la contrapartida de la verdadera participación es la corresponsabilidad. O sea: yo participo en la decisión y me hago corresponsable con los efectos que esta pueda tener⁴

Por otra parte, se enfatiza dentro del proceso de licenciamiento que para el año 2018 la ANLA publicó la Guía de Participación Ciudadana para Licenciamiento Ambiental, con esta se busca garantizar la información y participación de todos los grupos de interés o Stakeholders que puedan ser afectados por un proyecto licenciado. Así mismo, a nivel macro para apoyo de la política pública Colombia cuenta con el Consejo Nacional de Participación Ciudadana creado por la Ley 1757 de 2015 con lo cual se quiere generar la participación ciudadana.

2.2.Durante: Hitos socio ambientales y jurídicos de la obtención de la licencia

ambiental: (Referida a la fase para que el Concesionario obtuviera la licencia ambiental y las tensiones y conflictos que se concluyen del proceso).

Teniendo en cuenta que se deberá contar con un licenciamiento ambiental en el desarrollo de proyectos de Infraestructura que se determinen

⁴ CHAUX Gustavo; *Aguaceros y goteras. Derechos de las personas y comunidades afectadas o susceptibles de ser afectadas por desastres*; Memorias del encuentro constitucional por la tierra. Corte Constitucional de Colombia. 2015. Página 41. Sentencia T-445/16

que puedan generar deterioro a los recursos naturales (proyectos de mejoramiento), por lo cual, para el caso de estudio una vez surtido el proceso de licenciamiento ambiental del proyecto el 12 de marzo de 2019, se evidencia dentro de la información documental que proporciona la ANLA que adicionalmente, se han surtido dos procesos como lo son:

La ANLA con Resolución No. 00251 del 12 de febrero de 2020 realizó un ajuste a la licencia ambiental vía seguimiento, el cual consistió en la modificación del numeral 3 de la Resolución 0345 del 12 de marzo de 2019, en el sentido de incluir el subnumeral 6, relacionado con aspectos como el aprovechamiento forestal, requerimientos para el medio abiótico y socioeconómico, por lo cual, se resalta que para el caso particular en el que se efectuó el ajuste la licencia ambiental se busca prevenir, mitigar o compensar los impactos que se puedan producir en la ejecución de una obra.

La Concesión en concordancia al artículo 2.2.2.3.8.1 del Decreto 1076 de 2015 realizó procedimiento de modificación de la Licencia con Rad. ANLA 2020026800-1-000 del 21 de febrero de 2020 (ANLA, 2020): En el sentido de autorizar la inclusión de nuevas actividades constructivas que incluye zonas de depósito de materiales y el uso de recursos naturales renovables.

Por lo cual, la ANLA emite con Resolución No. 00142 del 5 de enero de 2021 modificación de la Licencia Ambiental. Durante la fase de aprobación y modificación de la Licencia Ambiental no se identifica información pública del papel que cumplieron los terceros intervinientes, así mismo, en el curso de

la modificación de la licencia no se identifica la notificación de información a los mismos.

Por otra parte, adicional a los anteriores actos administrativos se encuentra en el procedimiento de obtención de la licencia, se destacan acciones colectivas que muestran las tensiones y conflictos relacionadas con el proceso de licenciamiento ambiental, aspectos que no son tratados en la primera parte de este capítulo, ya que se busca profundizar en este capítulo conceptualización socio jurídica que permita establecer recomendaciones desde un enfoque de territorio y ecológico.

Dentro de la información documental de fuentes secundarias se encuentran los siguientes procesos judiciales que dieron lugar durante la obtención de la Licencia Ambiental referidos con dos (2) Acciones Populares y dos (2) Tutelas que buscaban en primera medida que no se concediera la licencia y un cambio en el trazado del proyecto.

En el análisis jurídico referido dentro de las dos (2) Acciones Populares se destacan aspectos relacionados con el derecho a un ambiente sano, equilibrio ecológico, desarrollo sostenible, uso de los bienes de uso público, el derecho a la seguridad, prevención de desastres, derecho al paisaje: así mismo, se cita la presunta violación al Principio de Precaución en lo relacionado al #15 de la Declaración de Rio referido a la “violación al derecho

fundamental y colectivo a la participación ambiental”. Especialmente, se resalta dentro de los conceptos de la Corte Constitucional con referencia a actividades constructivas de infraestructura urbana, que las mismas deberán buscar el beneficio de la calidad de vida de los ciudadanos, visto como un derecho colectivo que comprende otro Principio como lo es el de la “Función Social y Ecológica de la Propiedad”.

Por último, dentro de los resultados de los procesos judiciales se encontró la negación de las pretensiones, entre estas la suspensión de la licencia otorgada por la ANLA, suspensión de obras y la modificación o cambio de trazado, así como la improcedencia de las tutelas.

Para ilustrar mejor, teniendo en cuenta las connotaciones socio ambientales de la UF 1 en el que se evidencia la oposición presentada por las comunidades aferentes al proyecto, que a su vez cuenta con el apoyo de activistas ambientales y dos organizaciones auto tituladas como “No a la Conectante” y “el Comité para la Defensa de los Cerros Orientales de Floridablanca” quienes utilizan de forma constante las diferentes redes sociales para manifestar los sentires de las comunidades frente al proyecto y primera estancia, la reiterada oposición por la emisión de la Licencia y un segundo aspecto, por la discrepancia por el permiso de la Licencia e inicio de ejecución del contrato, entre los sustentos que citan se destaca el publicado del periódico digital del Municipio de Floridablanca Ciudad Florida del 10 de

marzo de 2021, en el que se hace referencia a 8 aspectos como: “la no socialización a las comunidades, tala de más de 17.000 árboles, afectación a fuentes hídricas, mayor probabilidad de avalanchas, afectación a la biodiversidad, contaminación al aire, incremento de la congestión vehicular y aumento en las invasiones y construcciones ilegales”.

A nivel teórico es importante destacar que dentro de estas organizaciones activistas se encuentra información mediática, Katarini (2020), seguimos a Moraes y Fante (2018, p. 352)

Cuando visualizan que el activismo mediático ambiental depende, en su mayoría, del movimiento ambiental organizado, relación compleja que se forma entre las causas ambientales, sus defensores y sus formas de mediatización. Las ONG en las que nos enfocamos y que forman parte del movimiento cumplen con estos lineamientos y utilizan el activismo mediático y el ciberactivismo para difundir, replicar información, diseñar narrativas de compromiso para diferentes tipos de público.

Frente a los aspectos socio ambientales relacionados con las tensiones y conflictos tratados líneas atrás, como lo son los actos administrativos, acciones judiciales y conformación de grupos ciudadanos que presentan fuerte oposición al proyecto.

Con los aportes teóricos, el presente artículo toma a nivel conceptual dos corrientes de interpretación sobre el debate del conflicto socio-ambiental citado así: Canto et al. (2020)

El primero considera el conflicto como una anomalía, una externalidad que se manifiesta al interior de los grupos sociales. Esta interpretación se encuentra en la visión durkheimiana que sugiere que los grupos sociales son armoniosos y equilibrados. En esta perspectiva, la armonía y el equilibrio son parte de la objetividad del grupo social, por lo que cualquier conflicto que se manifieste dentro del grupo debe presentar sus justificaciones fuera del grupo social donde se manifiesta. Así, el conflicto es generado por externalidades y debe ser eliminado para restablecer el estado “normal” de armonía y equilibrio en el grupo social afectado.

La segunda corriente de interpretación entiende el conflicto como parte integral del proceso social que produce el grupo en su territorio. Por lo tanto, el conflicto no es algo a resolver, sino parte integral de la vida cotidiana del grupo social, y puede, en ocasiones, intensificarse y generar cambios sustanciales en el sistema organizativo y territorial del grupo. Sin embargo, en otras circunstancias, puede permanecer latente, requiriendo únicamente la mediación de sus miembros para evitar que se convierta en un estallido social. Por tanto, el conflicto no puede ser resuelto, es parte integral de la vida social

y estimuladora a nivel histórico, siendo entendido por el grupo como importante para el mantenimiento del grupo y de su territorio⁵.

Por otra parte, no solo los anteriores conceptos se destacan de la revisión socio jurídica y teórica, si no a nivel de la gestión socio ambiental constituye una actividad fundamental en todo el ciclo de los proyectos (Planeación, Construcción, Operación y Mantenimiento); por lo cual, no se debe desconocer que en los contratos relacionados con infraestructura entre estos férreos y aeroportuarios, así como proyectos viales, generan unos impactos tanto negativos y positivos, implicando entender las realidades sociales en el marco de la planeación y ejecución, generando acciones transversales que permitan la prevención, mitigación y control a todos los impactos en los diferentes grupos de interés aferentes a los proyectos.

En concordancia con lo anterior, los objetivos de la Gestión Socio Ambiental en los proyectos de infraestructura están enmarcados principalmente en tener en cuenta los diferentes grupos de interés (Stakeholders) que sean impactados directa o indirectamente en los proyectos, desarrollar actividades de información, prevención, mitigación o

⁵ CANTO, Otávio do et al. Conflictos socioambientales y límites de la gestión compartida en una Unidad de Conservación en la zona costera amazónica. *Redes* (St. Cruz Sul, Online), Santa Cruz do Sul, v. 25, pág. 1528-1552, octubre. 2020. ISSN 1982-Discusión Metodológica; elaboración, redacción y revisión del texto sobre gestión social luciana rodrigues ferreira 6745doi:<https://doi.org/10.17058/redes.v25i0.15239>.

compensación, establecer canales de cooperación y coordinación interinstitucional.

A la fecha, se encuentra la estructuración de los proyectos en el marco de la Sostenibilidad, por lo cual la apuesta en el sector carretero se ha dado desde el año 2020, en el marco del acuerdo interinstitucional entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia (LIVV) y en el año 2021 con la inclusión en el Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES 4060 , con los cuales se busca tener una normatividad específica enfatizada en propuestas concordantes en materia socio ambiental, revisando temas de advertencias desde la etapa de estructuración de proyecto y evitar así conflictos relacionados con los servicios ecosistémicos y todo lo relacionado con la biodiversidad, estos lineamientos también han sido una construcción que contó con otras entidades del sector privado como: la Fundación para la conservación y Desarrollo Sostenible- FCDS y World Wildlife Fund (WWF-Colombia), quienes desde el 2015 han generado conocimiento técnico con relación a los impactos socio ambientales que se dan en ocasión a los proyectos de infraestructura carretera.

De acuerdo con Mauricio Cabrera Leal coordinador de WWF y FCDS los Lineamientos de Infraestructura Verde son pautas de planificación y técnicos que buscan resolver las actuales limitaciones institucionales, ambientales y sociales, para lograr una infraestructura más sostenible y que

apoye el desarrollo nacional y local, manteniendo al mismo tiempo la integridad de los bosques y los ecosistemas. Estas directrices aportarán también a solucionar conflictos de uso de tierras y a afianzar la participación social y la gobernanza.

Para la ejecución de los lineamientos de Infraestructura verde vial en Colombia se cuenta con un proyecto piloto en la región de la Amazonia, especialmente en el departamento del Guaviare en el tramo de San José de Guaviare- Calamar y en la vía Perimetral del Lindosa, con este proyecto piloto se busca generar información técnica relacionada con aspectos socio ambientales adaptables a los proyectos de infraestructura vial del país. (FCDS, 2021b)

La FCDS en el año 2018 hacía referencia a ocho (8) retos ambientales en Colombia como lo eran “detener la deforestación, hacer del bosque un producto rentable, delimitación y manejo de páramos, proteger las áreas protegidas, descontaminación de ríos , estándares ambientales para infraestructura, minería, petróleo (y transición energética y control de emisiones de gases vehiculares y carreteras sostenibles”, para este último reto se resaltan aspectos como las proyecciones del desarrollo turístico basado en los atractivos naturales. (FCDS, 2018)

Colombia tiene una gran apuesta con proyectos que se encuentran a la fecha estructurados y en otros casos en ejecución como lo son los relacionados a los Contratos 5G, por lo cual, la gestión socio ambiental requiere tener en cuenta aspectos como: los procesos de planeación se incluya un estudio

riguroso socio ambiental que se determine para cada contrato, sin desconocer que cada contexto requiere un análisis particular del caso, actualización constante en información de la normatividad nacional, es importante el apoyo en la jurisprudencia, considerando los resultados de sentencias como la Corte Constitucional Colombiana. Sala Sexta. Sentencia T-154 (2021) deben ser tenidas en cuenta para la ejecución de proyectos, así mismo, de debe evaluar las enseñanzas o realizar una sistematización de experiencias de los contratos de Cuarta Generación (4G), para que se genere conocimiento que aporte en la realización los nuevos proyectos de Quinta Generación (5G), los cuales tendrán como eje temático la Sostenibilidad (Económico, Social y Ambiental).

Los proyectos modo carretero en el país continúan consolidándose y actualizándose desde un enfoque de sostenibilidad y fruto de esto un referente importante desde la gestión socio ambiental es la “Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura- Modo Carretero” actualizada con Resolución # 2335 de 7 de julio del 2022, por el Instituto Nacional de Vías- INVIAS (2022), con la cual se realiza una apuesta a las mejores prácticas socioambientales articulado criterios técnicos, ambientales, sociales y económicos y así se determinó las medidas de manejo, control y seguimiento con criterios de sostenibilidad, por lo cual, aspectos teóricos como los referidos en dicha guía socio ambiental como el análisis por componentes (territorial, demográfico y espacial) permitirán aclarar los elementos socio

ambientales que constituyen un medio para un proyecto, especialmente para los casos de los proyectos carreteros no licenciados.

Al verificarse jurisprudencia se apoya la conceptualización del papel de los conflictos en proyectos de infraestructura y aspectos legales que ha permitido darle solución a controversias presentadas en Colombia, para ello se verificaron las siguientes sentencias: C-192/16, SU095/18, T-063/19, T-445/16, T-462 A/14, T-614/19, SU 123-18, T-063/19, T-129/11, T-154/21, T-206/18, T-348/12 y T-622/16 y de las cuales se resaltan los siguientes conceptos: licencia ambiental, control ambiental, justicia ambiental, plan de ordenamiento territorial, la participación ambiental, así mismo, se sobresalen dentro de los principios el de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, prevención en derecho ambiental y precaución.

Adicionalmente, conceptualizar que son las tensiones o conflictos socio ambientales implican tener en cuenta algunas definiciones entre estas las referidas por autores como Blaikie (1985), Peet (1991) y Watts (2001) “para quienes los aspectos ecológicos y políticos no pueden ser desligados de los análisis de conflictos, y deben superar el análisis exclusivo de las problemáticas frente a los límites ecológicos, con el fin de abordar aspectos relacionados a la materialización de la distribución equitativa entre la naturaleza y la población humana” (Ortega, 2018, p.163).

Por lo tanto, se resalta el siguiente concepto de conflicto socio ambiental que se considera integrador para el caso particular de análisis de la presente investigación:

El conflicto socioambiental puede definirse como la manifestación de las contradicciones sociales en la relación ser humano-naturaleza; una parte de las luchas y las reivindicaciones de sus actores sociales son por una sociedad ambientalmente sana, la conservación o preservación de la naturaleza, y por los valores éticos y estéticos que se dan entre ellos y su entorno natural. Pero igualmente, una gran parte de los conflictos se originan por las luchas asociadas a la apropiación de los recursos naturales y los servicios ambientales por diferentes actores; por el uso de la naturaleza como medios de vida y de sustento para muchas comunidades. (Rincón, M. A., 2014, p.14-15)

No obstante lo anterior, en esta década se evidencia a raíz del cambio climático y los efectos que han afectado no solo a comunidades sino también a infraestructura, lo cual ha generado un mayor inclinación por el estudio de las tensiones o conflictos socio ambientales, especialmente en Colombia se han realizado estudios importantes que han creado inventarios relacionados con conflictividad ambiental, los cuales en muchos casos están asociados a proyectos extractivos y afín los proyectos relacionados con infraestructura como el caso particular de vías y/o proyectos carreteros, de lo cual, es importante se realice un análisis de conflictividad o temas relacionados a

problemáticas en la ejecución de las Concesiones viales de cuarta generación y las posibles tensiones o conflictos que podrán tener los próximos proyectos de quinta generación de concesiones tanto de iniciativas públicas y privadas, los cuales tendrá una primera “ola” 14 proyectos, 7 de los cuales a la fecha se encuentran adjudicados y los restantes en proceso de estructuración y adjudicación y en la segunda “ola” 9 proyectos que están en proceso de estructuración, se destaca dentro de este nuevo programa de Concesiones proyectos fluviales y una apuesta en el proyecto del Canal del Dique a la recuperación de ecosistemas degradados.

3. Segunda etapa o momento de análisis (Después de obtenida la licencia y la ejecución del contrato):

Proceso desde la ejecución del proyecto Conectante C1 y C2: determinado como el ciclo actual constructivo y los acaecimientos en las tensiones y conflictos con relación a los actores involucrados en el territorio, entendido desde lo local, regional y nacional, así como todas aquellas interacciones con otros seres vivos que hacen parte de las zonas de amortiguación aferentes al proyecto, además, el estudio al diálogo de saberes que se comprenden desde un enfoque socio ambiental.

Una vez el proyecto de la Conectante C1 y C2 contó con la obtención del acto administrativo de otorgamiento de la Licencia Ambiental Resolución No.00345 del

12 de marzo de 2019 emitida por la ANLA, estableciendo que a partir del 13 de marzo de 2019, se podría dar inicio a la ejecución de este tramo denominado como Unidad Funcional 1 que cuenta con el 60% del total de las obras constructivas del proyecto, es así como un correcto seguimiento a las fichas socio ambientales determinadas en la licencia, las cuales permiten que se dé un estricto cumplimiento al fin primordial de prevenir, mitigar y compensar las afectaciones que implican las actividades constructivas en este proyecto de mega ingeniería, a continuación, se presenta un resumen de actividades de seguimiento y control que se han realizado por parte de la ANLA y que son públicas a la fecha y las cuales se desarrollaron en concordancia a la emergencia sanitaria COVID-19, la cual el Gobierno Nacional declaró en la Resolución 385 de 2020, prorrogada por las Resoluciones 844, 1462, 2230 de 2020, 222, 738, 1315, 1913 de 2021 y 304 de 2022.

Adicionalmente, desde la ANLA se tomaron unas medidas para la prevención del Coronavirus adoptadas mediante Resoluciones y Circulares internas y externas entre las cuales incluyó la suspensión de la atención a servicios presenciales, muestra de esto, se evidencia con información documental proporcionada por la ANLA que para el año 2020 se efectuó dos (2) reuniones de seguimiento ambiental del contrato de fechas 9 y 6 de febrero 2020 y avalada con Auto 1139 del 24 de febrero de 2020 y el 31 de julio de 2020, de las cuales se concluyen algunos requerimientos de la Entidad para la entrega del primer Informe ICA y la solicitud del cumplimiento de algunas medidas ambientales entre estas el “retiro de residuos vegetales localizado en las zonas de intervención del proyecto , reporte de volúmenes de desmonte retirado e indicación de sitios de disposición de materiales”, un proceso sancionatorio por el

manejo inadecuado de material vegetal fruto del aprovechamiento forestal, entre otros aspectos.

Para el 2021, se identifica información documental de dos reuniones y seguimientos realizados por la ANLA el 14 al 16 de abril y el 4 de junio de 2021, de la primera no se identifica acta o acto administrativo público, pero si una infografía con resumen de lo identificado en la visita, entre lo cual se resalta recorrido de la ANLA con diferentes grupos de interés entre los cuales se cita “*representantes de autoridades municipales de Floridablanca (Alcaldía y Personería), la asesora del Representante a la Cámara “Fabián Díaz Plata” y los delegados del Colectivo Social “Comité por la Defensa de los Cerros Orientales de Floridablanca”*”. En la visita del 4 de junio de 2021 se realizaron recomendaciones para la entrega de informe ICA, entre estos soportes de capacitaciones comunitarias respecto al manejo de fauna silvestre y que se efectúen socializaciones con el área aferente al contrato, informar a las comunidades con referencia a fuentes hídricas y las relacionadas con los permisos, alcance con las actividades constructivas, medidas de manejo y planes de compensación, entre otras.

Por otra parte, una vez surtido el proceso con la licencia el Concesionario efectuó una solicitud de modificación de la misma otorgada por la ANLA el 5 de enero de 2021 mediante Resolución No.00142, con la de forma resumida se concluye que el Concesionario solicitó la inclusión al área del proyecto obras de vías industriales nuevas y existentes, un campamento, obras de mejoramiento (anchos de

carril-berma- cunetas, velocidad de diseño), entre otras, obras hidráulicas temporales las cuales en un 100% se realizarán en cuerpos de aguas (quebradas), actualización inventario forestal autorizado.

Frente a lo anterior, un hecho importante que tiene en cuenta el componente socio ambiental es la solicitud de la ANLA para reforzar temas de “socialización y participación comunitaria”, aspecto que a la luz de la autora se considera estos tres (3) aspectos como fundamentales dentro del componente socio ambiental para prevenir conflictos socio ambientales en el sector de la infraestructura de vías, lo cual para su cumplimiento requiere no solo que se realicen reuniones informativas a los diferentes grupos de interés; entre estas autoridades municipales, comunidades, veedurías, entes de control y en otros casos, no se pueden desconocer que existan impactos a los medios socioeconómicos que principalmente suceden por temas prediales o quejas relacionadas con las actividades constructivas se deberá tener en cuenta las reuniones extraordinarias que requieren contar con los implicados y generar canales de diálogo en los que se puedan llegar a acuerdos, por lo cual, fruto de este análisis se realiza la siguiente gráfica:

Figura 8 Acuerdos en Canales de Diálogo



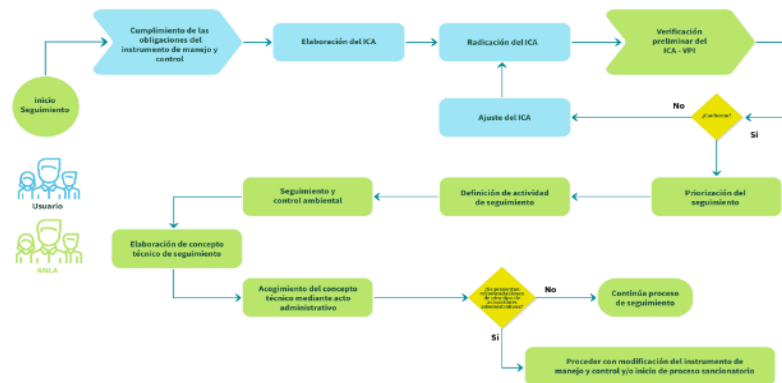
Nota: Elaboración Propia

Por consiguiente, dentro de la información pública del proyecto se encuentra que la ANLA en el seguimiento del proyecto, surte un proceso importante la entrega de informes ambientales denominados ICA, los mismos cuentan tanto con el componente ambiental y social; mediante este instrumento, la Concesión precisa las actividades desarrolladas en la ejecución del proyecto las cuales están previamente referidas en la respectiva Licencia Ambiental, para el caso específico del proyecto se estableció una periodicidad semestral de presentación de informes por parte de la Concesión y se enmarcan desde la implementación de la etapa de construcción que según información que proporciona el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP, el proyecto contó con acta de inicio del 20 de agosto de 2019 y con una duración para la Unidad Funcional de 34 meses (fecha condicionada a proceso concertación alcaldía de Floridablanca para autorización utilización vías veredales y oposición de los ciudadanos a la ejecución del proyecto) y a la fecha se evidencia como información pública en la página de la ANLA tres (3) informes ICA que corresponden al año 2020 y uno a marzo de 2021, sin embargo, al revisar la

información pública de la ANI relacionada con la herramienta del ANISCOPIO se encontró dentro del último informe mensual de seguimiento de la Entidad que se han radicado por parte del Concesionario 7 informes ICA.

Se destaca en el seguimiento de la ANLA a la licencia con la revisión documental y visitas de campo al proyecto, así mismo, la Entidad tiene establecido un proceso para la elaboración de los informes de cumplimiento relacionado con el siguiente diagrama de flujo.

Figura 9 Seguimiento y Control a la Ejecución de la Licencia Ambiental



Nota: tomado de (www.anla.gov.co/proyectos-anla/194-proyectos-transformacionales/nuevo-modelo-licenciamiento-ambiental/2138-elaboracion-ica-y-control-y-seguimiento)

No obstante, la ANLA dentro de las medidas socio ambientales para la ejecución de la UF 1 estableció Fichas ambientales y sociales que tienen en cuenta

aspectos de actividades de capacitación, servicios públicos, temas de paisajismo, fauna y flora, manejo de maquinaria, seguridad vial, atención al ciudadano, información, equipamientos comunitarios, gestión institucional, fortalecimiento económico y la participación comunitaria.

La Unidad Funcional 1, contará con la intervención de zonas relacionadas con infraestructura aledaña a Conjuntos Residenciales que en algunos casos son condominios campestres tales como: Altos del Oriente, Villa de Guadalquivir, Montearroyo, Ruitoque Condominio Unidad Residencial Cerrada (UIC), Conjunto Residencial Calatrava, Lavco LTDA y la Floresta, estos conjuntos cuentan con grandes extensiones en las que predominan zonas verdes, dentro de la licencia Ambiental no se contempló un Programa de Reasentamiento⁶ ANI (2012), para estos casos se tomaron desde la adquisición predial con negociaciones particulares, lo cual se rige en proyectos como el del caso de estudio con la aplicación del componente socio predial se cuenta con la Resolución 545 de 2008. El Contrato cuenta a la fecha con una identificación de aproximadamente 105 predios, al respecto cita la licencia ambiental lo siguiente:

⁶ En Colombia a nivel normativo, específicamente las Concesiones viales cuentan con la Resolución ANI #077 de 2012, “por la cual se establecen lineamientos de Gestión Social para la elaboración y ejecución de planes de reasentamiento poblacional involuntario, a unidades sociales ocupantes irregulares de terrenos requeridos para proyectos de infraestructura concesionada a través de la Agencia Nacional de Infraestructura”.

(...)

Análisis de posible comunidad receptora

De acuerdo con el documento de EIA de información adicional del radicado ANLA 2017087155-1-000 del 17 de octubre de 2017, para considerar los mecanismos que la población deberá asumir como población afectada a desplazarse dentro de la misma región y a otras, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- a. La población afectada de los Conjuntos y Condominios no necesita entrar a un programa de reasentamiento, simplemente negocian y emigran con conocimiento y capacidad de reubicarse en otras unidades habitacionales. Subrayado nuestro. (ANLA, 2017)

Por otra parte, se identifica en el proyecto para su ejecución la intervención de vías tanto del orden nacional, como local; siendo estas últimas consideradas como vías industriales, que a la fecha no cuentan con permiso de la administración municipal para su ejecución y que se convierte en una de las problemáticas del orden social al no contar con una concertación para el tránsito, no se puede desconocer que el uso de estas vías industriales genera unos impactos relacionados con la circulación de maquinaria; adicionalmente, se encuentran aspectos importantes a nivel socio predial como el manejo de equipamientos comunitarios.

Dentro del avance del proyecto a nivel constructivo se identifica la construcción de un Box Culvert realizada ejecución hasta abril de 2021 en la UF 1;

frente a las connotaciones socio ambiental del proyecto, se evidencia dentro de la ejecución del proyecto una vez obtenida la licencia ambiental; la oposición presentada por las comunidades del área de Influencia directa del proyecto, presentándose marchas, plantones, solicitudes de audiencias como se registra en el siguiente registro fotográfico:

Figura 10 Marchas en contra del proyecto <https://www.anla.gov.co/proyectos-anla/proyectos-de-interes-en-seguimiento-conectante-c1-c2>



Nota: Miguel Vergel / VANGUARDIA tomado de (www.vanguardia.com/area-metropolitana/floridablanca/personeria-demandaria-proyecto-de-la-conectante-c1-c2-en-floridablanca-FI1794061)

Sin desconocer lo anterior, dentro de la información verificada del proceso de licenciamiento y ejecución del proyecto ha contado con un componente jurídico importante con acciones judiciales que demuestran el inconformismo por la ejecución del proyecto, como lo citado en el primer capítulo con relación a las dos Tutelas y dos Acciones Populares.

Adicionalmente, para el primer semestre del 2024 se prevé un retraso en las actividades constructivas y según lo reportado por el periódico vanguardia.com se registraba para el 22 de febrero de 2022 para la Conectante C1 y C2 un avance del 2,74% frente a un 80,60% y según lo reportado en la herramienta del ANISCOPIO de la ANI a corte del 28 de febrero de 2024, para la UF 1 se muestra el mismo avance de la UF 1 del 2,74 % con relación a lo planeado del 100%, aspecto que surtió en un proceso legal desde el año 2021; es decir, dado el presunto incumplimiento en los retrasos de las obras en todas las unidades funcionales del proyecto, se dio inicio a un proceso sancionatorio de caducidad del contrato, dando lugar a que el Concesionario realizara un recurso de reposición y posterior proceso de un Tribunal de Arbitramiento.

Por otra parte, para el 3 de junio de 2022 la ANI había generado en contra de la Concesión una solicitud de multa aproximada de “seis mil millones de pesos (\$6.388.724.528)” que fue objeto de recurso, dado el no fondeo económico de subcuentas del contrato y un avance de obra, aspectos que a la luz del presente artículo da cuenta de connotaciones jurídicas que trascienden en el análisis de las tensiones y conflictos a nivel socio ambiental; que para el caso particular, se convierte en un aspecto reputacional que se enmarca en la forma como los diferentes grupos de interés perciben el proyecto.

4. Conclusiones

1. Se determina que el contrato de la Conectante C1 y C2 a la fecha no cuenta con lo que podría denominarse como “Licencia Social”; es decir, no se evidencia una percepción favorable o de aceptación para la ejecución del proyecto. Entre los elementos a destacar se encuentran la confianza en el proyecto; especialmente con el Concesionario al encontrarse información de presunto desfinanciamiento para la ejecución del proyecto, la no aceptación del otorgamiento de la licencia ambiental enfocada a acciones judiciales como trámite de Acción Popular y Tutelas; así como la no aprobación del proyecto con los diferentes grupos de interés, este aspecto es apoyado con lo citado por Personero del Municipio de Floridablanca al mencionar el 26 de octubre de 2021 el concepto de “la conectante C1-C2 no tiene licencia social, la comunidad la rechaza”.

2. Dentro de las categorías de conflicto se determinan a la luz de la autora estas tres (3), así:

- La primera, se establece como un conflicto del orden estatal, administrativo y contractual, visto desde las interacciones en las que se establece el proyecto de la Conectante C1 y C2 con Resolución No.1933 del 13 de noviembre de 2015 como de “utilidad pública e interés social”; por lo cual, con esta declaratoria el Gobierno Nacional le da prioridad a su ejecución y se define desde la ANI unos pliegos administrativos y contractuales surtido con un Contrato de Concesión No. 002 de 2016, contrato que contó con

procesos jurídicos a nivel contractual en términos de decidir su caducidad o continuación de ejecución, entre estos se convocó un Panel Amigable Componedor en junio de 2022 y una Demanda Arbitral en octubre de 2021, concluyendo el Laudo Arbitral el 28 de marzo de 2023 la aceptación de algunas pretensiones y en comunicado de la ANI del 23 de mayo de 2024 se menciona la terminación anticipada del Contrato de Concesión.

No obstante lo anterior, dentro de los temas administrativos a destacar en el proyecto, es el relacionado con la articulación interinstitucional que se debió prever desde la formulación del proyecto y parte de lo que generó la solicitud del Concesionario a la terminación anticipada del contrato fue el no contar para la ejecución de las actividades constructivas de la C1 y C2 con la autorización por parte del Municipio de Floridablanca para el uso de las vías terciarias de este municipio.

- La segunda, es la relacionada con un conflicto social por implicaciones legales con la ejecución del contrato, por oposición de diferentes grupos de interés, que impactaron en temas reputacionales importantes para el desarrollo del proyecto. Así mismo, para el caso particular el Concesionario toma dentro de las pretensiones de demanda para considerar una circunstancia extraordinaria e imprevisible la “oposición de las comunidades existentes en la zona de influencia del proyecto” a la realización del proyecto, aspecto que a nivel jurídico quedo desestimado al no reunir las condiciones, sin embargo, se deberá tener en cuenta que las actividades

constructivas se encuentran suspendidas a la fecha, pero es importante el monitoreo social al caso para evaluar la ocurrencia de la continuación o acaecimiento del conflicto social mientras se adelanta la etapa de reversión del proyecto.

- La tercera, establece las implicaciones con el medio ambiente y los recursos naturales en zonas de áreas metropolitanas; las cuales, requieren a la luz de la autora, fortalecer aspectos relacionados con la participación de forma vinculante para tener en cuenta, no solo, los sentires de las comunidades si no sus representaciones sociales; es decir, sus conocimientos, prácticas y actitudes con el relacionamiento con sus territorios, aspecto que se debe ejecutar con un trabajo importante desde la coordinación interinstitucional.

3. Se determina que los proyectos de infraestructura vial relacionados con áreas metropolitanas deberán tener en cuenta adicional a los planes integrales de desarrollo metropolitano en los que se realicen una evaluación de aspectos no solo socio ambientales, si no también administrativos, de gobernanza, territoriales y culturales, así como el determinante de la Participación Ciudadana no como unos términos de referencia para el cumplimiento de una solicitud para el licenciamiento ambiental, si no que trascienda a algo más que una socialización, como en los proyectos que tienen implicaciones con consultas previas.

4. En la formulación de proyectos de infraestructura se comprenden las fases de prefactibilidad, factibilidad y etapa de ejecución del contrato y desde la etapa de factibilidad, es importante la connotación de los estudios de impacto socio ambientales y económicos del caso.

5. La participación de las comunidades aferentes a los proyectos de infraestructura que cuenten con la construcción de carreteras, se les debe garantizar una adecuada participación, generando sinergias organizativas que incidan en las decisiones socio ambientales de los proyectos, sin desconocer los posibles impactos que implican entender las realidades, generando todas las medidas de mitigación acorde a los territorios.

6. Se encontró en el proceso de obtención de la Licencia Ambiental, acciones colectivas (referidas con dos (2) Acciones Populares y dos (2) Tutelas que buscaban que no se concediera la licencia y un cambio al trazado del proyecto), las cuales muestran las tensiones y conflictos relacionadas el licenciamiento ambiental, aspectos que deslumbran la importancia de los aspectos jurídicos dentro de los procesos de licenciamiento en Colombia.

7. A nivel teórico, el presente artículo toma desde lo conceptual dos corrientes de interpretación sobre el debate del conflicto a nivel socio-ambiental citado así: Canto et al. (2020). El primero considera el conflicto como una anomalía, una externalidad que se manifiesta al interior de los grupos sociales y la segunda

corriente de interpretación entiende el conflicto como parte integral del proceso social que produce el grupo en su territorio. Así mismo, se debe tener en cuenta conceptos como el de la ingeniería verde y las buenas prácticas socio ambientales en la infraestructura de transporte.

8. La gestión socio ambiental requiere en la fase de planeación, se incluya un estudio riguroso socio ambiental que se determine para cada contrato, sin desconocer que cada contexto requiere un análisis particular del caso, actualización constante en información de la normatividad nacional, es importante el apoyo en la jurisprudencia, considerando los resultados de sentencias como la Corte Constitucional Colombiana. Sala Sexta. Sentencia T-154 (2021) deben ser tenidas en cuenta para la ejecución de proyectos, así mismo, de debe evaluar las enseñanzas o realizar una sistematización de experiencias de la ejecución de los Contratos de Cuarta Generación (4G).

9. Se determinan dentro de los mecanismos de licenciamiento ambiental, en los componentes socio ambientales y jurídicos para prevenir conflictos se realicen las correspondientes actividades de acercamiento, socialización y participación con las comunidades aferentes a los proyectos y los diferentes grupos de interés que se identifiquen dentro de la línea base.

10. Un determinante considerado de gran importancia es la participación ciudadana, para el caso de estudio es el papel que cumplió dentro del trámite de la licencia ambiental los Terceros Intervinientes según datos de la licencia se establecen 1.180 ciudadanos.

11. Los conflictos de índole socio ambiental, como el objeto de estudio se convierten en una importante apuesta en la forma de entender los proyectos relacionados con zonas de áreas metropolitanas, es decir, concebir la forma como nos relacionamos con el ambiente y al surgir conflictos relativos con proyectos de infraestructura se hace evidente la importancia de visibilizar las problemáticas y generar sinergias interinstitucionales que busquen la resolución de dichos conflictos.

5. Referencias bibliográficas

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2012). Resolución No. 077 de 2012.

<https://www.ani.gov.co/normatividad/resolucion-no-077-de-2012-162>

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2017). De acuerdo con el documento de EIA

de información adicional del radicado ANLA 2017087155-1-000 del 17 de octubre

de 2017.

www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conectante_c

[1-c2/26-11-2020-anla-resolucion-00841-del-07-de-mayo-de-2020.pdf](http://www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conectante_c)

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2017). De acuerdo con el documento de EIA

de información adicional del radicado ANLA 2017087155-1-000 del 17 de octubre

de 2017.

www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conectante_c

[1-c2/26-11-2020-anla-resolucion-00841-del-07-de-mayo-de-2020.pdf](http://www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conectante_c)

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2012). Resolución No. 077 de 2012.

<https://www.ani.gov.co/normatividad/resolucion-no-077-de-2012-162>

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2017). De acuerdo con el documento de EIA

de información adicional del radicado ANLA 2017087155-1-000 del 17 de octubre

de 2017.

www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conectante_c

[1-c2/26-11-2020-anla-resolucion-00841-del-07-de-mayo-de-2020.pdf](http://www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conectante_c)

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2019). Audiencias Públicas Administrativas sobre Decisiones Ambientales en Trámite. https://www.anla.gov.co/01_anla/documentos/ciudadania/03_partic_ciudadana/aud-pub/actas/acta_audiencia_26_enero.pdf

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2020). Rad. ANLA 2020026800-1-000. En el sentido de autorizar la inclusión de zodmes, la construcción de nuevas obras y/o actividades, y la inclusión y/o modificación de permisos para el uso y aprovechamiento de recursos naturales renovables, actividades a realizarse en el municipio de Floridablanca en el departamento de Santander https://www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conect_ante_c1-c2/26-11-2020-anla-auto-09079-del-15-de-septiembre-de-2020.pdf

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2021, 04). ACTA No. 219 Proyecto Denominado “Construcción Conectante C1-C2 Unidad Funcional 1 Bucaramanga – Pamplona” Expediente Lav0046-00-2017—Requerimiento No. 3 Concepto Técnico. <https://www.anla.gov.co/>. https://www.anla.gov.co/01_anla/documentos/proyectos/03_seguimiento/01_conect_ante_c1-c2/20-08-2021-anla-acta-219-del-04-de-junio-de-2021.pdf

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2021). Proyectos de interés en seguimiento conectante Conectante C1-C2. <https://www.anla.gov.co/>. https://www.anla.gov.co/01_anla/proyectos-anla/282-proyectos-de-interes-en-seguimiento/conectante-c1-c2

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2019).

https://www.anla.gov.co/01_anla/proyectos/nuevo-licenciamiento-ambiental/elaboracion-ica-y-control-y-seguimiento

CANTO, O. do. (2016). *Mineração na Amazônia: Assimetria, território e conflito socioambiental*. Belém: Numa/Ufpa.

<https://livroaberto.ufpa.br/jspui/handle/prefix/161>

Canto, O., & Almeida, J. (2008). Meio ambiente: Determinismos, metamorfoses e relação sociedade-natureza. *Revista de Estudos Paraenses*. <https://www.ufrgs.br/pgdr/wp-content/uploads/2021/12/746.pdf>

Canto, O. D., Vasconcellos Sobrinho, M., Vasconcellos, A. M. A., Ferreira, L. R., & Vasconcellos, A. I. (2020). Conflitos socioambientais e limites da gestão compartilhada em Unidade de Conservação na zona costeira amazônica. *Redes*, 25(4), 1528-1552. <https://doi.org/10.17058/redes.v25i0.15239>

Constitución Política de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia. Artículo 288.

“La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales. Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley. <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-11/capitulo-1/articulo-288>

Corte Constitucional Colombiana. (2015). *Memorias del encuentro constitucional por la tierra—Buscar con Google*.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Encuentro%20Jurisdiccional%202014.pdf>

Corte Constitucional Colombiana. Sala Especial de Seguimiento Auto 383. (2010). M.P. Dr.

Luis Ernesto Vargas Silva
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/autos/2010/A383-10.htm> 10 de diciembre de 2010

Corte Constitucional Colombiana. Sala Novena. Sentencia T-614. (2019). M.P. Dr. Alberto

Rojas Ríos <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2019/T-614-19.htm> 16 de diciembre de 2019

Corte Constitucional Colombiana. Sala Plena. Sentencia C-035. (2016). M.P. Dra. Gloria

Stella Ortiz Delgado <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-035-16.htm> 8 de febrero de 2016

Corte Constitucional Colombiana. Sala Plena. Sentencia C-123. (2014). M.P. Dr. Alberto

Rojas Ríos <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/c-123-14.htm> 5 de marzo de 2014

Corte Constitucional Colombiana. Sala Plena. Sentencia C-144. (2009). M.P. Dr. Mauricio

González Cuervo <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2009/C-144-09.htm> 4 de marzo de 2009

Corte Constitucional Colombiana. Sala Plena Sentencia C-149. (2010). M.P. Dr. Jorge Iván

Palacio Reiterada en Sentencia T-445 de 2016
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/C-149-10.htm> 2 de abril de 2010

Corte Constitucional Colombiana. Sala Plena. Sentencia C-192. (2016). M.P. Dra. Gloria Stella Ortiz Delgado <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-192-16.htm> 20 de abril de 2016

Corte Constitucional Colombiana. Sala Plena. Sentencia SU095. (2018). M.P. Dra. Cristina Pardo Schlesinger <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2018/SU095-18.htm> 11 de octubre de 2018

Corte Constitucional Colombiana. Sala Séptima. Sentencia T-348. (2012). M.P. Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2012/T-348-12.htm> 15 de mayo de

Corte Constitucional Colombiana. Sala Séptima. Sentencia T-462A. (2014). M.P. Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chauljub <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/t-462a-14.htm> 8 de Julio de 2014

Corte Constitucional Colombiana. Sala Sexta. Sentencia T-080. (2015). M.P. Dr. Jorge Iván Palacio <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2015/t-080-15.htm> 20 de febrero de 2015

Corte Constitucional Colombiana. Sala Sexta. Sentencia T-154. (2021). M.P. Dr. José Fernando Reyes Cuartas y las Magistradas Cristina Pardo Schlesinger y Gloria Stella Ortiz Delgado <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2021/T-154-21.htm> 24 de mayo de 2021

Corte Constitucional Colombiana. Sala Sexta. Sentencia T-445. (2016). M.P. Dr. Jorge Iván Palacio <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-445-16.htm> 16 de agosto de 2016

Corte Constitucional Colombiana. Sala Sexta. Sentencia T-622. (2016). M.P. Dr. Jorge Iván Palacio <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-622-16.htm> 10 de noviembre de 2016

Corte Constitucional Colombiana. Sala Tercera. Sentencia T-063. (2013). M.P. Dr. Luis Guillermo Guerrero Pérez <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2019/t-063-19.htm> 8 de febrero de 2013

Corte Constitucional Colombiana. Sentencia C-150. (2015). M.P. Dr. Mauricio González Cuervo <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2015/C-150-15.htm> 8 de abril de 2015

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. (2018). Los ocho retos ambientales de Colombia en 2018—FCDS - Fundación para la Conservación y el Desarrollo Colombia. <https://fcds.org.co/publicaciones/los-ocho-retos-ambientales-de-colombia-en-2018/>

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. (2020a). ¿Cómo afrontar los problemas que genera la construcción de vías en la Amazonía colombiana? Comunicado, www.fcds.org.co/. <https://fcds.org.co/publicaciones/comunicado-como-afrontar-los-problemas-que-genera-la-construccion-de-vias-en-la-amazonia-colombiana/>

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. (2020b). Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia LIVV. <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/10500>

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. (2020c). Retorno económico y riesgos socioambientales de los proyectos viales en la Amazonía. www.fcds.org.co/.
<https://fcds.org.co/publicaciones/retorno-economico-y-riesgos-socio-ambientales-de-los-proyectos-viales-en-la-amazonia/>

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. (2021a). Lineamientos de Infraestructura Verde Vial—¿Cómo hacer para que la construcción de vías no afecte a la fauna? Conservación y Desarrollo, www.fcds.org.co/.
<https://fcds.org.co/actividades/como-podemos-conservar-la-fauna-de-la-region-mediante-la-implementacion-de-los-lineamientos-de-infraestructura-verde-vial/>

Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. (2021b). Proyecto Piloto de Infraestructura Verde Vial e la Amazonía Colombiana. <https://fcds.org.co/wp-content/uploads/2021/04/boletin-1-livv.pdf>

Instituto Nacional de Vías. (2011). Guía de Manejo Ambiental. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/guia-de-manejo-ambiental-de-proyectos/971-guia-de-manejo-ambiental/file>

Instituto Nacional de Vías. (2022). “Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura- Modo Carretero” actualizada con Resolución # 2335 de 7 de julio del 2022, por el Instituto Nacional de Vías- INVÍAS - Buscar con Google. <https://www.invias.gov.co/index.php/documentos-tecnicos>

Katarini, M. (2020). Manifesto sobre as praticas comunicativas do Greenpeace Brasil e Instituto Socioambiental em cenarios de tensionamentos/Manifest about

communicative practices of Greenpeace Brasil and Instituto Socioambiental in a scenario of tension/Manifiesto sobre las prácticas comunicativas de Greenpeace Brasil e Instituto Socioambiental en un escenario de tensión. Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación, 144, 130-151.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7718504>

LEY 99. (1993). Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones. 22 de diciembre de 1993 D.O. 41146.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=297>

Ley 472. (1998). Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones. 6 de agosto de 1998 D.O. 43.357.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=188>

LEY 1508. (2012). Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. 10 de enero de 2012 D.O. 48308.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45329>

LITTLE, P. E. (2002). Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: Por uma antropologia da territorialidade. Anuário antropológico, 28(1), 251-290.
<https://periodicos.unb.br/index.php/anuarioantropologico/article/view/6871/>

- Marulanda, N., & González, J. P. G. (2013). Los derechos ambientales frente a “otras prioridades”. Estudio de un caso emblemático. *Jurídicas*, 10(1), 181-196.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7512706>
- Vasconcellos Sobrinho, M., Abreu, A. G., López, L. O. Do C., Vasconcellos, A. M. A., SOARES, D. A. S., & Taiane Novaes do. (2018). Conflitos socioambientais e gestão do território em unidades de conservação na zona costeira do Estado do Pará-Amazonia-Brasil. Perspectivas e análises do espaço geográfico: dinâmicas ambientais e uso dos recursos naturais.
- Vélez, M. A., Ramos, P. A., & Alayón, L. (2011). Instituciones anidadas para prevenir y resolver conflictos socioambientales: Manejo y distribución del agua en Campo Alegre (Huila, Colombia). *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 8(67), 71-90.
- Wilches, G. (2001). Sobre “aguaceros” y “goteras”. *Memorias Encuentro*, 39.