



**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 063 DE 17/01/2022

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA

En ejercicio de las facultades legales conferidas por el Decreto 1079 de 2015, los artículos 4, 5, 19 del Decreto 2409 de 2018, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, y demás normatividad relacionada,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 2 de la Constitución Política dispuso entre los fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la promoción de la prosperidad general y la garantía efectiva de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; la defensa de la independencia nacional, el deber de mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Asimismo, estableció que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

SEGUNDO: Que el artículo 58 de la Constitución Política -modificado por el artículo 1 del Acto Legislativo 1 de 1999- establece que la propiedad privada tiene una función social que implica obligaciones.

TERCERO: Que el artículo 78 de la Constitución Política estableció que, de acuerdo con la ley, serán responsables quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

CUARTO: Que el artículo 82 de la Constitución Política dispuso que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

QUINTO: Que el artículo 113 de la Constitución Política precisó que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines.

SEXTO: Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales; siempre en observancia de principios tales como la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad y, de acuerdo, con la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

SÉPTIMO: Que el artículo 333 de la Constitución Política dentro de su primera premisa enfatizó que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

OCTAVO: Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que al Estado le corresponde asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional de acuerdo con el régimen jurídico que para el efecto fije la ley, sin desconocer que estos servicios pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, el Estado mantiene la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

NOVENO: Que el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, por el cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política, introdujo un listado enunciativo de aquellos derechos colectivos de interés constitucional y, en su literal j), incluyó dentro de estos “[e]l acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”.

DÉCIMO: Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2¹ y numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993², en concordancia con el inciso primero del artículo 5 de la Ley 336 de 1996³, el transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía a todos los habitantes del territorio nacional de la adecuada prestación del servicio que permita el ejercicio del derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, preponderancia que también ha sido reconocida en diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, por ejemplo, en las Sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012 y T-202 de 2013, en las que se destaca la protección especial que debe existir por parte del Estado.

Asimismo, en el sector transporte la seguridad y la integridad de los usuarios es prioridad esencial dentro de la prestación del servicio público esencial de transporte, así como de los servicios conexos y complementarios que se prestan a través de la infraestructura dispuesta para tal fin. Esto lo dejó en claro el legislador en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, en los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996 y en el artículo 3 de la Ley 1682 de 2013.

DÉCIMO PRIMERO: Que el párrafo segundo del artículo 20 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, establece que las autoridades adoptarán de inmediato las medidas de urgencia necesarias para conjurar los peligros inminentes a la salud, la seguridad personal, la vida o la integridad del destinatario de la medida solicitada.⁴

DÉCIMO SEGUNDO: Que el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 señaló quienes pueden ser sujetos de las sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones que rigen en

¹ Este artículo establece los principios fundamentales del transporte.

² “EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE”.

³ “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

⁴ ARTÍCULO 20. ATENCIÓN PRIORITARIA DE PETICIONES. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015. Las autoridades darán atención prioritaria a las peticiones de reconocimiento de un derecho fundamental cuando deban ser resueltas para evitar un perjuicio irremediable al peticionario, quien deberá probar sumariamente la titularidad del derecho y el riesgo del perjuicio invocado.

Cuando por razones de salud o de seguridad personal esté en peligro inminente la vida o la integridad del destinatario de la medida solicitada, la autoridad adoptará de inmediato las medidas de urgencia necesarias para conjurar dicho peligro, sin perjuicio del trámite que deba darse a la petición. Si la petición la realiza un periodista, para el ejercicio de su actividad, se tramitará preferencialmente.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

cada modo, así: i) los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, ii) las personas que conduzcan vehículos, iii) las personas que utilicen la infraestructura de transporte, iv) las personas que violen o faciliten la violación de las normas, v) las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y vi) las empresas de servicio público.

DÉCIMO TERCERO: Que el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 precisó que; *“Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:*

- 1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.*
- 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.*
- 3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.*
- 4. Los operadores portuarios.*
- 5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.*
- 6. Las demás que determinen las normas legales”.*

DÉCIMO CUARTO: Que la Superintendencia de Transporte en observancia de la delegación de que trata el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018 ejerce las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura velando por el libre acceso, seguridad y legalidad del transporte, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

DÉCIMO QUINTO: Que, de acuerdo con el artículo 5 del Decreto 2409 de 2018, son funciones de la Superintendencia de Transporte –entre otras- imponer las medidas y sanciones que correspondan de acuerdo con la normativa vigente, como consecuencia de la infracción de las normas relacionadas con la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos y la protección de los usuarios del sector transporte. Además, decretar medidas especiales o provisionales en busca de garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, así como la correcta operación de los servicios conexos en puertos, concesiones e infraestructura, siempre privilegiando la protección de los derechos de los usuarios en los términos señalados en la normativa vigente.⁵

DÉCIMO SEXTO: Que el artículo 19 del Decreto 2409 del 2018 determinó que dentro de las funciones de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura se encuentra la de analizar la información que reciba de la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura, con

⁵ Decreto 2409 de 2018. Artículo 5. Numerales 9 y 12.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

el propósito de dar inicio o no a una investigación administrativa por infracción al régimen normativo correspondiente, decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley y/u ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones relacionados con los contratos de concesión y/o de los servicios conexos destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación, así como a la construcción y/o al mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria y férrea.⁶

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, del 31 de mayo al 5 de junio de 2021, en desarrollo del Plan General de Supervisión 2021, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura realizó visita de inspección en aspectos objetivos al corredor Logístico Medellín – Costa Norte a cargo del INVIAS y evidenció:

- “(…)
- *Efectivamente se distinguen al menos cuatro explotaciones antitécnicas a cielo abierto de roca, que se localizan al margen de vía, tal como lo denuncia el Instituto Nacional de Vías.*
 - *(…)*
 - *La Autoridad Minera para el departamento de Antioquia no ha determinado finalmente el estado jurídico del título minero otorgado en dicha área sobre el cual se ha establecido su estado de caducidad, faltando su trámite de desanotación y otras evaluaciones a documentos técnicos en estado de evaluación. Del caso anterior se deberá requerir al titular minero del contrato de concesión No. ICS-09081, adelantar los trabajos de mitigación de los daños e impactos causados al medio ambiente por adelantamiento de explotación minera sin la respectiva aprobación por parte de Corantioquia y la Secretaría de Minas de la Gobernación de Antioquia.*
 - *Son inminentes los riesgos de deslizamiento de materiales punto 3 (ver foto) de coordenadas en sistema Magna-Sirgas Lat: 7.06989°N, Lon: 75.45294°W. (…)”*

Imagen 1. Extracción de material con posible afectación de la faja de retiro obligatorio y de la seguridad vial en el PR 44+800 de la Ruta 2511.



Fuente: Evidencia Fotográfica -Visita de Inspección en aspectos objetivos del 31 de mayo al 5 de junio de 2021 en el PR 44+800 de la Ruta 2511⁷

DÉCIMO OCTAVO: Que el 16 de junio de 2021, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, (en adelante, INVIAS) sometió a conocimiento de la Superintendencia de Transporte la problemática presentada en varios sectores del km 43 al 50+550 en la vía nacional 2511, Sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal de Antioquia con ocasión de la extracción minera -material pétreo- que se adelanta en el sitio

⁶ Decreto 2409 de 2018. Artículo 19. Numerales 2 y 6.
⁷ Fl. 48 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

“que genera no solo una afectación en la estabilidad de los taludes adyacentes a la vía nacional, sino también a la disponibilidad del corredor vial”. En su escrito, el INVIAS expuso:⁸

“Desde septiembre de 2020 por parte de la dirección territorial Antioquia de INVIAS por medio de la gerencia del corredor logístico, venimos poniendo en conocimiento de las autoridades locales del municipio de Yarumal y de la Gobernación de Antioquia, una situación que pone en riesgo a los usuarios de la vía Medellín – Costa Norte en el tramo 2511 Los Llanos – Taraza, dicha situación también afecta la estabilidad de taludes y con esto la disponibilidad del corredor vial, adicional al riesgo al que se exponen las personas que realizan esta actividad.

La novedad que tenemos corresponde a la extracción de material pétreo en varias zonas desde el km 43 al 50+550 en la vía nacional 2511, según todas las validaciones realizadas y los documentos adjuntos de entidades y autoridades, la actividad de extracción minera que se viene realizando carece de los debidos permisos para realizarse, sin embargo hasta el día de hoy se continua desarrollando sin ningún control, manteniendo el riesgo para los usuarios y las afectaciones de paso a carril y riesgo de cierre total de un corredor logístico tan importante como lo es el Medellín – Costa Norte. (...)”

Adjunto a esta comunicación, el INVIAS como administrador de la infraestructura carretera remitió los documentos que se relacionan a continuación y de los que esta Dirección de investigaciones extrajo la siguiente información relevante:

i.**Documento:** Informe técnico de seguimiento y control de queja de Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia - Corantioquia (en adelante, CORANTIOQUIA) con referencia No. 160TH-IT1807-6841 del 5 de julio de 2018.⁹

Autoridades que realizaron la actividad: CORANTIOQUIA, Policía Nacional y Ejército Nacional.

Extractos del documento:

(...)

Según la revisión realizada en la base de datos GISCAT de CORANTIOQUIA, se puede apreciar que el área afectada se encuentra dentro del área protegida Declarada por Corantioquia denominada como Distrito de Manejo Integrado Alto de Ventanas.

(...)

La cantera sobre la cual se realizó la intervención se ubica en las coordenadas 848.608E 1.273.442N (Magna Colombia Bogotá) (W75° 26' 51,494" N7° 4 1,435"). Como se puede observar en la figura 1 y en la figura 2, en el área no se cuenta con un título minero otorgado para la explotación de piedras ornamentales ni calizas, además tampoco se cuentan con los permisos ambientales requeridos para estas actividades.

La visita tuvo como objetivo principal imponer medida preventiva de suspensión de actividades y hacer una valoración ambiental de los impactos generados por las actividades mineras en el lugar.

Al momento de la visita se pudo constatar que en área referida se encontraban realizando actividades mineras extractivas de material pétreo ornamental sin contar con los respectivos permisos ambientales.

En el lugar se pudieron identificar como presuntos infractores a los señores:

8 Fl. 21 del expediente físico

9 Fls. 22 al 32 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

*Wilson Humberto Orrego Monsalve con CC 1.042.764.494
Gonzalo de Jesús García con CC15.304.051
Darío Alcides mazo con CC 15.321.405
Víctor Alcides Vásquez Velásquez con CC 1.045076.797
Jader Luis Guerra Ramos con CC 1.063.361.933
Lubín Ángel Orrego zapata con CC 3.508.730*

Se pudo evidenciar una afectación al recurso flora, ya que se han realizado aprovechamientos forestales para el avance del frente de explotación sin los permisos ambientales necesarios y sin tener en cuenta las medidas de protección, mitigación y compensación. Sin embargo, no fue posible determinar el número de individuos aprovechados, especies y volumen de estos.

Además de la remoción de la capa orgánica, se evidencia además una inadecuada disposición del material sobrante y estéril, afectando la flora del lugar.

Todo lo anterior tiene como agravante que las afectaciones se realizaron en un área protegida definida por Corantioquia, denominada Distrito de manejo Integrado (DMI) alto de ventanas.

Se observa también, que la explotación no cumple ningún diseño técnico ni ninguna secuencia de explotación y no se encuentra tecnificada, razón por la cual se ha n activado procesos erosivos. Adicional a esto el deficiente manejo de las aguas de escorrentía acrecientan los procesos erosivos y aportan una gran cantidad de sedimentos a las fuentes hídricas cercanas afectando sus propiedades físicas y sus condiciones hidrodinámicas.

Se ha encontrado, además, que las actividades mineras han afectado una fuente hídrica sin nombre, afluente de la Quebrada Córdoba. (...)”

ii.Documento: Oficio DT-ATN 45794 del 29 de octubre de 2019. Dirigido a CORANTIOQUIA solicitando apoyo e informaciones.¹⁰

Autoridad que realizó la actividad: INVIAS

Extractos del documento:

“En el desarrollo de nuestras labores en la vía denominada Troncal de Occidente, a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS, hemos notado como se viene presentando una novedad en la carretera 2511 Los Llanos Tarazá, entre los PR42 al 45, esto en jurisdicción del municipio de Yarumal — Antioquia.

En estos sectores evidenciamos como se viene desarrollando una actividad de minería a cielo abierto para la extracción de piedras principalmente para uso ornamental; esta actividad se ha venido incrementando en el transcurso de este mes de octubre y en estos tres kilómetros son varios los puntos de socavación que tenemos en los taludes de la vía, en los cuales incluso se ha llegado a evidenciar maquinaria amarilla ocasionalmente,

Esta actividad representa un riesgo para los usuarios de la vía. debido a que se está generando potencial inestabilidad en los taludes que están a lado y lado de la vía nacional, lo que puede ocasionar derrumbes en la zona, además del material que constantemente cae sobre la vía. (...)”

¹⁰ Fls 33 y 34 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

iii. **Documento:** Oficio Corantioquia 160TH-COE1911-37947 del 17 de abril de 2020¹¹

Autoridad que realizó la actividad: CORANTIOQUIA

Extractos del documento:

“(…) me permito informarle que en el área se han llevado a cabo varias intervenciones en compañía de fuerza pública y autoridades municipales, producto de estas visitas se desprenden los informes técnicos 160TH-IT1803-2114 del 1 de marzo de 2018 y 160TH-IT1803-2121 del 2 de marzo del 2018, y 160TH.IT1807-6841 del 5 de julio de 2018 a los cuales se le realizaron valoración de impactos ambientales y se identifican los presuntos responsables de dichas actividades mineras. Cabe señalar, además, que mediante acta con radicado 160TH-ACT1803-675 del 1 de marzo de 2018, se impuso medida preventiva de suspensión de actividades al señor Humberto Antonio Agudelo, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.409.987 y se inició proceso contravencional mediante expediente TH4-2018-94 y TH4-2019, los cuales se adjuntan para sus fines pertinentes. (…)”

iv. **Documento:** Oficio del INVIAS del 23 de junio de 2020. Dirigido a la Gobernación de Antioquia¹²

Autoridades que realizaron la actividad: INVIAS

Extractos del documento:

“según lo acordado en el comité de infraestructura entre la Gobernación de Antioquia he INVIAS el pasado 03 de Julio del año en curso, remito con el ánimo de articular desde la Gobernación de Antioquia una solución para la siguiente novedad en la vía: Desde el año pasado, en el desarrollo de nuestras labores en la vía denominada Troncal de Occidente, a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, hemos notado como se viene presentando una novedad en la carretera 2511 Los Llanos – Tarazá, entre los PR42 al 45, esto en jurisdicción del municipio de Yarumal – Antioquia.

En este sector evidenciamos como se viene desarrollando una actividad de minería a cielo abierto para la extracción de piedras principalmente para uso ornamental, desde octubre del 2019, evidenciamos esta situación y lo pusimos en conocimiento de Corantioquia como autoridad ambiental, mediante oficio radicado ante esta entidad, pero a la fecha no hemos sido notificados sobre alguna acción tomada por esta entidad ante esta novedad.



Situación en octubre de 2019 sector de socavación minera, sector ventanas.

A lo largo de estos 3km son varios los puntos de socavación que se vienen presentando y que han seguido avanzando, en foto del mes de mayo de 2020, se evidencia el gran impacto que ha representado esta actividad en la zona afectada.

¹¹ Fls 35 y 36 del expediente físico

¹² Fls 37 y 38 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



En visita de inspección al corredor el pasado 02 de Julio de 2020, se observó que las personas que realizan esta extracción, retomaron actividades en la zona y con esto el riesgo para los usuarios de la vía debido a que se está generando potencial inestabilidad en los taludes que están a lado y lado de la vía nacional, lo que puede ocasionar derrumbes en la zona, además del material que constantemente cae sobre la vía y chorreaderos de lodo que afectan la movilidad reduciéndola a un carril en ocasiones.



(...)

El Instituto viene realizando grandes esfuerzos por recuperar la, seguridad vial y eficiencia de este importante corredor, con obras en puntos históricamente críticos, por esta razón es muy importante contar con el apoyo de la Gobernación y las demás entidades entorno a esta problemática con el objeto de poder atender oportunamente esta situación y que esta no nos represente un cierre de vía o lo que sería más grave una tragedia en nuestro corredor vial.”

v.Documento: Mesa de trabajo interinstitucional del 20 de septiembre de 2020¹³

Autoridades que intervinieron en la actividad: Alcaldía de Yarumal, Corantioquia, Agencia Nacional Minera, Sec. De Minas Gobernación de Antioquia, Ejército Nacional e INVIAS.

Extractos del documento:

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

“(…)

Datos preliminares de la reunión:

- *Título minero: ISC-09081 DE 2007*
- *Corantioquia negó licencia ambiental.*
- *Extensión del título: 14.9 hectáreas.*
- *Res 370 de 2018 de Yarumal: Ordena suspender actividades en la zona.*
- *Res 1230 de 2018 de Yarumal: Niega Amparo Administrativo*
- *No cuenta con PTO registrado en la Sec. De Minas de Antioquia.*
- *15/08/2020: Sec. de Minas Caduco contrato de concesión minera.*
- *El título minero no ha sido cancelado.*

Por su parte el Alcalde Yarumal el Dr Miguel López, agradece el hecho de que se realice esta articulación, debido a que considera muy necesario el apoyo de otros actores del orden Departamental y Nacional para poder atacar efectivamente este flagelo, manifiesta que esta explotación artesanal que se viene desarrollando, requiere de mucho más que solo sacar la gente de estas zonas, requiere de una serie de consideraciones sociales, esto sin desconocer las disposiciones de autoridades tanto en minería como en la materia ambiental, pero es necesario caracterizar a las personas que hacen parte de esta explotación como lo son:

- 1.) Los pedreros: (Personas arriendan el espacio en una finca para realizar la explotación, no tienen relación directa con el responsable del título minero)*
- 2.) El propietario del título minero.*
- 3.) El propietario de la finca donde se realiza la explotación minera.*

Por su parte la ANM explica su rol de manera preventiva, estableciendo desde el punto de vista técnico, si el desarrollo de las actividades que se están llevando a cabo representan algún tipo de riesgo para las zonas aledañas, los terceros como es el caso de los usuarios de la vía o las mismas personas que realizan la actividad.

Explican los miembros de la ANM que públicamente se puede acceder a la herramienta Anna Minería para poder revisar títulos mineros en línea:
<https://www.anm.gov.co/?q=informacion-anna-mineria>

Por parte de la Sec. Minas manifiesta que la situación en materia legal es compleja en el entendido de que a este título minero no cuenta con PTO (Planes de trabajo) autorizados para realizar esta explotación, para considerar el factor social al que se refiere el señor alcalde, sería necesario hacer un completo análisis de lo que a futuro y para los denominados pedreros podría llegar a ser una zona de explotación por subsistencia, pero es muy importante acompañar este proceso para que de en una zona donde efectivamente se cumplan los debidos requisitos y se cumplan con lineamientos ambientales.

Corantioquia informa que a este título en el año 2017 se le negó la licencia ambiental y que entre algunas de las razones es debido a la ausencia de un debido plan de manejo ambiental en una zona con alta concentración de especies endémicas, por esta razón Corantioquia tiene en este momento dos procesos sancionatorios activos contra el propietario del título minero, adicionalmente esta zona corresponde a una zona protegida denominado Distrito de Manejo Integrado Alto de Ventanas.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Por su parte el Administrador vial por parte del INVIAS manifiesta que ya se han radicado oficios sobre esta situación en el entendido que el mal manejo de estas zonas de extracción minera representa una clara violación a lo dispuesto en el Art 7 Decreto 2976 de 2010 sobre las fajas de retiro obligatorio en las vías nacionales, representando esto deterioro para la infraestructura vial, riesgos para la seguridad vial y para la disponibilidad de la vía.

Por su parte la inspectora de policía manifiesta que el fenómeno ahora tiene un nuevo actor, que corresponde a los dueños de las fincas que arriendan estas zonas para la explotación sin importar si tienen o no licencia, adicionalmente el dueño del título minero es quien debe responder por estas situaciones que ocurren en jurisdicción de su título minero. (...)"

vi.**Documento:** Informe condiciones de seguridad deslizamientos autopista del 10 septiembre de 2020¹⁴

Autoridad que realizó la actividad: CORANTIOQUIA

Extractos del documento:

"(...)

EXPLOTACIÓN MINERA:

Frentes tipo Cantera: *las explotaciones (4 frentes principales) encontradas realizan la extracción manual de rocas ornamentales que constituyen el paquete geológico del sector, el cual presenta alto tectonismo local, presentándose en bloques separados mayores a 1,20 metros, filtración constante de agua de escorrentía y loticas perimetrales. El avance de la explotación lo conforman con pequeñas terrazas realizadas sobre el mismo depósito. El área minera se localiza sobre la vía denominada a la Costa e identificada según INVIAS Vía 2511 Los Llanos Taraza Corredor Vial Medellín Costa Norte.*

En los cortes realizados durante la construcción de la vía , quedaron al descubierto paquetes de roca desnudos , lo cual ofrecen una oferta comercial en el sector , razón principal por la cual se realizan por parte de los pobladores del sector intervención por medios antitécnicos para sustraer estas rocas laminares, de forma gradual desde las bases de los taludes conformados por la construcción de la vía adentrándose peligrosamente hacia zonas de fuerte pendiente logrando que dichos taludes queden en contra pendiente.

Según lo evidenciado en campo las actividades realizadas por los explotadores, corresponden a realizar por rudimentarios y uso de herramientas manuales, la separación de las losas, desde su contacto estratigráfico, obteniendo rocas (lajas) de diferentes tamaños las cuales se aglomeran sobre los costados de la vía en diferentes volúmenes. Para luego ser cargados en vehículos. Estado de Taludes y Bermas: Siendo explotaciones de avance sin métodos de ingeniería, no se distinguen en los frentes de explotación que dichos taludes o bermas definidas que mantengan ángulo de reposo estimado.

Medio Ambiente: *La zona de vida corresponde a territorio de gran demanda ambiental altamente productiva en aguas, allí se concentra capas de suelos productivos, vegetación natural de tipo arbustivo y arbórea, con presencia de especies de aves. Desde el punto de vista hidrológico existen zonas de drenaje de alta oferta. Se puede decir que los paquetes de rocas corresponden a acuíferos altamente productivos.*

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

En la explotación visitada, no se observan obras desarrolladas para mitigar los posibles impactos ambientales que pueden conllevar a la erosión, acumulación de aguas lluvias que pueden cambiar su calidad en contacto con la roca producida, acumulaciones de aguas de forma sistemática traen sedimentos de forma continua hacia los drenajes naturales.

Suelo en donde el primer perfil antes de la intervención es de tipo natural, está siendo invadido gradualmente por fragmentos de roca a manera de cobertura en zonas de fuerte pendiente, rocas rodadas que por su característica dura reposan unas contra otras o en patios de las canteras.

El paisaje ha sido transformado de manera trascendental, con cambios bruscos sobre la geomorfología del terreno.

Estado de la Vía.

La principal vía de transporte que recorre el sector se denomina los llanos Taraza, km 45 + 550, conocida como la ruta 25 que recorre el país desde el sur hasta la costa norte de Colombia. Vía de alto tráfico vehicular tanto de carga como de pasajeros, su diseño actual corresponde en el sector visitado a una sola calzada, con un alto índice de ocupación, ligeramente estrecha en las explotaciones visitadas y totalmente asfaltadas. Actualmente cuenta con obras de drenaje como cunetas en concreto, puentes y alcantarillas transversales. La señalización sobre la vía corresponde a señales de tránsito en el recorrido realizado, tanto en el corredor vial, como en la explotación minera, no se observan señalización preventiva o de seguridad que advierta del peligro de deslizamiento, o que prohíba el tránsito de personas o vehículos en caso de caída de material, que puedan provocar posibles deslizamientos.

Aspecto social: *determinados por viviendas de tipo rural con asentamientos perimetrales a las zonas de explotación y de orden comercial sobre el corredor vial se observaron varias viviendas al frente de las explotaciones encontradas, no se tiene registro de que hayan sido afectadas y están situadas al lado inverso de la vía.*

EFFECTOS DE LAS EXPLOTACIONES SOBRE EL SECTOR VIAL

Ambientales: *El avance sin control de estas explotaciones determinan de forma progresiva el desgaste de suelo, desequilibrio de las estructuras geomorfológicas, pérdida de flora y fauna, cambio de composición de aguas lóaticas, cambios de drenaje superficial natural y de recolección sobre la vía (cuneta en concretos), acumulación de sedimentos en obras de drenaje, fuentes lóaticas y alcantarillas.*

Amenazas Presentes.

Deslizamientos de Roca Locales. *Sobre la vía Valdivia Tarazá a consecuencia de la extracción de materiales de roca ornamental, se ciñen riesgos inminentes de caídas de fragmentos de roca sueltas por efectos en remoción en masa (sobre taludes de la vía), los cuales muy probablemente pueden causar, obstrucciones de la vía, atrapamientos de transeúntes, vehículos de transporte de pasajeros de orden nacional, y local, atascamiento de drenajes como alcantarillas, deformaciones de la calzada al interrumpir la circulación de aguas en la cunetas construidas, represamiento de quebradas y primordialmente el atrapamiento de los trabajadores que actualmente laboran en dichos frentes de explotación.*

Observaciones Finales.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Efectivamente se distinguen al menos cuatro explotaciones antitécnicas a cielo abierto de roca, que se localizan al margen de vía, tal como lo denuncia el Instituto Nacional de Vías.

La Alcaldía Municipal de Yarumal Antioquía ha adelantado acciones en el área afectada, en especial identificar que sobre la misma se realizan acuerdos comerciales entre los propietarios de la tierra y los explotadores actuales.

La Autoridad Minera para el departamento de Antioquía no ha determinado finalmente el estado jurídico del título minero otorgado en dicha área sobre el cual se ha establecido su estado de caducidad, faltando su trámite de desanotación y otras evaluaciones a documentos técnicos en estado de evaluación. Del caso anterior se deberá requerir al titular minero del contrato de concesión No. ICS-09081, adelantar los trabajos de mitigación de los daños e impactos causados al medio ambiente por adelantamiento de explotación minera sin la respectiva aprobación por parte de Corantioquia y la Secretaria de Minas de la Gobernación de Antioquía.

Son inminentes los riesgos de deslizamiento de materiales punto 3 (ver foto) de coordenadas en sistema Magna-Sirgas Lat: 7.06989°N, Lon: 75.45294°W.

De acuerdo al concepto técnico elaborado por La Agencia Nacional de Minería y en especial del Grupo de Salvamento Minero se deben establecer las medidas de tipo preventivo sobre las explotaciones existentes al margen de la Vía Valdivia – Tarazá, que conlleven por parte de la administración municipal de Yarumal la clausura definitiva de dichas explotaciones en especial las identificadas en los puntos 1 ,2, 3 y 4, según localización definida en el registro fotográfico.

Se recomienda a INVIAS, instalar señalación preventiva en aquellos lugares de la vía donde se han presentado movimientos en masa de tal manera que los usuarios de la vía puedan, estén prevenidos ante estas posibles situaciones.

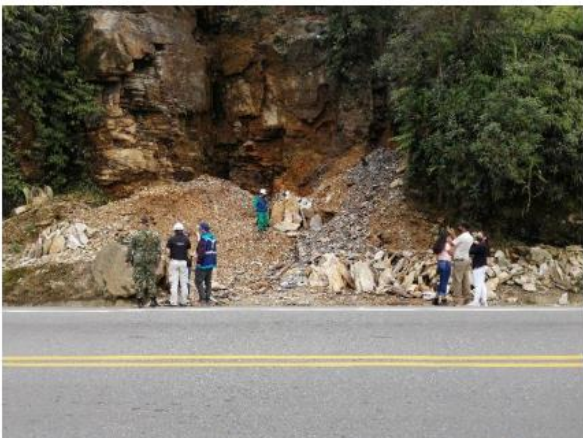
Se recomienda a INVIAS, evaluar de acuerdo a los estudios técnicos realizados para la construcción de la vía, las obras de prevención necesarias en este sector que prevengan la caída de material y posibles deslizamientos, sobre todo en donde el talud se encuentra con alta inclinación y donde se evidencia erosión No. 3 N: 7.06989 W: 75.45294.

Registro fotográfico:



PUNTO 1 material extraído sobre la vía con taludes en contra pendiente de 2 a 4 metros de altura, se observan obstrucción a las cunetas viales
Coordenadas al sistema MAGNA-SIRGAS
Lat: 7.06441°N
Lon: 75.44791°W

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



PUNTO 2 se observan bloques de material separado para la venta y taludes de 2 a 6 metros de altura en contrapendiente, también se observa obstrucción a las cunetas de las vía.
Coordenadas al sistema MAGNA-SIRGAS
Lat: 7.06709°N
Lon: 75.44762°W



PUNTO 3 gran afectación sobre la vía de material suelto, se observa acumulación de materia por parte de los que realizan la extracción sin ninguna orientación técnica, la señal de tránsito afectada y las cunetas de la vía obstruidas.
Coordenadas al sistema MAGNA-SIRGAS
Lat: 7.06989°N
Lon: 75.45294°W



PUNTO 4 material extraído y seleccionado para la venta en la orilla de la vía obstruyendo las cunetas de la vía
Coordenadas al sistema MAGNA-SIRGAS
Lat: 7.08691°N
Lon: 75.46983°W

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

vii.**Documento:** Oficio DT-ANT 14280 del 24 de marzo de 2021. Dirigido a la Fiscalía General de la Nación ¹⁵

Autoridad que realizó la actividad: INVIAS

Extracto del documento:

“(…)

En dicho sector, se ha evidenciado desde el año 2018 como se viene desarrollando una actividad minera a cielo abierto para la extracción de roca ornamental; esta actividad se ha venido incrementando con el pasar del tiempo y son varios los puntos de socavación que tenemos en los taludes de la vía. Y a pesar que en el lugar se han llevado a cabo intervenciones por parte de la administración, la problemática continua.

Esta situación de extracción minera representa una clara violación a lo dispuesto en el Artículo 7 del Decreto 2976 de 2010 sobre las fajas de retiro obligatorio en las vías nacionales, representando esto deterioro para la infraestructura vial, riesgos para la seguridad vial y para la disponibilidad de la vía. Además, cabe resaltar que, según información suministrada por Secretaria de Minas de la Gobernación de Antioquia, el Título Minero ISC-09081 de 2007, no cuenta con Plan de Trabajo y Obra –PTOautorizado para realizar explotación de minerales.

De manera análoga, la Autoridad Ambiental Corantioquia realizo un informe técnico el 5 de julio de 2018, en el cual se describe que en el área no se cuenta con los permisos ambientales requeridos para estas actividades. Al momento de la visita por parte de Corantioquia, como se constata en el informe técnico antes mencionado, el cual se adjunta, también se pudo evidenciar afectaciones al recurso flora, la activación de procesos erosivos, deficiente manejo de las aguas de escorrentia que acrecientan los procesos erosivos y aportan una gran cantidad de sedimentos a las fuentes hídricas cercanas afectando sus propiedades físicas y sus condiciones hidrodinámicas.

Todo lo anterior, tiene como agravante que las afectaciones se realizaron en un área protegida definida como Distrito de Manejo Integrado –DMI- Alto de Ventanas, y según el Plan Básico de Ordenamiento Territorial –PBOT- del municipio de Yarumal – Antioquia, el título con RMN ICS-09081 se encuentra en una zona cuyo uso del suelo está definido como ZONAS FORESTALES NATURALES, la cual contempla como uso prohibido las actividades mineras superficiales, debido a la importancia eco sistémica del territorio.

Por su lado, en relación a los Distritos de Manejo Integrado, el artículo 10 del Decreto 2372 de 2010 consagra que son Áreas Protegidas Publicas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas – SINAP-. Y según lo estipulado en el artículo 34 de la Ley 685 de 2001 (Código de Minas), modificado por el art. 3, Ley 1382 de 2010, son zonas excluidas de la minería, puesto que en estas “no podrán ejecutarse trabajos y obras de exploración y explotación mineras en zonas declaradas y delimitadas conforme a la normatividad vigente como de protección y desarrollo de los recursos naturales renovables o del ambiente”. (...)”

viii. **Documento:** Oficio 130.000 del 15 de abril de 2021. Dirigido al INVIAS¹⁶

Autoridad que realizó la actividad: Alcaldía Municipal de Yarumal, Antioquia.

Extracto del documento:

¹⁵ FIs. 45 y 46 del expediente físico

¹⁶ Fl. 47 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

“Para dar respuesta al oficio DT-ANT 14283, referente a las explotaciones mineras en jurisdicción del Municipio de Yarumal y sobre la vía Nacional, me permito informarle que hemos tornado atenta nota de este oficio y se le ha dado traslado del mismo a la Inspección Primera Municipal de Policía, para que de acuerdo a lo ordenado en la normatividad vigente y su competencia de acuerdo a la Ley 1081 de 2016, se tomen las acciones pertinentes y se suspendan las actividades mineras en los sectores afectados y ubicados por el Instituto Nacional de Vías INVIAS.”

DÉCIMO NOVENO: Que el 18 de junio de 2021 mediante oficio con radicado 20217300415101, advirtiendo que el bien jurídico tutelado por esta Autoridad podría encontrarse comprometido por cuenta de las actividades de minería presuntamente ilegales ubicadas en la carretera 2511 Los Llanos – Tarazá entre los PR 42+000 al 45+000 de la jurisdicción del municipio de Yarumal que subyace a la extracción de roca que alcanza la faja de retiro de obligatorio, en conjunto con las posibles fallas de las estructuras geomorfológicas y, en el marco de la colaboración armónica que rige a las entidades, se requirió a CORANTIOQUIA para que en un término no superior a cinco (5) días hábiles y según las observaciones finales del acta de inspección en aspectos objetivos llevada a cabo del 31 de mayo al 5 de junio de 2021 puestas a su conocimiento, se sirviera informar sobre el particular, sin obtenerse respuesta alguna.¹⁷

VIGÉSIMO: Que mediante oficio No. 20217300415091 del 18 de junio de 2021 la Superintendencia de Transporte puso en conocimiento del Departamento de Policía Antioquia- DEANT la situación presentada en la carretera 2511 Los Llanos – Tarazá entre los PR 42 al 45 de la jurisdicción del municipio de Yarumal, con fundamento en lo previsto por el artículo 96 de la Ley 1801 de 2016 en armonía con el artículo 62 de la Ley 1333 de 2009¹⁸, para lo de su competencia.

De igual forma, ese mismo oficio requirió a la Alcaldía de Yarumal, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Gobernación de Antioquia para que se sirvieran informar las posibles actuaciones prioritarias que llegaran a adelantar para conjurar “el alto riesgo de deslizamiento que representa la extracción de roca del talud”.¹⁹

VIGÉSIMO PRIMERO: Que por medio de oficio 20217300495641 del 22 de julio de 2021, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura requirió información al INVIAS sobre las posibles afectaciones de la infraestructura dispuesta para la prestación del servicio público de transporte y de la seguridad vial en la vía Troncal de Occidente.²⁰

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que mediante oficio 20217300633861 del 8 de septiembre de 2021, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura reiteró la solicitud de información al INVIAS.²¹

VIGÉSIMO TERCERO: Que con ocasión a la información solicitada por la Superintendencia de Transporte, el INVIAS el 21 de septiembre de 2021 radicó oficio No. 20215341610492²² en el que allegó la siguiente información:

17 Fls. 48 y 49 del expediente físico

18 Cfr. Ley 1801 de 2016 y Ley 1333 de 2009

19 Fls. 50 y 51 del expediente físico

20 Fls. 52 y 53 del del expediente físico

21 Fl. 54 del expediente físico

22 Fls. 55 al 65 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

“1. Las afectaciones que hasta este momento se observen en la faja de retiro obligatorio, la operación continua del corredor vial y la seguridad de los usuarios de la infraestructura por las actividades mineras presuntamente ilegales que se están llevando a cabo en el talud, así como aquellas otras afectaciones que dentro de su experticia pudieran considerar como de posible ocurrencia futura.

Dentro de estas afectaciones, puntualmente en el Pr 44+0800 y que ya se extienden hasta el Pr45+0800, ambos sectores en el carril izquierdo, la explotación viene deteriorando el talud, que debido al tipo de roca, su exposición a agentes externos y climáticos, acelera de manera considerable la conformación del talud, lo que puede generar posibles deslizamientos con caída de material y flujo de lodos, que pueden ocasionar cierres de vía parcial y/o total, y en el peor de los casos, exponer a los usuarios de este corredor a incomodidades y temas de seguridad de estabilidad en el talud, adicionalmente, hemos identificado que en los momentos que realizan procesos de cargue de volquetas y camiones, se ocupa un carril generando pasos alternados en la zona y para lo cual hemos contado con el apoyo de la policía de carreteras que ha generado ordenes de comparendo a algunos de estos vehículos identificados en esta actividad. Cabe resaltar, que también hemos identificado la pérdida de señales de tránsito que se han visto afectadas por deslizamientos generados en las zonas afectadas.

A Futuro las inestabilidades ocasionadas por la actividad minera en los taludes de la zona podrían desencadenar y/o generar movimientos en masa, y por ende, cierres totales en la vía, afectaciones que además de poner en riesgo a los usuarios particulares que transitan, también podrían afectar la prestación de servicios como son el transporte de carga y el de pasajeros.

Finalmente, cabe señalar, que esta situación de extracción minera representa una clara violación a lo dispuesto en el Artículo 7 del Decreto 2976 de 2010 sobre las fajas de retiro obligatorio en las vías nacionales, representando esto deterioro para la infraestructura vial, riesgos para la seguridad vial y para la disponibilidad de la vía, además, así no sea la materia de nuestra competencia, tiene como agravante según la información suministrada por Corantioquia que las afectaciones se realizan en un área protegida definida como Distrito de Manejo Integrado –DMI- Alto de Ventanas, y según el Plan Básico de Ordenamiento Territorial –PBOT- del municipio de Yarumal – Antioquia, se encuentra en una zona cuyo uso del suelo está definido como ZONAS FORESTALES NATURALES, la cual contempla como uso prohibido las actividades mineras superficiales, debido a la importancia eco sistémica del territorio.

2.) Las acciones que ha adelantado el INVIAS con el fin de prevenir y mitigar las afectaciones de la infraestructura carretera con observancia en los principios que rigen el sector transporte establecidos en la Ley 105 de 1993. Al respecto, sírvase informar sobre los impactos positivos derivados de estas acciones, así como su permanencia en el tiempo y aquellas otras circunstancias que no permitan su implementación.

El actuar que ha adelantado el INVIAS está sujeto primordialmente a dar a conocer a las autoridades competentes para que intervengan y ejerzan el control y/o medidas pertinentes sobre comportamientos contrarios a la normatividad, debido que para poder realizar cualquier proceso de estabilización, limpieza u otro similar, no se puede hacer con las personas que realizan la actividad de extracción minera en el sitio. Por esta razón, no hemos podido tomar acciones más allá de poner en conocimiento y solicitar la intervención de las autoridades competentes.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Lo anterior, teniendo presente el principio de competencia reglado consagrado en nuestra Carta Magna de 1991, el cual lee: "Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley."

3.) Los planes de contingencia adoptados para superar las situaciones que se han presentado en la infraestructura vial y aquellos que a futuro deberán activarse para dar continuidad a la operación del sector y la seguridad de los usuarios de la infraestructura.

Como se explica en el punto anterior a la fecha no se han podido acceder a la zona para hacer las evaluaciones que nos permitan establecer planes de acción efectivos para mitigar los efectos causados por estas actividades antrópicas en las montañas. Por lo visto, se espera que una vez se cuente con la intervención efectiva de parte de las autoridades territoriales, judiciales, ambientales y la fuerza pública, podamos acceder a realizar las evaluaciones y posteriores intervenciones a lugar.

4.) El histórico de las inspecciones que se han realizado por el INVIAS y CORANTIOQUIA en el que se evidencie las actividades que estarían generando la afectación del corredor vial. Al respecto, sírvase aportar evidencia documental en la que se incluya imágenes de las zonas afectadas y su específica localización.

En conjunto solo se tiene registro de la visita realizada el pasado 10 de septiembre de 2020, la cual que se realizó con más entidades y de la cual se dejó un acta como constancia. De dicha visita, la Agencia Nacional Minera también genero un informe técnico sobre la inspección en terreno y el registro fotográfico queda en el siguiente enlace: <https://we.tl/t-RWTAZirhnX>

Adicionalmente, es importante mencionar que Corantioquia nos suministró copia de un informe de una visita técnica realizada en el año 2018, de este documento también se remite una copia.

5.) De conformidad con las recomendaciones dadas al INVIAS por la autoridad minera con ocasión del informe de inspección del 10 de septiembre del 2020 informe los resultados de la evaluación a los estudios técnicos realizados para la construcción de la vía. Asimismo, las actividades realizadas, la periodicidad y los resultados de la instalación de señalización preventiva en el sector.

En el corredor vial se mantiene una constante señalización correspondiente a la demarcación horizontal, sin embargo, no ha sido posible implementar la señalización requerida en la zona debido a que las zonas de instalación están afectadas por pequeños derrumbes resultado de esta actividad que no permiten la instalación de las señales requeridas, además, la actividad de extracción minera ilegal no ha cesado pese a que tienen conocimiento de esta problemática la Alcaldía de Yarumal (el Alcalde es la primera autoridad de Policía en el Municipio), la Autoridad Minera y la Autoridad Ambiental.

6.) Informe si, en el marco de su gestión, ha tenido acercamientos con el(os) propietario(s) del predio donde se realiza la extracción del material y el(os) propietario(s) del título minero, así como el resultado y las evidencias de estas actividades.

No, a la fecha no se han tenido este tipo de acercamientos.

7.) Informe si cuenta con la(s) cedula(s) catastral(es), el estudio de títulos y las caracterizaciones de los predios donde se está realizando la extracción del material que

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

estaría generando la afectación al talud cuyo deslizamiento, al parecer, compromete la prestación del servicio en la infraestructura del transporte y la seguridad vial.

No contamos con esta información por parte de INVIAS, en el informe que nos suministra Corantioquia del año 2018 se relacionan con números de cedula a los que serían algunos presuntos infractores y en el oficio de abril de 2020 de esta misma entidad se relaciona otra persona como objeto de suspensión de actividades, sin embargo, de manera oficial nosotros no contamos con datos puntuales de esto.

No obstante, cabe señalar, que según información suministrada por Secretaría de Minas de la Gobernación de Antioquia, el Título Minero ISC-09081 de 2007, no cuenta con Plan de Trabajo y Obra –PTO autorizado para realizar explotación de minerales.

De manera análoga, la Autoridad Ambiental Corantioquia realizo un informe técnico el 5 de julio de 2018, en el cual se describe que en el área no se cuenta con los permisos ambientales requeridos para estas actividades.

8.) Informar si conoce las acciones y resultados de las gestiones que han adelantado las diferentes autoridades sobre el asunto en el marco de sus competencias. Adicionalmente, de contar con documentos o evidencias sobre estas acciones, sírvase remitirlo.

No, hasta el momento la gestión se ha basado en poner en conocimiento de las autoridades la situación, pero a la fecha además de los informes técnicos, no se conocen avances o tampoco resultados, pues actualmente se continúa con esta explotación minera y por el contrario se está expandiendo a otras zonas cercanas.

9.) Detalle si son conocedores de las decisiones adoptadas por la autoridad ambiental con respecto a la situación presentada, en caso afirmativo sírvase dar a conocer cuál ha sido esta decisión frente a la explotación minera de este talud, aportando copia de lo que conozcan con respecto a estas decisiones.

En el informe de 2018 de Corantioquia se establece que la zona afectada corresponde a una zona denominada, Distrito de Manejo integral Alto de Ventanas, adicionalmente establece que el titulo minero RMN ICS-089081 hace parte según el PBOT de Yarumal como Zonas Forestales Naturales y como tal tienen prohibido el uso del suelo para minería, en este informe en las conclusiones se establece que la actividad minera se realiza sin contar con título minero o licencia ambiental, pero hasta el momento el Instituto Nacional de Vías desconoce si se ha realizado procedimiento ambiental sancionatorio alguno (Ley 1333 de 2009) o si la Policía acorde a las facultades y competencias que confiere la Ley 1801 de 2016 ha aplicado medidas preventivas, y por ende, colocado en conocimiento y/o dado traslado a la autoridad minera y/o a la ambiental, tal como se lee a continuación:

“ARTÍCULO 96. APLICACIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS AMBIENTALES Y MINERAS. Las autoridades de Policía en el ejercicio de sus funciones, velarán por el cumplimiento de las normas mineras y ambientales vigentes e informarán de los incumplimientos a las autoridades competentes con el fin de que estas apliquen las medidas a que haya lugar.

Las medidas correctivas establecidas en este Código para los comportamientos señalados en el presente título, se aplicarán sin perjuicio de las medidas preventivas y sanciones administrativas contempladas por la normatividad ambiental y minera.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

ARTÍCULO 97. APLICACIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS. Las autoridades de Policía podrán imponer y ejecutar las medidas preventivas consagradas en la Ley 1333 de 2009 por los comportamientos señalados en el presente título. Una vez se haya impuesto la medida preventiva deberán dar traslado de las actuaciones a la autoridad ambiental competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la imposición de la misma, tal como lo ordena el artículo 2 de la Ley 1333 de 2009.”

10.) Las actividades conjuntas que se han realizado junto con otras autoridades para la gestión de esta problemática, las mesas de trabajo, los compromisos, inspecciones y resultados de las mismas. Información que deberá acompañarse con documentos y evidencias que tenga sobre el asunto.

1.) El pasado 29 de octubre de 2019 se solicitó intervención a Corantioquia como entidad ambiental con jurisdicción en la zona de la novedad. Se Adjunta oficio.

2.) El 20 de abril de 2020 se recibe respuesta de parte de Corantioquia mencionando:

En el área se han llevado a cabo varias intervenciones en compañía de fuerza pública y autoridades municipales, producto de estas visitas se desprenden los informes técnicos 160THIT1803-2114 del 1 de marzo de 2018 y 160TH-IT1803-2121 del 2 de marzo del 2018, y 160TH.IT1807-6841 del 5 de julio de 2018 a los cuales se le realizaron valoración de impactos ambientales y se identifican los presuntos responsables de dichas actividades mineras. Cabe señalar, además, que mediante acta con radicado 160TH-ACT1803-675 del 1 de marzo de 2018, se impuso medida preventiva de suspensión de actividades al señor Humberto Antonio Agudelo, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.409.987. Se adjunta Informe.

3.) El 23 de junio de 2020 se pone en conocimiento de la secretaria de Infraestructura de la gobernación de Antioquia, solicitando articulación con el DAGRAN y la secretaria de minas del departamento. Se Adjunta Oficio.

4.) El pasado 10 de septiembre de 2020 se tiene reunión en la Alcaldía de Yarumal he inspección en terreno con las siguientes entidades: Alcaldía de Yarumal – Corantioquia - Agencia Nacional Minera - Sec. De Minas Gobernación de Antioquia - Ejército Nacional e INVIAS. Se adjunta acta de esta reunión. De esta visita en terreno se obtiene informe técnico por parte de la Agencia Nacional Minera.

5.) El 16 de junio de 2021 se pone en conocimiento de la delegación de infraestructura de la Superintendencia de Transporte. Se adjunta oficio. Documentos: Descargar en el enlace = <https://we.tl/t-PQPHCWrpWc>

1.) Informe Corantioquia julio 2018 160TH-IT1807-6841

2.) Oficio Corantioquia DT-ATN 45794

3.) Respuesta Corantioquia 160TH-COE1911-37947

4.) Oficio socavación Minera - Gobernación Ant.

5.) Acta Reunión Alcaldía de Yarumal Novedad por extracción Minera.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

6.) INFORME CONDICIONES DE SEGURIDAD DESLIZAMIENTOS ANM. 6A.) Reporte grafico ANNA Minería No. 1 6B.) Reporte grafico ANNA Minería No. 2

7.) Oficio Remisorio ST Caso Minería Yarumal DT-ANT16-06-21

8.) DT ANT 14283 ALCALDIA YARUMAL

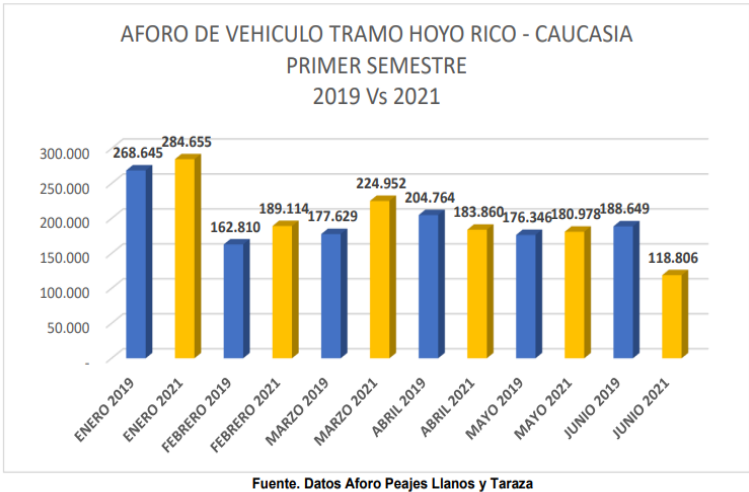
9.) DT ANT 14280 FISCALIA

10.) Respuesta municipio de Yarumal

11.) Como esta afectaría a los usuarios de acuerdo a la importancia del corredor vial y como se atendería la contingencia si llega a materializarse, mejor si se presenta respecto de diferentes escenarios hipotéticos.

12.) De qué forma se afectaría el uso de la infraestructura en caso de derrumbe. Lo anterior, entre otras cosas, en relación con el abastecimiento, la conectividad de la región, la posibilidad de uso de vías alternas y si se tiene un estimado de los costos tanto para la recuperación de la vía.

Estos dos cuestionamientos el 11 y el 12, enfocados en el impacto que puede tener los posibles escenarios de afectación a la vía, a causa de la extracción minera que se viene realizando se pueden resolver de la siguiente manera:



Haciendo una revisión al aforo de vehículos según los datos de los peajes de Los Llanos y Taraza, se observa que para el primer semestre de 2021 tenemos un promedio de 197.061 usuarios al mes, esta sería la población afectada en caso de presentarse una cierre total de la vía como consecuencia de una novedad de este tipo, adicionalmente se puede observar que en el actual proceso de reactivación económica que en comparación con 2019 el corredor viene en un comportamiento de reactivación firme que se vería afectado generando impactos negativos en varios sectores de la economía regional y nacional.

No es posible establecer con claridad el tipo de afectación que se puede generar, se tiene tantos tipos de socavaciones diferentes como resultado de esta afectación antrópica a la montaña que podemos tener afectaciones tan leves como caídas de rocas sobre la calzada, como pequeños derrumbes sectorizados, hasta el peor de los escenarios en el cual se genere un desconfinamiento de la montaña generando un movimiento en masa que genere un cierre total de la vía, sin embargo el aspecto más complejo en cualquier escenario desde el más leve hasta

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

el más complejo es que en todos se pone en riesgo la seguridad vial de los usuarios, desde riesgo de accidentes solo latas, como accidentes con lesionados y hasta accidentes con fallecidos, además de que las personas que están realizando esta labor también están en un constantes riesgo, como lo deja ver el informe de la Agencia Nacional Minera.

En lo correspondiente a abastecimiento y conectividad en el actual proceso de reactivación en el que se encuentra el país, cualquier afectación a la conectividad regional tiene un efecto negativo en varios sectores económicos, en este caso el impacto es tanto nacional, como regional, es necesario tener clara la ubicación geográfica de la zona afectada:



Fuente. Mapa de carreteras Hermes INVIAS

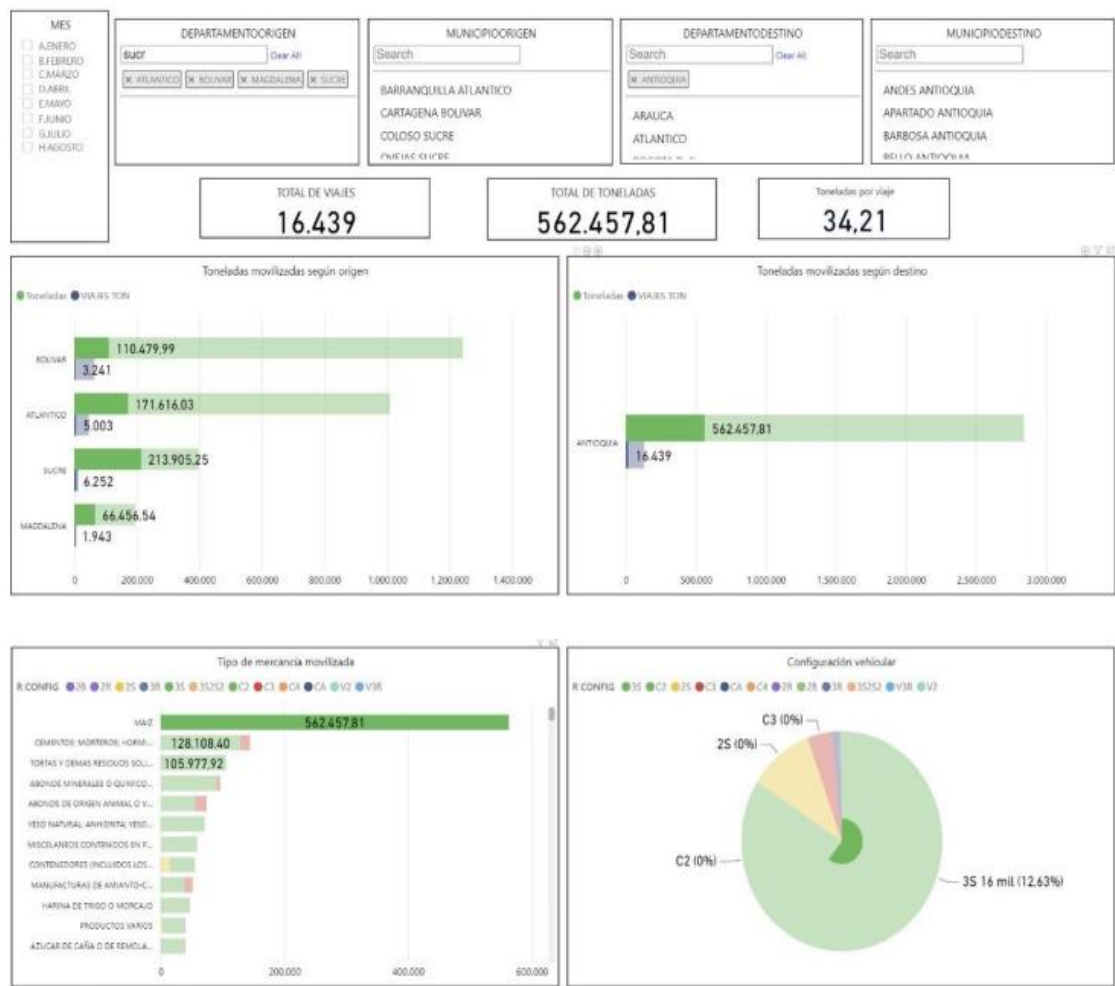
La zona afectada se ubica en el sector de Ventanas, jurisdicción de Yarumal entre los Pr 42 al 45 de la ruta nacional 2511 en el centro del corredor Hoyo Rico – Caucasia, como se muestra en la imagen anterior dentro del recuadro verde, como se puede observar en este mismo mapa actualmente las afectaciones a este corredor vial tienen un impacto directo en las operaciones de comercio exterior no solo de Antioquia sino de toda la región del eje cafetero y norte del Valle que tengan proceso de comercio exterior en los puertos del norte del Caribe, misma situación para el transporte de pasajeros de largo recorrido que solo tendrían 1 ruta alterna la cual sería la vía Santa Fe de Antioquia – Urabá – para llegar a la costa norte por Arboletes, ruta alterna que en este momento representa aproximadamente 135 km adicionales de recorrido con sus respectivos costos adicionales lo que representa un impacto negativo para la competitividad y productividad de regiones como Antioquia y Eje Cafetero principalmente.

Uno de los principales sectores afectados sería el sector lechero del norte de Antioquia, la cual es la principal zona productora del país con una producción diaria aproximada de 2.5 a 3 millones de litros diarios, de los cuales aproximadamente un 30% es destinado para plantas de

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

procesamiento y el abastecimiento de la zona norte del país, por lo que un cierre de la vía para este sector significaría una considerable afectación para este sector lechero del país.

Esta ruta es la principal vía de acceso de graneles sólidos como maíz, soya, cebada los cuales son una importante materia prima para el sector agrícola y de producción de alimentos, desde la zona norte del país con destino Antioquia se han movido en 2021 en el periodo de Enero a Agosto solo en Maíz un total de 562.457 toneladas que de verse obligados a tomar ruta alterna por Urabá podrían tener un impacto negativo en los costos de productos de la canasta familiar y la producción industrial de alimentos para animales.



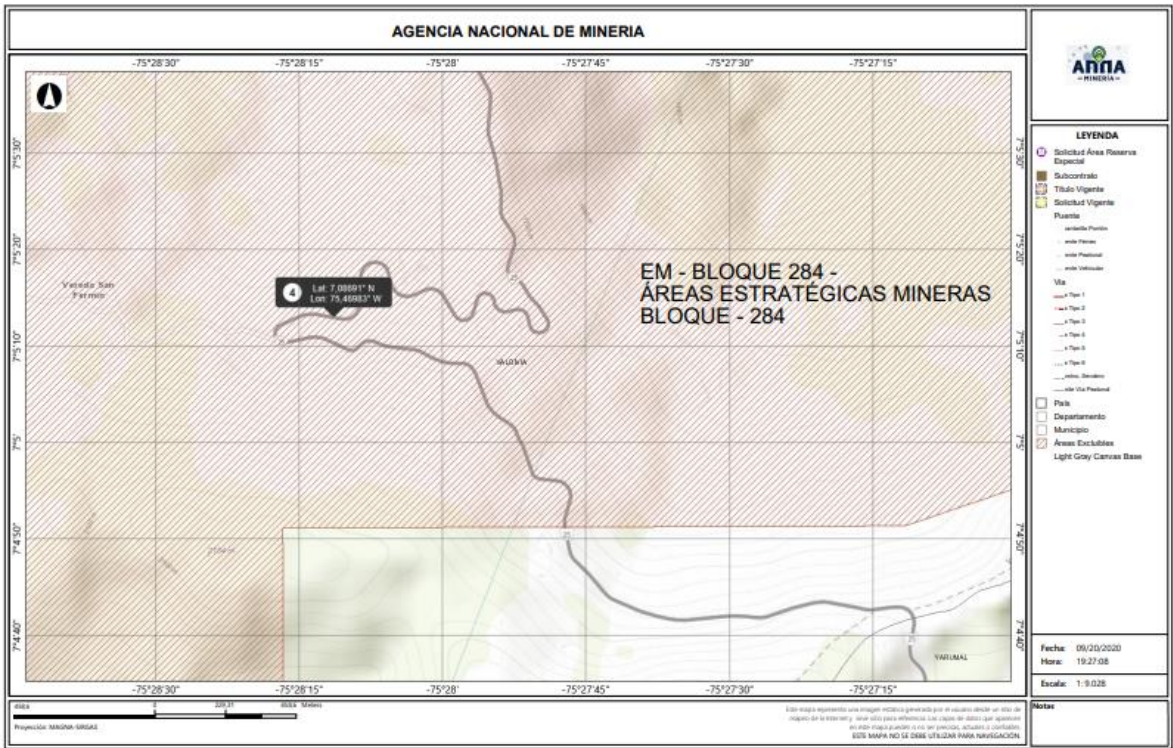
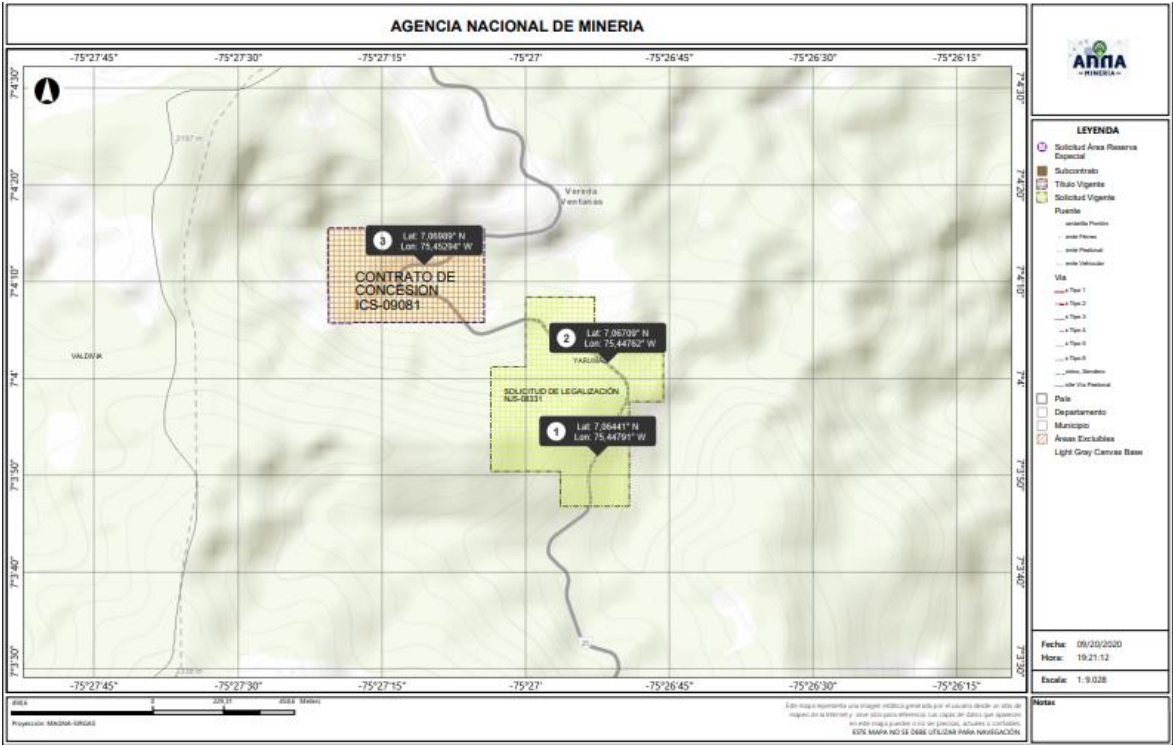
Fuente. Datos del Portal Logístico de Colombia

De igual forma, aportó copia del oficio DT-ANT 14283 del 24 de marzo de 2021 en el que el INVIAS requirió al alcalde del municipio de Yarumal la gestión de la administración ante la problemática presentada entre los PR 40+000 al 46+200 de la vía nacional 2511, específicamente en las coordenadas 7.06441 °N 75.44791 °W, 7.06709 °N 75.44791 °W y 7.06709 °N 75.44791 °W.²³

Por otra parte, también remitió dos reportes gráficos de la Agencia Nacional Minera donde se ubican algunas de las afectaciones, así:²⁴

23 Fls. 61 al 63 del expediente físico
24 Fls. 64 y 65 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



VIGÉSIMO CUARTO: Que mediante memorando No. 20217300084853 el 28 de octubre de 2021, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura remitió la información recolectada sobre el particular, a esta Dirección de investigaciones para su análisis.²⁵

VIGÉSIMO QUINTO: Que en requerimientos con radicados 20217400863861 y 20217400863841 del 18 de noviembre de 2021, la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura requirió a la Alcaldía de Yarumal y catastro Departamental con el fin de que remitiera la información correspondiente a la ubicación exacta de las zonas en las que se están presentando las afectaciones.²⁶

25 Fls. 1 al 20 del expediente físico
26 Fls. 66 al 69 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

VIGÉSIMO SEXTO: Que mediante oficio con No. 20215342119412 se radicó ante esta Superintendencia escrito del 24 de noviembre de 2021 del Gerente de Catastro Departamental, en el que se informó:²⁷

1. Coordenada 7.06441 °N 75.44791 °W con número de fecha 12905153 se ubica en el municipio de Ituango vereda los Galgos.
2. Coordenada 7.06709 °N 75.44791 °W con número de fecha 12905193 se ubica en el municipio de Ituango vereda los Galgos.
3. Coordenada 7.06709 °N 75.44791 °W con número de fecha 12905153 se ubica en el municipio de Ituango vereda los Galgos.

Adicionalmente, informaron que según resolución 2021060000715 de tarifa de trámites y servicio que presta la Gerencia de Catastro establecidas a través del Decreto 2375 de 2012, por lo tanto, para la expedición de las fichas antes mencionadas se debía consignar el valor de setenta y ocho mil (\$78.0000). para el efecto y señaló los puntos dónde se podía realizar la debida consignación.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que mediante radicado 20215342036352 del 10 de diciembre de 2021 la inspectora de policía de Yarumal informó que respecto de la solicitud de información de posibles compulsas de copias a la Fiscalía General de la Nación esta actividad no se ha realizado toda vez se encuentra a la espera de acotar todos los medios de ejecución posibles, para que la administración realice la actuación urbanística a cargo del infractor y la demolición de las obras construidas por la señora María Elpidia Mazo Rojas en la urbanización Villa Real ubicada en la Carrera 23 No. 23-70 apartamento 401 del municipio de Yarumal, para el efecto aporta evidencia de su gestión.²⁸

No obstante, de la valoración realizada por esta Superintendencia al material probatorio aportado, da cuenta que la misma no guarda relación alguna con los hechos que son objeto de pronunciamiento en este acto administrativo.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que mediante radicado No. 20215342036392 del 10 de diciembre de 2021 la Alcaldía municipal de Yarumal, Antioquia, informó que en diciembre de 2016 se concedió amparo administrativo para el título minero No. ICS-09081 a nombre de Juan Bautista Agudelo mediante Resolución No. 485 -en la presente actuación administrativa no existe claridad sobre qué tipo de amparo se hace referencia-. De igual forma, que en Resolución No. 370 del 24 de julio de 2018 se ordenó el cierre –información que, cotejada con el acta de la mesa de trabajo interinstitucional,²⁹ permite concluir que se refiere a la orden de suspender actividades en la zona donde se está realizando las actividades de minería irregular-.

Asimismo, informa que el 6 de septiembre de 2018 se realiza una reunión con Corantioquia, secretario de gobierno, inspectora y las personas interesadas donde se les explicó que con colaboración de la fuerza pública se ha tratado de llevar un control sobre dicha actividad.

Adicionalmente manifestó que se han tomado todas las medidas administrativas tendientes al cese de actividades de perturbación ejercidas en la zona afectada; resaltó que se realizó una nueva visita donde hay constancias de las acciones que se han adelantado por ejemplo reuniones, amonestaciones,

²⁷ Fls. 105 y 106 del expediente físico

²⁸ Fls. 71 al 77 del expediente físico

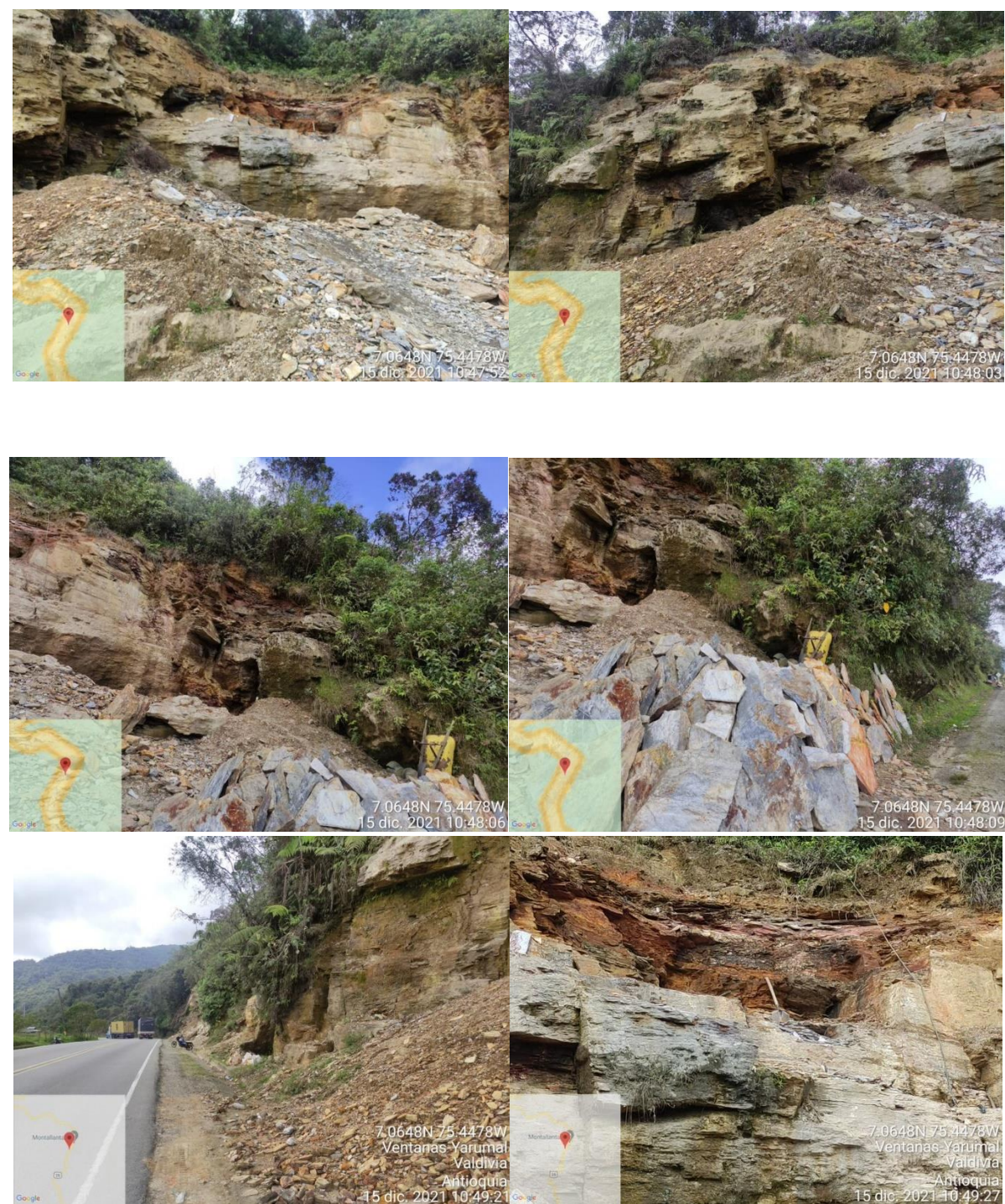
²⁹ Acta de mesa de trabajo del 20 de septiembre de 2020

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

suspensiones y que “se les ha recalcado que hasta no se obtenga la licencia ambiental no se puede volver a la actividad”.³⁰

VIGÉSIMO NOVENO: Que mediante radicado No. 20215342083982 del 17 de diciembre de 2021, el INVIAS remitió material fotográfico actualizado de la extracción minera irregular que se continúa realizando entre los PR 42 al 48 de la troncal de occidente ruta nacional 2511 los Llanos – Tarazá.³¹

Imagen 2. Minería irregular. Extracción de material entre los PR 42 al 48 de la Ruta Nacional 2511.



30 Fls. 78 y 79 del expediente físico
31 Fls. 80 al 97 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

TRIGÉSIMO: Que el 20 de diciembre de 2021 se consultó la página web de la Agencia Nacional de Minería³² en la que se logró evidenciar la inscripción en el Registro Minero Nacional de la declaratoria de caducidad del contrato de concesión No. ICS-09081:³³

Código Expediente: ICS-09081		Código RMN: ICS-09081		Estado Jurídico: TITULO TERMINADO	
Modalidad	Titulares	Grupo de Trabajo	Departamento	Municipio	Mineral
CONTRATO DE CONCESION (L 685)	AGUDELO JUAN BAUTISTA	GOBERNACION DE ANTIOQUIA	ANTIOQUIA	YARUMAL	GRAVAS NATURALES

ANOTACIONES			
Fecha Anotación	Fecha Ejecutoria	Tipo de Anotación	Observación
17-09-2021	08-10-2018	CADUCIDAD	INSCRIPCIÓN en el Registro Minero Nacional de la declaratoria de CADUCIDAD del contrato de concesión No. ICS-09081

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que el 20 de diciembre de 2021 mediante oficio con radicado 20217400953151 se requirió al Instituto Geográfico Agustín Codazzi -IGAC para que remitiera información de los predios y propietarios de los lotes existentes dentro del área de influencia de las actividades mineras ilegales ubicadas en el área contigua al PR 42+000 al 45+000 ruta 2511 sector Los Llanos – Tarazá.³⁴

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que mediante radicado 20225340012142 del 4 de enero de 2022, se recibió por parte de Gerencia de Catastro de la Gobernación de Antioquia la Ficha Predial Nro. 25107722³⁵ como respuesta a la solicitud con radicado 20217400953151. Del documento remitido se extrae la siguiente información:

Municipio	Yarumal
Corregimiento	Cabecera
Vereda	Ventanas
Nombre o Dirección del Predio	Villa Nueva 1
Cédula Catastral	887 2 001 000 0020 00011 0000 00000
Número Predial Nacional	05 887 00 01 00 00 0020 0011 0 00 00 0000
Destino Económico del Predio	Agrícola 100%
Adquisición	Tradición
Círculo – Matrícula	037 – 14036
Propietario(s)	1. Raúl de Jesús López Ospina C.C. 15315358 33,33% 2. Yomaira Pérez Correa C.C. 32564453 33,33% 3. Eulicer Alcides López Hincapié C.C. 15328188 33,34%
Justificación del derecho de propiedad o de posesión	Escritura Pública Nro. 652 del 15 de septiembre de 2016 de la Notaria Antioquia Yarumal
Área (s)	Área Total Lote: 181,2954 Ha Coeficiente de Copropiedad: 0%

32 Link de consulta:
https://www.anm.gov.co/sites/default/files/anotaciones_rm/Anotaciones%20RMN%2017%20de%20Septiembre%20de%202021.pdf
33 Fls. 99 al 104 del expediente físico
34 Fl. 98 del expediente físico
35 Fls. 109 al 112 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Colindantes	SUR - 8872001000002000001 , NPN: 0588700010000002000010000000000 SUR - 8872001000002000002 , NPN: 0588700010000002000020000000000 SUR - 8872001000002000010 , NPN: 0588700010000002000100000000000 ESTE - 8872001000002000058 , NPN: 0588700010000002000580000000000 ESTE - 8872006000000100012 , NPN: 0588700060000000100120000000000 ESTE - 8872006000000100013 , NPN: 0588700060000000100130000000000 ESTE - 8872006000000100059 , NPN: 0588700060000000100590000000000 NORTE - 8872001000002000051 , NPN: 0588700010000002000510000000000 OESTE - 8872001000002000010 , NPN: 0588700010000002000100000000000 OESTE - 8872001000002000018 , NPN: 0588700010000002000180000000000 OESTE - 8872001000002000064 , NPN: 0588700010000002000640000000000
-------------	---

ANÁLISIS DEL DESPACHO

Para mayor claridad de la decisión a adoptar, esta se desarrollará en el siguiente orden: i) la prestación del servicio público esencial de transporte en condiciones de calidad, seguridad y libre acceso, ii) el derecho de vía o fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión, iii) las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa y la competencia de la SuperTransporte para expedirlas, iv) los destinatarios de las medidas cautelares, especiales o urgentes y, por último, v) el caso en concreto.

i) La prestación del servicio público esencial de transporte en condiciones de calidad, seguridad y libre acceso

Para empezar a dilucidar la necesidad que tiene esta Dirección para adoptar una medida de carácter urgente en el presente caso, es importante precisar que a lo largo de la historia de la humanidad, la actividad del transporte de cosas y de personas se consolidó como un factor determinante al momento de hablar de desarrollo social y económico que, desde todos los puntos de vista, coadyuvaba al desarrollo del hombre en diversos aspectos de su vida, es por esto, que surgió la necesidad de los diferentes gobiernos de robustecer la infraestructura de transporte habilitada para cada modo (aéreo, férreo, terrestre, marítimo y fluvial) y de sus servicios conexos, como un instrumento de movilización que conecta regiones, permite la integración de los mercados localizados en diferentes zonas y garantiza la satisfacción de derechos y necesidades de la población.

En razón de lo anterior resultó imprescindible para los Estados el poder garantizar la protección de los diferentes aspectos relacionados con la prestación del servicio público de transporte, aún más, cuando este se encuentra encaminado a lograr el bienestar general de la población y a mejorar sus condiciones

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

de vida, lo cual obtuvo una relevancia constitucional, de manera tácita, en los artículos 365³⁶ y 366³⁷ de la Constitución Política.

Tanta es su importancia que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio público de transporte adquirió el carácter de servicio público esencial, el cual garantiza el derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, situación que ha sido ratificada por diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, entre esos, las sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012, T-202 de 2013, C-033 de 2014 y la sentencia C-066 de 1999, en la que de una y otra forma se estableció que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social, económico y jurídico en la realización de los derechos fundamentales.

De igual forma, en esta jurisprudencia se recalcó que la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro. Asimismo, el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 el cual introdujo un listado enunciativo de derechos e intereses colectivos y en su literal j), incluyó, dentro de estos *“El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”*, por lo tanto, goza de especial protección del Estado.

Aunado a lo antes expuesto, resulta relevante, para este caso, enfatizar en los principios de calidad y seguridad, consagrados en los artículos 2³⁸ y 3³⁹ de la Ley 105 de 1993, el artículo 2⁴⁰ de la Ley 336 de 1996, el artículo 8⁴¹ de la Ley 1682 de 2013 y las demás disposiciones concordantes, toda vez que con estos se busca proteger derechos fundamentales como la vida, la libre circulación y locomoción de las

36 Constitución Política. Artículo 365: Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

37 Constitución Política Artículo 366: El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable. (...).

38 Ley 105 de 1993. Artículo 2: Principios Fundamentales. (...) Literal c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley. (...) Literal e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.

39 Ley 105 de 1993. Artículo 3: El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica: a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. (...)
2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. (...).

40 Ley 336 de 1996. Artículo 2: La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

41 Ley 1682 de 2013. Artículo 8: Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte: (...)

Calidad del servicio. La infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables. (...)

Seguridad. La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte. Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia. (...).

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

personas previstos en los artículos 2⁴², 11⁴³ y 24⁴⁴ de la Constitución Política, razones de peso y por las cuales constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte, del cual hace parte la Supertransporte, el supervisar la seguridad y la calidad en la prestación del servicio con el fin de garantizar la protección de estos postulados constitucionales.

En relación con el carácter prioritario que supone la seguridad como principio fundamental del transporte, es pertinente citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional en Sentencia C-033 del 29 de enero de 2014, M.P. Dr. Nilson Pinilla Pinilla, Ref. Expediente D-9753:

“(…) (iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; Pues no solamente tiene una vital importancia para el desarrollo de la sociedad en general [...] con la salvaguarda tanto de la vida e integridad de la (sic) personas, para lo cual debe priorizarse de forma esencial la seguridad de todos los actores relacionados con dicha actividad, bajo la máxima según la cual prima el interés general sobre el particular. (...)”. (Subrayado fuera del texto)

Así las cosas, toda persona, entidad, organización o empresa del sector público o privado, que en cumplimiento de sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades, tengan intervención directa o indirecta en la prestación del servicio público de transporte en todos sus modos, nodos y medios, que para este caso, corresponde a la infraestructura habilitada para la prestación de servicios de transporte, debe hacerlo bajo estrictas condiciones que garanticen la seguridad y reduzcan los riesgos en la vía, lo cual se logra a través del cumplimiento de las condiciones y/o restricciones impartidas por el Estado quien ejerce el control y la vigilancia necesarios para la adecuada prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, en busca de preservar la integridad de los usuarios de la infraestructura en general.

De esta manera la infraestructura de transporte debe cumplir con las características y niveles de servicio mínimos, atendiendo criterios y estándares de calidad y seguridad, no en vano las diferentes disposiciones han regulado aspectos en el tema transporte con miras a garantizar la seguridad, la fluidez, el orden y la comodidad de este, propendiendo por guiar la forma correcta y segura de su uso.

Por lo anterior, ante situaciones que pueden constituir un alto riesgo para la prestación del servicio de transporte y todo lo que esto conlleva -limitación a derechos fundamentales, como la vida, la integridad, la libre locomoción y afectaciones en la economía, abastecimiento de la región, conectividad y, primordialmente, la seguridad de los usuarios de la infraestructura-, resulta imperioso que se adopten

42 Constitución Política. Artículo 2: Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

43 Constitución Política. Artículo 11: El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

44 Constitución Política. Artículo 24: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

acciones inmediatas por las autoridades competentes para evitar o minimizar el impacto negativo que esto tendría sobre la comunidad.

ii) El derecho de vía. Fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión.

Continuando con el hilo anterior, el literal e) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 ambos de la Ley 105 de 1993 establecen que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte, disposiciones que como se dijo anteriormente, concuerdan con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 336 de 1996 y los artículos 2, 3, y 8 de la Ley 1682 de 2013, que define los principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte, la cual se encuentra integrada por la red vial de transporte terrestre y, en consecuencia, por las fajas de retiro obligatorio, zonas de reserva o exclusión.

Estas fajas de retiro obligatorio, zonas de reserva o exclusión se encuentran dentro de la categoría de bienes del espacio público, entendiéndose este como el conjunto de inmuebles públicos, elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes para dar prelación a los intereses del colectivo general.

El espacio público en materia de transporte se encuentra conformado, entre otros, por los siguientes aspectos: i) los bienes de uso público, es decir, aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional destinados al uso o disfrute colectivo; ii) los elementos arquitectónicos espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza uso o afectación satisfacen necesidades de uso público y; iii) las áreas requeridas para la conformación del sistema del espacio público.

Es así que, de acuerdo con la necesidad de contar con un área que tengan como fin la construcción, conservación, reconstrucción, ampliación, protección, el uso adecuado de una vía y, en especial, un área de maniobra y seguridad para los usuarios de la infraestructura vial; estas zonas gozan de una especial protección no solo legal, sino también constitucional por parte del Estado. Por lo cual, el legislador a lo largo del desarrollo normativo sobre el particular dotó a diferentes autoridades en la materia de facultades sancionatorias, administrativas, policivas, entre otras; con el fin de brindar una especial protección y conservación en estas áreas.

Dicho lo anterior, los antecedentes de las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos o el derecho de vía se remontan al Decreto-ley 2770 de 1953 *“Por el cual se dictan normas sobre uniformidad de la anchura de las obras públicas nacionales y sobre seguridad de las mismas”*, visualizó la necesidad de que las zonas carreteras contaran con una anchura uniforme y con una especial protección por el Estado. Es por esto, que desde el parágrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993 se estableció la necesidad de que las autoridades civiles departamentales y/o municipales protegieran y conservaran la propiedad pública representada en las fajas de terreno adquiridas por el Gobierno nacional. Por estas razones de conformidad con todo el esquema normativo de referencia las autoridades competentes deben iniciar inmediatamente las acciones de recuperación, en caso de invasión de estos corredores sin excepción alguna.

Si bien en diferentes disposiciones se han establecido aspectos sobre derecho de vía y su protección, inclusive, esta Dirección en este punto resalta las bondades que sobre el particular tiene la Ley 1228 del

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

16 de julio de 2008 modificada por el artículo 17 de la Ley 1882 de 2018 y el Decreto Reglamentario 2976 de 2010 compilado por el Decreto 1079 de 2015, normatividades vigentes y que se centran en reglamentar exclusivamente la faja de retiro obligatoria.

En primera medida, debe decirse que el artículo 2 de la Ley 1228 del 2008 precisó que las zonas de reserva para carreteras de la red vial nacional debían contar con las siguientes dimensiones:

“Artículo 2. Establécense las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional:

- 1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.*
- 2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.*
- 3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros.*

Parágrafo. El metraje determinado en este artículo se tomará la mitad a cada lado del eje de la vía. En vías de doble calzada de cualquier categoría la zona de exclusión se extenderá mínimo veinte (20) metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior.”

Asimismo, el párrafo 2 del artículo 4 ibidem establece que de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, los gobernadores y los alcaldes deberán proteger y conservar la propiedad pública representada en las fajas de terreno adquiridas por el Gobierno Nacional, las gobernaciones o por las alcaldías en virtud del Decreto-ley 2770 de 1953, al igual que las que se adquieran conforme con lo establecido en aquella ley.

De igual forma, establece que estas autoridades están obligados a iniciar inmediatamente las acciones de recuperación en caso de invasión de estos corredores. Esto en concordancia con lo establecido en el artículo 9 que dispone que es deber de los alcaldes cuidar y preservar las áreas de exclusión y, en consecuencia, están obligados a iniciar de inmediato las acciones de prevención de invasiones y de restitución de bienes de uso público cuando sean invadidas o amenazadas.

Ahora bien, la Ley 1228 de 2008 también estableció obligaciones para los propietarios de los predios contiguos a la vía, esto, en el marco de la función social que debe cumplir la propiedad privada respecto de la comunidad. Así, en su artículo 5 se precisó que los propietarios de predios adyacentes a las zonas de reserva tienen como deber –entre otros– los siguientes: i) construir en los linderos con las zonas de reserva de la vía, setos con arbustos o árboles vivos, que no impidan, dificulten u obstaculicen la visibilidad de los conductores en las curvas de las carreteras, ii) no arrojar en las cunetas de las carreteras adyacentes basuras o materiales que taponen o perturben el normal funcionamiento de las mismas como elementos de drenaje de la vía y, iii) en la construcción de los accesos de la vía a los predios deberán respetarse la continuidad y dimensiones de las cunetas y estas deberán estar siempre despejadas de basuras y obstáculos. La renuencia a estos deberes tiene como consecuencia la aplicación de las disposiciones del Código Nacional de Policía.

En lo que respecta al Decreto 1079 de 2015 que compiló el Decreto reglamentario 2976 de 2010 se establece qué tipo de obras o elementos se pueden realizar o ubicar en las áreas de reserva, así:

“Artículo 2.4.7.2.6. Desarrollo de obras en fajas de retiro. En las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1128 de 2008 y en el presente Capítulo, solo se permite el desarrollo de obras que permitan facilitar el transporte y tránsito y de los servicios conexos a la vía, tales como construcción de carriles de aceleración y desaceleración; así como

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

la ubicación o instalación de elementos necesarios que aseguren y organicen la funcionalidad de la vía, como elementos de semaforización y señalización vial vertical, mobiliario urbano, ciclorutas, zonas peatonales, estaciones de peajes, pesajes, centros de control operacional, áreas de servicio, paraderos de servicio público, áreas de descanso para usuarios, y en general las construcciones requeridas para la administración, operación, mantenimiento y servicios a los usuarios de la vía, contempladas por la entidad que administra la vía dentro del diseño del proyecto vial.”

De igual forma, el artículo 2.4.7.2.9. del decreto mencionado recalcó que de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008, los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008. Para el efecto deben, en todos los casos, adelantar los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran con el objetivo de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas o desarrollen cualquier actividad que contravenga las precisas disposiciones que protegen el espacio público representado como derecho de vía o faja de retiro obligatorio.

iii) Las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa⁴⁵ y la competencia de la SuperTransporte para expedirlas.

La Constitución Política en el artículo 209 previó dentro de los principios de la función administrativa, que posteriormente se desarrollaron por el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el de eficacia, y este obedece a que las actuaciones de la administración deben buscar la efectividad del derecho material que pretende proteger. Para esto, la administración cuenta con un gran abanico de procedimientos y de posibles decisiones que dependiendo de la particularidad del caso se pueden adoptar. Tal es el caso de las cautelas administrativas o medidas especiales de urgencia que tienen como propósito la adopción de remedios efectivos y ejecutables para suspender o superar la posible afectación que llegue a perturbar en gran medida la debida prestación de servicio público de transporte, el estado de la infraestructura y la conectividad país.

Es así que, con observancia de las facultades legalmente delegadas en la Superintendencia de Transporte como máxima autoridad administrativa en el sector transporte, el legislador otorgó responsabilidades y cargas en consideración al desempeño de sus funciones. Esto con el fin de que sea la entidad de inspección, vigilancia y control, quien en cumplimiento de sus competencias ordene medidas eficaces, ciertas y proporcionales que brinden soluciones a las problemáticas que aquejan al colectivo o que pueden constituir una grave afectación a los derechos fundamentales de las personas y aspectos socio-económicos de la región.

Ahora bien, doctrinariamente se ha establecido que la justificación para la adopción de cautelas administrativas – autónomas o accesorias- suponen la salvaguarda del interés general, el cual se podría ver menoscabado si se está a la espera del agotamiento de un procedimiento administrativo.

Al punto, sea del caso precisar que las medidas administrativas de carácter autónomo que producen efectos cautelares tienen como finalidad mitigar o eliminar los efectos de una conducta que, aun cuando puede ser lícita, genera riesgos para los bienes jurídicos protegidos y que se pueden llegar a proteger

⁴⁵ Las cautelas administrativas. Sus características y su práctica en el ejercicio de las funciones a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio. Memorias del XV Congreso de Derecho Procesal, año 2015, págs. 723 y ss.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

por intermedio de una actuación autorizada por la ley, aun cuando las decisiones adoptadas resulten restrictivas en forma proporcional de un derecho del destinatario de la misma.

Téngase en cuenta, que la decisión de adoptar este tipo de actuaciones no obedece a un capricho de la administración, sino más bien a la necesidad de dar prevalencia al interés general, que se está viendo afectado o está en riesgo de impactarse por actos que provienen del actuar de terceros con intereses particulares o de otra índole.

De igual forma, cabe recordar que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que el procedimiento administrativo sancionatorio podrá iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Ahora, hay un punto en el que es el titular de la competencia el que establece cual es la acción adoptar teniendo en cuenta los hechos que revisten el asunto sometido a su conocimiento y la disposición o adopción de otros mecanismos mediante el cual la autoridad administrativa disponga ejercer funciones con miras a la protección del interés general, deberán ser adecuadas a los fines de la norma que las autoriza y proporcionales a los hechos que le sirven de causa.

En el mismo sentido, no obstante que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 dispone: “[s]in perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada (...)”, lo cierto es que tratándose de cautelas administrativas o medidas especiales urgentes la investigación administrativa no se constituye como requisito de procedibilidad para aquellas y, en cualquier caso, nótese que la actividad investigativa no comporta por sí misma un remedio a la afectación que se pretende conjurar.

Por lo tanto, las medidas a ordenar en la presente resolución de ninguna manera implican un prejuzgamiento en aquellas investigaciones que se lleguen a adelantar o de aquellas que de manera concomitante se inicien junto con el presente acto administrativo, si es que así fuera.

Por otra parte, la implementación de cautelas accesorias tiene por objeto asegurar los resultados del proceso administrativo sancionatorio, pero conservan la característica de ser medidas orientadas a la salvaguarda del interés general y no del derecho subjetivo de quien pudiera tener interés en la actuación administrativa. Dicho de otro modo, los móviles para su adopción siguen correspondiendo al riesgo sobre el bien jurídico en abstracto, por efecto de la mora en el agotamiento del procedimiento administrativo. De ninguna manera, la satisfacción de una pretensión subjetiva.

Es por lo anterior, que no está de más decir que las autoridades administrativas pueden ejercer la facultad de decretar medidas cautelares o de urgencia para conjurar el riesgo y otorgar protección al derecho a la salud, seguridad personal, vida o la integridad de los usuarios de la infraestructura de transporte, en este caso, pues es a través de ella que se puede lograr de forma definitiva la erradicación de una conducta o, por lo menos, la mitigación de ella.

El Consejo de Estado en Sentencia SU-913/09 del Magistrado Ponente, Dr. Juan Carlos Henao Pérez ha tratado en su ponencia lo referente a la proporcionalidad y congruencia al momento de decretar una medida cautelar, al tenor mencionó:

“(...) Estos son: el periculum in mora y el fumus boni iuris, los cuales deben aparecer de forma concurrente para asegurar la proporcionalidad y congruencia de la medida. El primero, periculum in

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

mora, tiene que ver con el riesgo de que al no adoptarse la medida cautelar sobrevenga un perjuicio o daño mayor del que se expone en la demanda, que de no precaverse, transforme en tardío el fallo definitivo. Tiene igualmente que ver con un temor fundado de que el derecho se frustre o sufra menoscabo durante la sustanciación del proceso. El segundo, fumus boni iuris, aduce a un principio de veracidad en cuanto a la afectación del derecho invocado como fundamento de la pretensión principal. Estos dos principios, asegura la doctrina, deben operar de manera concurrente, al punto que la falta de uno de estos elementos, debe dar lugar a que: i. se rechace la medida cautelar ó ii. se otorgue la medida pero de manera limitada. Por ejemplo, si el valor de la causa en juicio ejecutivo es proporcionalmente mínimo a la solvencia del demandado, la medida carecerá de periculum in mora, caso en el cual no habrá necesidad de hacer juicio alguno sobre el principio fumus boni iuris, pues de plano resulta innecesaria la medida (...)."

Sobre este asunto en particular, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, en providencia de 17 de marzo de 2015,⁴⁶ señaló:

«[...] La doctrina también se ha ocupado de estudiar, en general, los criterios que deben tenerse en cuenta para el decreto de medidas cautelares, los cuales se sintetizan en el fumus boni iuris y periculum in mora. El primero, o apariencia de buen derecho, se configura cuando el Juez encuentra, luego de una apreciación provisional con base en un conocimiento sumario y juicios de verosimilitud o probabilidad, la posible existencia de un derecho. El segundo, o perjuicio de la mora, exige la comprobación de un daño ante el transcurso del tiempo y la no satisfacción de un derecho. [...]».

De ese mismo modo, la Sección Tercera, en auto de 13 de mayo de 2015,⁴⁷ sostuvo:

«[...] Lo anterior quiere significar que el marco de discrecionalidad del Juez no debe entenderse como de arbitrariedad, razón por la cual le es exigible a éste la adopción de una decisión judicial suficientemente motivada, conforme a los materiales jurídicos vigentes y de acuerdo a la realidad fáctica que la hagan comprensible intersubjetivamente para cualquiera de los sujetos protagonistas del proceso y, además, que en ella se refleje la pretensión de justicia, razón por la cual es dable entender que en el escenario de las medidas cautelares, el Juez se enfrenta a la exposición de un razonamiento en donde, además de verificar los elementos tradicionales de procedencia de toda cautela, es decir el fumus boni iuris y el periculum in mora, debe proceder a un estudio de ponderación y sus sub principios integradores de idoneidad, necesidad y proporcionalidad stricto sensu, ya que se trata, antes que nada, de un ejercicio de razonabilidad.⁴⁸ (Negrillas no son del texto).

46 Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencia de 17 de marzo de 2015, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación núm. 11001-03-15-000-2014-03799-00.

47 Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000-2015-00022-00 (53057).

48 Sobre la aplicación de la proporcionalidad, la misma providencia indicó:

«[...] Se ha sostenido en anteriores ocasiones:

(...) La discrecionalidad, en cuanto fenómeno con trascendencia jurídica, se concibe como un margen permitido de acción a las autoridades de cualquiera de los poderes públicos, en los eventos en que debiendo adoptar una decisión, el marco de sujeción a su actuación establecido por el ordenamiento jurídico resulta a todas luces indeterminado, correspondiéndole construir la decisión y, por lo tanto, las consecuencias jurídicas de la misma, bajo consideraciones objetivas de acatamiento y respeto al orden jurídico y a sus principios estructurantes.

(...)

El asunto resulta elemental: allí donde el Juez Administrativo no esté gobernado por reglas, lo más posible es que la actuación se soporte en principios o mandatos de optimización, luego la proporcionalidad y ponderación no son metodologías extrañas en la solución de conflictos y en la reconducción de la actividad de la jurisdicción contencioso administrativa al cumplimiento material de los postulados del Estado social de derecho. En todo caso, la proporcionalidad y la ponderación no representan ni la limitación, ni el adelgazamiento de los poderes del juez administrativo, sino que permiten potenciar la racionalidad y la argumentación como sustento de toda decisión judicial. Cabe, entonces, examinar cómo se sujeta la actividad discrecional del juez administrativo a las reglas de la ponderación, como expresión más depurada del principio de proporcionalidad'

En consecuencia, la observancia de este razonamiento tripartito conlleva a sostener que en la determinación de una medida cautelar, que no es más que la adopción de una medida de protección a un derecho en el marco de un proceso judicial, el Juez debe tener en cuenta valoraciones de orden fáctico referidas a una estimación de los medios de acción a ser seleccionados, cuestión que implica i) que la medida decretada sea adecuada para hacer frente a la situación de amenaza del derecho del afectado (idoneidad); ii) que, habida cuenta que se trata de una decisión que se adopta al inicio del proceso judicial o, inclusive, sin que exista un proceso formalmente establecido, la medida adoptada sea la menos lesiva o invasora respecto del marco competencial propio de la administración pública (necesidad) y, por último, es necesario iii) llevar a cabo un razonamiento eminentemente jurídico de ponderación, en virtud del cual se

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

En razón de lo antes expuesto y de acuerdo con los numerales 5 y 6 del artículo 19 del Decreto 2409 de 2018 que al tenor establecen:

“5. Ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones relacionados con los contratos de concesión y/o de los servicios conexos destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación, así como a la construcción y/o al mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria y férrea.

6. Decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley.”

Es la Superintendencia de Transporte, como máxima autoridad administrativa en materia de transporte y su infraestructura, representada en este caso por la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, la competente para adoptar las medidas especiales de urgencia que se requieran en los asuntos sometidos a su conocimiento.

iv) Los destinatarios de las medidas cautelares o especiales urgentes

Ahora bien, debe tenerse en cuenta que el sector transporte cuenta con un régimen sancionatorio expreso y claro y, del mismo modo, en la normatividad se encuentra establecido quiénes son las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte y aquellos sujetos que pueden ser objeto de sanción por parte de las autoridades. Es de resaltar que los sujetos que pueden ser objeto de sanción ya sea porque infringen directamente la normatividad del sector o porque facilitan su inobservancia también pueden soportar órdenes administrativas que procuren la protección de los bienes jurídicos que se encuentran bajo la tutela de la Superintendencia de Transporte.

Asimismo, esta Autoridad cuenta con facultades para instruir y ordenar a las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte, con excepción del Ministerio del Transporte, el cumplimiento de la normatividad que les resulte aplicable.

Es razón de lo anterior, la Ley 105 de 1993 en su artículo 1 establece:

“ARTÍCULO 1 Sector y Sistema Nacional del Transporte:

(...)

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad”.

Asimismo, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuáles son dichas sanciones. Dice esta norma legal:

debe determinar de manera doble el grado de afectación o no satisfacción de cada uno de los principios contrapuestos (...) que ordena analizar si se encuentra justificado que la satisfacción de uno de los principios afecte al otro [...]».(Subrayas fuera del texto original).

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

“Artículo 9. Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*
- 6. Las empresas de servicio público.*

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

- 1. Amonestación.*
- 2. Multas.*
- 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
- 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
- 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.*
- 6. Inmovilización o retención de vehículos.”*

Lo anterior para precisar que el ejercicio de las facultades sancionatorias y de impartir órdenes e instrucciones con las que cuenta la Supertransporte no solo recaen sobre el universo de vigilados, sino también sobre todas aquellas personas naturales o jurídicas que bien pueden participar o no de la actividad del transporte, infringen directamente la normatividad del sector y/o facilitan su inobservancia.

Ahora bien, en cuanto al universo de vigilados de la Supertransporte, el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000, artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 -vigente- estableció los sujetos sobre los cuales se ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control, en virtud de la delegación presidencial de tales funciones en relación con el servicio público de transporte. Esta norma dispone lo siguiente:

“Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001. El nuevo texto es el siguiente: Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:

1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.

2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.

3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

4. Los operadores portuarios.

5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.

6. Las demás que determinen las normas legales.” (Negrillas propias)

Por su parte, el último pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del 20 de abril de (2021) promovido dentro del proceso con número de radicación: 11001-03-06-000-2020-00226-00 y que se pronunció sobre el conflicto negativo de competencias administrativas suscitado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, enfatizó:

“De otra parte, se destaca de la normativa citada, que en efecto, el ejercicio de las facultades sancionatorias de la Superintendencia de Transporte puede recaer en personas que no necesariamente están sometidas a la inspección, vigilancia y control de dicha autoridad, pues tales facultades están previstas para todos aquellos que incurran en la violación a las normas reguladoras del transporte, sean entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte o no, sean personas naturales o personas jurídicas.

De esta manera, las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley.

(...)

Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no.”

En conclusión, teniendo en cuenta que la actividad del transporte constituye un servicio público que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios y la efectividad de derechos fundamentales, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros, ante la inminente afectación de estos derechos la Superintendencia de Transporte debe hacer uso de sus facultades como autoridad en la materia y ordenar que se adopten las medidas correctivas necesarias a todos aquellos sujetos que, como en este caso, con su acción y/u omisión puedan estar facilitando el desconocimiento de la normatividad de transporte o permitiendo que se afecte la seguridad, no solo de los usuarios de la infraestructura carretera, sino también de los mismos que promuevan la afectación y demás actores involucrados.

Caso en concreto

La Supertransporte en ejercicio de sus funciones de su supervisión, adelantó visita de inspección específica objetiva en el corredor vial a cargo del INVIAS y recibió información por parte de esta Entidad lográndose evidenciar: i) la afectación y deterioro en el talud adyacente a la infraestructura carretera dispuesta para la prestación del servicio público de transporte en la Ruta Nacional 2511 entre los PR 42+000 al PR 48+000 de la jurisdicción del municipio de Yarumal, ii) la intervención indebida en la faja

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

de retiro obligatorio por la explotación y disposición de material, iii) la ausencia de señalización u obstrucción visual de la misma a consecuencia de la explotación y disposición del material y, en otros casos, por cuenta de su vandalización en todo caso asociada a la actividad minera ilegal, iv) el estacionamiento sobre la vía de vehículos de carga utilizados para el traslado del material, v) la colmatación de las obras de drenaje con la consecuente desviación del cauce de las aguas hacia la vía, vi) la presencia permanente en la vía de personas que ejecutan la actividad minera de forma irregular y, vii) la afectación en la seguridad vial derivada de todas las situaciones antes señaladas.

Razones para concluir que existe un peligro inminente relacionado con la prestación del servicio derivado de la infraestructura del transporte, la conectividad de las regiones y la integridad de los usuarios de la infraestructura, inclusive, de los propios mineros ilegales

Tal y como se pudo observar en el acápite de consideraciones, del cruce de información con el administrador de la infraestructura carretera y otras autoridades que atendieron los requerimientos realizados por esta Autoridad, se estableció que existe un peligro inminente de afectación en la continuidad de la prestación del servicio de transporte para todos los usuarios de la infraestructura carretera, por las siguientes razones:

- Son varios los puntos de explotación que se vienen presentando y que han seguido avanzando, desde julio de 2018, evidenciándose el gran impacto que ha representado esta actividad en la zona afectada, pues como se puede ver en el registro fotográfico y los oficios obrantes en el expediente, los puntos de socavación que inicialmente se ubicaban entre en PR 42 al 45, ahora se han extendido hasta el PR 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal.

- La zona donde se realiza la actividad minera ilegal corresponde a un área protegida declarada por CORANTIOQUIA y que ha sido denominada Distrito de Manejo Integrado Alto de ventanas (DMI), de conformidad con lo precisado por la misma autoridad en el acta de la inspección realizada el 5 de julio de 2018 y en el acta de la mesa de trabajo celebrada el 10 de septiembre de 2020.

- Existe una afectación integral de los diferentes sistemas ecológicos – flora, fauna, fuentes hídricas, remoción de capa orgánica- y de la infraestructura de transporte carretera adyacente a los frentes de explotación minera. Actividades que, por no contar con licencia ambiental -entre otras razones-, se realizan sin medidas de protección, mitigación y compensación, con una inadecuada disposición del material sobrante y estéril, sin ningún diseño técnico, ni secuencia de explotación ni con procedimientos tecnificados, lo que conllevó la activación de procesos erosivos a los que se suma el deficiente manejo de las aguas de escorrentía que acrecientan dichos procesos y aportan una gran cantidad de sedimentos a las fuentes hídricas cercanas afectando sus propiedades físicas y sus condiciones hidrodinámicas.

- De conformidad con las observaciones consignadas en el acta de inspección del 10 de septiembre de 2020 llevada a cabo por la autoridad ambiental, CORANTIOQUIA, los efectos de la explotación sobre el sector vial corresponden a que el avance sin control de estas explotaciones determinan de forma progresiva el desgaste de suelo, desequilibrio de las estructuras geomorfológicas, pérdida de flora y fauna, cambio de composición de aguas lóaticas, cambios de drenaje superficial natural y de recolección sobre la vía (cuneta en concretos), acumulación de sedimentos en obras de drenaje, fuentes lóaticas y alcantarillas.

Imagen 3. Minería irregular. Registro fotográfico de las afectaciones en la Ruta Nacional 2511.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



Fuente: Registro fotográfico tomado por el INVIAS el 15 de diciembre de 2021, aportado al presente proceso mediante radicado Nro. 20215342083982 del 17 de diciembre de 2021

- Como consecuencia de la extracción de materiales de roca ornamental se ciñen riesgos inminentes de caídas de fragmentos de roca sueltas sobre los taludes de la vía como efecto de la remoción en masa, existiendo una alta probabilidad de que se cause obstrucciones en la vía, atrapamientos de transeúntes, vehículos de transporte de pasajeros de orden nacional y local, atascamiento de drenajes como alcantarillas, deformaciones de la calzada al interrumpir la circulación de aguas en la cunetas construidas, represamiento de quebradas e, incluso, el atrapamiento de los trabajadores que actualmente laboran en dichos frentes de explotación.
- En adición de lo anterior la caída de material y la misma explotación generan una ocupación indebida de la faja de retiro obligatoria o derecho de vía que tiene como propósito -entre otros- salvaguardar la seguridad vial; faja de retiro obligatoria que también se ve menoscabada por el material extraído que se

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

deposita sobre los costados de la vía en diferentes volúmenes, para luego ser cargado en vehículos que estacionan sobre el corredor vial. Muestra de ello, el siguiente registro fotográfico:



Situación en octubre de 2019 sector de socavación minera, sector ventanas.

Fuente: Registro fotográfico tomado por el INVIAS en el mes de octubre de 2019 aportado mediante oficio del 16 de junio de 2021 a esta Superintendencia de Transporte



Fuente: Evidencia Fotográfica -Visita de Inspección en aspectos objetivos del 31 de mayo al 5 de junio de 2021 en el PR 44+800 de la Ruta 2511



Fuente: Registro fotográfico tomado por el INVIAS el 15 de diciembre de 2021, aportado al presente proceso mediante radicado Nro. 20215342083982 del 17 de diciembre de 2021

- La infraestructura carece de señalización preventiva y/o de seguridad que advierta del peligro de deslizamiento o de la caída de material. Es más, la poca señalización instalada en el sector se encuentra vandalizada o sepultada por el material pétreo y por los desechos que se producen por la ejecución de la actividad de minería que, como tantas veces se ha dicho, se realiza con procesos rudimentarios que no solo afectan la flora, fauna y fuentes hídricas, sino también, la infraestructura de transporte.

Imagen 4. Vandalización de la señalización por cuenta de la minería irregular en la Ruta Nacional 2511, entre otras afectaciones

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes



Fuente: Informe condiciones de seguridad deslizamientos autopista producto de la inspección realizado el 10 septiembre de 2020 por parte de CORANTIOQUIA.



Fuente: Registro fotográfico tomado por el INVIAS el 15 de diciembre de 2021, aportado al presente proceso mediante radicado Nro. 20215342083982 del 17 de diciembre de 2021

- En el sector se había otorgado un título minero ISC-09081 de 2007 para una extensión 14.9 hectáreas; sin embargo, CORANTIOQUIA negó licencia ambiental y la Alcaldía de Yarumal mediante Resolución 370 de 2018 ordenó suspender actividades en la zona, con Resolución 1230 de 2018 negó amparo administrativo y, finalmente, la Secretaría de Minas de Antioquia, el 15 de agosto de 2020, declaró la caducidad del contrato de concesión minera, de lo cual se realizó la debida anotación en el Registro Minero Nacional de la Declaratoria de caducidad el 17 de septiembre de 2021, como se puede evidenciar en la información que se registró en la página web de la Agencia Nacional de Minería.
- La minería que se ejerce en la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, resulta ser ilegal de conformidad con las afirmaciones realizadas en la mesa de trabajo celebrada el 10 de septiembre de 2020 en la que participaron la Alcaldía de Yarumal, Corantioquia, la Agencia Nacional Minera, la Secretaría de Minas Gobernación de Antioquia, el Ejército Nacional y el INVIAS, teniendo en cuenta que el título minero actualmente está caducado y que no fue expedida la correspondiente licencia ambiental.
- De acuerdo con las afirmaciones realizadas por la representante de la Inspección de Policía de Yarumal en la mesa de trabajo celebrada el 10 de septiembre de 2020, se tiene conocimiento de que son los propietarios de las fincas ubicadas en la zona quiénes arriendan los predios para la explotación minera, esto, sin contar con título minero y la correspondiente licencia ambiental. Al respecto, nótese como el

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

beneficiario del título minero -Juan Bautista Agudelo- resulta ser una persona diferente de quienes figuran como propietarios de las 181,2954 hectáreas del predio denominado Villa Nueva 1, lugar en donde se está llevando a cabo la actividad minera ilegal.

- Aunque se identificaron algunos presuntos responsables de la actividad irregular -a quienes les identifican o nombran en la zona como pedreros-, y se les impuso medida preventiva de suspensión de actividades, como es el caso de Humberto Antonio Agudelo, o se inició proceso contravencional mediante expediente TH4-2018-94 y TH4-2019 y se caducó el título minero de Juan Bautista Agudelo, lo cierto es que a la fecha las actividades de minería ilegal se incrementan afectando la prestación del servicio de transporte terrestre al intervenir indebidamente las fajas de retiro obligatorio adyacentes a las infraestructura vial y generando día a día una alta probabilidad de derrumbe, con lo cual se transgreden los bienes jurídicamente tutelados por el constituyente, los principios rectores que guían la debida prestación del servicio público de transporte y el interés general a una dimensión de conectividad país.

Ahora, si bien esta ilegalidad e informalidad resulta preocupante, lo que más llama la atención de esta Superintendencia, para efectos de la presente medida especial de urgencia, es la ausencia de una actividad minera que permita una adecuada explotación del material pétreo sin comprometer de ninguna manera la seguridad de la infraestructura vial y la integridad de los usuarios, inclusive, de aquellos quienes se encuentran incursos en la minería ilegal, pues recuérdese que de conformidad con lo dicho por la Agencia Nacional de Minería el talud tantas veces mencionado, hoy por hoy, amenaza con un posible derrumbe de proporciones desconocidas, pero que, en todo caso, sí podría anticiparse como un evento de grave afectación tanto a nivel regional como de conectividad país.

Por todo esto es importante precisar que, viéndose comprometida la estabilidad, conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura dispuesta para el transporte en esta zona del país, además de la seguridad vial, la integridad de los usuarios, la economía regional y nacional e, inclusive, la vida de quienes se encuentran practicando la actividad minera irregular, resulta necesario que en el legítimo ejercicio de la supervisión correctiva con que cuenta esta Superintendencia se adopten medidas especiales urgentes con el fin de proteger los bienes jurídicamente tutelados por la constitución y la ley, ante el riesgo inminente de afectaciones como las que se han podido establecer, los cuales, sin duda, resultan ser de orden superior respecto de aquellos que puedan llegar a tener quienes se benefician de la actividad que se reprocha o de las limitaciones que pueda generar esta decisión.

Proyección de daños, posible impacto socio-económico y magnitud de las afectaciones

En sede de medida de urgencia y sin que implique ningún prejuizgamiento respecto de un eventual proceso sancionatorio, habiéndose comprobado la muy probable ocurrencia, existencia o configuración de un siniestro cuyas consecuencias comprometerían los principios que gobiernan la debida prestación del servicio público de transporte, tales como la seguridad, el libre acceso y la integridad de las personas, resulta necesario realizar la ponderación de los posibles intereses en conflicto v.gr., por un lado, la “actividad económica” representada en la minería ilegal que se viene ejerciendo en el sector, versus, por el otro lado, la conectividad país representada en la conservación y operación de la infraestructura, así como la vida e integridad de aquellas personas usuarias de la misma, con el fin de concluir sobre la pertinencia, la razonabilidad y el buen derecho que debe fundamentar las órdenes que se pretenden.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Lo anterior, aun cuando bien puede ser que esta ponderación resulte hasta excesiva para efectos de fundamentar la presente medida, frente a una actividad económica ilegal que lo único que le justifica es la necesidad de aquellas personas que la ejercen.

Pues bien, al momento de analizar la procedencia de una medida de urgencia se obliga tener en cuenta el grado de sacrificio que se impone al sujeto pasivo de la misma, frente al nivel de beneficio que recibe la protección del interés general. Aquí, nótese que la infraestructura de transporte está dispuesta para la prestación de un servicio público de carácter esencial y que por cuenta de esta se logra materializar el acceso a otros derechos fundamentales que se traducen en bienestar general, como, por ejemplo, el abastecimiento o factores socio-económicos a nivel nación, lo que también incluye actividades de comercio exterior.

Para empezar, debe puntualizarse que de acuerdo con las observaciones consignadas en el acta de inspección del 10 de septiembre de 2020 por la autoridad ambiental, CORANTIOQUIA y el INVIAS en respuesta del 21 de septiembre de 2021 con radicado No. 20215341610492, existe una alta probabilidad de derrumbe del talud, por cuenta de la explotación minera que ha venido impactando con procedimientos –en algunos casos rudimentarios- que no solo afectan la flora y fauna del sector, sino también, la infraestructura carretera por la caída continua del material en la vía y los cierres que se hacen necesarios para la limpieza del corredor vial. Y es que, precisamente, el avance sin control de estas explotaciones ha ocasionado el desgaste de suelo, el desequilibrio de las estructuras geomorfológicas, los cambios de drenaje superficial natural y de recolección sobre la vía (cuneta en concretos), la acumulación de sedimentos en obras de drenaje, fuentes lógicas y alcantarillas.

Ahora, si bien es cierto que todas las actividades mineras ilegales que en esta oportunidad llaman la atención tienen como objetivo la explotación, extracción y comercialización del material pétreo, no lo es menos que todas son tipos de socavaciones diferentes; por lo tanto, los resultados que desencadenará cada una de estas intervenciones antrópicas en la montaña puede ser diversa, es decir, podemos tener afectaciones tan leves, como, por ejemplo, caídas de rocas pequeñas sobre la calzada, flujos de lodo, como pequeños derrumbes sectorizados, hasta el peor de los escenarios en el cual se genere un desconfinamiento de la montaña, esto es, un movimiento en masa que ocasione un cierre total de la vía.

Entonces nótese como en cualquiera de estos escenarios, desde el más leve al más grave, en todos se pondrá en riesgo la seguridad vial y la integridad de los usuarios de la infraestructura, así como de las mismas personas que ejercen la minería ilegal. Se trata de una siniestralidad que bien puede evitarse.

Pero estimando el peor de los escenarios, como corresponde, resulta que son diversas las Autoridades que han llamado la atención sobre la alta probabilidad de derrumbe que observan en el talud, evento que de suceder tendría proporciones desconocidas y el grado de afectación en la prestación del servicio público de transporte sería incalculable, más ahora que el país pasó del aislamiento obligatorio por cuenta de la pandemia y se encuentra en un proceso de reactivación económica en el que se necesita la máxima eficiencia logística; por tal razón, cualquier impacto en la conectividad regional y nacional tendrá, sin duda, un efecto negativo para los diferentes sectores económicos.

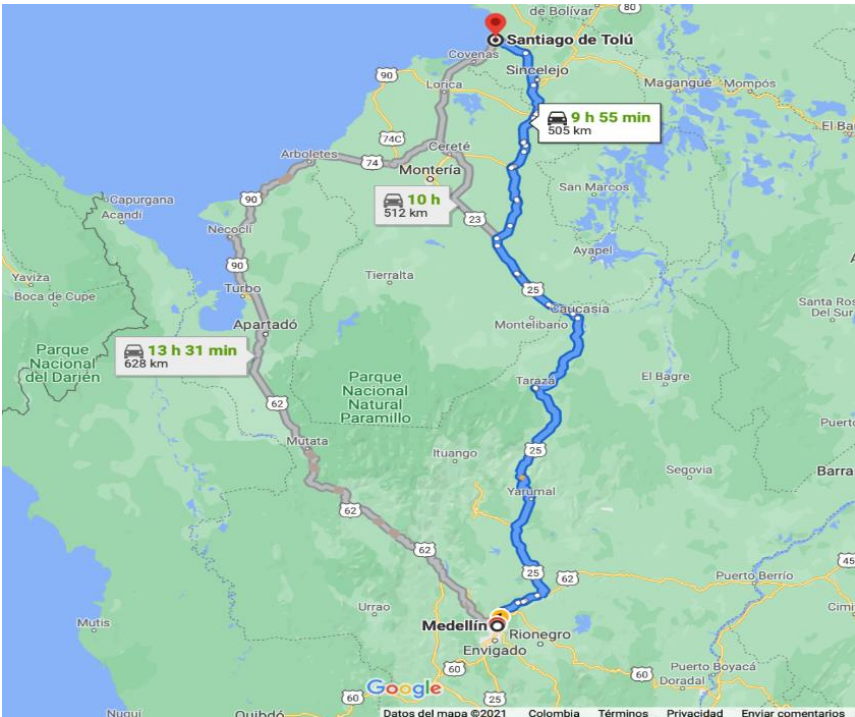
Muestra de la magnitud que podría tener el evento adverso lo representan aquellos usuarios de la infraestructura carretera objeto de la presente Resolución, quienes se verían afectados hasta que se restablezca el servicio en caso de un cierre parcial, y que, según el reporte del INVIAS, suman en

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

promedio 197.061 vehículos por mes.⁴⁹ También podrían verse afectados algunos de estos usuarios no solo por la caída de material que comprometería la seguridad vial, sino por los posibles cierres totales de la vía que obligarían desplazamientos por la única ruta alterna, lo que originaría un escenario negativo como lo veremos a continuación:

- Un recorrido normal por el corredor vial donde se encuentra ubicada la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, tiene las siguientes características:

Ruta original: Medellín – Caucasia – Santiago de Tolú
Tiempo de recorrido aproximado: 9 horas y 55 minutos
Kilómetros: 505 km



De acuerdo con el análisis realizado por esta Superintendencia de Transporte, en un recorrido de Medellín hasta Santiago de Tolú, por el uso de esa infraestructura carretera se pagan los siguientes valores de peaje:

Imagen 5. Costos de peaje por categoría en el trayecto Medellín – Caucasia – Santiago de Tolú

Nombre del Peaje	Departamento	Sector	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6	Categoría 7	A cargo de	Localización
Trapiche	Antioquia	Medellín - Barbosa - Hoyo Rico	11100	11600	12700	18600	31500	41500	46300	CONCESION HATO VIAL SA	Km 18+300 Vía 2510 Medellín - las costa
Pandequeso	Antioquia	Medellín - Don Matias-la costa	8700	9700	20200	26100	29500	0	8100	CONCESION HATO VIAL SA	KM 38 + 500 RUTA 2510, vía Medellín - La costa

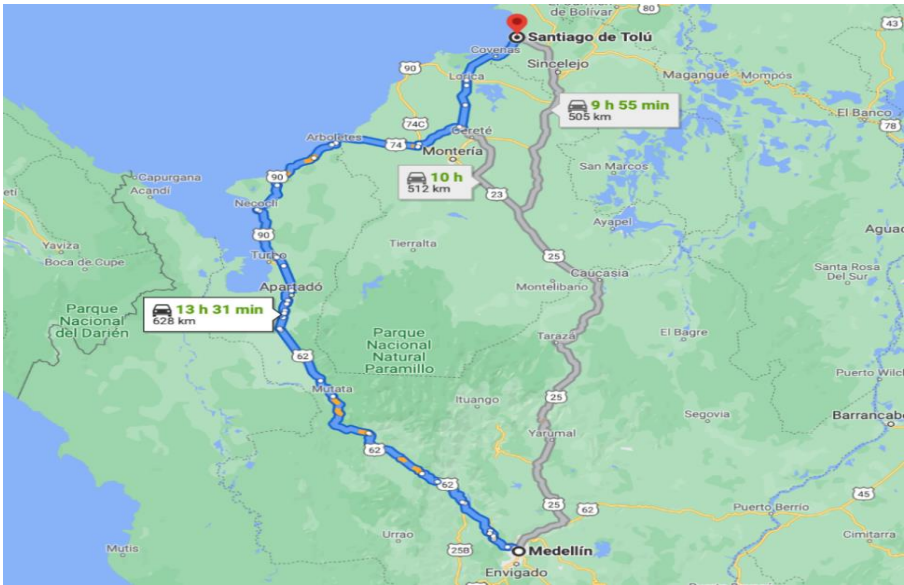
⁴⁹ Fl. 58 del expediente físico

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Nombre del Peaje	Departamento	Sector	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6	Categoría 7	A cargo de	Localización
Los Llanos	Antioquia	Los Llanos – Tarazá	8800	9700	20200	25700	29000	0	0	INVÍAS	KM 03 + 450 RUTA 2511, vía Medellín - La Costa
Tarazá	Antioquia	Tarazá – Caucasia	8800	9700	20200	25700	29000	0	0	INVÍAS	KM 01 + 200 RUTA 2512, Vía Medellín - La Costa
La Apartada	Cordoba	Caucasia-Planeta Rica	13100	19300	19300	19300	34900	55600	64100	Concesión Ruta al Mar S.A.S	PR: 12+000 Ruta 2513 Caucasia - Planeta Rica
Los Manguitos	Cordoba	Caucasia-Planeta Rica	13100	19300	19300	19300	34900	55600	64100	Concesión Ruta al Mar S.A.S	PR: 52+200 Ruta 2513 Caucasia - Planeta Rica
Carimagua	Cordoba	Planeta Rica - La Yema	12500	18100	18100	18100	32800	52100	60100	INVÍAS	Vía Planeta Rica - Sincelejo Km 26 + 300
La Esperanza	Sucre	Sincelejo-Tolúviejo	8500	9200	19900	25200	28400	0	0	Concesión Autopistas de la Sabana Córdoba - Sucre	Vía Sincelejo - Tolúviejo Km. 15 más 402 metros
Total			84600	106600	149900	178000	250000	204800	242700		

Ahora bien, en el evento que ocurra el cierre total del corredor vial que cruza por el municipio de Yarumal, debe optarse por la única ruta alterna existente, desplazamiento que presentaría las siguientes condiciones:

Ruta alterna: Medellín – Mutatá – Apartadó – Arboletes – Loricá – Santiago de Tolú
Tiempo de recorrido aproximado: 13 horas y 33 minutos
Kilómetros: 628 km



Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Asimismo, del análisis realizado por esta Autoridad, se logró establecer que por el uso de la vía alterna se incurriría en el pago de los siguientes valores de peaje:

Imagen 5. Costos de peaje por categoría en el trayecto Medellín – Mutatá – Apartadó – Arboleste – Lórica – Santiago de Tolú

Nombre del Peaje	Departamento	sector	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6	Categoría 7	A cargo de	Localización
San Cristóbal	Antioquia	Puente Aburrá - Medellín	16800	19000	41400	53900	64500	0	0	DESARROLLO VIAL AL MAR	Oriente Occidente Km 39 + 600 Occidente Oriente Km 44 + 800, vía Santa Fe de Antioquia Medellín
Palmitas	Antioquia	Puente Aburrá - Medellín	16800	19000	41400	53900	64500	0	0	DESARROLLO VIAL AL MAR	Occidente Oriente Km 39 + 600 Occidente Oriente Km 44 + 800, vía Santa Fe de Antioquia Medellín
Cirilo	Antioquia	Vereda Cirilo - Turbo.	9000	9900	9900	9900	20500	26500	29700	Concesión Autopistas Urabá S.A.S	Vía Turbo - Necoclí PR 18 + 050, Jurisdicción del Municipio de Turbo. Ruta 9001
Chaparral	Antioquia	El Tigre - Necoclí	9100	10100	10100	10100	20800	26900	30200	Concesión Autopistas Urabá S.A.S	PR 48+000 de la Ruta 6201 UF6 Unidireccional hacia el sur
Riogrande	Antioquia	El Tigre - Necoclí	9100	10100	10100	10100	20800	26900	30200	Concesión Autopistas Urabá S.A.S	PR 24+000 de la ruta 6201 de la UF 6 Unidireccional hacia el norte
Mata De Caña	Córdoba	Cerete - Lórica	12800	18900	18900	18900	20200	29400	29500	Concesión Ruta al Mar S.A.S	PR: 32+500 Ruta 2103 Cerete – Lórica
Caimanera	Sucre	Lórica - San Onofre	12800	18900	18900	18900	20200	29400	29500	Concesión Ruta al Mar S.A.S	PR: 41+150 Ruta 9004 Lórica - San Onofre
Total			86400	105900	150700	175700	231500	139100	149100		

Luego, en contraste con la ruta original que tiene como tiempo de recorrido un aproximado de 9 horas y 55 minutos y una distancia de 505 km, la ruta alterna representa un incremento en 135 km y en 3:30 horas de tiempo -aproximadamente-, con la consecuente pérdida de eficiencia en el desplazamiento, esto sin contar los consecuentes costos derivados del uso de combustible y la posible merma en los niveles del servicio por cuenta del estado de la infraestructura en algunos tramos. En relación con los valores de los peajes no se observan cambios significativos.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

En el mismo sentido, como la afectación de un corredor vial no distingue entre vehículos particulares, públicos o de carga, se obliga decir que en materia de transporte de mercancías por el corredor materia de la presente resolución son transportados productos como maíz, soya y cebada⁵⁰, los cuales constituyen una importante materia prima para el sector agrícola de la región y para la producción de alimentos que se transportan desde la zona norte del país con destino a Antioquia. Tal es su importancia que solo entre enero y agosto de 2021 se han transportado un total de 562.457.81 toneladas de maíz, luego, en el caso de ocurrir el cierre de la vía por cuenta del derrumbe del talud se podría prever un impacto negativo en los costos de producción de determinados productos y, tal vez, el consiguiente aumento de los precios finales para el consumidor, pero, aunque así no fuera, el aumento de los costos de transporte en este escenario es innegable.

Otro de los sectores que se impactaría negativamente sería el sector lechero del norte de Antioquia, teniendo en cuenta que es la principal zona productora del país con una producción diaria de 2.5 a 3 millones de litros diarios, de los cuales aproximadamente el 30% es destinado para las plantas de procesamiento y el abastecimiento de la zona norte del país.⁵¹

Y como pasar por alto que el sector donde se presentan las actividades de minería ilegal se encuentra ubicado dentro del corredor logístico Medellín – Costa Caribe de gran importancia estratégica para el país, dado que se facilita el intercambio y el desarrollo del comercio en general entre dos de las principales ciudades del país, Medellín y Cali, entre las cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia.

Al punto, de acuerdo con el Portal Logístico de Colombia del Ministerio de Transporte⁵² este corredor logístico habilita el transporte de carga mediante los siguientes modos de transporte: i) carretero, a través de las vías que enlazan Medellín con la zona norte del país (Montería, Sincelejo y Turbo) y hacia el sur hasta conectar en Cartago con el corredor logístico Bogotá - Cali, ii) ferrocarril, a través del corredor del Pacífico desde La Felisa y La Tebaida hasta Cali, iii) marítimo, a través de la zona portuaria del Golfo de Morrosquillo al norte, y de Buenaventura al sur, y iv) aéreo, a través de las conexiones entre los principales aeropuertos del corredor, entre otros los de Medellín, Cali y Montería.

Entiéndase lo anterior como un peligro inminente no solo para el estado de la infraestructura carretera como tal, también véase el daño grave y hasta irremediable que se vería reflejado en la economía local y nacional con pérdidas millonarias en los diferentes sectores productivos, a lo cual se le suma el costo que deberá asumirse para el restablecimiento de la infraestructura afectada, su reconstrucción y puesta en operación, último del cual, aunque no se tiene cálculo, puede prevenirse por cuenta de expedir medidas especiales urgentes como las que se ordenarán, con el fin de evitar que se siga interviniendo con minería ilegal el talud adyacente al corredor vial.

Sobre la invasión de la faja de retiro obligatorio que pone de presente el INVIAS por cuenta del estacionamiento de vehículos de carga, el depósito de material y la acumulación de desechos o residuos como material de arrastre que se acumula en las cunetas de la infraestructura en la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 sector Alto de ventanas del

⁵⁰ Fl. 59 del expediente físico

⁵¹ Fl. 59 del expediente físico

⁵² El cual puede ser consultado en: <https://plc.mintransporte.gov.co>

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

municipio de Yarumal, se resalta la constante ocupación irregular del área, situación que compromete la integridad de los usuarios de la infraestructura de transporte, entre otras cosas, por obstaculizarse la vía e invadirse la faja de retiro, especialmente, si se tiene en cuenta la misma topografía del terreno y las características de la vía, pues se trata de una carretera de única calzada, en doble sentido, con curvas cerradas, pendientes y descensos.

Por lo tanto, en cualquiera de los escenarios analizados, resulta notorio como siempre se verá comprometida la operación del corredor vial en mayor o menor medida, así como la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura -que recordemos se encuentra integrada por la faja de retiro obligatorio- con las consecuencias no solo materiales, sino, también, de aquellas del orden inmaterial como lo son las afectaciones a la integridad o a la vida de las personas que se valen de esta infraestructura para realizar sus desplazamientos con independencia de las razones que les motiven para ello.

En suma, ante situaciones como la presente en las que se evidencia de forma manifiesta la existencia de daños y otras posibles afectaciones, como se dijo antes, latentes, tanto del orden material como inmaterial, resulta ineludible que las autoridades competentes adopten las medidas y decisiones inmediatas y contundentes que resulten necesarias para impactar y/o gestionar positivamente la amenaza y/o el riesgo, inclusive, cuando se trata de eventos perjudiciales parcialmente materializados.

Para este caso, aun cuando se han realizado actividades por cada una de las autoridades competentes, en cada uno de sus asuntos, tendientes a gestionar la situación generadora del riesgo que actualmente llama la atención de este Despacho, lo cierto es que hoy por hoy la minería ilegal no ha cedido de forma contundente en los sectores antes identificados, lo que significa que la exposición de los usuarios de la infraestructura carretera a los potenciales daños y afectaciones tampoco ha cesado, como para considerar que no se hace necesario expedir medidas especiales de urgencia.

Dentro de este contexto, teniendo en cuenta la normatividad que ha sido expuesta y el material probatorio obrante en el expediente, para esta Autoridad no hay duda de que deben adoptarse las medidas que resulten necesarias para conjurar el riesgo derivado de la minería ilegal que actualmente amenaza la conservación de la infraestructura de transporte y la seguridad de sus usuarios, entre otras razones, porque resultaría más gravoso para el interés público general no adoptar una decisión célere que prevenga una posible falla en el talud por cuenta de movimientos en masa -derrumbe- con todas las consecuencias negativas que de esta contingencia se derivarían, y porque en el juicio de ponderación se encuentran enfrentados derechos fundamentales de la población en general, del orden personal, colectivo y socio-económico, con intereses, en todo caso, ilegítimos de algunos particulares que ejercen la minería ilegal, teniendo que prevalecer los primeros sobre los segundos, evidentemente.

Así las cosas y por todo lo dicho, esta Dirección decretará medidas especiales urgentes en este asunto, con el firme propósito de evitar un perjuicio irremediable o prevenir un daño mayor al que puede llegar a generar las órdenes que se impartan, las que en todo caso resultan posibles y pertinentes si se tiene en cuenta que, en últimas, lo que atenta contra la conservación de la infraestructura del transporte y el servicio que esta presta es el ejercicio de una minería ilegal que más temprano que tarde desencadenará en eventos adversos para los bienes jurídicos tutelados por la Superintendencia de Transporte, dentro de los cuales se encuentra la seguridad, integridad y vida de los usuarios de la infraestructura carretera, la continuidad en la prestación de un servicio público de carácter esencial como lo es el transporte y la conectividad país, bajo la máxima, conforme con la cual, prima el interés general sobre el particular.

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

En consecuencia, advirtiendo que los bienes jurídicos protegidos por los artículos 2, 58, 78, 82, 113, 209, 333 y 365 de la Constitución Política, la Ley 472 de 1998, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1993, 1228 de 2008 y 1682 del 2013, se encuentran comprometidos por cuenta de las actividades de minería ilegal que se ejecutan en la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, el Director de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR a **Raúl de Jesús López Ospina** identificado con cédula de ciudadanía 15.315.358, **Yomaira Pérez Correa** identificada con cédula de ciudadanía 32.564.453 y **Eulicer Alcides López Hincapié** identificado con cédula de ciudadanía 15.328.188, en su condición de propietarios del predio denominado Villa Nueva 1, ubicado en la vereda Ventanas e identificado con cédula catastral Nro. 887 2 001 000 0020 00011 0000 00000, que de **forma inmediata se abstengan de realizar directamente y/o por interpuesta persona natural o jurídica, cualquier actividad minera tendiente a la extracción de material pétreo en sus terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente,** ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, de acuerdo con las consideraciones del presente acto administrativo.

Por cuenta de esta orden también les queda absolutamente prohibido a Raúl de Jesús López Ospina, Yomaira Pérez Correa y Eulicer Alcides López Hincapié, autorizar, facilitar y/o permitir el ejercicio de cualquier práctica minera en sus terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, con independencia de la persona natural y/o jurídica de que se trate y/o del título y/o la figura legal que se pretenda utilizar para esos fines. Aclárese, que esta medida de especial urgencia debe ser entendida o interpretada de forma restrictiva, de manera tal que siempre se prefiera su cumplimiento.

PARÁGRAFO PRIMERO: Como la finalidad de esta orden no es la de menoscabar el legítimo ejercicio del derecho a la propiedad privada que se tiene sobre el predio, pero, en todo caso, de ninguna manera permitir su abuso, se advierte que la presente medida se hace extensible a todos los posibles poseedores y/o tenedores -de lograrse identificar e individualizar alguna persona en tal condición- de los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, y que su cumplimiento debe surtirse con independencia de la situación jurídica que pese sobre los terrenos afectados con esta, entre otras circunstancias, ya sea que se trate de propiedad plena, nuda y/o con limitación por cualquier gravamen.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Adviértase a Raúl de Jesús López Ospina, Yomaira Pérez Correa y Eulicer Alcides López Hincapié, en su condición de propietarios del predio denominado Villa Nueva 1, ubicado en la vereda Ventanas e identificado con cédula catastral Nro. 887 2 001 000 0020 00011 0000 00000, que deberán dar estricto cumplimiento al artículo 5 de la Ley 1228 de 2008 y que será su obligación acudir ante las Autoridades competentes con el fin de denunciar el ejercicio de cualquier actividad minera que suceda en sus terrenos, actualmente o en un futuro, así como adoptar todas las medidas que les resulten necesarias, dentro de la legalidad, para proteger y custodiar su propiedad plena o nuda, lo que incluye la franja de retiro obligatorio.

PARÁGRAFO TERCERO: En caso de resultar procedente, será obligación de los poseedores y/o tenedores de los predios adyacentes a las zonas afectadas con esta orden, acudir a las Autoridades competentes con el fin de denunciar el ejercicio de cualquier actividad minera, actualmente o en un futuro,

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

así como adoptar todas las medidas que les resulten necesarias, dentro de la legalidad, para proteger y custodiar sus derechos de posesión y/o tenencia, lo que incluye la franja de retiro obligatorio.

PARÁGRAFO CUARTO: De conformidad con lo previsto en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011, el incumplimiento a estas órdenes podrá dar lugar a la imposición de multas sucesivas entre uno (1) y quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes en contra del infractor, mientras permanezca en rebeldía, sin perjuicio de las acciones policivas y/o de otra índole que resulten procedentes.

ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR a Juan Bautista Agudelo y Humberto Antonio Agudelo identificado con cédula de ciudadanía No. 8.409.987, en su condición de beneficiarios del título minero No. ICS-09081, actualmente caducado, que de **forma inmediata se abstengan de realizar directamente y/o por interpuesta persona natural o jurídica, cualquier actividad minera tendiente a la extracción de material pétreo en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente**, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, de acuerdo con las consideraciones del presente acto administrativo.

Por cuenta de esta orden también les queda absolutamente prohibido a Juan Bautista Agudelo y Humberto Antonio Agudelo, autorizar, facilitar y/o permitir el ejercicio de cualquier práctica minera en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, con independencia de la persona natural y/o jurídica de que se trate y/o del título y/o la figura legal que se pretenda utilizar para esos fines. Aclárese, que esta medida de especial urgencia debe ser entendida o interpretada de forma restrictiva, de manera tal que siempre se prefiera su cumplimiento.

PARÁGRAFO: De conformidad con lo previsto en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011, el incumplimiento a estas órdenes podrá dar lugar a la imposición de multas sucesivas entre uno (1) y quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes en contra del infractor, mientras permanezca en rebeldía, sin perjuicio de las acciones policivas y/o de otra índole que resulten procedentes.

ARTÍCULO TERCERO: INSTAR a la **Alcaldía Municipal de Yarumal**, como máxima Autoridad de policía en la región, que dé estricta aplicación de lo previsto en los artículos 96 y 97 de la Ley 1801 de 2016⁵³, con el fin de adoptar medidas preventivas encaminadas al cese de las actividades mineras ilegales y/o no autorizadas en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, de acuerdo con las consideraciones del presente acto administrativo.

Asimismo, se requiere a la **Alcaldía Municipal de Yarumal** para que dentro del término previsto en la ley de referencia, actualmente o en un futuro, proceda a informar a la Autoridad ambiental competente

53 Ley 1801 de 2016. ARTÍCULO 96. APLICACIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS AMBIENTALES Y MINERAS. Las autoridades de Policía en el ejercicio de sus funciones, velarán por el cumplimiento de las normas mineras y ambientales vigentes e informarán de los incumplimientos a las autoridades competentes con el fin de que estas apliquen las medidas a que haya lugar.

Las medidas correctivas establecidas en este Código para los comportamientos señalados en el presente título, se aplicarán sin perjuicio de las medidas preventivas y sanciones administrativas contempladas por la normatividad ambiental y minera.

ARTÍCULO 97. APLICACIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS. Las autoridades de Policía podrán imponer y ejecutar las medidas preventivas consagradas en la Ley 1333 de 2009 por los comportamientos señalados en el presente título. Una vez se haya impuesto la medida preventiva deberán dar traslado de las actuaciones a la autoridad ambiental competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la imposición de la misma, tal como lo ordena el artículo 2 de la Ley 1333 de 2009."

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

aquellas actividades mineras que se estén ejecutando sin el cumplimiento de la normatividad minera y/o ambiental en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, lo cual incluye dar traslado de sus actuaciones preventivas.

3.1. INSTAR a la Alcaldía Municipal de Yarumal y a la Inspección de Policía de Yarumal que, de ser del caso, inicien los procedimientos que consideren pertinentes y que les permita adoptar las medidas policivas, preventivas, correctivas y/o sancionatorias en contra de aquellas personas naturales y/o jurídicas que deben propender por la protección y/o conservación de la faja de retiro obligatoria que hace parte de la infraestructura dispuesta para el transporte, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, el párrafo 2 del artículo 4, el artículo 9 de la Ley 1228 de 2008 y el artículo 2.4.7.2.9 del Decreto compilatorio 1079 de 2015, ya sea que con sus actuaciones incurran en infracción directa de la ley y/o estén facilitando la violación de esta normatividad.

En todo caso, estas actividades deben estar encaminadas a proteger de forma continua y permanente la faja de retiro obligatorio y, con esto, restablecer y mantener la operación segura del servicio público esencial del transporte terrestre en la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal.

3.2. INSTAR a la Alcaldía Municipal de Yarumal que en un **término máximo de treinta (30) días hábiles** contado a partir de la notificación del presente acto administrativo, instale señalización de advertencia tendiente a desestimular cualquier actividad minera en la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, previo análisis y aprobación por parte del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, en su condición de administrador de este corredor vial. En cualquier caso, se debe tener en cuenta lo reglamentado en la Manual de Señalización Vial vigente.

ARTÍCULO CUARTO: SOLICITAR a la Dirección de Carabineros y Seguridad Rural de la Policía Nacional que, en un término razonable pero expedito, proceda con las actividades y los operativos que considere necesarios para que cesen las actividades de minería ilegal en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, de acuerdo con las consideraciones del presente acto administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: SOLICITAR al Departamento de Policía Antioquia - DEANT que en asocio con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, la Alcaldía Municipal de Yarumal y/o cualquier otra Entidad o Autoridad que estime competente, establezca un plan de reacción inmediata y un canal de comunicación preferente que le permita atender, a la mayor brevedad posible, los requerimientos, solicitudes, denuncias y/o avisos relacionados con la ejecución de actividades de minería ilegal en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, de acuerdo con las consideraciones del presente acto administrativo, el cual, se considera, debería permanecer por el término mínimo de tres (3) meses o de aquel que se estime adecuado por cuenta de esa Autoridad.

ARTÍCULO SEXTO: SOLICITAR a la Dirección Seccional de Tránsito y Transporte de Antioquia que inicie los procesos de inmovilización e imposición de comparendos y/o Informes Únicos de Infracción al Transporte - IUIT en relación con aquellos vehículos que, especialmente, para el cargue del

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

material pétreo resultado de la actividad minera ilegal, se detienen y obstruyen la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá) entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, cuando así corresponda. Para el efecto deberán atender, a la mayor brevedad posible, los llamados que realice **el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, la Alcaldía Municipal de Yarumal** y/o cualquier otra persona, Entidad o Autoridad que les informe sobre tal situación.

ARTÍCULO SÉPTIMO: INSTAR al Instituto Nacional de Vías – Invias que en un término máximo de treinta (30) días hábiles contado a partir de la notificación del presente acto administrativo, instale la señalización vial que resulte necesaria en la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá), entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal, así como en aquellos otros sectores aledaños que se encuentren a su cargo, la cual ha sido objeto de vandalización tal y como se informó a esta Autoridad, de acuerdo con las consideraciones del presente acto administrativo.

PARÁGRAFO: Con el propósito de que la **Alcaldía Municipal de Yarumal** dé cabal cumplimiento a lo resuelto en el numeral 3.2 del presente Acto Administrativo, se insta al **Instituto Nacional de Vías – Invias** para que, en su condición de administrador de este corredor vial, atienda de forma prioritaria la consulta previa allí prevista.

ARTÍCULO OCTAVO: SOLICITAR a la Secretaría de Minas de Antioquía que en un **término máximo de diez (10) días hábiles**, contado a partir de la notificación del presente acto administrativo, proceda a verificar la existencia de otros posibles títulos mineros en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá), entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal. En el caso de que así sea, se deberá informar el estado actual de cada uno de ellos **a la Superintendencia de Transporte y a la Alcaldía Municipal de Yarumal**, incluyendo, especialmente, si se cuenta o no con licencia ambiental vigente para realizar actividad minera y quiénes son sus beneficiarios.

ARTÍCULO NOVENO: SOLICITAR a la Agencia Nacional de Minería que en un **término máximo de diez (10) días hábiles**, contado a partir de la notificación del presente acto administrativo, proceda a verificar la existencia de otros posibles títulos mineros en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá), entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal. En el caso de que así sea, se deberá informar el estado actual de cada uno de ellos **a la Superintendencia de Transporte y a la Alcaldía Municipal de Yarumal**, incluyendo, especialmente, si se cuenta o no con licencia ambiental vigente para realizar actividad minera y quiénes son sus beneficiarios.

ARTÍCULO DÉCIMO: ORDENAR la conformación de un COMITÉ DE VERIFICACIÓN el cual se encargará de hacer seguimiento al cumplimiento de las medidas especiales urgentes aquí decretadas. Este Comité lo coordinará un **delegado de la Gobernación de Antioquia** del nivel directivo y estará integrado, además, por: **i)** el Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura o su designado, **ii)** el Alcalde Municipal de Yarumal o su designado y **iii)** el Director Territorial de Antioquia del Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

Corresponderá al delegado de la Gobernación de Antioquia, **dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la comunicación del presente acto administrativo**, convocar la primera sesión del comité y rendir informes cada dos (2) meses mientras las medidas especiales urgentes estén vigentes. En todo

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

caso, para la primera sesión del comité no podrá superarse el término de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha de su convocatoria y su periodicidad será definida por quienes lo conforman.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: COMPULSAR copia digital e íntegra del presente expediente a la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia - Corantioquia, a través de la Secretaría General de esta Superintendencia de Transporte para que, en el marco de sus competencias, adelante las actuaciones administrativas que considere pertinentes en contra de quienes, presuntamente, realizan, facilitan, autorizan y/o permiten actividades de minería ilegal en los terrenos adyacentes a la Troncal de Occidente, ruta nacional 2511 (los Llanos – Tarazá), entre los PR 42+000 al 50+550 del sector Alto de ventanas del municipio de Yarumal.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: NOTIFÍQUESE la presente Resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, a todas las personas naturales o jurídicas y representantes legales de las Entidades y Autoridades que fueron señaladas en esta parte resolutive, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 del Decreto Ley 491 del 28 de marzo del 2020. En caso de que la notificación electrónica no pueda realizarse, la notificación de la presente resolución deberá efectuarse de conformidad con los artículos 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

Una vez surtida la correspondiente notificación, esta deberá ser remitida al despacho de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente.

PARÁGRAFO: En el evento en que no se pueda realizar la notificación de la forma establecida en el artículo 4 del Decreto Ley 491 del 28 de marzo del 2020, de acuerdo con lo establecido en el artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, se deberá contactar a la Alcaldía de Yarumal - Antioquia, para que, por intermedio suyo, se pueda hacer efectiva la notificación de esta resolución a los investigados y a las demás personas y Entidades que se encuentran señaladas en la presente resolución.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: PUBLÍQUESE la presente medida especial de urgencia en la página electrónica y, en todo caso, en un lugar de acceso público de la Superintendencia de Transporte, con el objetivo de notificar a las personas naturales de quienes se desconoce información, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011. La correspondiente evidencia de la publicación por los dos medios deberá ser remitida a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente en el que reposa el presente procedimiento.

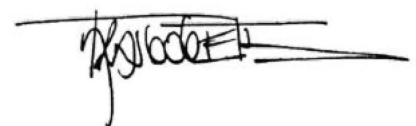
ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: Contra la presente Resolución no procede ningún recurso.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los

063 DE 17/01/2022

El Director de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura



Diego Andrés Guarín Villabón

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Notificaciones:**Raúl de Jesús López Ospina**

C.C. 15315358

Dirección del Predio: Villa Nueva 1

Vereda: Ventanas

Yarumal, Antioquia

Yomaira Pérez Correa**C.C. 32564453**

Dirección del Predio: Villa Nueva 1

Vereda: Ventanas

Yarumal, Antioquia

Eulicer Alcides López Hincapié**C.C. 15328188**

Dirección del Predio: Villa Nueva 1

Vereda: Ventanas

Yarumal, Antioquia

Miguel Ángel Peláez Henao**Alcalde**

Alcaldía Municipal de Yarumal

alcaldia@yarumal.gov.co

Calle 20 No.20-05 segundo Piso

Yarumal, Antioquia

Pedro Pablo Astaiza Cerón**Teniente Coronel**

Subcomandante Unidad Nacional contra la Minería Ilegal y Antiterrorismo (UNIMIL)

Dirección de Carabineros y Seguridad Rural

Departamento de Policía Antioquia – DEANT

pedro.astaiza@correo.policia.gov.co**Daniel Horacio Mazo Cardona****Coronel**

Departamento de Policía Antioquia – DEANT

deant.oac@policia.gov.comeval.notificacion@policia.gov.co

Calle 71 No. 65-20 Barrio El Volador

Medellín, Antioquia

José Ricardo Archila Zapata**Teniente Coronel**

Seccional de Transito y Transporte de Antioquia

deant.setra-guard@policia.gov.co

Calle 13 # 18-24 Estación de La Sabana Ferrocarriles

Bogotá D.C.

Mauricio Hoyos Sierra**Director Territorial**

Instituto Nacional de Vías Territorial Antioquia

mhoyos@invias.gov.co

Carrera 65 No. 44 A 32

Medellín, Antioquia

Jorge Alberto Jaramillo Pereira**Secretario de Minas**

Secretaría de Minas de Antioquia

notificacionesjudiciales@antioquia.gov.cominas@antioquia.gov.co

Calle 42B Número 52- 106 Centro Administrativo Departamental "José María Córdova" - La Alpujarra

Medellín, Antioquia

Por la cual se decretan unas medidas especiales urgentes

Juan Miguel Durán Prieto

Presidente

Agencia Nacional de Minería

juan.duran@anm.gov.co

notificacionesjudiciales-anm@anm.gov.co

Avenida Calle 26 No 59-51 Torre 4 Pisos (8, 9 y 10)

Bogotá D.C.

Anibal Gaviria Correa

Gobernador de Antioquia

Gobernación de Antioquia

notificacionesjudiciales@antioquia.gov.co

Calle 42B Número 52- 106 Centro Administrativo Departamental "José María Córdova" - La Alpujarra

Medellín, Antioquia

Juan Bautista Agudelo

"Se desconoce su domicilio"

Humberto Antonio Agudelo

C.C. 8.409.987

"Se desconoce su domicilio"

Compulsa de copias:

Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia - Corantioquia

corant.notificacion@corantioquia.gov.co

Carrera 65 No. 44A-32

Medellín, Antioquia