

86
92
05 AGO 2002**MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE****RESOLUCION NUMERO****0751****POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL****EL MINISTRO DEL MEDIO AMBIENTE**

En ejercicio de las facultades legales, especialmente las conferidas por la Ley 99 de diciembre 22 de 1993 y el artículo 32 del Decreto 1753 de agosto 3 de 1994, y

ANTECEDENTES

Que mediante oficio de fecha 18 de abril de 2000, Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A -FENOCO- solicitó a este Ministerio los Términos de Referencia para la ejecución del Proyecto: Rehabilitación, Conservación y Mantenimiento de los siguientes sectores de la red férrea actual: Bogotá – Santa Marta; Bogotá – Belencito; La Caro - Lenguaque y Bello – Puerto Berrio.

Que mediante oficio de fecha 4 de agosto de 2000 la Empresa Colombiana de Vías Férreas FERROVIAS, informa a este Ministerio que adelantó un contrato de concesión con la empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, quien será la encargada de gestionar los permisos y autorizaciones ambientales necesarios para adelantar el proyecto.

Que mediante Auto No. 530 del 19 de septiembre del 2000, la Subdirección de Licencias Ambientales avocó conocimiento de la solicitud presentada por el Representante Legal de Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, para adelantar los trabajos de Rehabilitación, Reconstrucción, Conservación de la Red Férrea del Atlántico, localizada en los departamentos del Magdalena, Cesar, Norte de Santander, Santander, Antioquia, Caldas, Cundinamarca y Boyacá.

Que mediante oficio de fecha 23 de octubre de 2000, Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A.- FENOCO- hace entrega del Plan de Manejo Ambiental correspondiente al tramo inicial: San Rafael de Lebrija – Santa Marta.

Que mediante Auto No. 732 del 28 de noviembre de 2000, la Subdirección de Licencias Ambientales realiza liquidación del cobro por servicio de evaluación.

Que mediante Auto No. 157 del 23 de febrero del 2001, la Subdirección de Licencias Ambientales del Ministerio del Medio Ambiente, dispuso a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO- elaborar y presentar el Plan de Manejo Ambiental conforme a los Términos de Referencia expedidos por este Ministerio.

Que mediante oficios de fecha 31 de julio del 2001, la Subdirección de Licencias Ambientales del Ministerio del Medio Ambiente, solicitó a los Alcaldes de cada uno de los municipios del área de influencia del proyecto para los tramos a rehabilitar, informar de acuerdo al uso del suelo propuesto en los Planes de Ordenamiento, si la actividad férrea que se pretende desarrollar fue incluida o es compatible con el nuevo ordenamiento territorial de los municipios.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Que a través de escrito de fecha agosto 1º de 2001, Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO- allegó a este Ministerio copia de la comunicación expedida por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH, en la cual informa que no es necesario presentar Plan de Manejo sobre el componente arqueológico puesto que las actividades del proyecto no afectarán dicho patrimonio.

Que mediante oficio de fecha 24 de septiembre de 2001, la empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO- hizo entrega de un Informe de Gestión Social de la Concesión en el área de influencia del proyecto, con el fin de que se incorpore a la información del expediente del proyecto.

Que mediante oficio No. 3113113087 del 5 de Octubre de 2001 el representante legal de Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO- solicita entre otros que se modifique la solicitud de trámite ambiental, en el sentido que no se incluya el tramo Bogotá – Belencito y que este sea reemplazado por el tramo Bogotá – Ventaquemada

Que revisado técnicamente el Plan de Manejo Ambiental presentado por la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO-, la Subdirección de Licencias del Ministerio del Medio Ambiente, emitió el Concepto Técnico No. 326 de 1 de abril de 2002, donde expresó entre otras cosas las siguientes:

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**Generalidades****Localización**

La Concesión férrea del Atlántico adjudicada por Ferrovías a Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO- incluye los tramos:

- **Bogotá – Santa Marta**
- **Bogotá - Belencito (Boyacá)**
- **La Caro – Lenguaque**
- **Bello – Puerto Berrío**

Tramo Bogotá – Santa Marta: Tiene una longitud de 969 Km. y transcurre por los departamentos de Cundinamarca, Caldas, Antioquia, Santander, Santander del Norte, Cesar y Magdalena, con dirección norte – sur, como principales poblaciones se encuentran Bogotá, La Dorada, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Aguachica, Fundación, Ciénaga y Santa Marta.

Tramo Bogotá – Belencito: Tiene una longitud de 262 km. los cuales transcurren por los departamentos de Cundinamarca y Boyacá y las principales poblaciones que cruza son: Bogotá, Tocancipá, Villapinzón, Ventaquemada, Tunja, Paipa, Duitama y Belencito.

Tramo La Caro – Lenguaque: Tiene una longitud de 110 km y transcurre por el oriente del departamento de Cundinamarca y cruza las poblaciones de Zipaquirá, Nemocón y Lenguaque.

Bello – Puerto Berrío: Cruza por el departamento de Antioquia en dirección oriente-occidente y atraviesa poblaciones como: Bello, Girardota, Barbosa, Cisneros y Puerto Berrío. Este tramo tiene 181 km de longitud.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL**ESTADO ACTUAL DE LA RED FÉRREA****Tramo Bogotá – Santa Marta**

Entre Bogotá (km 5) y la estación La Tribuna (km 48) la vía se encuentra transitable, en este sector se presentan algunas invasiones de viviendas a la altura de Facatativa.

Entre La Tribuna y Villeta (km 106) la vía se encuentra en regular estado debido a que se presentan hundimientos en la banca y a deslizamientos, principalmente de taludes en roca.

Desde Villeta hasta La Dorada (km 174) la línea férrea se encuentra interrumpida en el km 164 y km 188. El mayor problema se debe a socavación en la banca por el río Negro.

De La Dorada a Grecia (km 328) la línea férrea se encuentra en regular estado, los principales problemas que se presentan se deben a hundimientos en la banca, socavación en estribos de puentes, en el km 221 debido a insuficiencia hidráulica de la alcantarilla durante una creciente se presentó socavación en el terraplén.

Entre Grecia y San Rafael de Lebrija (km 517) la línea férrea se encuentra casi totalmente rehabilitada.

De San Rafael de Lebrija hasta La Loma (km 745) la línea se encuentra interrumpida en dos puntos km 597 y km 616, debido a insuficiencia hidráulica de las obras de drenaje que se encuentran en estos sitios durante crecientes. En general este tramo se encuentra en regular estado.

Entre La Loma y Puerto Drummond (km 937) la línea férrea se encuentra rehabilitada.

Desde Puerto Drummond hasta Santa Marta (km 969) el tramo se encuentra en regular estado, en este sector el mayor problema son las invasiones en el sector del Rodadero y cruza varios accesos a hoteles y residencias.

Los municipios cruzados por la línea férrea para este tramo son: Bogotá, Funza, Mosquera, Madrid, Facatativa, Albán, Sasaima, Villeta, Quebradanegra, Útica, Guadalupe, Caparrapí, Puerto Salgar, La Dorada, Sonsón, Puerto Truinfo, Puerto Nare, Puerto Berrio, Cimitarra, Puerto Parra, Simacota, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Sabana de Torres, Rionegro, La Esperanza, San Alberto, San Martín, Aguachica, Gamarra, La Gloria, Tamalameque, Pelaya, Chimichagua, El Paso, Bosconia, El Copey, Fundación, Aracataca, Ciénaga, Santa Marta,

Tramo Bogotá – Belencito:

En este tramo la vía se encuentra transitable y se observan algunos problemas por hundimiento en la vía, deslizamientos y socavación en la banca por falta de mantenimiento de alcantarillas. También se observan algunas invasiones a la salida de Bogotá a la altura de la calle 170. Se presentan cruces con vías importantes al norte de Bogotá.

Los municipios cruzados por la línea férrea en este tramo son: Bogotá, Chía, Cajicá, Sopó, Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Suesca, Chocontá, Villapinzón, Turmequé, Ventaquemada, Samacá, Tunja, Oicatá, Combita, Sotaquirá, Paipa, Duitama, Tibasosa, Sogamoso, Nobsa

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL**Tramo La Caro – Lenguazaque**

La vía férrea en este tramo se encuentra transitable, sin embargo se presentan algunos problemas geotécnicos como deslizamientos de taludes arenosos y hundimientos en la banca.

Los municipios cruzados por la línea férrea en este tramo son: Zipaquirá, Cogua, Nemocón, Suesca, Cucunubá, Lenguazaque.

Tramo Bello – Puerto Berrío

En el sector entre Bello (km 509) y Botero (461) la vía férrea se encuentra en regular estado, predominan los problemas por socavación de la banca por el río Medellín y deslizamientos, siendo el sitio más crítico el sector de ancón norte km 499.

Además se presentan invasiones de viviendas al derecho de vía del ferrocarril a la altura del Hatillo (km 487- km 489).

Entre Botero y Sofía (km 428) la vía se encuentra en regular estado, los principales problemas se presentan por deslizamientos en taludes de suelo residual. En este sector se observan invasiones de viviendas y de cultivos en el derecho de vía del corredor.

Desde Sofía hasta San José del Nús (km 402) los principales problemas que se presentan en la vía se deben a socavación por el río Nús y por minería.

Entre San José del Nús y Cabañas (km 362) se presentan problemas por deslizamientos y socavación.

Los municipios cruzados por la línea férrea para este tramo son: Bello, Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo, Cisneros, Yolombó, San Roque, Caracolí y Puerto Berrío.

OBRAS DE REHABILITACIÓN Y CONSERVACIÓN

La rehabilitación consiste en mejorar las condiciones actuales de la vía de tal forma que se garantice una operación segura de los trenes, para esto se requiere intervenir la infraestructura y superestructura de la vía férrea. La infraestructura se compone de explanación, terraplén y obras hidráulicas (cunetas, alcantarillas y puentes). La superestructura se compone del balasto, durmientes y rieles.

Tras la rehabilitación – reconstrucción de la vía férrea se realizará el trabajo de conservación para mantener la vía en condiciones operativas óptimas. Esta conservación consiste entre otros en el mantenimiento de obras hidráulicas, atención de hundimientos de la banca, cambio periódico de balasto, durmientes y rieles, limpieza de la biomasa en el derecho de vía.

Obras de Rehabilitación

Se indica el aporte de elementos de vía nueva que se realizará en la rehabilitación de la línea principal de los tramos indicados y de acuerdo a las pendientes de inclinación y velocidades mínimas de operación previstas, a saber:

- a. **BALASTO:** Se ha previsto sanear el existente donde sea necesario, eliminando el contaminado o fuera de especificación y aportar el preciso para completar la

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

estructura que se establece como necesaria.

- b. DURMIENTES: Se ha previsto intercalar durmientes de concreto con sujeción elástica de modo que se consolide la trocha existente para cada tramo y velocidad de circulación establecida.
- c. RIEL: Se ha previsto sustituir el riel existente por riel nuevo o regenerado en los tramos que sea necesario. El riel a emplear será, al menos, de iguales características constructivas al riel a cambiar, y en ningún caso el riel regenerado podrá ser inferior a 75 lb/y.
- d. APARATOS DE VÍA: Se sustituirán o repararán todos aquellos aparatos de vía que no permitan la circulación de trenes por la vía principal a la velocidad mínima requerida en cada tramo una vez concluido el programa de rehabilitación.
- e. MATERIAL DE VÍA: Se ha previsto un repaso general de elementos de vía (eclisas, pernos, clavos de sujeción, elementos de sujeción, riel, traviesa, anclas, placas de asiento, etc.) aportando todo aquello que no exista o se encuentre fuera de tolerancia.
- f. VÍAS DE APARTADO Y PATIOS DE ESTACIONES: Se sustituirán o repararán los elementos de vía necesarios para garantizar la realización de maniobras con seguridad.
- g. PUENTES: Se realizará el mantenimiento, la señalización y se acometerán, todas las medidas necesarias para garantizar la estabilidad y operación sobre este tipo de estructuras. Durante la rehabilitación se hará una evaluación estructural de los puentes para determinar cuales requerirán de reparación.

Infraestructura de la Vía.

La intervención de la infraestructura incluye entre otras las siguientes actividades:

Limpieza de la biomasa del corredor férreo.

Limpieza, reparación o sustitución de los drenajes que lo requieran, para limpieza y reparación las obras se realizarán manualmente, en las obras de sustitución de alcantarillas es posible que se requiera de maquinaria.

Estabilización de los terraplenes y taludes se construirán obras de protección geotécnicas de acuerdo con cada caso identificado, estas obras pueden ser muros de contención en gaviones, concreto, bolsacretos, tierra armada, trinchos, colchonetas en gaviones, estabilización de bases, obras de drenaje, filtros, etc.

Actividades en la Superestructura de la Vía

Reconstrucción geométrica de la superestructura y sustitución de los elementos de vía que no cumplan con sus especificaciones mínimas de tolerancia (inexistencia de balasto, durmientes podridas o fisuradas, rieles fisurados o desgastados, material de vía en mal estado o inexistente), de acuerdo con las cantidades y especificaciones.

Campamentos

En la rehabilitación se usarán las instalaciones existentes en las estaciones como campamentos de obra. Así mismo, se requerirá de un taller para soldadura y labores

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

propias de la rehabilitación. Este taller se localizará en una de las estaciones habilitadas como campamentos.

Botaderos

Durante la rehabilitación, de acuerdo con las necesidades del proyecto se utilizarán sitios para la disposición de materiales sobrantes de excavaciones y estériles seleccionarán sitios de acuerdo con criterios técnicos, ambientales y económicos. (En el Plan de Manejo Ambiental correspondiente al manejo de botaderos se indican los criterios por tener en cuenta en la selección.)

ASPECTOS SOCIALES***Tramo: Bogotá (km. 5) - Belencito (Km. 262)***

Los municipios cruzados por la línea férrea son: Bogotá, Chía, Sopó, Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Suesca, Chocontá, Villapinzón, Turmequé, Ventaquemada, Samacá, Tunja, Oicatá, Tuta, Sotaquirá, Paipa, Duitama, Santa Rosa de Viterbo, Nobsa y Sogamoso

Las poblaciones de Chía, Sopó y el Distrito Capital, basan su economía en la industria, comercio, servicios y en la parte agrícola el sector de la floricultura.

En Bogotá la línea férrea atraviesa desde el centro hacia el norte, cruzando zonas industriales, residenciales, recreacionales y comerciales.

Las poblaciones del altiplano Cundiboyacense, basan su economía en la ganadería lechera, agricultura, turismo y actividades industriales como la siderúrgica y producción de cemento.

Presenta algunas invasiones a la salida de la ciudad de Bogotá a la altura de la calle 170. Tiene cruces con vías importantes al norte de la ciudad .

Tramo: La Caro (km.34) - Lenguaque (Km. 110)

Comprende los municipios de Chía, Cajicá, Zipaquirá, Cogua, Nemocón, Suesca, Cucunubá y Lenguaque.

Los principales renglones de la economía son el pecuario, agrícola, la floricultura, la minería, industria manufacturera y la ganadería

No presenta invasiones pues está transitable.

Tramo: Bello (Km. 509) – Puerto Berrío (Km. 333)

En este tramo se encuentran cruzados por la línea férrea los municipios de Bello, Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo, Cisneros, Yolombó, San Roque, Caracolí y Puerto Berrío.

Las principales actividades económicas de los poblados de la zona norte del Valle de Aburrá son las industriales, comerciales y de servicios. Los demás municipios presentan actividades agrícola, ganadera y en menor proporción la minería aurífera artesanal.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Todos estos municipios presentan problemas en sus redes de comunicación lo que dificulta el transporte de los pobladores y la salida de los productos a los centros de distribución.

La línea férrea intercepta infraestructuras viales, gasoducto y poliducto Sebastopol - Medellín y cable de fibra óptica de Telecom.

Presenta invasiones de vivienda al derecho de vía del ferrocarril a la altura del Hatillo (Km. 487- Km. 489)

Entre Botero y Sofía (km. 428) presenta invasión de viviendas y de cultivos en el derecho de vía del corredor.

Tramo Bogotá (Km. 5) - Santa Marta (Km 201)

Hacen parte de este tramos los siguientes sectores:

- **Bogotá (Km.5) – La Dorada (Km. 201)**

Los municipios cruzados por la línea férrea son: Bogotá, Funza, Mosquera, Madrid, Facatativá, Albán, Sasaima, Villeta, Útica, Guaduas, Caparrapí, Puerto Salgar y La Dorada

Desde el km 5 (terminal de carga del ferrocarril) la línea férrea cruza a Bogotá por el sector occidental (Puente Aranda y Fontibón), hasta Facatativá (km 42) se cruza por zona urbana de viviendas de estratos 2 a 4 con varios cruces a nivel, zona industrial y floricultivos. Las poblaciones de Funza, Mosquera y Madrid tienen una clara influencia, tanto en su urbanismo como en sus actividades económicas con la metrópoli.

La mayor parte de los pobladores dependen su sustento de actividades industriales, comerciales o cultivos de flores de la región. En estas poblaciones la mayor parte viven en la zona urbana.

Facatativá, Albán y Sasaima son las poblaciones de la sabana con una clara vocación agrícola, en estos municipios predomina el minifundio de cultivos estacionales.

Estas poblaciones tienen un bajo índice de necesidades básicas insatisfechas, esto debido a la cercanía con Bogotá y a la buena calidad de vías de comunicación.

El turismo es un renglón importante en la economía de los municipios de Villeta, Útica y Guaduas, su población es de tendencia rural. La agricultura es un renglón secundario en la economía de la región ésta se basa en productos como el café, caña, maíz, yuca y frutales. Estas poblaciones cuentan con buena infraestructura de salud y servicios.

Caparrapí es un municipio que depende económicamente de la agricultura con cultivos principalmente de caña, maíz y frijol, la población es principalmente rural, las vías de comunicación a la cabecera municipal son muy deficientes, la infraestructura de servicios básicos es deficiente y afronta problemas de orden público.

La Ganadería es el renglón económico más importante en La Dorada y Puerto Salgar, también el turismo y menor escala la agricultura, también es importante la actividad pesquera, poseen una buena infraestructura de servicios y vías de comunicación.

En este tramo se encuentran como principales centros de comercio e infraestructura Bogotá, Facatativá, Villeta y La Dorada.

- **La Dorada (Km 201) – Santa Marta (Km.969)**

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Los municipios cruzados por la vía férrea en este tramo son: La Dorada, Sonsón, Puerto Triunfo, Puerto Nare, Puerto Berrío, Cimitarra, Puerto Parra, Simacota, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Lebrija, Sabanatorres, Rionegro, La Esperanza, San Alberto, San Martín, Aguachica, Gamarra, La Gloria, Pelaya, Tamalameque, Pailitas, Chimichagua, Curumaní, Chiriguaná, El Paso, Bosconia, El Copey, Fundación, Aracataca, Ciénaga y Santa Marta.

La línea férrea cruza el municipio de Sonsón (Antioquia), por el área rural, costado oriental de su jurisdicción, en límites con el municipio de Puerto Boyacá, para empalmar al norte con el municipio de Puerto Triunfo y al sur con el municipio de la Dorada, de acuerdo con lo establecido en los Anexos: No. 3 Relación de Planos y No. 4. Plano del Proyecto escala 1: 100.000 del Plan de Manejo Ambiental y a la visita técnica en campo.

Como centros importantes de comercio e infraestructura en este tramo se cuenta con La Dorada, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Aguachica, Fundación, Ciénaga y Santa Marta.

En el tramo entre La Dorada y Grecia se encuentran los municipios integrantes de la región del Magdalena Medio occidental (Caldas y Antioquia).

Aunque este intercambio se da con las ciudades mencionadas, existe al tener una base productiva de ganadería extensiva una normal dependencia no apremiante de los centros metropolitanos por escasos niveles de intervención especializada para su sostenimiento. La base económica de ésta subregión está constituida por las actividades relacionadas con la ganadería extensiva, la pesca, la explotación de la agricultura a pequeña escala.

La identidad sociocultural de la región esta dada por el río Magdalena que de manera histórica ha moldeado socioeconómica y culturalmente a sus habitantes, al ser la primera forma de comunicarse y conectarse con el resto del país. Entre sus pobladores se encuentra la presencia de una sola cultura regional, a saber: la antioqueña. La Dorada dada la común procedencia de sus orígenes, presenta la misma circunstancia, porque como se conoce Caldas perteneció a Antioquia en una época no muy lejana.

La articulación al sistema de mercado predominante en la sociedad colombiana y la comunicación entre los municipios que integran la región y las ciudades con las que se desarrolla el proceso se da a través de un moderno sistema vial que incluye carreteras pavimentadas y aeropuertos, para el caso de los desplazamientos y el transporte de productos y bienes materiales para el apoyo de las actividades productivas y comerciales que se desarrollan en el territorio de la región.

En el tramo entre Grecia y Palestina, por sus características geográficas de extensas sabanas, en la región se encuentran grandes haciendas que se dedican a la ganadería extensiva o a la agricultura en especial arroz y palma africana. En la zona se evidencian condiciones de pobreza generalizada a causa de una larga recesión económica originada unas veces por la inestabilidad del orden público, otras por la ausencia de políticas de fomento agropecuario por parte del estado y otras más por acción de la naturaleza que en casos de inundaciones se pierden las cosechas o impiden su transporte para la comercialización oportuna.

Un caso especial se presenta en el área urbana de Barrancabermeja debido a su situación por las instalaciones petroleras ha convertido la cultura de sus pobladores de rural a urbana con todos los problemas de orden público, pérdida de valores y costumbres que ello conlleva.

La economía regional se estructura en torno a los cultivos de algodón, arroz, sorgo y maíz tecnificado en las grandes haciendas, mientras que en los predios menores de 5 ha la yuca, el plátano, la patilla y el frijol son los más importantes. La ganadería extensiva a pesar de las dificultades continúa siendo uno de los renglones económicos más

22

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

importantes de la región, mientras que la pesca artesanal en las ciénagas y el río Magdalena es la principal fuente de ingresos para las familias más pobres.

En su mayoría los asentamientos de la zona surgieron y se desarrollaron con la llegada del tren, por ello en la década de 1990 con la desaparición del servicio de pasajeros, que era el que daba trabajo y vida a la población puesto que ella obtenía sus ingresos de la venta de comida a los que pasaban, estos asentamientos decayeron puesto que muchas familias que vivían del rebusque en el tren perdieron su fuente de ingresos, lo cual las obligó a trasladarse a instalaciones informales ubicadas sobre la troncal Bucaramanga - Santa Marta.

El sector entre Fundación y Ciénaga el principal renglón económico es el cultivo del banano, seguido por la pesca que se explota artesanalmente en las ciénagas y el mar, los arraigos culturales tienden a ser más propios del litoral del Atlántico que de las sabanas del Cesar.

Después de Ciénaga, hasta Santa Marta se encuentra el sector turístico de Santa Marta km 935 – km 951, zona industrial km 951 – km 960, desde este sector hasta la terminal de carga de la línea férrea, se cruza por barrios de bajas condiciones económicas (estratos 1 y 2) localizados en el sector Oriental de Santa Marta, donde se han instalado recientemente desplazados por la violencia.

La zona turística posee una gran calidad paisajística generada por la topografía, la vegetación y el mar, esta es impactada por la construcción de edificios, hoteles e infraestructura necesaria para el turismo.

La economía de Santa Marta depende principalmente del turismo y de su condición de puerto marítimo.

Como infraestructura interceptada por la línea férrea se tiene entre otros: gasoducto centro Oriente, Poliducto Magdalena Medio, Poliducto de Oriente y Gasoducto Transmetano, vía La Dorada - Santa Marta y vías secundarias, además del sector turístico de El Rodadero.

En este tramo están rehabilitados los sectores de Grecia – San Rafael de Lebrija y La Loma – Puerto Drummond, en este último sector existe tránsito férreo de transporte de carbón.

Los municipios cruzados por la red férrea son: Bogotá, Funza, Mosquera, Madrid, Facatativá, Albán, Sasaima, Villeta, Utica, Guaduas, Caparrapí, Puerto Salgar y La Dorada.

Desde el km 5 (terminal de carga del ferrocarril) la línea férrea cruza a Bogotá por el sector occidental (Puente Aranda, Fontibón) hasta Facatativá, con varios cruces a nivel, zona industrial y floricultivos.

Las actividades económicas predominantes son las industriales, comerciales, cultivos de flores y agrícolas, turismo y ganadería.

Se presentan algunas invasiones de viviendas a la altura de Facatativá.

CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL - LINEA BASE

Se efectúa la descripción del medio ambiente con base en el acopio de información sobre: Geología, suelos, sus usos y estabilidad, el agua con sus aspectos, hidrológicos y de uso, los aspectos climáticos, los diferentes tipos de infraestructura,

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

la vegetación y su composición florística, los aspectos socioeconómicos, etc. de acuerdo con los términos de referencia establecidos para el proyecto.

EVALUACIÓN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

El Plan de Manejo ambiental presentado para evaluación tiene como objetivo el establecer las medidas para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles impactos ambientales negativos generados por el proyecto; consta de Fichas de Manejo, Plan de Gestión Social, Plan de Seguimiento y Plan de contingencia, cronograma de ejecución y contingencia.

PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO

Plantea dos estrategias de seguimiento de los impactos durante la rehabilitación de las obras:

La primera relacionada con los monitoreos, los cuales deben ser realizados durante la rehabilitación y conservación de la red férrea, y La segunda estrategia apunta al control de los impactos que se causen durante la rehabilitación y conservación

PLAN DE MONITOREO FÍSICO - BIÓTICO**Erosión y Estabilidad de Taludes**

- **Objetivo:** Verificar la eficiencia de las medidas de control de erosión implementadas por el Plan de Manejo Ambiental, con el fin de reducir los riesgos de desestabilización y/o erosión de las áreas afectadas por las obras de rehabilitación de la vía férrea.
- **Sitios por Monitorear:** Las áreas que sean intervenidas en las actividades de rehabilitación de infraestructura y superestructura, obras de drenaje, reparación de puentes, obras de protección geotécnicas y obras complementarias, específicamente las zonas más susceptibles a movimientos en masa y erosión como taludes, llenos, terraplenes y cauces de corrientes de aguas.
- **Inicio de Muestreos:** Una vez finalizadas las obras de estabilización y control de erosión en un sitio específico se iniciará el monitoreo para dicho punto.
- **Periodicidad:** En el primer mes contado desde la iniciación de las actividades de construcción la periodicidad del monitoreo será semanal, en caso de observarse una evolución aceptable, el monitoreo se podrá realizar mensual a partir del segundo mes. A partir del sexto mes la periodicidad de monitoreo puede ser bimestral o trimestral. El monitoreo tendrá una duración de dos años, el monitoreo podrá finalizar antes de este período en caso de observarse un desarrollo satisfactorio del estado del área tratada.
- **Metodología:** Indica que se realizarán evaluaciones de la calidad ambiental del área tratada de acuerdo a como se presente el desempeño de las obras realizadas.

Se cuantificará el área de control en los cuales se ha implementado programas de estabilización y han obtenido resultados satisfactorios; para su cuantificación se tendrá en cuenta la superficie sometida a control y estabilizada y la superficie total afectada por las obras. De acuerdo con la eficiencia y eficacia de las obras realizadas como conformación de taludes, obras de drenaje, trinchos, muros de contención (gaviones, bolsacretos, tierra armada) y filtros, se califica el desarrollo de la recuperación del sitio en cuestión, así

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

mismo establece parámetros de evaluación siendo: Buena: 0,8 - 1,0; Aceptable: 0,6 - 0,8; Media 0,4 - 0,6; Baja: 0,2 - 0,4; Crítica: 0,0 - 0,2

- **Reportes:** El Plan de Manejo Ambiental presenta el formato correspondiente para documentar el seguimiento de la evolución del área intervenida.
- **Evaluación de este Ministerio:** Los procedimientos establecidos en el plan de monitoreo físico – biótico, componente **erosión y estabilidad de taludes** permiten alcanzar los objetivos establecidos, por lo cual este ministerio considera procedente su aplicación.
- **Monitoreo de la Cobertura Vegetal**

Objetivo: Monitorear la evolución de las zonas revegetalizadas (cortes, llenos, terraplenes).

Sitios para Monitorear: Las áreas intervenidas durante las actividades de rehabilitación de infraestructura y superestructura y en los que se ha removido la cobertura vegetal como en cortes, llenos y terraplenes.

Inicio de Muestreos: Una vez finalizadas la revegetalización en un sitio específico se iniciará el monitoreo para dicho punto.

Periodicidad: En el primer mes contado desde la iniciación de las actividades, la periodicidad del monitoreo será semanal, en caso de observarse una evolución aceptable, el monitoreo se podrá realizar mensual a partir del segundo mes. A partir del sexto mes la periodicidad de monitoreo puede ser bimestral o trimestral. El monitoreo tendrá una duración de dos años. El monitoreo podrá finalizar antes de este período cuando se alcancen valores de calificación ambiental buenas en el porcentaje de prendimiento de las áreas revegetalizadas.

Metodología: En las zonas por revegetalizar, se identificarán y cuantificarán las áreas que van a ser tratadas; se llevará un registro de las áreas, donde se realizará una calificación de la evaluación de la evolución del tratamiento que han sido revegetalizadas y han prendido eficientemente. Con los datos anteriores se hará la relación entre área por revegetalizar y área revegetalizada y con prendimiento. La revegetalización será eficiente cuando se garantiza un prendimiento por área mayor o igual al 80%.

Reportes: El Plan de Manejo Ambiental presenta el formato correspondiente para documentar el seguimiento. Tabla No. 2 Después de cada monitoreo se llevará un registro que contenga la ubicación de las zonas monitoreadas y datos cuantitativos de la cobertura vegetal.

Evaluación de este Ministerio: Los procedimientos establecidos en el plan de monitoreo físico – biótico, componente **Cobertura Vegetal** permiten alcanzar los objetivos establecidos, por lo cual este Ministerio considera procedente su aplicación.

- **Calidad de las aguas**

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Objetivo: Verificar la eficiencia de los sistemas en cadena propuestos para el tratamiento de las aguas residuales instalados, por medio de los análisis de aguas efluentes de los sistemas de tratamiento domésticos e industriales. Lo anterior para asegurar que las descargas que se hagan a las corrientes cumplan con los parámetros ambientales de vertimientos. Además monitorear el agua de abasto para los campamentos, talleres e instalaciones temporales

Sitios por monitorear: En el sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas se tomarán muestras a la entrada del tanque séptico y a la salida del filtro anaerobio. En el sistema de tratamiento de aguas residuales industriales se tomarán muestras a la entrada del separador de grasas y a la salida del sedimentador. En el sistema de abasto de campamentos y talleres

Inicio de Muestreos: En el sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas los muestreos se iniciarán en la quinta semana de funcionamiento de los sistemas. Lo anterior para asegurar que las aguas efluentes del filtro anaerobio son en su totalidad las aguas residuales, esto debido a que las primeras aguas son las aguas con las que se llenó el tanque séptico para su inoculación.

En el sistema de tratamiento de aguas residuales industriales y en el sistema de acueducto de los campamentos y talleres los muestreos se iniciarán a partir de la primera semana de funcionamiento del sistema.

Periodicidad: Se realizará un monitoreo mensual contados desde la iniciación de las actividades en cada sistema de tratamiento de aguas residuales, tanto domésticas como industriales y en el sistema de abasto.

Metodología: Los indicadores ambientales que se utilizarán para el monitoreo de la calidad del agua afluente al tanque séptico y el agua efluente del filtro anaerobio de flujo ascendente, serán los dispuestos según el Decreto 1594 del 26 de junio de 1984. Para el sistema de abastos los indicadores ambientales serán los dispuestos en el Decreto 2105/83.

Los resultados obtenidos en estos muestreos se compararán y de esta comparación se obtendrán los resultados, los cuales tienen que cumplir con lo estipulado en el Decreto 1594, en cuanto a la remoción como mínimo del 80% DBO₅ del sistema. Se tomarán muestras trimestralmente para el primer año y de acuerdo con su funcionamiento se establecerá la periodicidad para el año siguiente.

La metodología empleada para la toma de las muestras y los análisis de laboratorio son las mismas implementados por la AWWA - WPCF - APHA y Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater.

Equipos: Los análisis de aguas que se realizarán serán contratados con un laboratorio especializado en aguas que sea homologado por la autoridad ambiental, al cual se le entregará la muestra.

Este laboratorio debe estar contactado previo arranque del sistema y con un condicional de tiempo en la entrega de los resultados, para garantizar información oportuna de cómo está funcionando el sistema.

Reportes: Los reportes serán los resultados entregados por el laboratorio que realice los ensayos.

Evaluación de este Ministerio: Los procedimientos establecidos en el plan de monitoreo físico – biótico, componente **Calidad obertura Vegetal** permiten alcanzar los objetivos establecidos, por lo cual este Ministerio considera procedente su aplicación.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Sitios de disposición de materiales sobrantes de excavaciones

Objetivo: Verificar la eficiencia de las medidas implementadas en el Plan de Manejo para la disposición de materiales sobrantes de excavaciones y estériles y la recuperación del área afectada.

Sitios por Monitorear: Las áreas de disposición de materiales sobrantes de excavaciones y estériles.

Inicio de Muestreos: Una vez finalizadas se inicie la colocación del material sobrante

Periodicidad: Durante la operación del botadero el monitoreo se hará como mínimo una vez a la semana, contados desde la iniciación de las actividades. Después de la recuperación final, en el primer mes el monitoreo será semanal, desde el segundo mes el monitoreo será mensual por lo menos durante 6 meses o a hasta que la autoridad ambiental considere que la evolución de la recuperación es satisfactoria.

Metodología: Plantea que en la operación del botadero se evaluará el desempeño de las obras implementadas como drenajes y filtros, así como la estabilidad del sitio, posibles efectos sobre el entorno del botadero y forma de colocación de los desechos. Una vez se haya recuperado el área se evaluará el estado de las medidas implementadas y la evolución de la recuperación. Así mismo se tendrá en cuenta el funcionamiento de obras de drenaje, prendimiento de revegetalización, erosión y estabilidad.

Por otra lado propone una calificación ambiental que incluya los parámetros de evaluación así: Buena: 0,8 - 1,0; Aceptable: 0,6 - 0,8; Media: 0,4 - 0,6; Baja: 0,2 - 0,4; Crítica: 0,0 - 0,2

Reportes: Presenta el formato correspondiente para documentar el seguimiento y monitoreo de los sitios de disposición de materiales sobrantes de la excavación. Tabla No. 3

Evaluación de este Ministerio: Los procedimientos establecidos en el plan de monitoreo físico - biótico, para **Sitios de disposición de materiales sobrantes de excavaciones** permiten alcanzar los objetivos establecidos, por lo cual este Ministerio considera procedente implementar para su aplicación.

Calidad de Agua

Objetivo: Verificar la eficiencia de los sistemas en cadena propuestos para el tratamiento de las aguas residuales instalados (Trampa de Grasas, Tanque séptico, Filtro anaerobio de flujo ascendentes, Separador de Grasas, Sedimentador. (Ficha PMF6) del Plan de Manejo Ambiental), esto se hará por medio de análisis de aguas efluentes de los sistemas de tratamiento domésticos e industriales. Lo anterior para asegurar que las descargas que se hagan a las corrientes cumplan con los parámetros ambientales de vertimientos. Además monitorear el agua de abasto para los campamentos, talleres e instalaciones temporales

Sitios por monitorear: En el sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas se tomarán muestras a la entrada del tanque séptico y a la salida del filtro anaerobio. En el sistema de tratamiento de aguas residuales industriales se tomarán muestras a la entrada del separador de grasas y a la salida del sedimentador. En el sistema de abasto de campamentos y talleres

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Inicio de Muestreos: En el sistema de tratamiento de aguas residuales domésticas los muestreos se iniciarán en la quinta semana de funcionamiento de los sistemas. Lo anterior para asegurar que las aguas efluentes del filtro anaerobio son en su totalidad las aguas residuales, esto debido a que las primeras aguas son las aguas con las que se llenó el tanque séptico para su inoculación.

En el sistema de tratamiento de aguas residuales industriales y en el sistema de acueducto de los campamentos y talleres los muestreos se iniciarán a partir de la primera semana de funcionamiento del sistema.

Periodicidad: Se realizará un monitoreo mensual en cada sistema de tratamiento de aguas residuales, contados desde la iniciación de las actividades, tanto domésticas como industriales y en el sistema de abasto.

Metodología: Los indicadores ambientales que se utilizarán para el monitoreo de la calidad del agua afluente al tanque séptico y el agua efluente del filtro anaerobio de flujo ascendente, serán los dispuestos según el Decreto 1594 del 26 de junio de 1984. Para el sistema de abastos los indicadores ambientales serán los dispuestos en el Decreto 2105/83.

Los resultados obtenidos en estos muestreos se compararán y de esta comparación se obtendrán los resultados, los cuales tienen que cumplir con lo estipulado en el Decreto 1594, en cuanto a la remoción como mínimo del 80% DBO₅ del sistema. Se tomarán muestras trimestralmente para el primer año y de acuerdo con su funcionamiento se establecerá la periodicidad para el año siguiente.

La metodología empleada para la toma de las muestras y los análisis de laboratorio son las mismas implementados por la AWWA - WPCF - APHA y Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater.

Equipos: Los análisis de aguas que se realizarán serán contratados con un laboratorio especializado en aguas que sea homologado por la autoridad ambiental, al cual se le entregará la muestra.

Este laboratorio debe estar contactado previo arranque del sistema y con un condicional de tiempo en la entrega de los resultados, para garantizar información oportuna de cómo está funcionando el sistema.

Reportes: Los reportes serán los resultados entregados por el laboratorio que realice los ensayos.

Evaluación de este Ministerio: Los procedimientos establecidos en el plan de monitoreo físico – biótico, componente **Calidad obertura Vegetal** permiten alcanzar los objetivos establecidos, por lo cual este Ministerio considera procedente su aplicación.

- **PROGRAMA DE MONITOREO SOCIAL**

Objetivo General: Desarrollar un proceso de seguimiento permanente a la ejecución de las medidas de manejo social propuestas en el PMA para la rehabilitación y conservación de la línea férrea y verificar su eficacia.

Objetivos específicos

- Canalizar de manera adecuada las inquietudes de la comunidad frente al desarrollo del proyecto.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

- Realizar los ajustes que se consideren necesarios en la aplicación de las medidas de manera oportuna.
- Verificar el nivel de cumplimiento de cada uno de los programas y facilitar hacer los ajustes de una manera sistemática.
- Verificar la eficacia de las medidas del Plan de Gestión Social (PGS)
- Desarrollar un proceso de información y divulgación del proyecto (programa de información y participación comunitaria).

Para el seguimiento de los programas del PGS se propone la creación de un Comité de Monitoreo Social integrado por: un interlocutor comunidad-contratista, un representante de la parte técnica del Contratista, un representante de la comunidad, un representante institucional (personero, secretario de gobierno, delegado municipal, veedor) y un representante del Concesionario, el cual se reunirá cada 30 días durante los primeros tres meses, luego cada dos meses durante la rehabilitación de la Línea Férrea.

Como instrumentos e indicadores de monitoreo y seguimiento se tendrán los siguientes:

- Formato de quejas y reclamos:
(Número de quejas / Número de respuestas satisfactorias)*100, en %.
- Estudio de casos
(Número de casos especiales / Casos especiales concluidos)*100, en %.
- Actas de las reuniones del Comité de Monitoreo Social
(Medidas implementadas satisfactoriamente/Total de medidas propuestas)*100, en %.
- Actividades propuestas en el Plan de Manejo
(Número de actividades propuestas / Número de actividades ejecutadas)*100, en %.

Los reportes serán presentados en cada sesión del Comité en los cuales se presentará una síntesis de la evolución de cada uno de los programas sociales propuestos en el PGS y se recogerán las inquietudes de la comunidad frente a la evolución del proyecto.

Evaluación de este Ministerio: Los instrumentos e indicadores propuestos para el seguimiento y control de los programas sociales establecidos para la mitigación de los impactos socioeconómicos, permiten medir eficientemente los objetivos establecidos para cada uno de ellos, por lo cual este Ministerio considera procedente su aplicación.

El tiempo de vigencia del Comité de Monitoreo social propuesto, será igual a la vida útil del proyecto incluida su etapa de operación.

- **PLAN DE CONTROL DE LOS IMPACTOS**

Objetivo: Asegurar que las medidas de prevención, control, compensación y mitigación propuestas durante las fases de rehabilitación y conservación, sean implementadas oportuna y efectivamente.

Incluye entre otros:

Etapas del proyecto para implementación: Durante la rehabilitación y conservación de la vía férrea

Alcance: Este procedimiento es aplicable al personal de profesionales y auxiliares encargados de la ejecución, control y el seguimiento de la rehabilitación y conservación de la línea férrea.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Cobertura espacial: Todas las áreas identificadas como área de influencia del proyecto por la ejecución de actividades propias de la reconstrucción de las obras físicas.

Población beneficiada: Todas las personas involucradas directa o indirectamente con el proyecto.

Descripción de actividades de la medida: Establece las diferentes actividades y responsables de las mismas, es de destacar que el éxito de este plan de control radica en la correcta y oportuna aplicación de las listas de verificación sugeridas para cada ficha del plan de manejo ambiental y todas aquellas que mejoren el propósito de vigilar el cumplimiento de las medidas de mitigación propuestas en el estudio.

Evaluación de este Ministerio: Los mecanismos de verificación y/o control establecidos en el plan de control de los impactos permiten alcanzar de manera oportuna los objetivos establecidos, por lo cual este Ministerio considera procedente su aplicación.

- **PLAN DE CONTINGENCIAS**

Objetivo: Establecer los lineamientos y requisitos generales del Plan de Contingencias que deben cumplir durante la rehabilitación y conservación de los tramos que hacen parte de la concesión de la red férrea del Atlántico, de forma que se permita minimizar y mitigar los riesgos ambientales resultantes en una emergencia durante su construcción y mantenimiento.

Determinar e implementar los elementos técnicos necesarios para controlar, en forma efectiva y eficiente, los riesgos ambientales que puedan ocurrir durante las obras.

Preservar y conservar la salud y bienestar de los trabajadores, de la población vecina, los recursos naturales y la calidad de la infraestructura de la vía durante la rehabilitación y conservación, en el caso de presentarse un siniestro.

Establecer los mecanismos y procedimientos para obtener una capacidad de respuesta y de acción rápida ante la ocurrencia de un evento de origen natural o antrópico.

los anteriores objetivos podrán ser alcanzados entre otros mediante:

Definición organizacional: establece la organización con la que va a contar el plan de contingencia para su ejecución y el nivel de responsabilidad en cada área geográfica y ámbito jurídico en donde se va a aplicar dicho plan.

Mecanismos institucionales: Define la competencia de las diferentes entidades: A nivel de Propietario del proyecto, En el ámbito municipal y departamental

Incluye además:

Plan de comunicaciones de coordinación, control e información a la comunidad: Mediante la creación Comités del plan de contingencia, Instituciones de apoyo externo, Plan operativo, (ejecución del Plan), atención de emergencias

Plan General de Acción: Establece claramente el programa de atención de emergencias, el cual será suficientemente informado y conocido por todos los empleados, que laboren en cada uno de los frentes por medio de programas de capacitación y simulación, y que en el momento del incendio se pondrá en marcha. Las personas del comité operativo son los que dirigirán las acciones y tranquilizarán el personal.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Así mismo establece cada uno de los pasos más relevantes a seguir en caso de: incendio, sismo, inundación, explosión, mordeduras de serpientes, picaduras de insectos, derrames de combustibles, contingencias técnicas

Plan de atención de emergencias: Este plan de emergencias tiene su mecanismo de activación en el momento en que se presenten pérdidas de vidas humanas, u ocurrencia de lesiones graves, de una o más personas.

Reportes: En la tabla No. 3 se presenta un formato propuesto para el registro y evaluación de cualquier tipo de evento, facilitando de esta manera la documentación de los diferentes incidentes.

Evaluación de este Ministerio: Los protocolos y/o procedimientos establecidos en el Plan de Contingencias permiten alcanzar de manera oportuna los objetivos establecidos, por lo cual este Ministerio considera procedente su aplicación

CONSIDERACIONES

Teniendo en cuenta que:

Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO- presentó para evaluación el documento Plan de Manejo Ambiental, para la rehabilitación, reconstrucción, y conservación de la red férrea del Atlántico de acuerdo con lo establecido en la normatividad ambiental vigente.

La rehabilitación de la red férrea comprende las actividades necesarias para mejorar las condiciones originales de la vía férrea, de manera que cumplan las especificaciones técnicas exigidas dentro del derecho de vía, siendo éstas: 1. Infraestructura: - Alcantarillas (Limpieza y manejo de cortes y rellenos), Excavación de drenes longitudinales, cunetas (excavación, desmonte o limpieza), Excavación y construcción de muros guarda-balasto, - Señalización de pasos a nivel, 2. Obras de Protección Geotécnica: - Construcción de gaviones, Construcción de muros de contención (excavación), Perfilado de taludes, Reconformación de la banca, Puentes y pontones (mantenimiento, excavación y demolición), 3. Adecuación y manejo de Botaderos, 4. Superestructura, levantamiento de rieles, traviesas y tramos de banca, Almacenamiento de rieles y traviesas y balasto, 5. Suministro de Materiales, 6. Transporte de Materiales, 7. Disposición de Desechos, 8. Transporte de Maquinaria, 9. Movimiento de Personal.

Los posibles impactos generados por el proyecto fueron determinados, mediante la aplicación de matrices de doble entrada, teniendo en cuenta entre otros: Actividades del proyecto (desagregadas), dimensiones y componentes del ambiente (Físico, Biótico y humano), Identificación de los impactos (Método gráfico de redes o diagramas de flujo), evaluación de Impactos (jerarquía de impactos), Importancia ambiental (análisis cuantitativo).

De acuerdo con los parámetros establecidos en el análisis de impactos en el PMA, se definieron como potenciales impactos ambientales negativos generados por la rehabilitación y/u operación del corredor férreo entre otros los siguientes: Aumento del Efecto Barrera, Aumento de ruido y vibraciones, Contaminación de suelos por producción de residuos sólidos, Aumento en las emisiones de gases contaminantes (CO, COx, NOx, SOx, HC), Contaminación de aguas por producción de residuos líquidos, aumento de riesgos de accidentes, generación de expectativas por pérdida de mejoras en el derecho de vía y daños a terceros.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Del análisis del Plan de Manejo Ambiental presentado por Ferrocarriles del Norte de Colombia -FENOCO-, este Ministerio considera que cumple con el objetivo de establecer las medidas para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles impactos ambientales negativos generados por el proyecto para la fase de rehabilitación, reconstrucción y/o conservación de la Red ferroviaria. Consta de:

CÓDIGO	NOMBRE DEL PROGRAMA
DIMENSIÓN FÍSICA	
PMF1	Control de sedimentos, estabilidad de taludes y terraplenes.
PMF2	Revegetalización
PMF3	Sitios de depósitos para sobrantes de excavaciones
PMF4	Manejo de canteras
PMF5	Manejo de desechos sólidos
PMF6	Manejo de desechos líquidos
DIMENSIÓN BIÓTICA	
PMB1	Programa de arborización
DIMENSIÓN HUMANA	
PMS1	Información y participación comunitaria
PMS2	Gestión social para el manejo de invasiones y prevención de daños a terceros
PMS3	Programa de empleo
PMS4	Programa de sensibilización ambiental para el Contratista y los trabajadores
GENERAL	
PMG1	Señalización
PMG2	Gestión y control ambiental
PMG3	Conservación del corredor férreo

- Plan de Monitoreo y Seguimiento, - Plan de monitoreo físico – biótico, -Monitoreo de la cobertura vegetal, - Calidad de las aguas, - Programa de monitoreo social, - Plan de control de los impactos, - Plan de contingencias.

El Plan de Manejo ambiental no incluye medidas para mitigar el ruido, las emisiones atmosféricas y vibraciones causados por la operación del sistema.

Los siguientes tramos férreos cuentan con trámite ambiental ante este Ministerio y hacen parte integral de la Red Férrea del Atlántico, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1753 de 1994, artículo 9º, "Ningún proyecto obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental.." por lo tanto deberán ser articulados desde el punto de vista jurídico de acuerdo con allí establecido.

Tramo	Exp	Acto Administrativo Min. Ambiente	Comentario
Grecia- San Rafael de Lebrija (km. 417)	1338	Resolución No. 466 Mayo 3/96	Otorga licencia ambiental ordinaria. K342 – K417. Puerto Olaya – Vizcaína, no incluye etapa de operación
La Loma-Puerto Drummond (Km. 937)	35	Resolución No. 237 – 08-05/1994	Otorga Licencia ambiental. Mod. Resolución 764 de Julio 16 de 1996. No incluye etapa de operación
Tren de Cercanías Bello - Hatillo	2201	Resolución No. 1064. Oct 20/2000	Establece Plan de Manejo Ambiental. Incluye etapa de Operación.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

- De la superposición de planos, mapas y revisión de los correspondientes estudios y expedientes de los diferentes tramos férreos que tienen trámite ambiental aprobado por este Ministerio, con los tramos indicados en la solicitud elevada por FENOCO, para el proyecto de la referencia, se tiene que:

Tramo Bello – Puerto Berrío

Para los efectos jurídicos respectivos se debe tener en cuenta que:

Los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, se encuentran incluidos en la Resolución No. 2201 de Octubre 20 de 2000, mediante la cual este Ministerio estableció Plan de Manejo ambiental, para el proyecto tren de cercanías, a la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVIAS.

Tramo Bogotá - Santa Marta

Para los efectos jurídicos respectivos se debe tener en cuenta que:

1. La estación de Policía de Puerto Olaya perteneciente al municipio de Cimitarra (Santander), se encuentran incluida en la Resolución No. 466 Mayo 3/96, mediante la cual este Ministerio otorgó licencia ambiental ordinaria, para el proyecto Grecia K342 – Puerto Olaya (Vizcaína) K417, a la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVIAS.
2. Los municipios de El Paso, Bosconia, El Copey, Fundación, Aracataca, Ciénaga y Santa Marta (Km 937). Puerto Drummond, se encuentran incluidos en la Resolución No. 237-08-05/1994, mediante la cual este Ministerio otorgó Licencia ambiental para el proyecto La Loma - Puerto Drummond (Km. 937 – k746), a la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVIAS.

Que en relación con los Planes de Ordenamiento Territorial, este despacho elevó consulta a los municipios por los cuales cruza el eje férreo y algunos localizados en el área de influencia directa, tal es el caso entre otros del municipio de Medellín, con el fin de establecer la articulación del proyecto férreo con los Planes de Ordenamiento de cada municipio de acuerdo con la Ley 388 de 1997 de Ordenamiento Territorial.

La siguiente es la relación de los municipios que dentro de los términos fijados en la respectiva comunicación remitieron su respuesta:

- 1.- **PUERTO BERRIO.-** Mediante oficio radicado en este Ministerio, con fecha septiembre 10 de 2001 suscrito por el Director Unidad de Gestión Ambiental del municipio, señala que mediante Acuerdo No. 13 de diciembre de 2000 fue aprobado el Plan Básico de Ordenamiento Territorial, el cual establece la articulación entre éste y la actividad férrea.
- 2.- **CARACOLÍ.-** Mediante oficio de fecha septiembre 10 de 2001, suscrito por la Coordinadora Ambiental del municipio de Caracolí (A), manifestó que el fortalecimiento del sistema férreo, se halla incluido dentro del sector turismo.
- 3.- **ZIPAQUIRA.-** En el Acuerdo No. 030 de fecha 27 de diciembre de 2000 del Concejo Municipal, existe articulación entre el Plan de Ordenamiento Territorial y la vía férrea, de conformidad con oficio de fecha septiembre 3 de 2001, suscrito por el Director del Departamento Administrativo de Planeación.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

4.- MEDELLÍN.- Con el Acuerdo Municipal No. 062 de 1999, se contempla como parte de los componentes estructurantes artificiales, el sistema vial y de transporte de orden nacional, es decir que se articula con la actividad férrea a desarrollar, de conformidad con oficio suscrito por la Secretaria de Planeación Municipal de fecha 11 de septiembre de 2001.

5.- DONMATÍAS.- De acuerdo a comunicación recibida en este despacho de fecha septiembre 6 de 2001, suscrito por la Secretaria de Obras Públicas de este municipio, manifiesta que el Esquema de Ordenamiento Territorial del municipio, no contempla ninguno de los proyectos allí plasmados.

6.- ÚTICA.- En el oficio suscrito por el Jefe de Planeación Municipal de Útica, de fecha agosto 15 de 2001, y recibido en esta oficina vía Fax, se manifestó, que en el Esquema de Ordenamiento Territorial aprobado mediante Acuerdo No. 025 de diciembre de 2001, se contempló la existencia de la actual línea férrea.

7.- TOCANCIPA.- Mediante oficio fechado 6 de 2001, el Jefe de la Oficina de Planeación Municipal de Tocancipa, manifiesta la articulación del Plan de Ordenamiento Territorial con el proyecto férreo, de conformidad con la documentación allegada.

8.- CORRALES.- Mediante comunicación de fecha agosto 30 de 2001, suscrito por el alcalde municipal, señaló a este despacho que en el Esquema de Ordenamiento Territorial, no aprobado, no se presenta ninguna objeción para poder adelantar y desarrollar la actividad férrea.

9.- PUERTO SALGAR.- Señala el Jefe de Planeación Municipal, en oficio de fecha agosto 29 de 2001, que existe articulación entre el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio y la actividad férrea, especialmente en la ejecución del proyecto " Puerto Multimodal".

10.- SOCHA.- Señala el Alcalde Municipal en su oficio de fecha agosto 31 de 2001, que dentro de la jurisdicción del municipio de Socha, no existe vía férrea, así mismo señala que ni dentro del Plan de Ordenamiento Territorial se contempló el desarrollo de dicha actividad.

11.- CHÍA.- Mediante el artículo 219 del acuerdo No. 017 de 2000, el Plan de Ordenamiento Territorial definió zonas de uso de suelo teniendo en cuenta la línea férrea existente en el municipio de Chía, de conformidad con la comunicación allegada a este despacho de fecha 29 de agosto de 2001.

12.- ALBÁN.- Mediante oficio allegado a este despacho de fecha agosto 14 de 2001, suscrito por el Jefe de Planeación Municipal, manifiesta que la línea férrea se contempló como enlace de recorrido eco-turístico, entre la estación los Alpes hasta la estación Namay, al igual que en el transporte de productos agrícolas, insumos agropecuarios y materia prima.

13.- TAMALAMEQUE.- Mediante oficio recibido vía fax de fecha agosto 24 de 2001, suscrito por el señor alcalde el cual informa que mediante proyecto de acuerdo de junio 5 de 2001, se adoptó el Esquema de Ordenamiento Territorial del municipio, el cual es compatible con la actividad férrea.

14.- COGUA.- A través de oficio recibido vía fax de fecha 27 de agosto de 2001, suscrito por el Secretario de Planeación y Obras Públicas del municipio, señaló que mediante acuerdo municipal No. 022 de septiembre 21 de 2000, la actividad férrea

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

dentro de la jurisdicción del municipio de Cogua es compatible con el Ordenamiento Territorial.

15.- SANTO DOMINGO.- A través de oficio de fecha agosto 24 de 2001, suscrito por el señor Alcalde, señaló que mediante el Acuerdo No. 019 de diciembre de 2000, se aprobó el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio, el cual es compatible con la actividad férrea.

16.- PUERTO NARE.- Mediante el acuerdo No. 026 de diciembre 20 de 2000, se aprobó el Esquema de Ordenamiento Territorial, el cual en sus artículos 58-157 y 303, plasmó "Gestionar ante Ferrovías el diseño, trazado y construcción de una vía férrea para facilitar el levantamiento de la línea actual, ya que es la única alternativa para desarrollar la trama vial del corregimiento La Sierra".

17.- SAN ROQUE.- Mediante comunicación radicada en este ministerio bajo el No. 3111-1-11112 de fecha agosto 17 de 2001, suscrito por el Alcalde municipal, señala que en concordancia con el Esquema de Ordenamiento Territorial aprobado, la actividad férrea se encuentra incluida y es compatible.

18.- PAILITAS.- A través de oficio de fecha agosto 24 de 2001, suscrito por el Coordinador Esquema de Ordenamiento Territorial Pailitas, señala que a la fecha el Esquema de Ordenamiento Territorial del municipio se encuentra en proceso de culminación.

19.- VILLAPINZÓN.- Mediante oficio de fecha 27 de agosto de 2001, la Directora de Planeación Municipal, señala que mediante el Acuerdo No. 095 de 2001, se aprobó el Esquema de Ordenamiento Territorial, el cual es compatible con la actividad a desarrollar.

20.- MADRID.- Que a través de comunicación recibida por correo electrónico de fecha agosto 13 de 2001, el Director de Planeación Municipal, señaló que de conformidad con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial, acuerdo No. 024 de 2000, es compatible con el proyecto férreo.

21.- CAJICÁ.- A través de comunicación radicada en este Ministerio bajo el No. 3110-1-10982, de fecha 14 de agosto de 2001, suscrito por el Secretario de Planeación, señaló que mediante Acuerdo No. 008 de 2000, quedo contemplado en el capítulo II artículos 64 a 68, la interrelación de los proyectos viales del municipio, entre los cuales se encuentra el proyecto tren de cercanías.

22.- BOGOTÁ.- Mediante oficio de fecha octubre 3 de 2001, la Subdirectora de Infraestructura y Espacio Público, de la Oficina de Planeación de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., señala que mediante Decreto No. 619 de 2000 artículo 181, se establece que el sistema de tren de cercanías es un sistema de transporte en vía fija y exclusiva.

23.- VILLETEA.- De conformidad con la comunicación allegada a este despacho vía fax de fecha agosto 11 de 2001, suscrita por la Secretaria de Planeación Municipal, no señala mediante que acto administrativo se aprobó el Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio, sin embargo, éste se articula con el proyecto férrea a adelantar.

24.- OICATÁ.- A través de oficio radicado bajo el No. 3111-1-11570 de fecha 30 de agosto de 2001, suscrito por el Alcalde Municipal, señaló que en el Plan de Ordenamiento del municipio se articula con la actividad férrea a adelantar.

25.- TASCO.- Mediante comunicación allegada a este despacho de fecha agosto 9 de 2001, suscrito por el Alcalde Municipal, manifiesta que la actividad férrea que se desarrolla en el municipio es compatible con el uso del suelo propuesto en el esquema de Ordenamiento Territorial.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

26.- FACATATIVA.- A través de comunicación radicada en este Ministerio bajo el No. 3110-1-10946 de fecha 14 de agosto de 2001, suscrito por el Jefe Oficina Asesora de Planeación Municipal, señala que la actividad férrea se articula con el Plan de Ordenamiento Territorial.

27.- GACHANCIPA.- Mediante Acuerdo No. 05 de octubre 31 de 2000, se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial, el cual en su artículo 94 señala sobre la Conservación del Corredor Férreo, el cual tendrá como finalidad integrar la red ferroviaria con otros sistemas de transporte, se articula con el proyecto.

28.- CUCUNUBA.- Mediante fax de fecha agosto 23 de 2001, se allego a este Ministerio el Esquema de Ordenamiento Territorial, aprobado mediante Acuerdo No. 060 de diciembre de 2001, el cual en su artículo 91 establece que éste o la actividad a desarrollar, son compatibles.

29.- SOPÓ.- Mediante oficio suscrito por el Alcalde Municipal, allegado vía fax de fecha 23 de agosto de 2001, señaló que no existe dentro del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio reglamentación específica correspondiente a la red férrea.

30.- MOSQUERA.- Mediante oficio suscrito por el Director Técnico de Planeación Municipal, allegado a este despacho el día 14 de agosto de 2001, señala que mediante Acuerdo No. 001 de febrero de 2000, se aprobó el Plan Básico de Ordenamiento Territorial, el cual se articula con la actividad férrea a desarrollar.

31.- BELLO.- A través de oficio recibido en este despacho de fecha agosto 2 de 2001, suscrito por el Director del Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos del municipio, certificó que mediante el Acuerdo No. 12 de agosto de 2000 se contemplo el Plan de Ordenamiento Territorial, el cual se articula con la actividad a desarrollar.

32.- SANTA MARTA.- A través de comunicación de fecha agosto 9 de 2001, suscrita por el Director de Planeación Distrital, en el cual señaló que las políticas del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito son la de potenciar a Santa Marta como ciudad portuaria, se fundamenta en el mejoramiento y crecimiento de la infraestructura de transporte en las modalidades portuario, férreo, entre otros, orientadas hacia la consolidación de un nodo de transporte multimodal.

33.- BARRANCABERMEJA.- Mediante comunicación escrita allegada a este despacho el día 3 de septiembre de 2001, suscrita por el Director de Planeación Municipal Urbanismo e Ingeniería, informó que el Plan de Ordenamiento Territorial plantea para el actual corredor férreo el tratamiento de mejoramiento integral, es decir se articula con el proyecto.

34.- FUNZA.- Que mediante oficio suscrito por el Secretario de Despacho de Planeación Municipal de Funza, allegado a este Ministerio vía fax de fecha septiembre 7 de 2001, señalo que el Plan Básico de Ordenamiento Territorial se articula con la actividad férrea a desarrollar.

35.- SUESCA.- Que mediante comunicación allegada a este despacho vía fax, de fecha septiembre 12 de 2001, la Directora de Planeación y Servicios Públicos del municipio, manifestó que dentro de los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra el desarrollo turístico, el cual contempla la rehabilitación del corredor férreo y la extensión del tren de cercanía hasta el municipio de Suesca.

36.-LA DORADA.- Mediante oficio suscrito por el Secretario de Despacho de la alcaldía de La Dorada, allegada a este despacho el día 13 de septiembre de 2001, señaló que el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio es compatible con la actividad férrea a desarrollar.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

37.-VENTAQUEMADA.- Por medio de oficio de fecha octubre 1 de 2001, el señor Alcalde del municipio de Ventaquemada, informó a este Ministerio que no existe reparo alguno respecto de la línea férrea existente, así como su reactivación.

38.-LENGUAZAQUE.- Que mediante el acuerdo No. 008 de diciembre 5 de 2000, se adopta el Esquema de Ordenamiento Territorial Municipal, el cual contempla la compatibilidad de éste y la actividad férrea, de conformidad con el oficio allegado a este despacho de fecha septiembre 7 de 2001, suscrito por el señor alcalde municipal de Lenguaque.

39.-YOLOMBÓ.- Mediante oficio de fecha 17 de octubre de 2001, el señor alcalde del municipio de Yolombó, manifestó a este Ministerio que el Esquema de Ordenamiento Territorial de éste municipio se haya en la etapa de ajuste definitivo para ser aprobado por el Honorable Concejo Municipal, señala en el mismo oficio que el uso del suelo previsto no tiene ningún tipo de incompatibilidad con la actividad férrea.

CONSULTA PREVIA

Que la Dirección General para Comunidades Negras Minorías Étnicas del Ministerio del Interior, mediante oficio de fecha febrero 18 de 2000, certificó a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO, la presencia de Comunidades Negras en el área de influencia directa del proyecto, de la siguiente manera: Santa Marta, Ciénaga, Aracataca, Fundación (Magdalena), Bosconia, El Paso, Chiriguaná, Pailitas, Tamalameque, La Gloria, Gamarra, San Martín (César), Barrancabermeja (Santander), Puerto Berrio, Puerto Nare (Antioquia), La Dorada (Caldas) y Puerto Salgar (Cundinamarca).

Que la Dirección General de Asuntos Indígenas del Ministerio del Interior, mediante comunicación de fecha junio 7 de 2000, certificó la no presencia de comunidades ni parcialidades indígenas que puedan verse afectadas por el proyecto de la Rehabilitación de la Línea Férrea del Atlántico.

Que mediante oficio enviado por Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO- vía fax a este Ministerio el día 31 de mayo de 2001, se anexan la certificaciones expedidas por la Dirección General de Comunidades Negras, Minorías Étnicas y Culturales del Ministerio del Interior sobre la presencia de comunidades Afro-Colombianas en dieciocho (18) municipios del área de influencia del proyecto, y por la Dirección General de Asuntos Indígenas donde señala que en el área de influencia del proyecto no existen comunidades ni parcialidades indígenas que puedan verse afectadas por el mismo.

Que mediante oficio de fecha 3 de julio del 2001, Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A. -FENOCO- allegó a este Ministerio copia de la solicitud elevada a la Dirección de Comunidades Negras del Ministerio del Interior, para que aclare la certificación sobre la existencia de comunidades negras en los municipios del área de influencia de la Red Férrea del Atlántico.

Que mediante oficio de fecha 4 de julio de 2001, radicado en este Ministerio bajo el No. 3113-1-8874, el Doctor Reinaldo J. Aponte Enciso, apoderado especial de Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO- de fecha 22 de junio de 2001, allegó copia de la solicitud enviada a la Dirección General de Comunidades Negras del Ministerio del Interior, para que esta certificará sobre el número exacto de comunidades negras en el área de influencia del proyecto.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Que mediante oficio de fecha 27 de julio del 2001 Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, allegó a este Ministerio copia de la certificación modificada por la Dirección de Comunidades Negras del Ministerio del Interior, en la que se excluyen los siguientes municipios contemplados en la certificación anterior: Pailitas (Cesar), Barrancabermeja (Santander), Puerto Berrío (Antioquia), Santa Marta, Ciénaga, Aracataca, Fundación (Magdalena), Bosconia, El Paso y Chiriguaná (Cesar). Así mismo, se señala que para el caso de los municipios de Tamalameque, La Gloria, Gamarra, y San Martín (Cesar), Puerto Nare, Puerto Triunfo (Antioquia), La Dorada (Caldas) y Puerto Salgar (Cundinamarca).

Que mediante oficio de fecha 31 de julio de 2001, radicado en este Ministerio bajo el No. 3113-1-10435, el señor Enrique Aldecoa, Director General de Explotación, Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, allegó a este Ministerio la aclaración de la certificación No. 0278 de febrero 18 de 2001 sobre presencia de comunidades negras en los municipios de La Dorada (Caldas), Tamalameque y Pelaya (Cesar), expedida por la Dirección General de Comunidades Negras Minorías Étnicas y Culturales del Ministerio del Interior.

Que mediante oficio de fecha agosto 17 de 2001, la empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO- hizo entrega a este Ministerio de la copia de la última certificación expedida por la Dirección de Comunidades Negras del Ministerio del Interior sobre la existencia de estas comunidades en los municipios en los cuales era necesario la verificación en terreno, la cual fue efectuada entre los días 8 y 10 de agosto de 2001 según la cual existen Comunidades Negras en los municipios de La Dorada (Caldas), Tamalameque (Cesar) y el Corregimiento de San Bernardo, en el municipio de Pelaya (Cesar).

Este último no estaba incluido dentro de la solicitud pero durante la visita se verificó que estaba dentro del área de influencia, si existen comunidades negras pero que de acuerdo con las organizaciones de las mismas, la ejecución del proyecto no tiene afectación alguna sobre esta población. Así mismo indica el referido oficio, que en los demás municipios para los que se solicitó certificación, no existe presencia de comunidades negras que se puedan ver afectadas con el proyecto.

Que mediante oficio de fecha 18 de septiembre de 2001, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio, solicitó a la Dirección de Comunidades Negras del Ministerio del Interior, aclaración sobre la certificación expedida el día 13 de agosto de 2001 en relación con la existencia de comunidades Negras en el área de influencia del proyecto, en relación a la necesidad o no de realizar la consulta previa con las comunidades negras de los municipios de La Dorada – Caldas, Tamalameque – Cesar y el Corregimiento de San Bernardo en el municipio de Pelaya – Cesar.

Que mediante Oficio de fecha 5 de octubre de 2001, la Dirección para Comunidades Negras, Minorías Étnicas y Culturales del Ministerio del Interior, responde que debido a la existencia de comunidades negras en los municipios de La Dorada, Tamalameque y Pelaya, es pertinente dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 1320 de 1998.

Que teniendo en cuenta la certificación anterior, mediante Auto No.852 de noviembre 6 de 2001, la Subdirección de Licencias de este Ministerio requirió a Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A -FENOCO-, para la realización de la reunión de Consulta Previa con las comunidades negras del corregimiento de San Bernardo, municipio de Pailitas y del corregimiento de Palestina, en el municipio de Tamalameque, departamento del Cesar, el día 11 de noviembre de 2001.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Que el 11 de noviembre de 2001 efectivamente se surtió la reunión de consulta con las comunidad negra de San Bernardo, llegándose a acuerdo entre la misma y la empresa dueña del proyecto.

Posteriormente, por razones ajenas a la voluntad de los funcionarios del Ministerio del Interior y del Ministerio del Medio Ambiente, no se pudo efectuar la reunión de consulta previa en el Corregimiento de Palestina municipio de Tamalameque, toda vez que no existían las garantías para desarrollarla, teniendo en cuenta que la convocatoria efectuada por Ferrocarriles del Norte de Colombia –FENOCO–, a la comunidad se efectuó irregularmente y la mayoría de los presentes se encontraban celebrando el día de fiesta de su Santo Patrono.

Que mediante Auto No. 906 de noviembre 27 de 2001, la Subdirección de Licencias de este Ministerio, dispuso la realización de reunión de consulta previa con comunidades negras del municipio de la Dorada (Caldas) el día 2 de diciembre y para el 7 de diciembre con la comunidad de Palestina Tamalameque, en el departamento del Cesar.

Que el día 2 de diciembre de 2001 efectivamente se surtió la reunión de consulta con la comunidad asentada en el municipio de La Dorada, durante el desarrollo de la reunión se explicó sobre el Plan de Manejo Ambiental propuesto, sin embargo la comunidad expresó que para ellos tomar una decisión y llegar a acuerdos requerían tener un conocimiento más amplio del Plan de Manejo y discutirlo igualmente, en este estado, quedó acordado copiar el Plan de Manejo para que la comunidad lo analizará en su totalidad, así mismo se acordó como fecha de reunión nueva la del 16 de diciembre de 2001.

Que el día 7 de diciembre de 2001, se llevo a cabo la Reunión de Consulta Previa con la comunidad del corregimiento de Palestina municipio de Tamalameque, durante el desarrollo de la reunión se explico a la comunidad sobre el proyecto, sus alcances y el beneficio que este tendrá pata la comunidad, llegándose por tanto a acuerdos entre la empresa y la comunidad.

Que el día 16 de diciembre de 2001 dando cumplimiento al Auto No. 906 de noviembre del mismo año, se reunieron en la sede de la Concentración Escolar Las Ferias, del municipio de La Dorada con el fin de llevar a cabo la reunión de Consulta programada, la Empresa Dueña del Proyecto, los delegados del Ministerio del Medio Ambiente, la delegada del Ministerio del Interior y los miembros de las Comunidad negra de la Asociación Municipal Afrodoradense Cimarrón.

Que una vez verificada la presencia de los representantes válidos de los consejos comunitarios mencionados por parte de la delegada del Ministerio del Interior y agotado el orden del día, se procedió a dar lectura a los acuerdos suscritos en la reunión celebrada entre la empresa dueña del proyecto y representantes precitados anteriormente, dándose a su aprobación.

Que por lo expuesto anteriormente este Despacho entrará a pronunciarse sobre el particular en la parte resolutive de la presente providencia.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Que el Artículo 1º de la Constitución Política establece, ... " Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de república unitaria descentralizada, con autonomía en sus entidades territoriales democrática, participativa y pluralista,

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

fundada en el respeto a la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general..."

Que de acuerdo con el artículo 2º de la Constitución Política: "... 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 en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica de un orden justo..."

El artículo 7º de la Constitución Política dispone: ..." El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación Colombiana..."

Que el artículo 79 de la Constitución Política indica: ..." Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo..."

Que el artículo 80 de la Constitución Política señala: ..." El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados"

Que el numeral 12 del artículo 1º de la Ley 99 de 1993 señala ..." El manejo ambiental del país, conforme a la Constitución Nacional, será descentralizado, democrático y participativo"

Que el artículo 2º de la Ley 99 de 1993 señala: " Créase el Ministerio del Medio Ambiente como organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de impulsar una relación de respeto y armonía del hombre con la naturaleza y de definir en los términos de la presente ley, las políticas de regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y del medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible".

Que de conformidad con el artículo 1º del Decreto 1753 de 1994 se define, el **Plan de Manejo Ambiental**, como el plan que de manera detallada, establece las acciones que se requieren para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles efectos o impactos ambientales negativos causados en desarrollo de un proyecto, obra o actividad; incluye también los planes de seguimiento, evaluación y monitoreo y los de contingencia.

Que el artículo 38 del Decreto Reglamentario No. 1753 de 1994, establece el régimen de transición para los proyectos, obras actividades que venían desarrollándose antes de la entrada en vigencia de la misma norma. El inciso primero de la citada norma expresa: " Los proyectos, obras o actividades, que conforme a las normas vigentes antes de la expedición del presente decreto, obtuvieron los permisos, concesiones, licencias y autorizaciones de carácter ambientales que se requerían, podrán continuar, pero la autoridad ambiental competente podrá exigirles, mediante providencia motivada, la presentación de planes de manejo, recuperación o restauración ambiental".

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Que por lo tanto y de acuerdo a lo expuesto, este Ministerio considera pertinente establecer un Plan de Manejo Ambiental, habida las características que contiene el referido proyecto, que lo enmarcan en las condiciones específicas definidas en este documento.

Que por las razones de hecho y de derecho expuestas, este Despacho encuentra procedente acoger el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, emitido por la Subdirección de Licencias de este Ministerio y considera viable establecer Plan de Manejo Ambiental a la hoy Sociedad Tren de Occidente S.A., para el proyecto que consiste en la ejecución de obras de Rehabilitación, Conservación y Mantenimiento de la Red Férrea del Atlántico, bajo el cumplimiento de las obligaciones que se establecerán en la parte resolutive del presente acto administrativo.

En mérito de lo anterior.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Establecer el Plan de Manejo Ambiental presentado por Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO - para la rehabilitación, reconstrucción y mantenimiento de la Red Férrea del Atlántico, para los siguientes tramos:

- Bogotá – Santa Marta,
- Bogotá – Ventaquemada
- La Caro – Lenguaque
- Bello – Puerto Berrío.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO - -, al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado, a la normatividad ambiental vigente y a las obligaciones que se señalan a continuación:

1.- Durante la fase de seguimiento y monitoreo adelantar las siguientes acciones: Monitoreo de Ruido, Vibraciones, Material Particulado, en las cabeceras municipales y áreas turísticas, con una periodicidad semestral. contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

2.- Presentar un informe semestral sobre el avance del proyecto y la ejecución del Plan de Manejo Ambiental establecido, tanto para la fase de rehabilitación y/o mantenimiento de la Red Férrea, estableciendo para el componente social, el avance y evaluación de los resultados alcanzados en la implementación de cada uno de los programas.

3.- Implementar el Programa de Información y Participación comunitaria durante Operación del proyecto, de tal forma que las comunidades del área de influencia del proyecto conozcan y participen en la determinación y desarrollo de las medidas necesarias durante esta etapa.

4.- Garantizar que la conformación del Comité de Monitoreo Social propuesto, sea para todas las etapas del proyecto con el fin de verificar la ejecución de las medidas establecidas. Copia de las actas debidamente firmadas y que se

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

elaboren durante las reuniones del Comité deberán ser remitidas a este Ministerio en los informes de interventoría.

6.- Dar estricto cumplimiento a los acuerdos establecidos con las comunidades negras de los municipios de La Dorada – Caldas, Tamalameque (Cesar) y el Corregimiento de San Bernardo, municipio de Pelaya (Cesar), y que están consignados en las respectivas Actas que hacen parte del Expediente No. 2375. El avance del desarrollo de los acuerdos deberá entregarse a este Ministerio con los respectivos soportes documentales (Actas debidamente firmadas por los participantes, documentos, registros fotográficos, entre otros) donde se registre el cumplimiento de los acuerdos y la participación de las comunidades negras.

7.- Implementar dentro del Programa de Información y Participación Comunitaria la estrategia de acercamiento, información y participación a la comunidad de acuerdo al cronograma establecido para la ejecución de las actividades de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea para los diferentes tramos, de tal forma que con la debida y suficiente antelación todas las comunidades afectadas por las actividades del proyecto organizadas o no y sus autoridades conozcan toda la información del proyecto y se garantice su participación en la ejecución del Plan de Manejo.

8.- Presentar los avances del censo e inventario de las viviendas, construcciones y cultivos para cada uno de los tramos del corredor férreo, identificando entre otros, cuáles corresponden a los establecidos antes del recibo del corredor férreo por parte del Concesionario y los posteriores al mismo. Esta información deberá presentarse en los informes de interventoría.

9.- Suministrar al Ministerio del Medio Ambiente la información y resultados de las acciones encaminadas al saneamiento del corredor férreo con respecto a las construcciones, viviendas y/o cultivos en él existentes hasta el momento del recibo de dicho corredor por parte del Concesionario.

10.- Presentar el estado de avance de las acciones sociales propuestas en el programa de Gestión social, en relación con las construcciones, viviendas y/o cultivos establecidos a partir de la fecha de recibo del corredor férreo en cuestión por parte del Concesionario e informar al Ministerio del Medio Ambiente el resultado y avance de su implementación.

11.- Establecer las medidas de seguridad para protección de la comunidad, teniendo en cuenta el crecimiento de la ciudades y la tendencia de ocupación de las áreas contiguas al corredor férreo, en coordinación con las administraciones municipales.

ARTÍCULO TERCERO.- Informar a este Ministerio con Treinta (30) días de anticipación, la fecha de inicio de las obras del proyecto por tramo. Así mismo, presentar la actualización del cronograma propuesto, para los programas del plan de manejo, de acuerdo con el plan de obra para el período año 2 – año 7, treinta (30) días antes del inicio de las actividades por año.

ARTÍCULO CUARTO.- El presente Plan de Manejo Ambiental se otorga por el tiempo de duración del proyecto.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

ARTÍCULO QUINTO.- El establecimiento del presente Plan de Manejo Ambiental no incluye la autorización para la construcción de vías de acceso, ni adecuación de vías.

ARTÍCULO SEXTO.- El Plan de Manejo Ambiental que se establece mediante esta providencia, ampara únicamente las obras o actividades descritas en el estudio contentivo del Plan de Manejo Ambiental y en la presente Resolución. Cualquier modificación a las condiciones establecidas deberá ser informada inmediatamente por escrito a este Ministerio y para su evaluación y aprobación previa.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- El Ministerio del Medio Ambiente verificará y supervisará la ejecución de las obras en cualquier momento así como el cumplimiento de los lineamientos y recomendaciones contenidos en la presente providencia y en el Plan de Manejo Ambiental. Cualquier contravención será causal para la aplicación de las sanciones legales vigentes.

ARTÍCULO OCTAVO.- El Establecimiento del Plan de Manejo Ambiental en comento, no ampara la captura ni la extracción de especímenes de la fauna o flora silvestre.

ARTÍCULO NOVENO.- Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, deberá dar estricto cumplimiento a los compromisos adquiridos en las Actas de Acuerdo del Proceso de Consulta suscritas el 11 de noviembre, 7 y 16 de diciembre de 2001, celebradas en los municipios de San Bernardo, municipio de Pelaya, y las comunidades negras del corregimiento de Palestina, municipio de Tamalameque (Cesar) y de las Comunidades Negras de la Dorada, asentadas dentro del área de influencia directa del proyecto.

ARTÍCULO DÉCIMO.- Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, en el evento de requerir el uso, aprovechamiento y/o afectación de cualquier recurso natural renovable, previamente a su utilización deberá tramitar y obtener los permisos que sean necesarios para el desarrollo del proyecto, ante la Corporación Autónoma Regional respectiva, copia de los cuales deberá remitirse a este Ministerio con destino a la carpeta contentiva del expediente No. 2375.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.- Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO-, deberá cancelar a las Corporaciones Autónomas Regionales del área de influencia del proyecto, el valor correspondiente a las tasas retributivas y compensatorias a que haya lugar por el uso, afectación o aprovechamiento de los recursos naturales renovables requeridos para la ejecución del proyecto.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.- En caso de presentarse durante el tiempo de ejecución del proyecto efectos ambientales no previstos, Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO- deberá suspender los trabajos e informar de manera inmediata al Ministerio del Medio Ambiente, para que determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe tomar el beneficiario del mismo.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- El Plan de Manejo Ambiental establecido mediante esta Providencia, no ampara ningún tipo de uso, aprovechamiento o afectación de recursos naturales renovables.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- Terminados los diferentes trabajos de campo relacionados con el proyecto, Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO deberá desaparecer todas las evidencias de los elementos y materiales sobrantes, de manera que no se altere el paisaje o se contribuya al deterioro ambiental.

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. –FENOCO–, será responsable por cualquier deterioro y/o daño ambiental que en desarrollo del proyecto sean causados por ella o por los contratistas a su cargo y deberá informar al Ministerio del Medio Ambiente de su ocurrencia, así como también realizar las actividades necesarias para corregir los efectos ambientales causados.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO.- Con el objeto de prevenir incendios forestales, el personal de campo deberá abstenerse de realizar fogatas, así como de talar y acopiar material vegetal.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO.- Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO, deberá informar por escrito a los contratistas y en general a todo el personal involucrado en el proyecto sobre las obligaciones, medios de control y prohibiciones establecidas por este Ministerio en la presente providencia, así como aquellas definidas en el Plan de Manejo Ambiental presentado por la empresa y exigirá el estricto cumplimiento de las mismas.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO.- El presente Plan de Manejo Ambiental, no confiere derechos reales sobre los predios que se vayan a afectar con el proyecto, por lo tanto éstos deberán ser acordados directamente con los propietarios.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO.- Durante la ejecución de las obras del proyecto, y en caso de encontrar vestigios arqueológicos, Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. – FENOCO–, deberá realizar la prospección arqueológica del sitio, el cual será llevado a cabo por personal especializado. Concluida esta etapa, la empresa deberá presentar el estudio respectivo al Instituto Colombiano de Antropología – ICANH- del Ministerio de Cultura y a este Ministerio. El ICANH determinará la necesidad de realizar la etapa de excavación o rescate arqueológico.

ARTÍCULO VIGÉSIMO.- Por La Subdirección de Licencias, se deberá remitir copia de la presente providencia a las Gobernaciones del Departamento de Cundinamarca, Boyacá, Antioquia, Santander, Cesar, Magdalena, Caldas y, a las Alcaldías de los Municipios de, Puerto Berrio, Caracolí, Zipaquirá, Medellín, Tunja, Donmatías, Utica, Tocancipa, Corrales, Puerto Salgar, Socha, Chía, Albán, Tamalameque, Cogua, Duitama, Santo Domingo, San Roque, Pailitas, Villapinzón, Madrid, Cajicá, Tuta, Villeta, Sogamoso, Oicatá, Tasco, Facatativa, Gachancipa, Cucunubá, Sopó, Mosquera, Bello, Barrancaberbeja, Funza, Suesca, La Dorada, Ventaquemada, Lenguaque, Puerto Nare, Yolombó Santa Marta y Bogota D. C; a las Corporaciones Autónomas Regionales de Antioquia, Caldas, de las Cuencas de los Ríos Ríonegro y Nare, Boyacá, Cesar, Magdalena, Cundinamarca, Santander y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO.- Notificar el contenido de la presente Resolución al representante legal de la Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO -, o a su apoderado debidamente constituido.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO.- Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO., deberá publicar a su costa, el encabezado y la parte resolutive de la presente providencia, en un diario de amplia circulación nacional. Copia de la misma, deberá allegarse a este Ministerio, con destino al expediente No. 2375

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UN PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO.- Contra la presente providencia procede el recurso de reposición, el cual podrá interponerse ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco días siguientes a la notificación de la presente providencia y con el lleno de los requisitos legales, de conformidad con lo establecido en el artículo 50, 51 y 52 del Código Contencioso Administrativo.

NOTIFIQUESE, COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE


JUAN MAYR MALDONADO
Ministro

W/RMarcoGzalez/ResoExp2375

2*