



Expediente No. DAA CAP-001/2026
GOBERNACIÓN DE NARIÑO
Municipio de Barbacoas - Nariño

RESOLUCIÓN No. 157

“Por medio del cual se aprueba el diagnóstico ambiental de alternativas – DAA, para el proyecto “Construcción del puente sobre el río Telembí”

EL DIRECTOR GENERAL DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE NARIÑO “CORPONARIÑO”, EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES Y EN ESPECIAL DE LAS CONFERIDAS EN LA LEY 99 DE 1993, Y CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

CONSIDERANDO

El día 18 de diciembre de 2025, el **DEPARTAMENTO DE NARIÑO**, identificado con NIT 800.103.923-8, representado legalmente por el señor **LUIS ALFONSO ESCOBAR JARAMILLO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.917.365 expedida en Tumaco (N), en su calidad de Gobernador del Departamento de Nariño, actuando por intermedio de sus apoderados **JOHN ALEXANDER VELASCO LEUSSON**, identificado con cédula de ciudadanía No. 94.417.567 expedida en Cali (V), en calidad de Director Administrativo de la Unidad Administrativa Especial para Proyectos de Conectividad Junín-Barbacoas-Magüí Payán del Departamento de Nariño, nombrado mediante Decreto No. 039 del 5 de enero de 2024, y **JESÚS DAVID CEBALLOS YÉPEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.061.738.070 expedida en Popayán (C), abogado titulado, portador de la tarjeta profesional No. 316.576 del Consejo Superior de la Judicatura, quien actúa como contratista de apoyo jurídico de la citada Unidad Administrativa Especial, presentó solicitud para el trámite de aprobación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) del proyecto denominado **“CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO TELEMBÍ – MUNICIPIO DE BARBACOAS – NARIÑO”**, localizado en el municipio de Barbacoas, departamento de Nariño.

Que según lo dispuesto en la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1076 de 2015, y una vez verificado los documentos aportados por el solicitante, esta Corporación, dictó **Auto de inicio No. 006-26 del 18 de marzo del 2026**, avocando conocimiento de la citada solicitud el Centro Ambiental Costa Pacífica de Corponariño.

Que de acuerdo a lo establecido en los artículos 2.2.2.3.3.1. y siguientes del Decreto 1076 de 2015 y la ley 99 de 1993 a la solicitud se le dio el trámite correspondiente, para lo cual, **se realizó la visita técnica el día 19 de marzo del 2026**, tal como consta en el **Informe Técnico No. 007 del 20 de marzo de 2026** y posteriormente se emite el **Concepto Técnico No. 03 de la misma fecha**, donde se manifiesta desde la perspectiva ecológica que la alternativa 1 del DAA presentando, representa la opción más sostenible, ofreciendo la mejor relación entre funcionalidad ecológica y viabilidad constructiva.

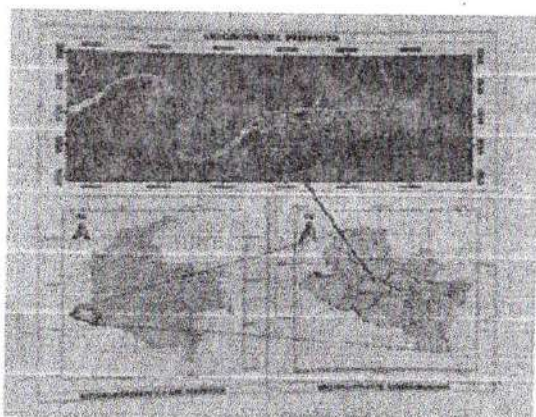
Que mediante el **Informe Técnico 007 del 20 de marzo de 2026** y **Concepto Técnico No. 03 de la misma fecha**, el equipo técnico de la Subdirección de Conocimiento y Evaluación Ambiental de **CORPONARIÑO** conceptuó:

"(...)

1. INTRODUCCIÓN:

El día diez y nueve (19) de marzo de 2026 se realiza visita técnica al proyecto *Diagnostico Ambiental de Alternativas "Para la Construcción del Puente Sobre el Rio Telembi en el Municipio de Barbacoas - Nariño."* la cual se encuentra ubicado en municipio de Barbacoas -Nariño, dando cumplimiento al proceso de evaluación de El Diagnostico Ambiental de Alternativas "Para la Construcción del Puente Sobre el Rio Telembi en el Municipio de Barbacoas Nariño de los proyectos y usuarios de diferentes sectores productivos, a continuación, se presentarán las evidencias encontradas durante la visita de inspección ocular, así como también el concepto final sobre la conveniencia de aprobar o negar el permiso de acuerdo a lo dispuesto en la normatividad vigente.

2. LOCALIZACIÓN



El proyecto *Diagnostico Ambiental de Alternativas "Para la Construcción del Puente Sobre el Rio Telembi en el Municipio de Barbacoas - Nariño."*

3. SITUACIÓN ENCONTRADA

Con el objeto de observar la situación actual del proyecto *Diagnostico Ambiental de Alternativas "Para la Construcción del Puente Sobre el Rio Telembi en el Municipio de Barbacoas Nariño"*, la cual se encuentra ubicado sobre el rio Telembi Municipio Barbacoas Nariño se realizó visita de caracterización el día 19 de marzo de 2026, en compañía de los funcionarios de la Gobernación de Nariño, con el fin de verificar lo contemplado en el estudio *Diagnostico Ambiental de Alternativas "Para la Construcción del Puente Sobre el Rio Telembi en el Municipio de Barbacoas - Nariño"* presentado.

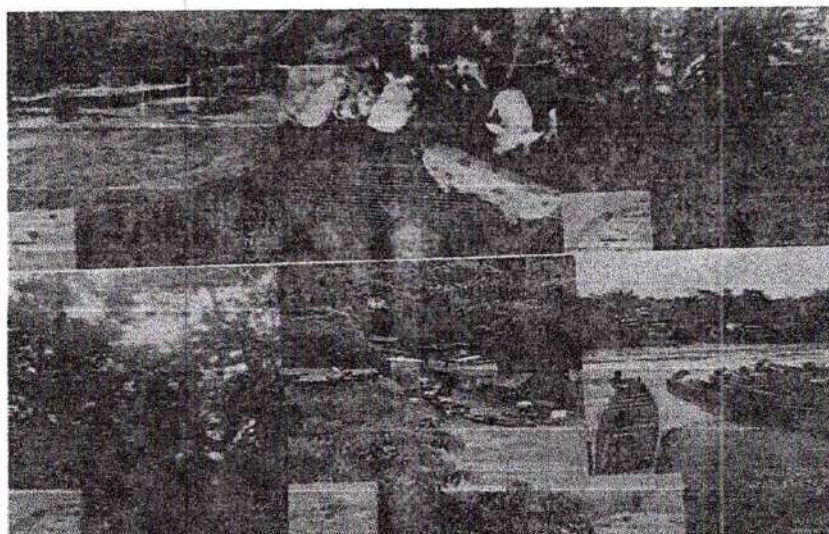
Se realizo el recorrido por las tres alternativas del proyecto *Diagnostico Ambiental de Alternativas "Para la Construcción del Puente Sobre el Rio Telembi en el Municipio de Barbacoas Nariño"*. Las cuales se encuentran ubicadas en las siguientes coordenadas:

En la Alternativa 1 (puente en el sector del Ferry), el área se ubica dentro del tejido urbano disperso y zonas con cobertura vegetal moderada, donde el terreno es accesible debido a que ya presenta intervención.

En la Alternativa 2 (puente aguas abajo), el entorno corresponde a una zona de expansión urbana, con condiciones de suelo más saturado y taludes naturales hacia el sector de Las Brisas.

En la Alternativa 3 (mejoramiento del Ferry), las intervenciones se concentran en las rampas y márgenes actuales, sin ampliación significativa del área intervenida, aunque mantiene la exposición a la variabilidad del nivel del río. En conjunto, el área de influencia directa del medio abiótico corresponde a un entorno fluvial con interacción urbana, donde confluyen factores naturales (suelo, agua, clima) y antrópicos (ocupación, infraestructura y uso del terreno), que deben considerarse de forma integral en la evaluación ambiental del proyecto.

REGISTRO FOTOGRÁFICO.



4. EVALUACIÓN DE INFORMACIÓN

Alternativa 1: ubicada en el sitio del Ferry existente, dentro del área urbana de Barbacoas. Presenta vegetación secundaria en recuperación, con mezcla de especies nativas y cultivadas. Es la alternativa con menor requerimiento de apertura de nuevas vías y, por tanto, menor fragmentación de hábitat. Su impacto directo sobre el bosque húmedo tropical es limitado y se concentra en zonas ya intervenidas, conservando mejor la conectividad ecológica entre la ribera del río y los relictos boscosos.

Alternativa 2: se localiza aguas arriba, con alta presencia de especies exóticas y agroforestales (mango, coco, palma africana, naranja). Su construcción implicaría apertura de una nueva franja vial, aumentando la remoción de cobertura vegetal, compactación del suelo y pérdida de conectividad ecológica. Además, afectaría directamente individuos de especies de alto valor ecológico como *Carapa guianensis* y *Swietenia macrophylla*, incrementando los costos de compensación ambiental.

Alternativa 3: coincide espacialmente con la Alternativa 1, por lo que comparte las mismas condiciones de flora y fauna. Se considera ambientalmente equivalente, sin diferencias significativas en el grado de intervención ni en el tipo de ecosistema presente. **Análisis ecológico e importancia de la alternativa 1** El área de influencia directa del medio biótico alberga ecosistemas de bosque húmedo tropical con función esencial en la regulación hídrica, captura de carbono, control de erosión y provisión de hábitat para especies silvestres. La presencia del corredor ripario del río Telembi le otorga un papel estratégico en la conectividad biológica regional.

5. MARCO LEGAL

► Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible No. 1076 de 2015.

► Resolución 1910 de 2017, por la cual se adoptan los términos de referencia para la elaboración del diagnóstico ambiental de alternativas

► La visita técnica se desarrolla según lo establecido en el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible No. 1076 del 26 de mayo de 2015.

6. CONCEPTO TÉCNICO

Teniendo en cuenta la solicitud presentada por parte del Representante Legal del proyecto Construcción del puente sobre el río Telembi en el municipio de Barbacoas - Nariño, el cual conectara con el municipio de Magüí Payán, mediante el Diagnóstico Ambiental de Alternativas, teniendo en cuenta los Términos de Referencia y cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, el Equipo Técnico de CORPONARIÑO conceptúa lo siguiente:

Para el desarrollo del presente estudio se tuvo en cuenta la normatividad ambiental y social vigente aplicable al proyecto, partiendo de lo contemplado en la Metodología general para la elaboración y presentación de estudios ambientales (Resolución 1402 del 25 de julio de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) y los Términos de referencia para la elaboración del diagnóstico ambiental de alternativas -DAA en proyectos lineales de infraestructura de transporte (vías carreteras y líneas férreas, incluyendo túneles) TdR-022 (Resolución 1258 del 10 de julio de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) y la guía para la definición, identificación y delimitación del área de influencia del ANLA 2018. La metodología empleada para la ejecución del estudio contempló el desarrollo de las siguientes actividades: solicitud y consulta de información, caracterización de los diferentes medios a partir de información secundaria y complementando la información con base en puntos de comprobación en campo, análisis y procesamiento de la información.

Alternativa 1: ubicada en el sitio del Ferry existente, dentro del área urbana de Barbacoas. Presenta vegetación secundaria en recuperación, con mezcla de especies nativas y cultivadas. Es la alternativa con menor requerimiento de apertura de nuevas vías y, por tanto, menor fragmentación de hábitat. Su impacto directo sobre el bosque húmedo tropical es limitado y se concentra en zonas ya intervenidas, conservando mejor la conectividad ecológica entre la ribera del río y los relictos boscosos.

Alternativa 2: se localiza aguas arriba, con alta presencia de especies exóticas y agroforestales, y presencia de frutales (mango, coco, palma africana, naranja). Su construcción implicaría apertura de una nueva franja vial, aumentando la remoción de cobertura vegetal, compactación del suelo y pérdida de conectividad ecológica. Además, afectaría directamente individuos de especies de alto valor ecológico como Carapa guianensis y Swietenia macrophylla, incrementando los costos de compensación ambiental.

Alternativa 3: coincide espacialmente con la Alternativa 1, por lo que comparte las mismas condiciones de flora y fauna. Se considera ambientalmente equivalente, sin diferencias significativas en el grado de intervención ni en el tipo de ecosistema presente. Análisis ecológico e importancia de la alternativa 1. El área de influencia directa del medio biótico alberga ecosistemas de bosque húmedo tropical con función esencial en la regulación hídrica, captura de carbono, control de erosión y provisión de hábitat para especies silvestres. La presencia del corredor ripario del río Telembi le otorga un papel estratégico en la conectividad biológica regional.

El proyecto del puente sobre el río Telembi generará efectos económicos positivos, al mejorar la conectividad entre los dos municipios y reducir los tiempos y costos de transporte de bienes y personas. Durante la fase de construcción se crearán empleos temporales y se dinamizarán actividades locales como el comercio, el transporte y los servicios. A mediano y largo plazo, se espera que la infraestructura fortalezca la integración regional, fomente la llegada de inversiones y

proyectos productivos, y mejore las condiciones de vida de las comunidades afrodescendientes e indígenas. En síntesis, el diagnóstico socioeconómico demuestra que el área de influencia del proyecto se caracteriza por una fuerte vulnerabilidad social y económica, marcada por la dispersión poblacional, la pobreza, la precariedad en los servicios y la dependencia de actividades extractivas. No obstante, la construcción del puente sobre el río Telembí representa una oportunidad significativa de desarrollo e inclusión territorial. Desde el punto de vista demográfico, no se prevén afectaciones graves ni desplazamientos; desde la dimensión espacial, los impactos serán mínimos y temporales; y desde la dimensión económica, el proyecto se vislumbra como un catalizador del progreso local. Con la implementación de estrategias adecuadas de participación ciudadana, gestión social y mitigación ambiental, la obra contribuirá al fortalecimiento de la conectividad, la movilidad y el bienestar de las comunidades del Triángulo de Telembí, integrando a Barbacoas y Maguí Payán en un proceso de desarrollo más equitativo y sostenible.

DESCRIPCION DE LAS ALTERNATIVAS -

Alternativa 1: Puente del Ferry: sitio del Ferri existente (margen izquierda, sector urbano). El Puente del Ferry consiste en un puente metálico tipo arco de 230 m de longitud total, resuelto en una sola luz para evitar apoyos intermedios en el cauce del río Telembí. El ancho total del tablero es 10,97 m, conformado por calzada bidireccional y andenes peatonales laterales con barandas de seguridad. La solución se integra a la malla vial urbana mediante accesos cortos y directos desde el sector Barrio La Invasión A continuación, se presenta una imagen de la ubicación general de la alternativa 1:

El Embarcadero consiste en la construcción de un nuevo Ferry en el sitio donde actualmente funciona el viejo Ferry, y donde se ubica la Puente del Ferry, con obras mínimas de infraestructura (rampas reforzadas, muelles y control de acceso). Presenta menores costos de Inversión inicial, pero alta vulnerabilidad operativa frente a crecientes, limitaciones de capacidad y riesgos de seguridad. Se plantea la construcción de una nueva estructura auto propulsada esto es contara con motores tipo diésel para su funcionamiento y con capacidad para movilizar hasta dos vehículos tipo camión.

El estudio del volumen de tránsito en el corredor Maguí-Barbacoas, así como la demanda proyectada justifica la necesidad de garantizar una continuidad del flujo vehicular, la cual puede suplirse con la alternativa de construcción de un Ferry de mejores condiciones que garantice el traslado continuo de una rivera a la otra del punto de cruce. Ahora bien, los accesos a los puntos de embarque se diseñan con velocidad de 30 km/h, radios y pendientes compatibles con la topografía urbana, sección transversal con calzada para vehículos y andenes para peatón, e integración con el espacio público según el estudio de urbanismo.

Durante el proceso constructivo de los embarcaderos se deberá implementar un Plan de Manejo de Tránsito, con sitios alternos de cargue y descargue de vehículos, ya que las obras proyectadas ocupan los actuales sitios de embarque y desembarque de vehículos. En el entendido que esta alternativa no contempla la construcción de nuevas vías de acceso y plantea la utilización de los corredores existentes, se deberá prever la adecuación y mejoramiento geométrico de las vías existentes, esto en atención que una mejora en las condiciones de traslado generase un aumento de tránsito, lo que se denomina un tránsito atraído.

Alternativa 2: Puente largo: emplazamiento aproximadamente a 260 m aguas arriba del Puente del Ferry. El Puente Largo corresponde a un puente metálico tipo arco de gran longitud con aproximadamente 495 m totales, resuelto en tres luces mediante dos pilas intermedias (P1 y P2) para mantener holguras hidráulicas adecuadas y reducir la esbeltez del sistema. Arreglo típico recomendado (ajustable en diseño): 160 m + 175 m + 160 m, ubicando la luz central sobre el talweg y las pilas sobre planicie interna de menor tirante/velocidad. El ancho del tablero se mantiene en 10,97 m (calzada bidireccional + andenes y defensas). La solución se integra a la red urbana mediante accesos más extensos, esta alternativa considera la apertura de un tramo de vía nuevo.

que se debe construir en una longitud aproximada de 500 metros entre la salida de la superestructura y el empalme con la vía existente Barbacoas - Magüi, a la altura del PR 0 +0800 aproximadamente, lo que implica un área de intervención de 10.000m², en zona de bosque primario.

Alternativa 3: Puente largo: emplazamiento aproximadamente a 260 m aguas arriba del Puente del Ferry Esta alternativa se ubica en la misma área de influencia de la alternativa 1, para lo cual va a tener condiciones similares en los componentes abiótico, biótico y parcialmente socioeconómico. El Embarcadero consiste en una propuesta de mejora para la construcción de un nuevo Ferry en el sitio donde actualmente funciona el viejo Ferry, con obras mínimas de infraestructura (rampas reforzadas, muelles y control de acceso). Presenta menores costos de inversión inicial, pero alta vulnerabilidad operativa frente a crecientes, limitaciones de capacidad y riesgos de seguridad. La nueva estructura auto propulsada contará con motores tipo diésel para su funcionamiento y con capacidad para movilizar hasta dos vehículos tipo camión.

Por lo anteriormente expuesto por el proyecto de conectividad vial entre los municipio de Barbacoas y Magüi Payán en el cruce sobre el río Telembí en la cabecera municipal de Barbacoas (Nariño), para ello se han planteado tres alternativas, a saber: Alternativa 1 (Puente del Ferry): Construcción de una estructura tipo puente con una luz de 230 m ubicado en el actual sitio donde se encuentra ubicado el Ferry, Alternativa 2 (Puente Largo): Construcción de una estructura tipo puente con una luz de 495 m, ubicado a 300 metros aguas abajo del sector denominado el Ferry y Alternativa 3 (El Embarcadero): Paso por el río mediante la Construcción de nuevo Ferry, con sus respectivos embarcaderos ubicado en actual sitio donde funciona la vieja estructura del Ferry. En el documento se presentan localización, configuración estructural y constructiva, condiciones geológicas, geotécnicas e hidrológicas del sitio, logística de obra, aspectos de tránsito y articulación urbana, riesgos técnicos y operativos, y un comparativo técnico- económico.

El proyecto busca garantizar la continuidad del corredor vial Junín Barbacoas Magüi Payán, la cual se encuentra suspendido en el paso de la vía por el sector de la cabecera municipal de Barbacoas por el cruce del río Telembí. A través de la ejecución del proyecto se pretende garantizar el cruce continuo, seguro y eficiente sobre el río Telembí, reemplazando la actual operación con Ferry. El Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) evalúa tres opciones emplazadas dentro de la misma franja del río; el Puente del Ferry y Puente Largo están separados aproximadamente 260 m, por lo cual comparten condiciones ambientales, geológicas e hidrológicas comparables, y la 3 está en el mismo lugar que la Puente del Ferry, la solución debe asegurar conectividad para personas y carga, y enlazar de manera funcional la red vial urbana con el corredor Barbacoas-Magüi.

Considerando la metodología de evaluación de las tres posibles alternativas estipuladas en el Diagnostico Ambiental de Alternativas se expone que:

El Puente del Ferry presenta un equilibrio adecuado entre viabilidad técnica, costo y operatividad. Es estructuralmente eficiente, con una luz principal que evita interferencias hidráulicas, y un costo moderado dentro de los estándares nacionales. Representa una solución definitiva de mediano plazo con mantenimiento manejable y alta seguridad vial.

El Puente Largo, aunque técnicamente superior y con mayor capacidad estructural, implica el doble de inversión que el Puente del Ferry, así como una ejecución más compleja y prolongada. Es adecuada para escenarios de tránsito de alto volumen o contextos urbanos consolidados, pero su escala excede los requerimientos actuales del sitio.

El Embarcadero (Ferry) constituye una solución temporal o transitoria, de rápida implementación y menor inversión inicial. Sin embargo, sus costos operativos a largo plazo y la vulnerabilidad frente a crecientes, mantenimiento de motores, y limitaciones de capacidad la hacen no sostenible como solución permanente. Es viable como etapa provisional mientras se construye una estructura definitiva (Puente del Ferry o el Puente Largo).



Considerando los criterios de seguridad estructural, durabilidad, funcionalidad vial, impacto ambiental, costo total y operación sostenible, el Puente del Ferry se destaca como la opción más equilibrada y recomendable para el proyecto, combinando:

Inversión razonable (= 50% del costo del Puente Largo).

Menor complejidad constructiva y tiempos de ejecución intermedios.

Comportamiento hidráulico seguro (sin pilas en cauce).

Alta disponibilidad operativa y bajos costos de mantenimiento.

El puente del Ferry puede considerarse una opción de largo plazo o de expansión futura, mientras que el embarcadero (Ferry) se recomienda solo como medida temporal de conectividad durante las fases iniciales de obra o ante limitaciones presupuestales inmediatas.

En cuanto a las alternativas del proyecto, se identificó que las opciones 1 y 2 cruzan algunos barrios de Barbacoas, como Esmeralda, Villa Hermosa y Las Brisas, aunque sin afectar directamente comunidades étnicas, reservas campesinas o zonas de valor social. La alternativa 3 no presenta afectaciones directas. Se estima que podrían verse involucradas entre 75 y 100 viviendas, equivalentes a cerca de 600 personas, principalmente en Barbacoas, mientras que en Magüi Payán no se anticipan reasentamientos. En general, la intervención no genera impactos demográficos significativos y podría, por el contrario, favorecer la movilidad, el acceso a servicios y la integración social entre ambas poblaciones.

Desde una perspectiva ecológica, la Alternativa 1 representa la opción más sostenible, pues concentra sus impactos en sectores ya intervenidos, reduce el riesgo de fragmentación del bosque y facilita la implementación de medidas de mitigación como pasos de fauna y reforestación con especies nativas. En contraste, la Alternativa 2 implicaría una pérdida mayor de cobertura natural, incremento de bordes y ruptura de la conectividad vertical entre el macizo forestal y la planicie del río. En conjunto, la descripción del medio biótico en las tres alternativas evidencia la alta sensibilidad ambiental del entorno del río Telembi. No obstante, la Alternativa 1 ofrece la mejor relación entre funcionalidad ecológica y viabilidad constructiva, al ubicarse en un entorno previamente modificado que mantiene aún un mosaico de vegetación nativa con capacidad de resiliencia. Su ejecución, acompañada de estrategias de manejo forestal, rescate de fauna y compensación ecológica, permite minimizar la afectación al ecosistema y asegurar la conservación de los servicios ambientales del bosque húmedo tropical del Pacífico Nariñense.

Por lo tanto, el Representante Legal del proyecto deberá implementar para la alternativa 1 Puente del Ferry, deberá solicitar los correspondientes Términos de Referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, el cual definirá la viabilidad o no del proyecto de la referencia (...).

Que mediante acto de trámite sin número y fecha de expedición la Subdirección de Conocimiento y Evaluación Ambiental de CORPONARIÑO, declaró reunida la información para aprobar diagnóstico de alternativa ambiental.

FUNDAMENTO JURÍDICO

Que la Constitución Política de Colombia, en sus artículos 8, 79 y 80, establece la obligación del Estado y de los particulares de proteger las riquezas naturales de la Nación, reconoce el derecho a gozar de un ambiente sano y dispone la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, con el fin de garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Que, de conformidad con el artículo 2.2.2.3.3.1 del Decreto 1076 de 2015, el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) deberá ser presentado ante la autoridad ambiental competente, y que, en virtud del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, la Corporación Autónoma Regional de Nariño es competente para conocer y decidir sobre dicho trámite dentro de su jurisdicción.

Que el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) constituye un instrumento previo dentro del proceso de licenciamiento ambiental, orientado a la evaluación comparativa de alternativas de localización y diseño de proyectos.

Que, de acuerdo con la normativa vigente, los estudios ambientales son objeto de evaluación técnica por parte de la autoridad ambiental competente, la cual se materializa mediante la emisión de los respectivos conceptos técnicos, conforme a los criterios definidos en el Manual de Evaluación de Estudios Ambientales de Proyectos, en los términos del artículo 2.2.2.3.3.4 del Decreto 1076 de 2015.

Que el artículo 2.2.2.3.4.2 del Decreto 1076 de 2015 establece la exigibilidad del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), disponiendo que los interesados deberán solicitar pronunciamiento a la autoridad ambiental sobre la necesidad de su presentación, en atención a la naturaleza del proyecto.

Que, dentro de los proyectos en los cuales procede dicha exigibilidad, se incluye la construcción de carreteras y demás infraestructura asociada de la red vial, categoría dentro de la cual se enmarca la construcción de puentes.

Que el artículo 2.2.2.3.4.4 ibídem establece que la autoridad ambiental deberá evaluar el DAA, verificando el cumplimiento de los requisitos legales, el análisis comparativo de impactos ambientales y la suficiencia de la información para la selección de la alternativa más viable, señalando además que el acto administrativo que la adopte tendrá una vigencia de tres (3) años.

Que, de conformidad con el artículo 2.2.2.3.5.1 del Decreto 1076 de 2015, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) constituye el instrumento básico para la toma de decisiones respecto de proyectos sujetos a licenciamiento ambiental.

Que el proceso de evaluación ambiental se fundamenta en los principios de prevención y desarrollo sostenible consagrados en la Ley 99 de 1993, los cuales orientan la actuación de las autoridades ambientales hacia la anticipación de impactos y la armonización entre el desarrollo económico y la protección del ambiente.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Que, en atención a la solicitud presentada, se dio el trámite correspondiente, realizándose visita técnica el día 19 de marzo de 2026, cuyos resultados quedaron consignados en el Informe Técnico No. 007 del 20 de marzo de 2026.

Que, con fundamento en la evaluación técnica adelantada, se emitió el Concepto Técnico No. 03 del 20 de marzo de 2026, en el cual se concluye que, desde la perspectiva ecológica,

la Alternativa 1 constituye la opción más sostenible, al ofrecer la mejor relación entre funcionalidad ecológica y viabilidad constructiva.

Que el referido concepto técnico recomienda que, para el desarrollo del proyecto bajo la alternativa definida, se deberá adelantar la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), previa solicitud de los Términos de Referencia ante la autoridad ambiental competente.

Que la evaluación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) no constituye autorización para la ejecución del proyecto, sino una etapa previa dentro del proceso de licenciamiento ambiental.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, y acogiendo en su integridad el **Informe Técnico No. 007 del 20 de marzo de 2026** y el **Concepto Técnico No. 03 de la misma fecha**, el despacho determina que es viable aprobar el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA).

Que considerando que CORPONARIÑO, es la máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción según lo definido por la ley 99 de 1993 y la competente de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto 1076 de 2015 para la expedición de este tipo de permisos.

En mérito de lo expuesto, este despacho,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. APROBAR al DEPARTAMENTO DE NARIÑO, identificado con NIT 800.103.923-8, representado legalmente por el señor **LUIS ALFONSO ESCOBAR JARAMILLO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.917.365 expedida en Tumaco (N), en su calidad de Gobernador o quien haga sus veces, el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) del proyecto denominado **"CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TELEMÍ"**, localizado en el municipio de Barbacoas, departamento de Nariño, presentando por sus apoderados **JOHN ALEXANDER VELASCO LEUSSON**, identificado con cédula de ciudadanía No. 94.417.567 expedida en Cali (V), en calidad de Director Administrativo de la Unidad Administrativa Especial para Proyectos de Conectividad Junín, Barbacoas, Magüí Payán del Departamento de Nariño, nombrado mediante Decreto No. 039 del 5 de enero de 2024, y **JESÚS DAVID CEBALLOS YÉPEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.061.738.070 expedida en Popayán (C), abogado titulado, portador de la tarjeta profesional No. 316.576 del Consejo Superior de la Judicatura, quien actúa como contratista de apoyo jurídico de la citada Unidad Administrativa Especial; conforme al contenido del concepto técnico 03 del 20 de marzo del 2026, bajo las condiciones señaladas en el mismo, la parte normativa de la presente resolución y el decreto 1076 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique y sustituya.

ARTÍCULO SEGUNDO. DECLARAR, que el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) presentado por el peticionario cumple con el contenido básico establecido en el artículo 2.2.2.3.4.3 del Decreto 1076 de 2015, conforme a la evaluación técnica realizada por la autoridad ambiental.

ARTICULO TERCERO. DEFINIR la Alternativa 1 del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) del proyecto **"CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TELEMBÍ"**, como la ambientalmente más viable, conforme a la evaluación técnica contenida en el Concepto Técnico No. 03 del 20 de marzo de 2026, emitido dentro del trámite del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) del proyecto.

ARTÍCULO CUARTO. ESTABLECER que la alternativa 1 del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) del proyecto **"CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TELEMBÍ"**, deberá ser objeto de evaluación detallada en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), como requisito previo al otorgamiento de la licencia ambiental.

ARTÍCULO QUINTO. REQUERIR al **DEPARTAMENTO DE NARIÑO**, identificado con NIT 800.103.923-8, representado legalmente por el señor **LUIS ALFONSO ESCOBAR JARAMILLO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.917.365 expedida en Tumaco (N), en su calidad de Gobernador o quien haga sus veces, para que solicite ante la Corporación Autónoma Regional de Nariño los Términos de Referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), de conformidad con la normativa vigente.

ARTÍCULO SEXTO. ESTABLECER que la presente decisión constituye un acto administrativo de trámite dentro del proceso de licenciamiento ambiental, mediante el cual se define una alternativa en el marco del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), sin que ello implique un pronunciamiento definitivo sobre la viabilidad ambiental del proyecto; en consecuencia:

- a) No equivale al otorgamiento de licencia ambiental.
- b) No autoriza la ejecución de obras, actividades o intervenciones.
- c) No genera derechos adquiridos para el desarrollo del proyecto.
- d) No sustituye la evaluación integral que deberá realizarse en el marco del Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

ARTÍCULO SÉPTIMO. CORPONARIÑO podrá ajustar las determinaciones contenidas en la presente resolución en el marco del proceso de licenciamiento ambiental, de conformidad con la normativa vigente, los instrumentos de planificación ambiental y las condiciones sociales, económicas y ecológicas del área de influencia del proyecto.

ARTÍCULO OCTAVO. ESTABLECER que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.2.3.4.4 del Decreto 1076 de 2015, el presente acto administrativo, mediante el cual se define la alternativa en el marco del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), tendrá una vigencia de tres (3) años contados a partir de su firmeza. Vencido este término sin que el interesado haya radicado la solicitud de licencia ambiental, la Corporación Autónoma Regional de Nariño declarará la pérdida de vigencia del presente acto administrativo, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.2.3.8.7 del citado decreto.

ARTÍCULO NOVENO. De conformidad con el artículo 71 de la Ley 99 de 1993 y artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, esta Resolución deberá publicarse en la página web de CORPONARIÑO, en los términos legalmente establecidos.

ARTICULO DÉCIMO. Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante el director general, el cual deberá interponerse dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. El recurso deberá radicarse a través del correo electrónico archivocorpoayc@gmail.com.

ARTICULO DECIMO PRIMERO. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente resolución dará lugar a la imposición de las medidas y sanciones a que haya lugar, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO. NOTIFIQUESE, a la Gobernación del Departamento de Nariño, representada legalmente por el señor **LUIS ALFONSO ESCOBAR JARAMILLO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 12.917.365 expedida en Tumaco (N), en su calidad de Gobernador del Departamento de Nariño, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 66 y subsiguientes de la Ley 1437 del 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo; y de acuerdo con lo estipulado en el artículo 4 del Decreto 491 de 28 de marzo de 2020.

ARTÍCULO DECIMO TERCERO. La presente providencia se rige conforme a las condiciones establecidas en el artículo 87 de la ley 1437 de 2011.

30 ABR 2026

San Juan de Pasto,

NOTIFIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

MAURICIO FERNANDO BASTIDAS BEDOYA
Director General

Proyectó: **JUAN C. BARRIOS**
Contratista SUBCEA

Revisó: **Melissa S.**
Contratista de Oficina Jurídica

Santiago C/ Harold C
Contratista Dirección general

Aprobó: **Cristhian Lopez.**
Jefe Oficina Jurídica

PASTO: CALLE 25 No. 7 ESTE - 84 FINCA LOPE VÍA LA CAROLINA - PBX (+572) 7309282-86 - FAX: (+572) 7309425. **IPIALES:** CARRERA 1ª No. 3E-365 AV. PANAMERICANA - TEL.: (+572) 7733920 - FAX: (+572) 7733144. **TUMACO:** BARRIO MADENAR CASA 8A - TEL.: (+572) 7272347 - FAX. (+572) 7272086 - CEL.: (+57) 3176572344. **TÚQUERRES:** CARRERA 13 No. 19 - 26 - 3ER. PISO - TEL.- FAX (+572) 7280586. **LA UNIÓN:** CALLE SEGUNDA CON CARRERA 15 ESQUINA C.866C. BARRIO EDUARDO SANTOS - TEL./FAX: (+572) 7265411. **SOTOMAYOR:** BARRIO COLÓN - CEL.: (+57) 3175782967.
www.corponariño.gov.co

1915年

1. 1915年1月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

2. 1915年2月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

3. 1915年3月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

4. 1915年4月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

5. 1915年5月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

6. 1915年6月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

7. 1915年7月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

8. 1915年8月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

9. 1915年9月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

10. 1915年10月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

11. 1915年11月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

12. 1915年12月1日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

13. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

14. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

15. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

16. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

17. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

18. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

19. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。

20. 1915年12月31日，本行在天津成立，资本总额为1000万元。