



00-37

RESOLUCIÓN No. **13 63-**

FECHA: **26 MAYO 2026**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

El Director General de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena (CORPAMAG), en ejercicio de las facultades que le asisten conferidas por la Ley 99 de 1993, Ley 1437 de 2011, Decreto 1076 de 2015, y

## **CONSIDERANDO**

### **I. Antecedentes**

Que, en atención a las reiteradas alertas emitidas por el Instituto Nacional de Vías -INVIAS- y remitidas a esta autoridad por la Procuraduría 13 Judicial II Ambiental y Agraria sobre el inminente riesgo de erosión por la adecuación de puertos para ferrys en el municipio de Salamina, la Corporación Autónoma Regional del Magdalena -CORPAMAG- adelantó una inspección técnica, mediante la cual constató la ejecución de obras e intervenciones físicas sobre las riberas del río Magdalena sin contar con el respectivo permiso ambiental de ocupación de cauce..

Que, con fundamento en dichos hallazgos técnicos, que evidenciaron el aumento de la vulnerabilidad geomorfológica de la zona y la obstrucción ilegal del cuerpo hídrico “Caño La Viuda”, esta Autoridad Ambiental profirió la Resolución No. 3400 del 22 de agosto de 2025, mediante la cual impuso una medida preventiva consistente en la suspensión inmediata de las actividades de ocupación de cauce a las empresas operadoras TRANSDIER S.A.S. y FLUTECAR E.A.T., con el propósito cautelar de mitigar el riesgo de desastre y proteger los recursos naturales.

Que mediante radicado R202574005708, la Sociedad de Transporte Fluvial de Carga en la modalidad de Transbordador S.A.S. - TRANSDIER S.A.S., radicó a través de la plataforma VITAL (Número 4900090184077225001) solicitud de permiso de ocupación de cauce para la construcción de una viga de amarre sobre el río Magdalena, en el municipio de Salamina.

Que mediante oficio E2025718003943, esta Autoridad Ambiental comunicó al usuario que la petición se encontraba incompleta, requiriendo el cumplimiento de los requisitos legales establecidos en el Decreto 1076 de 2015.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Que bajo el radicado R2025716006098, el peticionario aportó documentos adicionales, entre ellos el formato de liquidación, acta de aceptación de cargo de la representante legal DAYANA PAOLA CORDOBA ROQUES, copia de cédula, certificado de libertad y tradición, certificado de existencia y representación legal, contrato de arrendamiento, levantamiento topográfico y batimétrico.

Que a través del oficio E2025828004696, se persistió en el requerimiento de información faltante, ante lo cual la empresa radicó (vía R202592007537) el RUT actualizado y complementos a los documentos legales previamente presentados.

Que mediante oficio E2025911004961, se informó la necesidad de complementar los anexos técnicos; en respuesta, mediante radicado R2025915007957, se presentó el Formulario Único Nacional de Solicitud de Ocupación de Cauce y la autorización para notificaciones electrónicas.

Que una vez liquidado el valor por servicios de evaluación mediante oficio E2025918005143, el usuario legalizó el pago de \$4.473.203 el 23 de septiembre de 2025 (Recibo de caja No. 11646).

Que mediante Auto No. 1302 del 25 de septiembre de 2025, se admitió formalmente la solicitud y se ordenó el inicio del trámite y la evaluación técnica.

Que el 18 de noviembre de 2025, se emitió el Informe Técnico No. 20251208, recomienda la viabilidad ambiental preliminar del proyecto para la construcción de dos puntos de amarre y zona de maniobras.

Que mediante radicado R2026224001621, la sociedad aportó el Plan de Manejo Ambiental (PMA) y el Plan de Contingencia Ambiental, información que fue admitida mediante Auto No. 289 del 25 de febrero de 2026 y remitida a la Subdirección Técnica para su evaluación.

Que la Subdirección Técnica de CORPAMAG, mediante el Concepto Técnico 20260113 del 05 de marzo de 2026, evaluó la información desde el punto de vista hidráulico y morfodinámico.



00-37

RESOLUCIÓN No. **113 63 - F**

FECHA: **26 MAYO 2026**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Que dicho concepto concluye que el sitio de implantación se localiza en un sector con alta dinámica morfológica, caracterizado por procesos de erosión lateral y migración del cauce, encontrándose aguas abajo de una batería de espolones que podrían generar erosión residual por concentración de energía del flujo.

Que la Subdirección Técnica determinó que la documentación aportada hasta la fecha no demuestra de manera suficiente que la localización del proyecto sea compatible con la dinámica hidromorfológica activa del sector, ni garantiza que la operación no agrave los procesos erosivos existentes.

Que en virtud del Principio de Precaución y Prevención Ambiental, es imperativo contar con estudios especializados que aseguren la estabilidad futura de la margen derecha del río Magdalena antes de otorgar el permiso definitivo.

Que mediante Resolución 0661 de 06 de marzo de 2026 se resolvió la petición de concesión, negando la solicitud presentada.

Que mediante radicado R2026327002920 de marzo 27 de 2026 la empresa TRANSDIER S.A.S. presentó recurso de reposición contra la Resolución 0661 de marzo 06 de 2026, adjuntando documentos técnicos y judiciales que fueron valorados por la Subdirección de Gestión Ambiental, apoyado por la Subdirección Técnica de esta Corporación en sendos conceptos que sirven de fundamento para adoptar la decisión final.

## **II. FUNDAMENTOS LEGALES.**

### **1. De la Competencia**

La facultad de esta autoridad para conocer, evaluar y decidir sobre el presente trámite administrativo emana de la naturaleza jurídica de las Corporaciones Autónomas Regionales. De conformidad con el artículo 23 de la Ley 99 de 1993, estas entidades son entes corporativos de carácter público, integrados por las entidades territoriales que por sus características constituyen geográficamente un mismo ecosistema o unidad biogeográfica.



00-37

RESOLUCIÓN No.  
FECHA:

13 63-  
26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Bajo este precepto legal, el legislador le otorgó a CORPAMAG la función de administrar, dentro del área de su competencia, el ambiente conformado por los recursos naturales renovables y la atmósfera, ejerciendo como máxima autoridad ambiental para propender por el desarrollo sostenible. En virtud de esta función de administración y de lo dispuesto en el artículo 31 (numerales 2, 9 y 12) de la citada ley, la Corporación ostenta la potestad para otorgar o negar los permisos, concesiones y autorizaciones para el uso o aprovechamiento de los recursos naturales, o para otorgar o negar las licencias ambientales que afecten el ambiente según lo previsto por los artículos 49, 50, 51, 52, 57 y 58 de la Ley 99 de 1993, para los proyectos, obras o actividades de que trata el artículo 2.2.2.3.2.3. del Decreto 1076 de 2015.

En el caso de esta decisión adoptada por la Resolución 0661 de marzo 06 de 2026, se le negó a la SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. - TRANSDIER S.A.S., el permiso de ocupación de cauce, según la solicitud presentada, en la ocupación del cauce del río Magdalena mediante la instalación de bigas de amarre y una zona de maniobras para la operación de un ferry

En efecto, la competencia territorial de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena - CORPAMAG- se encuentra claramente delimitada en el marco legal. Su ámbito de actuación comprende la totalidad de los veintinueve (29) municipios que conforman el departamento del Magdalena y el área rural del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.

Toda vez que el área objeto de la solicitud de ocupación de cauce se localiza geográficamente en la margen derecha del río Magdalena, en área de competencia territorial del municipio de Salamina, Magdalena, y fuera de las áreas protegidas bajo conocimiento de Parques Nacionales Naturales de Colombia, esta Autoridad Ambiental tiene plena competencia para adoptar la decisión que en derecho corresponda en el sitio de implantación del proyecto.

Aunado a lo anterior, respecto a la competencia para resolver el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución No. 0661 del 6 de marzo de 2026, debe precisarse lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), por lo cual, el recurso de reposición procede ante quien profirió la decisión, con el fin de que el mismo funcionario o instancia la aclare, modifique, adicione o revoque.



00-37

RESOLUCIÓN No.  
FECHA:

13 63 -  
26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Por consiguiente, al haber sido la Dirección General de CORPAMAG la autoridad que, en ejercicio de sus funciones legales y reglamentarias, dictó el acto administrativo que negó el permiso de ocupación de cauce, esta instancia es la investida de competencia funcional para evaluar los argumentos de contradicción presentados por el recurrente. En este sentido, la actuación administrativa en sede de reposición no solo responde al cumplimiento de las garantías constitucionales del debido proceso y derecho de defensa (artículo 29 Superior), sino que se ajusta estrictamente al procedimiento administrativo reglado, consolidando a CORPAMAG como el único ente administrativo facultado para revisar la legalidad y el acierto de su propia decisión.

Que el Director General de CORPAMAG, en su calidad de representante legal, en ejercicio de las funciones conferidas por ley, es el funcionario competente para suscribir la resolución que define la situación jurídica del trámite iniciado por TRANSDIER S.A.S.

## **2. Del Procedimiento y consideraciones de Corpamag**

En el expediente administrativo N° 6603, la Corporación expidió la Resolución N° 661 del 6 de marzo de 2026, mediante la cual se negó el permiso ambiental de ocupación de cauce solicitado por la sociedad TRANSDIER S.A.S..

Dicho acto administrativo, fue notificado a la parte interesada a través de correo electrónico el 12 de marzo de 2026. En ejercicio de los recursos de ley, el apoderado de TRANSDIER S.A.S. presentó recurso de reposición el 27 de marzo de 2026.

Este recurso fue admitido formalmente mediante Auto N° 547 del 13 de abril de 2026, actuación administrativa de trámite que fue admitida, comunicada, y se ordenó su evaluación técnica.

En atención a lo anterior, la Subdirección Técnica emitió el concepto técnico N° 20260312 el 12 de mayo de 2026, efectuando la revisión de los fundamentos técnicos y documentales presentadas en el recurso, el cual, finalizado, se remitió a la Subdirección de Gestión Ambiental (SGA) que emitió el concepto técnico N° 20260313 el 20 de mayo de 2026 definitivo para el presente asunto.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -

FECHA:

26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

### **A) Análisis de cumplimiento de requisitos (Artículo 77 del CPACA)**

Para determinar la viabilidad procesal del recurso interpuesto, se verifica el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA):

**1. Interposición oportuna.** El recurso fue interpuesto por el abogado Yasser Alai Munive Acosta, quien actúa como apoderado de TRANSDIER S.A.S., sociedad con NIT 901840772-11. El profesional cuenta con tarjeta profesional N° 153.284 del C.S.J., acreditando la calidad de abogado en ejercicio exigida por la norma.

**2. Sustentación con expresión concreta de los motivos inconformidad.** El escrito de impugnación contiene una argumentación detallada en la sección “Motivos de Impugnación y Reparación”. De esta forma el recurrente sustenta su inconformidad bajo dos ejes principales:

- **Discrepancia técnica y fáctica:** Cuestiona la valoración de la dinámica hidromorfológica realizada por la entidad, alegando que se fundamenta en juicios de valor hipotéticos y no en la realidad técnica probada en el expediente.
- **Incompetencia:** Señala una extralimitación de funciones por parte de CORPAMAG al evaluar la “viabilidad portuaria”, competencia atribuida legalmente a CORMAGDALENA.

### **3. Solicitud y aporte de pruebas**

El recurrente cumplió con la carga probatoria al aportar un conjunto de documentales técnicas para soportar su pretensión, entre las cuales destacan:

- Estudios técnicos elaborados por INVIAS, CORMAGDALENA, TRANSDIER S.A.S. y CORPAMAG .
- Referencia a jurisprudencia pertinente del Tribunal Administrativo del Magdalena y del Consejo de Estado, aportadas como sustento documental del recurso.

### **B) Síntesis de los Argumentos Formulados en el Recurso de Reposición**



00-37

RESOLUCIÓN No. **113 63 -**  
FECHA: **26 MAYO 2026**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

El apoderado de la sociedad TRANSDIER S.A.S. estructura su impugnación en una serie de reparos que cuestionan la legalidad, la base técnica-científica y la competencia de la Corporación para denegar el permiso. A efectos de proveer una respuesta integral, los argumentos del recurrente se agrupan en las siguientes razones principales :

**1). Alegato de Falsa Motivación y Apreciaciones Hipotéticas.** El recurrente sostiene que el acto administrativo se fundamenta en un “juicio de valor hipotético” y en “indicios ambiguos” en lugar de pruebas directas. Argumenta que el proceso erosivo en la margen derecha del río Magdalena es inherente a la dinámica natural y migración del cauce, siendo una condición preexistente e histórica, y no una consecuencia de la operación del ferry. Afirma que CORPAMAG erró al atribuir un potencial agravamiento de la erosión a la actividad de TRANSDIER sin una demostración técnica rigurosa.

**2). Supuesta Suficiencia Probatoria y Desconocimiento de Estudios Técnicos.** El impugnante manifiesta que se aportó un estudio técnico integral elaborado bajo altos estándares, el cual incluyó levantamientos topobatimétricos, mediciones con tecnología Acoustic Doppler Current Profiler (ADCP), estudios hidrológicos de series históricas, modelaciones hidrodinámicas bidimensionales (Delft3D), y análisis geotécnicos y estructurales.

Según el recurrente, estos estudios concluyen de manera categórica que el río presenta “estabilidad alrededor del punto seleccionado”, que la infraestructura no genera reducción significativa de la sección hidráulica, y que los macizos de anclaje ostentan factores de seguridad inmejorables (5.47 al deslizamiento y 3.12 al volcamiento). Adicionalmente, señala que informes de INVIAS, CORMAGDALENA y un concepto previo de CORPAMAG (2025) avalan la inexistencia de erosión activa en el punto específico de operación, afirmando que CORPAMAG ignoró su propia viabilidad preliminar.

**3). Excepción de Falta de Competencia e Invasión de la Órbita Institucional de CORMAGDALENA.** El recurso plantea que CORPAMAG incurrió en una extralimitación de sus funciones legales al emitir juicios de valor sobre la “viabilidad portuaria” y la “aptitud operativa” del área. Sostiene que, conforme al artículo 331 de la Constitución Política y la Ley 161 de 1994, la planificación de la actividad portuaria y la recuperación de la navegación en el río Grande de la Magdalena son competencias constitucionales exclusivas de



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

CORMAGDALENA. Argumenta que la función de CORPAMAG debía restringirse a evaluar los impactos estrictamente ambientales sobre el lecho y la ronda hídrica, sin exigir encuadramientos bajo la Ley 1 de 1991, materia que, aduce, ya fue acreditada positivamente ante la autoridad fluvial.

**4). Inobservancia de Decisiones Judiciales e Interinstitucionales.** El apoderado invoca la providencia proferida por el Tribunal Administrativo del Magdalena el 04 de mayo de 2022 (dentro del medio de control de protección de derechos colectivos Rad. 470012333000202000698-01). Afirma que, en dicha sentencia, fundamentada en un concepto de la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI), se impartieron órdenes al municipio de Salamina y a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD) para asegurar las rampas de acceso del ferry con geoestructuras, habilitando nuevamente su operación. Interpreta este mandato judicial como un aval técnico e institucional irrefutable a la viabilidad del puerto, sugiriendo que la denegatoria de CORPAMAG constituye un “bloqueo” a la conectividad regional y un desacato al espíritu de la orden judicial.

**5). Vulneración al Debido Proceso y Principio de Buena Fe.** Finalmente, el recurrente acusa a la administración de un patrón de “obstrucción administrativa” y deslealtad procesal. Argumenta que CORPAMAG se negó a asistir a mesas de trabajo técnicas y rechazó establecer un canal de comunicación expedito durante el término de ejecutoria del acto administrativo (18 de marzo de 2026), justificando su negativa en que corrían los términos para recurrir. El solicitante afirma que esta actitud lo colocó en un estado de indefensión técnica, impidiéndole subsanar las objeciones de fondo del modelo hidrodinámico.

### **C) Análisis Técnico por la Subdirección de Gestión Ambiental y Técnica de Corpamag**

Como se expuso en precedencia, tras la admisión del recurso de reposición, se ordenó el análisis correspondiente por parte de las Subdirecciones Técnica y de Gestión Ambiental. En cumplimiento de lo anterior, el 12 de mayo de 2026, la Subdirección Técnica expidió el Concepto Técnico N.º 20260312, mediante el cual evaluó los fundamentos técnicos y documentales esgrimidos en el recurso. Una vez concluido este examen, el expediente fue remitido a la Subdirección de Gestión Ambiental (SGA), dependencia que el 20 de mayo de



00-37

RESOLUCIÓN No.  
FECHA:

13 63  
26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

2026 profirió el Concepto Técnico N.º 20260313, el cual constituye el insumo técnico definitivo para resolver el presente asunto, que se transcribe a continuación:

(...)

**CONCEPTO TÉCNICO ELABORADO POR LA SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE CORPAMAG**

*En atención a los autos relacionados anteriormente y con base en la información presentada por la empresa TRANSDIER S.A.S. mediante el radicado No. R2026327002920, la Subdirección Técnica de CORPAMAG, bajo el liderazgo del Ingeniero Nelson John Martínez Escorcía, Especialista Hidráulico, elaboró el concepto técnico que se transcribe a continuación:*

*En atención a la documentación radicada por la empresa solicitante relacionada en el asunto referente al recurso de reposición presentado por la Empresa Sociedad de Transporte Fluvial de Carga en la modalidad de Transbordador S.A.S., a continuación, se relaciona el concepto técnico producto de la revisión adelantada por el equipo de profesionales de la Subdirección Técnica de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG, a los documentos técnicos presentados en el marco del trámite en mención, considerando lo indicado en el Auto No. 547 de 13 de abril de 2026, por medio del cual se admite el recurso de reposición y se ordena su evaluación:*

**1. Antecedentes.**

*Mediante recurso de reposición, TRANSDIER S.A.S. solicita revocar la Resolución No. 661 del 6 de marzo de 2026, mediante la cual CORPAMAG negó el permiso de ocupación de cauce para la implantación de una zona de maniobras y atraque de ferry sobre la margen derecha del río Magdalena, en jurisdicción del municipio de Salamina.*

*El solicitante sostiene que la decisión se fundamenta en apreciaciones hipotéticas, que los procesos erosivos son naturales y preexistentes, y que existen estudios técnicos que demostrarían la viabilidad del proyecto.*

*Para el presente análisis se revisaron el recurso de reposición, la respuesta del INVIAS a la solicitud de participación mesa interinstitucional, el informe técnico de CORMAGDALENA, el informe técnico presentado por TRANSDIER y el concepto técnico emitido por CORPAMAG en 2025.*

**2. Consideración general sobre la competencia ambiental.**

*El análisis aquí desarrollado no pretende pronunciarse sobre la conveniencia portuaria, operativa o económica del proyecto, aspectos que corresponden a otras autoridades competentes. El alcance de la evaluación se circunscribe a determinar si la información aportada permite concluir, con suficiencia técnica, que la ocupación de cauce solicitada no afectará la dinámica hidráulica, morfológica y erosiva de la margen derecha del río Magdalena en el sector propuesto.*



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -

FECHA:

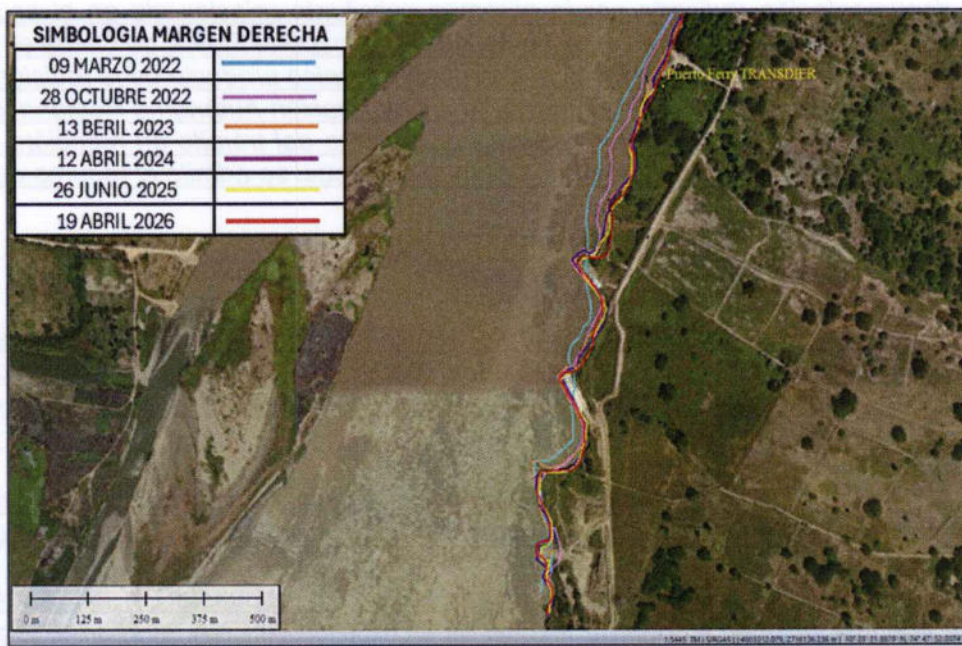
26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

**3. Sobre la existencia de procesos erosivos en el sector.**

El recurso sostiene que la erosión existente es natural y preexistente a la operación del ferry. Esta afirmación, en términos generales, resulta compatible con la información revisada: el propio concepto técnico de CORPAMAG de 2025 reconoce procesos erosivos y de socavación asociados principalmente a la dinámica natural del río Magdalena.

Sin embargo, que la erosión sea natural y anterior al proyecto no implica automáticamente que la ocupación solicitada sea ambientalmente viable. La pregunta técnica relevante no es únicamente si TRANSDIER causó la erosión histórica, sino si las obras y la operación del ferry podrían agravar procesos existentes, alterar localmente las condiciones hidráulicas, inducir socavación o quedar expuestas a una dinámica fluvial activa.



El análisis multitemporal de la línea de ribera evidencia un comportamiento dinámico de la margen derecha, con procesos de avance y retroceso que confirman la presencia de inestabilidad geomorfológica en el sector. Esta condición resulta consistente con procesos activos de erosión lateral y pone en evidencia que el sistema fluvial no presenta condiciones de estabilidad permanente.

**4. Sobre el informe técnico de TRANSDIER.**



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

El estudio de TRANSDIER incorpora información relevante: batimetría, mediciones ADCP, análisis hidrológico, modelación hidrodinámica bidimensional mediante Delft3D, análisis sedimentológico, análisis geotécnico y análisis estructural. El informe señala que el modelo se implementó en Delft3D-FLOW en modo 2D y que se simularon condiciones mínimas, medias, máximas y crecientes con periodos de retorno de 2, 5, 10, 25, 50 y 100 años.

No obstante, la revisión detallada evidencia vacíos importantes:

- Las mediciones ADCP no quedan suficientemente trazadas respecto al punto exacto de implantación. La verificación gráfica realizada indica que los transectos podrían no coincidir con el sitio propuesto, sino ubicarse aguas abajo.

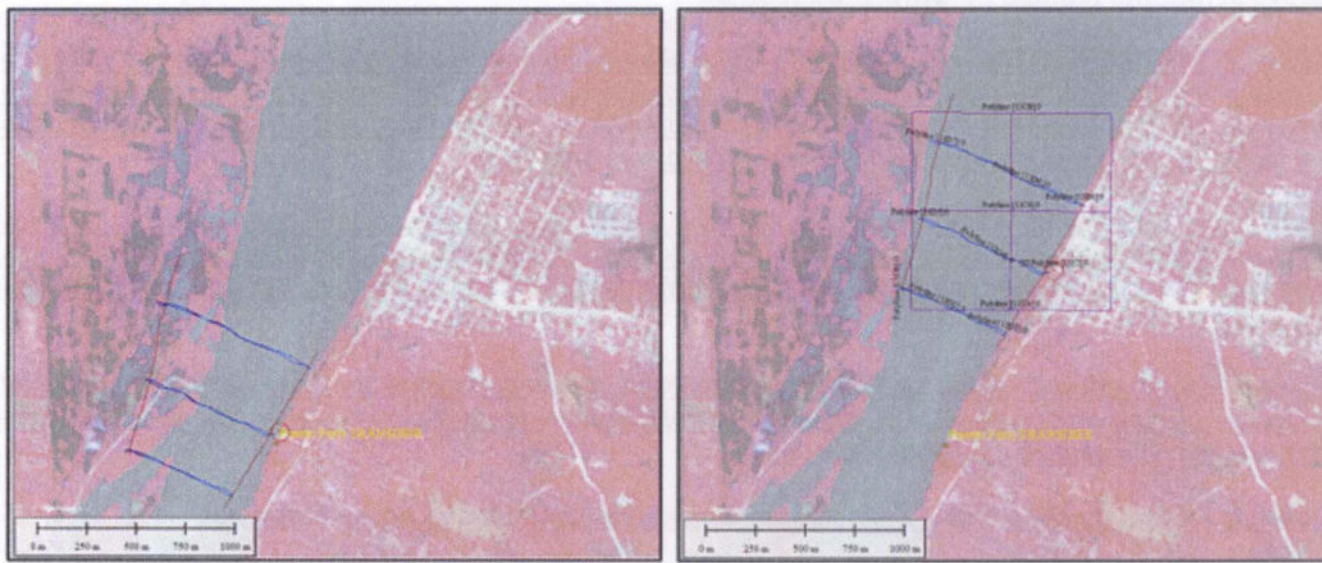


Figura 1. ADCP según informe (esquema original)    Figura 2: ADCP ajustado a coord. y orillas reales.

Como se observa, al realizar el ajuste del esquema de medición a la grilla de coordenadas y a la geometría real del cauce, las secciones ADCP no coinciden con el punto de implantación del proyecto, sino que se ubican aguas abajo del mismo, lo cual limita su representatividad para caracterizar las condiciones hidráulicas en el sitio propuesto.

- La batimetría reporta profundidad máxima de 21,5 m y profundidad promedio del área de interés de 3 m, pero no localiza claramente el thalweg ni su relación con la margen derecha.
- El plano batimétrico aportado no permite identificar con claridad profundidades, curvas batimétricas, ni distancia del canal profundo al punto de atraque.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63

FECHA: 26 MAYO 2025

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

- La afirmación de predominio de sedimentación en el punto del ferry no queda suficientemente demostrada para descartar procesos erosivos de margen.
- El análisis geotécnico y estructural se apoya en información secundaria, sin evidenciar una campaña geotécnica específica y georreferenciada para el punto exacto de implantación.
- No se presenta una localización precisa de las estructuras proyectadas, ni un plano constructivo integral que permita verificar la interacción entre obra, ribera y cauce.

En consecuencia, aunque el informe técnico de TRANSDIER contiene insumos técnicos relevantes, estos no demuestran de manera concluyente que la implantación y operación del ferry no agravarán procesos erosivos ni comprometerán la estabilidad de la margen derecha.

**5. Sobre el informe técnico de CORMAGDALENA.**

El informe de CORMAGDALENA corresponde a un monitoreo batimétrico y de caudales realizado en abril de 2025. Indica que la zona se mantiene estable en aproximadamente el 95% respecto al levantamiento de diciembre de 2024, pero también reconoce cambios morfológicos, sedimentación leve, reducción de un caño occidental y aparición de una zona de socavación en el cauce principal.

Asimismo, señala que los puntos utilizados por los ferrys fueron desplazados hacia el norte debido a cambios morfológicos ocurridos desde 2021 y por la proyección de obras de protección. También indica que los puntos actuales presentan condiciones favorables para operación en cuanto a estabilidad de orillas y profundidades entre 4 y 20 m.

Esta información no equivale a una certificación de ausencia de riesgo erosivo ni a una evaluación ambiental específica de la obra propuesta. Por el contrario, el desplazamiento de los puntos de operación constituye evidencia de la alta dinámica morfológica del sector.

**6. Sobre la respuesta del INVIAS a la solicitud de participación mesa interinstitucional.**

La afirmación de INVIAS sobre la mitigación del avance erosivo y la estabilización de orilla debe entenderse en su contexto preciso: hace referencia a los resultados de las obras ejecutadas en el corredor vial El Piñón - Salamina para atender la emergencia vial. Que las obras de mitigación hayan desacelerado el proceso erosivo no equivale a afirmar que la margen derecha del río haya alcanzado una condición de estabilidad permanente ni que sea apta, sin evaluación adicional, para soportar infraestructura de atraque y maniobra de embarcaciones tipo ferry. Como lo reconoce el propio informe de CORMAGDALENA de abril de 2025, el sector continúa presentando cambios morfológicos activos, incluyendo zonas de socavación en el cauce principal y desplazamientos de los puntos de operación de los ferrys, lo que confirma que la dinámica fluvial del sector no ha cesado.

INVIAS reitera en su comunicación que ha advertido sobre el fenómeno erosivo a lo largo del tramo y las posibles afectaciones por actividades antrópicas desde el OPO #7 hasta la cabecera municipal de Salamina.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Esta advertencia institucional, lejos de respaldar la viabilidad del proyecto, refuerza la postura técnica de CORPAMAG en cuanto a la necesidad de contar con información técnica completa y suficiente que permita evaluar con rigor los efectos que la implantación de infraestructura de ferry podría generar sobre una zona que la propia entidad vial ha identificado como susceptible a afectaciones por actividades antrópicas.

En consecuencia, la respuesta de INVIAS no desvirtúa los fundamentos técnicos de la Resolución N° 661 de 2026, y sus manifestaciones, valoradas en su contexto y dentro de las competencias propias de esa entidad, son consistentes con la postura preventiva adoptada por CORPAMAG frente a la solicitud de permiso de ocupación de cauce de TRANSDIER S.A.S.

**7. Sobre el concepto técnico CORPAMAG 2025.**

El concepto técnico de CORPAMAG de 2025 sí recomendó otorgar permiso de ocupación de cauce, pero bajo condiciones. Dicho concepto describe una intervención de aproximadamente 4 m de ancho por 60 m de longitud, con aplanamiento del talud, material granular, macizos de anclaje, puntos de amarre y bitas. También menciona planos de localización, planta-perfil, batimetría, topografía y detalles del macizo de anclaje.

No obstante, dicho concepto no afirma de manera categórica que no existan procesos erosivos, ni que el ferry no pueda agravarlos. Por el contrario, reconoce la dinámica erosiva natural del sector y condiciona la viabilidad del proyecto a medidas de manejo, protección de ribera, control de maniobras, monitoreo y restricciones operativas.

Por tanto, el concepto de 2025 no debe interpretarse como una certificación definitiva de estabilidad del sitio, sino como una viabilidad condicionada a medidas de prevención y control.

**8. Concepto técnico.**

Con base en la documentación revisada, se considera que el recurso de reposición no desvirtúa de manera suficiente los fundamentos técnicos relacionados en el concepto No. 20260113 del 05 de marzo de 2026.

Si bien el recurrente aporta estudios y conceptos que contienen información técnica relevante, estos no resuelven vacíos críticos relacionados con:

- Localización exacta de las obras.
- Planos constructivos completos.
- Ubicación del thalweg respecto a la margen derecha.
- Representatividad espacial de los ADCP.
- Estabilidad geotécnica específica del punto.
- Interacción obra-ribera-corriente.
- Efectos de maniobra, hélices y atraque sobre el talud.
- Comportamiento bajo crecientes y procesos erosivos activos.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -  
FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

En consecuencia, no es posible concluir con certeza técnica que la implantación del ferry no agravará los procesos erosivos existentes ni comprometerá la estabilidad futura de la margen.

**9. Recomendación**

Se recomienda mantener una postura preventiva frente al otorgamiento del permiso, hasta tanto el solicitante aporte la información técnica faltante, como mínimo:

- 1) Planos constructivos completos y georreferenciados del puerto, rampa, zona de atraque, macizos de anclaje, accesos y obras de protección.
- 2) Batimetría legible con curvas, thalweg y relación espacial con el punto del ferry.
- 3) Verificación de la localización real de las mediciones ADCP.
- 4) Modelación comparativa con y sin obra implantada.
- 5) Análisis de velocidades, esfuerzos cortantes y socavación en margen derecha.
- 6) Estudio geotécnico específico del sitio.
- 7) Plan de manejo y monitoreo de erosión de ribera.

**10. Conclusión.**

Con la información técnica actualmente disponible, el solicitante no desvirtúa los fundamentos que dieron lugar a la decisión negativa, ni demuestra de manera concluyente la viabilidad del proyecto frente a la dinámica hidráulica y morfológica del sector, razón por la cual no se recomienda revocar la decisión adoptada hasta tanto se subsanen de forma integral los vacíos técnicos señalados.

**CONCLUSION**

En orden a lo expuesto en el concepto técnico elaborado por la Subdirección Técnica, se concluye que, con base en la información técnica evaluada, la empresa no logra desvirtuar los motivos que llevaron a la negación del permiso de ocupación de cauce mediante la Resolución No. 661. Los documentos aportados no demuestran de manera concluyente que el proyecto sea viable frente a la inestabilidad y la dinámica hidráulica y morfológica del río Magdalena en el sector, ya que aún persisten vacíos técnicos críticos.

**RECOMENDACIÓN**

El Concepto técnico de la Subdirección Técnica de CORPAMAG recomienda no revocar la decisión adoptada (Resolución No. 661) y mantener una postura preventiva y firme frente al otorgamiento del permiso de ocupación de cauce. Esta medida debe sostenerse hasta tanto el solicitante subsane de forma integral y técnica los vacíos documentales evidenciados.

(...)



00-37

RESOLUCIÓN No. **13 63 -**  
FECHA: **26 MAYO 2026**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

#### D). El Contexto Morfodinámico en el Sector Salamina - El Piñón

El argumento del impugnante respecto a que la erosión es un proceso “natural y preexistente” resulta en una verdad a medias que pretende eludir la responsabilidad por el riesgo inducido. Es innegable que el río Magdalena posee una dinámica divagatoria natural; sin embargo, el tramo comprendido entre Salamina y El Piñón atraviesa una crisis geomorfológica crítica documentada extensamente. Como se analizó en la información recopilada por la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI) y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el río conformó recientemente la “Isla Tamarindo”, la cual dividió el cauce y concentró el caudal principal en el brazo derecho. Este fenómeno generó vectores de velocidad que impactan ortogonalmente contra la margen del departamento del Magdalena, donde los suelos están compuestos por limos y arenas de muy baja cohesión y fricción, provocando fallas masivas del talud, socavación profunda y el colapso recurrente de la vía nacional.

Frente a este escenario de calamidad pública, el Estado ejecutó obras de emergencia muy cuantiosas, consistentes en una batería de espolones (estructuras transversales de entrenamiento del cauce) y diques direccionales.

En este sentido, el sitio propuesto por TRANSDIER S.A.S. para implantar su operación logística se localiza exactamente aguas abajo de esta batería de espolones. La literatura en ingeniería fluvial es contundente al advertir que este tipo de estructuras induce inevitablemente zonas de ajuste morfológico y “erosión residual” aguas abajo, debido a la contracción del flujo, el incremento de la turbulencia y la redistribución de las líneas de corriente. Instalar infraestructuras pesadas en esta zona de sacrificio hidráulico sin una certeza técnica-científica absoluta constituye una exposición inaceptable al riesgo.

#### E). Las Deficiencias Estructurales en los Estudios de TRANSDIER S.A.S.

El recurrente asegura haber presentado un modelo bidimensional (Delft3D) infalible. No obstante, la revisión técnica corporativa develó falencias metodológicas graves que invalidan los resultados de “estabilidad”, las cuales se estructuran de la siguiente manera:



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -

FECHA: 26 MAYO 2025

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

**a. Falta de Representatividad Espacial de las Mediciones ADCP.** La validez de cualquier modelo hidrodinámico computacional depende intrínsecamente de la calidad y ubicación de los datos de frontera. El informe de la empresa basó sus condiciones de contorno en mediciones de campo realizadas con perfiladores de corriente acústicos Doppler (ADCP). Al realizar la verificación cruzada de la topología aportada, los especialistas de CORPAMAG demostraron (Figuras 1 y 2 del Concepto 20260312) que los transectos medidos por el consultor de TRANSDIER no coinciden con el sitio exacto de implantación del proyecto, ubicándose notablemente aguas abajo. Extrapolar el comportamiento de los tensores de esfuerzo cortante de un sector distinto a una ribera inestable suprime cualquier validez técnica-científica del análisis.

**b. Indeterminación de la Batimetría y el Thalweg.** Aunque el estudio reporta profundidades máximas de 21,5 metros, el plano batimétrico es deficiente, carece de curvas de nivel legibles y, lo más grave, no localiza el *thalweg* (el canal profundo o vaguada principal del río) respecto a la margen derecha. La distancia entre el *thalweg* y la zona de maniobras es el indicador principal de la vulnerabilidad a la socavación lateral. Sin esta precisión, afirmar que el sector es de “sedimentación predominante” es una conjetura carente de soporte empírico.

**c. Inexistencia de Exploración Geotécnica *In Situ*.** El apoderado ostenta factores de seguridad estructural superlativos (5.47 y 3.12). Sin embargo, el Concepto Técnico 20260312 revela que el análisis geotécnico se apoyó en “información secundaria”, sin evidenciar una campaña de perforación y ensayo de suelos georreferenciada específicamente en el punto exacto de los macizos de anclaje. Calcular el empuje activo y pasivo sobre anclajes que soportarán ferrys y volquetas, basándose en correlaciones bibliográficas para un suelo limoso sujeto a erosión acelerada, vulnera todos los preceptos de la ingeniería de cimentaciones aplicadas a obras fluviales y de exigencia ambiental de control sobre el uso, aprovechamiento o afectación del ambiente conformado por los recursos naturales renovables según lo previsto por la Ley 99 de 1993, Decreto 2811 de 1974 y Decreto 1076 de 2015.

**d. Omisión de los Impactos Antrópicos de la Operación Continua.** El modelo del peticionario asume una obra pasiva. Se omite modelar el efecto erosivo transitorio, pero recurrente, que generan los sistemas de propulsión (hélices) de los transbordadores maniobrando en aguas someras contra el talud, así como las cargas estáticas y dinámicas



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63  
FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

cíclicas que transmiten los vehículos de carga pesada sobre una ribera no consolidada y carente de obras de contención profunda.

Para ilustrar de forma concisa las divergencias entre lo alegado en el recurso y los hallazgos institucionales, se presenta la siguiente tabla de control técnico:

Variable Analizada	Afirmación del Recurrente (TRANSDIER)	(CORPAMAG Conceptos 20260312/13)	Consecuencia en la Viabilidad
Calibración Hidrodinámica	Modelo Delft3D-FLOW calibrado con mediciones ADCP locales.	Los transectos ADCP están desplazados aguas abajo; no representan el polígono de intervención.	El modelo es predictivamente inútil para la zona específica de las rampas. Riesgo no cuantificado.
Estabilidad Geotécnica	Macizos de anclaje tienen factor de seguridad 5.47 (deslizamiento).	Datos basados en información secundaria; no hay perforaciones ni estudios de suelos <i>in situ</i> .	Incertidumbre total sobre la capacidad portante real del talud limoso. Posible falla masiva de la estructura.
Morfología del Lecho	Zona de predominio de sedimentación; profundidad media 3m.	Batimetría ilegible; no identifica la posición del <i>thalweg</i> (canal de máxima energía) frente a la ribera.	Imposibilidad de descartar socavación lateral progresiva hacia la zona de parqueo.
Dinámica del Sector	Informes de INVIAS y CORMAGDALENA prueban estabilidad en el punto.	Informes atestiguan alta dinámica; ferrys tuvieron que ser movidos al norte por la erosión recurrente.	El proyecto se asienta sobre una zona de sacrificio de obras de mitigación (espolones).

En virtud de la trazabilidad expuesta, el señalamiento de falsa motivación decae íntegramente. La decisión de CORPAMAG no es hipotética; es la manifestación imperativa del **Principio de Precaución** (Artículo 1, Numeral 6 de la Ley 99 de 1993) y prevención que impone aplicar la constitución y la Ley, el cual dispone que *cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón*



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 =

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

para postergar la adopción de medidas eficaces. Ante los vacíos técnicos descritos, autorizar la operación de maquinaria pesada sobre una orilla en proceso de socavación activa configuraría un prevaricato por omisión de esta autoridad ambiental.

**III. La Desnaturalización de la materialidad de la Obra, Proyecto o Actividad y el Vicio de Legalidad en la postulación de la actividad**

Superado el análisis de suficiencia técnica, es necesario abordar el núcleo dogmático del recurso y la razón jurídica que subyace a la negación del permiso de ocupación de cauce. El recurrente acusa a CORPAMAG de extralimitarse al exigir normativas portuarias, alegando que su función se reduce a otorgar el “permiso de ocupación”.

El expediente revela un vicio de legalidad protuberante en la concepción y postulación del trámite incoado por el solicitante TRANSDIER S.A.S., por cuanto estructuró su petición amparándose, de manera exclusiva, en la solicitud del “permiso de ocupación de cauces, playas y lechos”, cuya reglamentación recae restrictivamente en el Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1076 de 2015. Al hacerlo, el peticionario ha desnaturalizado la materialidad de la obra y la operación logística que pretende ejecutar, evadiendo la clasificación normativa imperativa que rige su actividad.

En la resolución 0661 de marzo 06 de 2026 se le indicó expresa y claramente que es el usuario, titular del proyecto, obra o actividad, definir el tipo de permiso, concesión, autorización o licencia ambiental, pues sólo este es quien conoce cuál es su actividad, estudio de mercado, y demás aspectos relacionados con la actividad fluvial que le representará réditos económicos. No es a la autoridad ambiental; pero sí, dependiendo del tipo de actividad se exigirá permisos, concesiones o autoridades ambientales como permisos menores, o licencia ambiental en los términos de los artículos 49 y 52 num. 13 de la Ley 99 de 1993 que, para el caso fluvial, se reglamentó por el literal a, numeral 8 del artículo 2.2.2.3.2.3. del Decreto 1076 de 2015.

Así se le indicó en la Resolución 0661 de marzo 06 de 2026, en los siguientes términos:



00-37

RESOLUCIÓN No. **13 63**  
FECHA: **26 MAYO 2026**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Por consiguiente, es el titular del proyecto quien tiene la carga legal de evaluar y definir el alcance integral de la actividad que pretende desarrollar conforme a las normas de manejo fluvial. Y si bien mediante la Resolución 3400 del 22 de agosto de 2025 esta autoridad determinó la exigibilidad de un permiso de ocupación de cauce y la aprobación de obras hidráulicas para este sector, no es menos cierto que corresponde de manera indelegable al peticionario dimensionar el verdadero alcance de su proyecto. En virtud de ello, es su deber determinar si la operación requiere exclusivamente permisos de uso y aprovechamiento de recursos naturales renovables, en los términos del Decreto 2811 de 1974 reglamentado por el Decreto 1076 de 2015, o si, por el contrario, demanda el trámite de una licencia ambiental integral, conforme al artículo 52 de la Ley 99 de 1993, reglamentado por el artículo 2.2.2.3.2.3 del Decreto 1076 de 2015, recordando que el parágrafo 1 del citado artículo 52 establece el deber ineludible de obtener dicho instrumento previamente a cualquier concesión portuaria.

En ambos casos, sea permiso, concesión o autorización ambiental como permiso menos, o licencia ambiental, es un prerrequisito obligatorio para que la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORMAGDALENA – otorgue la concesión portuaria que tiene su régimen jurídico especial del sector transporte. Para el efecto, quien ostente la habilitación de transporte fluvial, en un sector determinado, debe observar lo siguiente:

**A. Las Dimensiones Técnicas y la Materialidad Operativa del Proyecto**

Para el efecto, es necesario indicar a título informativo, cuáles son las dimensiones técnicas reales del proyecto. La operación pretendida por TRANSDIER S.A.S. implica:

- 1) La adecuación y alteración geomorfológica de considerables metros cuadrados sobre la ribera del río Magdalena.
- 2) La estabilización y compactación de terrenos inestables para habilitar zonas de parqueo logístico.
- 3) El tránsito y acopio constante de vehículos de carga pesada (como volquetas de hasta 32 toneladas y tractocamiones).
- 4) La construcción e hincado de rampas de acceso para soportar un planchón metálico de grandes proporciones, operando según las dimensiones habilitadas por la Superintendencia de Transporte.
- 5) El embarque y desembarque ininterrumpido de cargas comerciales, bienes y pasajeros (incluyendo el traslado vital de ambulancias, como lo revelaron las acciones de tutela).



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

La magnitud descrita excede con creces el alcance jurídico de una simple “ocupación de cauce” para fines ordinarios, domésticos o transitorios. El ordenamiento ambiental colombiano fue diseñado bajo una taxonomía de impactos que pueda generar un proyecto según el artículo 49 de la Ley 99 de 1993, por cuya razón requiere licencia ambiental, o de permisos, concesiones y autorizaciones si la actividad no está descrita en el anterior contexto según los artículos 42, 50, 51, 83, 102, 119 y s.s. del Decreto 2811 de 1974. Pretender que una operación de intercambio bimodal (tierra-río) sea evaluada bajo los mismos parámetros de quien instala una pequeña bocatoma de riego rural, incurriría el funcionario en desconocer las normas ambientales que, a voces del inciso 2 del artículo 107 de la Ley 99 de 1993, son de orden público y no podrán ser objeto de transacción o de renuncia a su aplicación por las autoridades o por los particulares en las categorías jurídicas establecidas por el derecho administrativo y ambiental para hacer uso, aprovechamiento o afectación del ambiente.

La realidad operativa del proyecto se adecúa, incuestionablemente, dentro del régimen legal de las actividades fluviales, materia que posee una regulación legal autónoma, jerárquica y de ineludible cumplimiento en el sistema jurídico colombiano de transporte que debe acatar el titular de esta actividad.

**B. El Marco taxativo de la Ley 1 de 1991, Ley 1242 de 2008 y el Acuerdo 199 de 2017 de Cormagdalena**

El peticionario desde el inicio incurre en una omisión inexcusable al desconocer los mandatos taxativos estipulados en la Ley 1 de 1991, Ley 1242 de 2008, y el Acuerdo 199 de 2017 de Cormagdalena, que si bien es cierto no son normas aplicables por esta autoridad, sí son determinantes para conocer el motivo por el cual se pide permisos, concesiones y autorizaciones ambientales según el Decreto 2811 de 1974 o, licencia ambiental según lo previsto por la Ley 99 de 1993. Las normas de transporte fluvial, definen, sin lugar a dudas, el glosario de intervención en los cuerpos hídricos:

- **Actividades Portuarias:** Comprende la construcción, operación y administración de puertos, terminales, marinas fluviales y embarcaderos.
- **Embarcadero:** Instalación ubicada en las vías fluviales destinada al atraque de embarcaciones para el abordaje y desembarque de pasajeros y carga de forma ágil.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -'

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

- Puerto Fluvial: Conjunto de elementos físicos que incluyen accesos, instalaciones (terminales, muelles, embarcaderos) y zonas de transferencia de carga y vehículos.

Bajo este rango legislativo, la rampa de acceso y el punto de embarque operado por TRANSDIER en el predio “Villa Eneida”, con todas sus instalaciones conexas de parqueo y tránsito terrestre, puede constituir formal y materialmente un “embarcadero”, una “terminal fluvial” o inclusive un “puerto fluvial”, pero eso, se repite, es el titular del POA quien debe definirlo según la normatividad antes explicada. Se aclara eso si que esta categorización jurídica no es optativa; es imperativa y requiere autorizaciones, concesiones portuarias y permisos ambientales complejos, cuya obtención es un prerequisite indispensable previo a obtener de CORMAGDALENA la respectiva concesión definitiva.

Este régimen legal se profundiza por la inobservancia del Estatuto General de Puertos, estatuido en la Ley 1 de 1991, Ley 1242 de 2008. El Consejo de Estado, a través de su Sala de Consulta y Servicio Civil (Concepto No. 1651 del 31 de agosto de 2005), ha dirimido con absoluta claridad hermenéutica que las previsiones e instituciones jurídicas de la Ley 1 de 1991 son aplicables materialmente a las actividades portuarias fluviales. La alta corporación determinó que dicha normatividad regula exhaustivamente la intervención humana, comercial y logística sobre las orillas o riberas de los ríos, ecosistemas que revisten la connotación jurídica de bienes de uso público inalienables.

En idéntico sentido, el Ministerio de Transporte – Superintendencia de Puerto, ha sido determinante en señalar que las actividades orientadas al embarque y desembarque sistemático, oneroso y masivo de pasajeros y carga no son meras “ocupaciones” del lecho hídrico, sino que constituyen *de facto* actividades portuarias que exigen tramitar una concesión u homologación ante la autoridad portuaria competente.<sup>1</sup>

### **C. Competencias CORMAGDALENA y CORPAMAG**

<sup>1</sup> Ministerio de Transporte- Superintendencia de Puerto. Resolución 12974 de 2021. Link de consulta: [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Noviembre/Notificaciones\\_08\\_RG/12794.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Noviembre/Notificaciones_08_RG/12794.pdf)



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63

FECHA:

26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

El recurso de reposición argumenta que CORPAMAG invadió la competencia de CORMAGDALENA al exigir estos parámetros. Esta afirmación demuestra un profundo desconocimiento de la distribución de competencias en el Estado unitario.

Es indispensable precisar que CORMAGDALENA no tiene competencia para ejercer funciones de autoridad ambiental frente al uso, concesión y aprovechamiento del ambiente conformado por las fajas, lecho, agua y cauce sobre la margen derecha del río Magdalena. El artículo 83 del Decreto Ley 2811 de 1974 declara que el álveo, el lecho, las playas fluviales y una faja paralela de treinta (30) metros son bienes inalienables e imprescriptibles del Estado. La administración ambiental de estos recursos, así como la expedición de licencias y permisos para su alteración ecológica, recae de manera exclusiva en las Corporaciones Autónomas Regionales de la jurisdicción respectiva; en este caso, CORPAMAG, al tenor de la Ley 99 de 1993.

Por su parte, CORMAGDALENA tiene su función constitucional y legal consagrada en el artículo 331 de la Carta Política y desarrollada en la Ley 161 de 1994. Su mandato se circunscribe a la recuperación de la navegación, la adecuación de tierras y la administración de la actividad portuaria a través del otorgamiento de “concesiones portuarias sobre los bienes de uso público”, no de autoridad ambiental. Ambas competencias son complementarias e ineludibles. De hecho, el parágrafo 1 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 2.2.2.3.2.3 del Decreto 1076 de 2015 imponen como exigencia insubsanable que, antes de que CORMAGDALENA o cualquier entidad apruebe una concesión portuaria, el titular del POA debe haber obtenido previamente la Licencia Ambiental o los permisos ambientales integrales correspondientes emitidos por la Corporación Autónoma Regional, o la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

El solicitante TRANSDIER S.A.S. obvió integrar a su análisis la existencia y los imperativos dictados por el Acuerdo 199 de 2017, proferido por la Junta Directiva de CORMAGDALENA emitida con base en lo dispuesto por la Ley 1242 de 2008 y Ley 1 de 1991. Este Acuerdo fue expedido, precisamente, para reglamentar de manera específica “las condiciones para el uso y goce de los bienes de uso público ubicados en la jurisdicción [...] del Río Grande de la Magdalena”. Dicha normativa categoriza expresamente la construcción de muros, rampas, obras de protección y diques asociados a la navegación y operaciones logísticas, sometiéndolas a un régimen estricto de contraprestación y aprobación técnica.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 - 1  
FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

En síntesis, la solicitud tramitada ante CORPAMAG por Transdier carece de validez integral en tanto la empresa solicitante no subsume someter su operación de transporte (Ferry) a los cánones portuarios fluviales antes señalados. Y no es factible que esta Autoridad Ambiental pretenda “ajustar el trámite” de oficio, pues es el usuario quien debe tener claro el concepto, la naturaleza y el alcance de su actividad conforme a los cánones legales y reglamentarios, toda vez que deberá celebrar concesiones o cumplir las condiciones legales fluviales directamente con CORMAGDALENA.

Al presentar una solicitud fraccionada de “simple ocupación de cauce y orilla” amparada en una normatividad ambiental genérica y laxa, es lógicamente imposible para Corpamag analizar el contenido técnico real del desarrollo de la actividad logística.

El titular debe entender que no solo asume obligaciones ambientales mitigables con un simple muro de contención, sino obligaciones legales y reglamentarias ambientales, como por ejemplo, cumplir lo previsto en los artículos 56, 57, 58 de la Ley 99 de 1993 y también convencionales de contraprestación financiera hacia CORMAGDALENA, incluyendo la implementación de rigurosos protocolos de seguridad marítimo-fluvial, contingencia de hidrocarburos y salvamento, exigidos por la Dirección General Marítima (DIMAR), el Ministerio de Transporte y por esta autoridad.

Permitir este fraccionamiento equivaldría a legalizar un terminal portuario por la “puerta de atrás”, vulnerando flagrantemente la dogmática de los bienes de uso público, y en especial, las normas ambientales que como se ha dicho reiteradamente son de obligatorio cumplimiento, intransables e irrenunciables.

#### **IV. Análisis de la Jurisprudencia del Consejo de Estado y las Órdenes sobre el Desastre de Salamina**

El recurrente esgrime en su favor las providencias emanadas de la jurisdicción contencioso-administrativa, particularmente la decisión de segunda instancia proferida por la Sección Primera del Consejo de Estado el 27 de junio de 2024 (Radicación 470012333000202000698-01) , la cual confirmó y modificó la sentencia del Tribunal Administrativo del Magdalena. El recurrente sugiere que estas providencias avalan su



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 - 1

FECHA: 26 MAYO 2022

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

operación y ordenan habilitar el puerto del ferry incondicionalmente. Esta interpretación es descontextualizada por las siguientes razones.

El citado proceso judicial correspondió a un Medio de Control de Protección de Derechos e Intereses Colectivos incoado frente a la catástrofe erosiva en la vía Salamina - El Piñón. El Alto Tribunal amparó los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas y a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente. En su parte resolutive, el Consejo de Estado y el Tribunal ordenaron una macro-intervención estatal fundamentada en un plan maestro de la SCI:

- 1) A INVIAS: Ejecutar la relocalización de la variante vial y la construcción de grandes obras de estabilización (espolones y diques de control de inundaciones).
- 2) A CORMAGDALENA: Ejecutar dragados inducidos y masivos para remover la Isla Tamarindo y desviar el flujo de agua que estrangula la margen derecha.
- 3) A la UNGRD: Adoptar obras de mitigación de emergencia.

Respecto al municipio de Salamina, el juez constitucional ordenó, en el ordinal décimo primero y décimo segundo, que una vez recuperada la zona del puerto del ferry, el municipio debía ejercer inspección de la actividad económica, controlando los vertimientos (lavado de vehículos) y coordinando con la UNGRD para asegurar transitoriamente las rampas talladas en el suelo de la ribera con “geoestructuras o geobolsas”.

Bajo ninguna hermenéutica jurídica puede interpretarse que una orden de mitigación de una emergencia dirigida a una entidad territorial (poner bolsas de arena para evitar que una rampa colapse transitoriamente) constituya una exención legal para que una empresa privada (TRANSDIER S.A.S.) evada el trámite de una licencia ambiental o de permiso, autorización concesión portuaria.

El Consejo de Estado falló para proteger a las poblaciones de la inundación, no para otorgar permisos ambientales *de facto* a operadores logísticos privados que pretenden asentar infraestructura permanente de tráfico pesado en el epicentro mismo de la emergencia sin estudios de suelos *in situ* y desnaturalizando la ley portuaria, y mucho menos con desconocimiento de la legislación ambiental, sobre todo, por el expreso mandato de cumplimiento previsto en el inciso 2 del artículo 107 de la Ley 99 de 1993.



00-37

RESOLUCIÓN No. **13 63 -**  
FECHA: **26 MAYO 2026**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

La jurisprudencia del Consejo de Estado, lejos de favorecer la laxitud del peticionario, refuerza el deber ineludible del Estado -en cabeza de CORPAMAG – de ser absolutamente riguroso y precautelativo en la evaluación de cualquier actividad antrópica que se pretenda implantar en un ecosistema que ha sido judicialmente declarado como zona de inminente catástrofe previsible.

#### **V. Violación del Debido Proceso**

El apoderado alega que CORPAMAG actuó con “deslealtad procesal” al negarse a establecer mesas de trabajo el 18 de marzo de 2026, fecha en la cual se encontraba corriendo el término de ejecutoria para la interposición del recurso de reposición. Esta afirmación carece de fundamento normativo. La Ley 1437 de 2011 (CPACA) es estricta en consagrar que la oportunidad para subsanar, aportar pruebas o modificar peticiones tiene etapas preclusivas. Una vez expedido el acto administrativo definitivo (Resolución 0661), la administración pierde competencia para “negociar o inclusive corregir actuaciones ya concluidas” técnicamente el contenido del expediente en reuniones informales.

La vía legal idónea para controvertir la decisión es, precisamente, la presentación del escrito de impugnación con los soportes documentales correspondientes, momento procesal en el cual la administración, a través de sus áreas técnicas, debe reevaluar de forma objetiva, escrita y trazable los argumentos que en todo caso, se deben circunscribir a lo previsto por el numeral 1 del artículo 74 del CPACA. Atender mesas extemporáneas que no prevé la Ley o reglamentos para “guiar” a un solicitante que ya fue objeto de una decisión de fondo habría constituido una violación flagrante al principio de imparcialidad y a la publicidad del procedimiento administrativo (art. 3, CPACA).

Por tanto, no existe vulneración a la buena fe ni indefensión, toda vez que la empresa ejerció a plenitud su derecho de contradicción al presentar el recurso que hoy se dirime.

En consecuencia, la solicitud tramitada ante CORPAMAG se estructuró bajo una premisa legal y material errada. El solicitante obvió categorizar su actividad como una operación portuaria fluvial bajo la Ley 1 de 1991, la Ley 1242 de 2008 y Acuerdo 199 de 2017 de



00-37

RESOLUCIÓN No. 1363 -

FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

Cormagdalena, fragmentando el impacto de su proyecto al presentar posteriormente, y de forma desarticulada, un Plan de Manejo y un Plan de Contingencia.

Adicionalmente, el material probatorio técnico (especialmente el modelo hidrodinámico Delft3D) carece de validez por presentar datos de frontera (ADCP) desplazados fuera de la zona de impacto y por la absoluta ausencia de estudios geotécnicos *in situ* en una de las riberas más inestables del país.

Esta Corporación no puede ajustar de oficio la naturaleza de la petición, ni flexibilizar los requisitos ambientales para facilitar la creación de un puerto fluvial, embarcadero, muelle, bajo la figura irrelevante de una “ocupación de cauce transitoria”. Es el titular del proyecto quien asume la carga legal indelegable de adecuar estrictamente su diseño a los mandatos de CORMAGDALENA (Acuerdo 199 de 2017) y solicitar, en el marco de una unidad jurídica completa e inescindible, el instrumento ambiental idóneo y proporcional al impacto logístico bimodal que generará frente al ambiente conformado por los recursos naturales renovables y atmósfera que es objeto de administración y gestión por esta corporación.

Por las razones fácticas, técnicas, dogmáticas y jurídicas esgrimidas, los argumentos del recurrente no están llamados a prosperar para desvirtuar la legalidad, conveniencia y necesidad de la decisión adoptada por la Resolución 0661 de marzo 06 de 2026 de esta Corporación.

Por lo anterior, el Director General de CORPAMAG, en uso de las facultades que la Ley 99 de 1993, le confiere y en aplicación de la ley 1437 de 2011 y el Decreto 1076 de 2015,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO. – CONFIRMAR** en todas y cada una de sus partes la Resolución No. 0661 del 06 de marzo de 2026, “por medio de la cual se niega la solicitud de un permiso de ocupación de cauce a la Sociedad de Transporte Fluvial de Carga en la Modalidad de Transbordador S.A.S. - TRANSDIER S.A.S., para la adecuación de una zona de maniobras y puntos de amarre sobre la margen derecha del río Magdalena, en el municipio de Salamina, y se dictan otras disposiciones”, de conformidad con las consideraciones fácticas, técnicas, jurídicas y dogmáticas expuestas en la parte motiva de este acto administrativo.



00-37

RESOLUCIÓN No. 13 63 -  
FECHA: 26 MAYO 2026

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. – TRANSDIER S.A.S., CONTRA LA RESOLUCIÓN 0661 DE MARZO 6 DE 2026, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EXPEDIENTE NO. 6603”**

**ARTÍCULO SEGUNDO. –NOTIFICAR** el presente acto administrativo a la SOCIEDAD DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN LA MODALIDAD DE TRANSBORDADOR S.A.S. - TRANSDIER S.A.S., a través de su representante legal, señora Dayana Paola Cordoba Roques, al correo electrónico autorizado dentro del trámite: [transdiersas0524@gmail.com](mailto:transdiersas0524@gmail.com) y al abogado YASSER ALAI MUNIVE ACOSTA a los correos: [yamaabogado@gmail.com](mailto:yamaabogado@gmail.com) y [cristiandavidabogado@gmail.com](mailto:cristiandavidabogado@gmail.com) de conformidad con lo previsto por los artículos 56, 66, 67, 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo)

**ARTÍCULO TERCERO. – COMUNICAR** la expedición de este acto administrativo a la Procuraduría Delegada con Funciones Mixtas 3 para Asuntos Ambientales, Minero Energéticos y Agrarios, y a la Procuraduría 9 Judicial II para Asuntos Ambientales, Minero Energéticos, y Agrarios, en su condición de agente especial, para su conocimiento y fines pertinentes, en el marco de sus funciones preventivas y de intervención, conforme a lo dispuesto en la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1076 de 2015.

**ARTÍCULO CUARTO. – COMUNICAR** el contenido de la presente resolución a la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena -CORMAGDALENA- y a la Alcaldía Municipal de Salamina, Magdalena, para su conocimiento institucional y el ejercicio de sus competencias constitucionales y legales en materia portuaria y de gestión del riesgo.

**ARTÍCULO QUINTO. –** No procede recurso alguno, al resolver recurso de reposición interpuesto.

**NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**ALFREDO RAFAEL MARTÍNEZ GUTIÉRREZ**

Director General

Aprobó: Gustavo Pertuz Valdés – Subdirector SGA  
Revisó: Albeis Fuentes – Jefe O.J.  
Revisó: Eliana Toro – Asesora DG  
Elaboró: Roberth Lesmes – contrastista SGA

Avenida del Libertador No. 32-201 Barrio Tayrona, Santa Marta D.T.C.H., Magdalena, Colombia

Teléfono: (57) (605) 4380200 – (605) 4380300

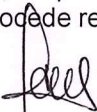
[www.corpamag.gov.co](http://www.corpamag.gov.co) – email: [contactenos@corpamag.gov.co](mailto:contactenos@corpamag.gov.co)



CONSTANCIA DE NOTIFICACIÓN PERSONAL.

En Santa Marta D.T.C.H. a los \_\_\_\_\_ días del mes de 02 JUN. 2026 del año \_\_\_\_\_, se hace presente en la Oficina de Notificaciones de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena CORPAMAG, el (la) señor(a) Cristian David Vasquez T., identificado(a) con la Cédula de Ciudadanía No. 1083.048.367, en su calidad de Apoderado de Transier SAS con el fin de notificarse personalmente de la **RESOLUCIÓN No. 1363 del 26 de mayo de 2026**, proferida por el Director General de esta autoridad ambiental.

En consecuencia, se procede a entregarle una copia de la decisión aludida y se le informa que contra esta providencia no procede recurso alguno, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 la Ley 1437 de 2011.

  
\_\_\_\_\_  
EL NOTIFICADOR

Cristian Vasquez T.  
EL NOTIFICADO  
1083048367

Dirección para envío de correspondencia	
Celular / Whastapp	
Correo Electrónico	

Autorizo ser notificado mediante correo electrónico: SI  NO

\_\_\_\_\_  
Nombre:  
Cédula:

Autorizo que la dirección aquí reportada sea **actualizada e incluida** en los procesos que cursan o lleguen a cursar en mi contra o de mi poderdante, para el trámite de comunicaciones y/o notificaciones. SI  NO

\_\_\_\_\_  
Nombre:  
Cédula: