



ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA
RESOLUCIÓN NÚMERO 1909
(11 DE MAYO DE 2023)

“POR LA CUAL SE DEFINE EL TRAZADO Y LAS ZONAS DE RESERVA VIAL DEL CAMINO DE ASTURIAS (CARRERA 5 ESTE), SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL ACUERDO 17 DE 2000 (PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Director de Ordenamiento Territorial y Plusvalía de la Secretaría de Planeación del municipio de Chía, en ejercicio de sus funciones establecidas en el Decreto 40 de 2019 y la Resolución 2121 de 2019, y

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 2 de la Constitución Política, son fines esenciales del Estado: *“servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”*.

Que, el artículo 58, ibídem, dispone que: *“... Por motivos de utilidad pública o interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Ésta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado.”*

Que, el artículo 209, ibídem, estableció que la *“Administración está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.”*

Que, en el artículo 3 de la Ley 388 de 1997 se dispone que el ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

1. *Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.*
2. *Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.*
3. *Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.*
4. *Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.*

Que, la Ley 1437 de 2011 en su artículo 3° señala que en virtud del principio de igualdad *“las autoridades darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan en las actuaciones bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta”*.

Que, de igual manera el artículo 3°, ibídem, dispone que en virtud del principio de eficacia *“las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa”*.

Que, en términos del artículo 2 del numeral 9 del Decreto Nacional 4065 de 2006 compilado en el artículo 2.2.1.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 - se define la reserva vial de la siguiente manera

“Zonas de reserva para sistemas estructurantes o generales. Son las áreas de suelo que de conformidad con el Plan de Ordenamiento Territorial o los instrumentos que lo desarrollen y complementen se requieren para la localización de la infraestructura del sistema vial principal y de transporte, las redes primarias de servicios públicos y las áreas de conservación y protección de los recursos naturales. Con base en estas zonas se definirán las afectaciones de que tratan los artículos 37 de la Ley 9ª de 1989 y 122 de la Ley 388 de 1997.”

Que, el artículo 9 del Acuerdo 17 de 2000 establece:

“Son áreas o bienes de uso público destinados a circulación peatonal y vehicular, como los elementos del perfil vial, a saber: Calzadas, carriles, separadores, bermas y andenes, túneles y puentes peatonales, escalinatas, ciclovías, ciclopistas, caminos y servidumbres, áreas para mobiliario urbano y señalización, escalinatas, rampas para discapacitados, áreas de estacionamiento para vehículos y motocicletas bajo espacio de uso público; y los componentes de los cruces o intersecciones, como esquinas, glorietas, orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos. Los antejardines de propiedad privada se consideran también parte integral del perfil vial y del espacio público, con limitaciones al uso público.

Las zonas de reserva vial son áreas o franjas de terreno o inmuebles necesarios para la construcción futura de una vía pública o para su ampliación y para las infraestructuras de transporte correspondientes, las cuales deben ser tenidas en cuenta para definir afectaciones en predios que soliciten licencia de parcelación, subdivisión, urbanización o construcción. Estas zonas de reserva vial deben ser definidas en detalle y delimitadas sobre planos por la Oficina de Planeación Municipal.

(...)

9.5.- Otras vías:

Anillos veredales: Tendrán un ancho de 16 metros, distribuidos así:

Calzada central de 6.00 m.

Bermas laterales de 2.00 m. cada una

Vallados exteriores de 2.00 m. cada uno

Ciclovía exterior a uno de los costados, de 2.00 m.

(...)”

Que, de igual manera, el artículo 47 ibídem en lo referente a la Definición y Elementos del Sistema Vial, preceptúa:

“Es el conjunto interdependiente de vías de diferentes jerarquías que conectan los sectores del municipio y a éste con la región y la nación. Su óptimo funcionamiento depende de la construcción y articulación efectiva de la totalidad de sus componentes y su relación con los sistemas de transporte local y regional.

47.1 Los elementos funcionales del sistema vial son:

- a. Los accesos al municipio y la conexión vial regional.
- b. Los corredores viales urbanos y rurales.
- c. Las vías regionales y nacionales.
- d. Los ejes transversales y longitudinales.
- e. La malla arterial interna.
- f. La red de parqueaderos públicos y privados.
- g. Los terminales y estaciones de transporte público.

47.2 El sistema vial propuesto busca los siguientes fines:

- a. **Conformar los anillos veredales para integrar y comunicar el área rural y urbana**
- b. Integrar el área oriental del municipio al casco urbano y al territorio occidental a través de dos vías.
- c. Distribuir racionalmente y con fluidez el tráfico municipal, departamental y nacional.
- d. Estructurar al interior del casco urbano un sistema de vías que agilicen la movilidad.”

Que en el mismo sentido el artículo 181 ibídem, en lo atinente a elementos del sistema vial establece:

“De acuerdo con lo definido en el artículo 47, el sistema vial de la zona rural de Chía está constituido por dos tipos de vías: carreteras troncales o arterias y locales.

181.1 Vías troncales de primer orden:

Autopista Central del Norte.
Carretera La Caro Cajicá
Carretera Chía-Cota
Carretera Central del Norte

181.2 Vías Troncales de segundo orden

Vía Cajicá carrera 9
Vía Guaymaral

181.3 Futuras troncales:

Troncal Variante Universidad de la Sabana
Troncal de Cataluña
Troncal del Peaje
Perimetral del Cerro

181.4 Las carreteras locales están constituidas por la totalidad del sistema actual de carreteras veredales del municipio **y por las que en el futuro de construyan en la zona rural.”**

Que, en consonancia con lo expuesto, el artículo 182 ibídem en lo referente al sistema de transporte señala:

“De acuerdo con lo definido en el artículo 48 del presente acuerdo, el transporte intermunicipal o regional estará asegurado por las vías troncales, como quedaron descritas en el artículo 181 del presente acuerdo. El transporte interveredal será servido por el sistema de vías locales rurales o veredales.

El sistema vial rural será complementado por la Terminal de Transporte.”

Que el artículo 184 ibídem, en lo que respecta a afectaciones por reserva vial y de transporte indica:

“De acuerdo con el artículo 50 del presente acuerdo, las franjas y áreas requeridas para las vías programadas en el tramo mencionado en el artículo anterior serán determinadas por el municipio, en función de los diseños definitivos y quedarán afectadas como zonas de reserva

vial. En estas franjas o áreas, la administración municipal no podrá autorizar parcelaciones ni construcciones de ningún tipo.”

Que igualmente el artículo 234.1. *Ibíd*em establece en cuanto al Programa Infraestructura vial y transporte:

“234.1. Programa Infraestructura vial y transporte

Se desarrollaran los siguientes proyectos.

Proyección zona urbana. vías urbanas avenida Chilacos y 15

Vías internas del casco urbano

Plan Vial Arterial y de Transporte Público

El plan vial y de transporte público estará constituido por los siguientes programas y/o obras:

Proyectos de vías a construir:

Carrera 14 entre calles 13 y 14 V-6

Proyección calle 11 entre carrera 1ª y carrera 3ª

Proyección carrera 2 Este de la calle 7a hacia el norte (Samaria)

Calle 15 entre carreras 8a y 9a y la prolongación Cra 8 hasta Avenida Pradilla.

Vía entre la Avenida Pradilla y la calle 12 a la altura de la carrera 2ª.

Troncal del Peaje. V-3

Variante calle 12 Hacienda Caldaica con especificaciones V-3

Carrera 2 entre calles 12 y 7 continua carrera 2 entre calle 7ª y 5ª, de la quinta continua a la carrera 2 entre calle 5ª y variante. Con especificaciones V-6

Calle 16 carrera 2ª y 4ª con especificaciones V-6

Carrera 4ª entre calles 16 y 12 con especificaciones V-6

Calle 6ª entre La Palestina y carrera 1ª A con especificaciones V-6

Prolongación calle 1A entre carreras 4ª y 1 A con especificaciones V-6

Ampliación de la vía a Guaymaral con perfil V-3

Carrera 6ª entre calle 7ª y 5ª con especificaciones V-6

Calle 6ª entre carrera 4ª y 7ª con especificaciones V-6

Calle 5 B entre carrera 10 y 12 con especificaciones V-6

Carrera 9 entre calles 1ª Sur y 2 (Variante) con especificaciones V-6

Calle 1 B entre carreras 5 B y 10ª con especificaciones V-6

Carrera 11 entre calles 1ª y 2ª (Variante) con especificaciones V-6

Carrera 15 entre calles 5ª y 7ª con especificaciones V-6

Calle 16 A entre carreras 14 y Avenida 15 con especificaciones V-6

Carrera 10ª entre calles 17 y 21 con especificaciones V-6

Calle 19ª entre carreras 11ª y 13ª con especificaciones V-7

Carrera 5ª entre calle 22 al norte con especificaciones V-6

Carrera 3ª entre calle 21 al norte con especificaciones V-6

Carrera 1ª entre calle 21 al norte con especificaciones V-6

Calle 10ª entre carreras 13ª y 14ª con especificaciones V-6

Carrera 4ª entre calles 29 y 35 con especificaciones V-6

Carrera 2ª desde la calle 1ª sur hasta la Variante

Avenida de los Chilacos

Carrera 7ª entre calle 2ª o Variante y calle 1ª sur

Calle 1ª A entre carreras 6ª y 7a

Construcción de las obras complementarias al terminal de transporte en el lote de reserva urbana localizado al occidente del actual terminal.

Construcción de puentes peatonales y ciclovías que permitan la comunicación entre Yerbabuena y el área oriental del municipio, y en los otros sectores que se requieran, según el trazado previsto en el plano de ordenamiento del municipio de Chía.

Mantenimiento de la red vial existente y proyectada

Revitalización del Área Histórica señaladas en el Plano No. 3, Detalles del Suelo Urbano, con mejoramiento de andenes

Construcción de parqueaderos para vehículos y bicicletas en el Área Histórica.

Establecer paraderos para las rutas internas de colectivos y transporte intermunicipal.

Vías Rurales
Troncal del Peaje
Troncal Calle 12 Hacienda Caldaica
Troncal de Cataluña (variante)
Ciclovías:
Carrera 9
Vía a Guaymaral
Camino a La Valvanera
Otras vías veredales

Que, dentro del Acuerdo 168 de 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo municipal: *CHÍA Educada, Cultural y Segura* para la vigencia 2020-2023" se estableció lo siguiente:

“Artículo 13. Descripción

Comprende los sectores de Infraestructura Física, Desarrollo Urbano y Vivienda y Movilidad.

Artículo 14. Objetivos estratégicos

- 1. Reducir el déficit habitacional con vivienda digna.*
- 2. Organizar la movilidad que permite la construcción de un Sistema Integrado de Transporte.*
- 3. Garantizar el acceso a los servicios públicos con tarifas equitativas.*
- 4. Optimizar la Infraestructura y el espacio público para la integración de la comunidad.*

Artículo 15. Estrategias, programas, objetivos, metas e indicadores.

SECTOR INFRAESTRUCTURA FÍSICA

1. Estrategia

- 1.1. Realizar la construcción y el mantenimiento de obras destinadas al servicio y uso público, bajo los parámetros técnicos y ambientales previstos por la ley, esto con el fin de mejorar la movilidad, ampliar el espacio público.*
- 1.2. Construir y dotar el equipamiento requerido de infraestructura pública, para atender las necesidades de la comunidad, garantizando el acceso incluyente a todas las personas.*
- 1.3. Mantener la red vial local para la conexión del municipio con la región, contribuyendo al flujo de transporte, de la población y de productos permitiendo la movilidad y el abastecimiento.*

2. Programas

2.1.-24 Vías con función social para la gente.

Objetivo. Garantizar y optimizar la conectividad, accesibilidad y transitabilidad vial al interior del territorio municipal y de este con la provincia, la región y el país, manteniendo, mejorando y ampliando la red vial del Municipio.”

Que, la administración municipal expidió el Decreto Número 40 del 16 de mayo de 2019 "Por el cual se establece el manual básico de la administración municipal de Chía y se adopta la estructura organizacional interna de la administración central del municipio de Chía" y en este señaló, entre otras funciones - (artículo 23 numeral 9) - que la Secretaría de Planeación municipal debe "Dirigir el desarrollo de políticas, planes y programas de desarrollo urbano y espacio público, lo mismo que la proyección de los actos administrativos que permitan la regulación y control del uso y gestión del suelo en la jurisdicción".

Que, igualmente se determinó en el Decreto Número 40 del 16 de mayo de 2019, como función de la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía en el Artículo 26

numeral 10, lo siguiente: “Proyectar y/o emitir los actos administrativos relacionados con el proceso de cumplimiento del POT (normas urbanísticas, conceptos de uso, certificados de no riesgo, afectaciones, reservas ambientales y viales y otros relacionados), según su competencia”.

Que, la Administración Municipal mediante el Decreto 32 del 18 de septiembre de 2015 "Por medio del cual se modifica el Decreto 73 del 15 de diciembre de 2014 y se dictan otras disposiciones", adoptó y reglamentó la malla vial del municipio, estableciendo en su artículo séptimo lo siguiente:

VÍAS ACUERDO 17 DE 2000 – PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL										ACTO ADMINISTRATIVO POSTERIOR AL POT	DEFINICIÓN DEL ANCHO LIMITE DE LA SECCIÓN VIAL EN METROS LINEALES
Artículos POT	SENTIDO		NOMBRE VÍAS		CLASE	ORDEN	TIPO SEGÚN DOCUMENTO	TIPO SEGÚN CARTOGRAFÍA	ANCHOS LIMITES DE LAS VÍAS EN METROS LINEALES		
	Oriente - Occidente	Norte - Sur	En el POT	TRADICIONAL							
VÍAS RURALES											
(...)											
9.5	XXX	===	===	Camino de Asturias	Otras Vías	Anillo Veredal	===	Anillo Veredal	16,00	===	16,00
(...)											

Que, en la Resolución Número 2121 del 21 de mayo de 2019 “Por la cual se modifica el manual específico de funciones y de competencias laborales para los empleos de la planta de personal de la administración central del municipio de Chía adoptado mediante Decreto Municipal 40 de 2019”, dispuso dentro de las funciones esenciales del Director Técnico de la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía, expedir los actos administrativos propios de su dependencia.

Que esta Dirección a través de la Resolución 0476 del 10 de febrero de 2023 definió el trazado y las zonas de reserva vial del Camino de Asturias, en el tramo comprendido a la proyección de la carrera 5 este entre calles 1A y 6, según lo establecido en el Acuerdo 17 de 2000 (plan de ordenamiento territorial), estableciendo entre otros aspectos lo siguiente:

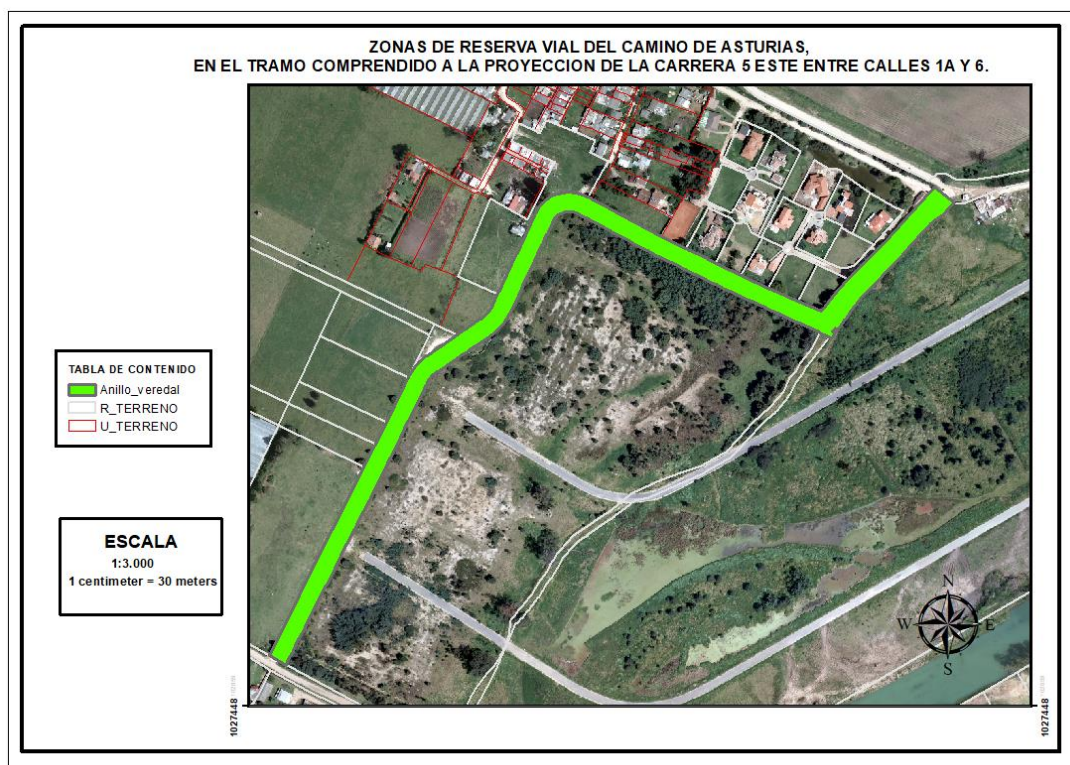
“ARTÍCULO PRIMERO: *Determinése de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo 17 de 2000 “Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Chía - Cundinamarca”, y el Decreto Municipal 032 de 2015 “Por medio del cual se modifica el Decreto 73 del 15 de diciembre de 2014 y se dictan otras disposiciones”, la reserva vial sobre los predios que a continuación se identifican, acorde con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:*

Tabla 1 Predios con reserva vial.

No	Código Catastral	Matricula Inmobiliaria
1	2517500000072227000	50N-20221995
2	25175010100130017000	20000138460B670000
3	25175000000070820000	50N-20270229

El área de reserva vial sobre áreas privadas, el espacio público que conforma el proyecto y el área resultante privada de los inmuebles, se determina tal como se puede observar en la siguiente imagen:

Imagen 1. Localización Proyección Vial del Camino de Asturias, en el Tramo Comprendido a la Proyección de la Carrera 5 Este Entre Calles 1A Y 6.



PARÁGRAFO: En marco de lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 3 del Decreto 32 de 2015, el trazado vial estará sujeto a los estudios técnicos que se requieran, previos a la construcción de la obra y por ende, a los diseños de detalles finales que se generen de los mismos, lo que genera en consecuencia que se puedan definir áreas adicionales para la vía.

ARTICULO SEGUNDO: Adoptar el siguiente cuadro de reserva de áreas privadas para el desarrollo de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante de los predios que es objeto de definición por el presente acto administrativo, así:

Tabla 2 Reserva de áreas privadas para la ampliación de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante.

No	Código Catastral	Matrícula Inmobiliaria	Área Total Lote M2 según restitución cartográfica	Área Reserva vial M2	Área Resultante Lote M2
1	2517500000072227000	50N-20221995	98876,13	11509,73	87.366,40
2	25175010100130017000	20000138460B670000	1465,45	222,85	1.242,6
3	25175000000070820000	50N-20270229	188662,22	218,67	188.443,55

PARÁGRAFO: La proyección vial, al igual que las áreas de reserva vial privadas para la ampliación de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante está sujeta a los estudios técnicos que se requieran, previos a la ampliación de las vía y por ende, a los diseños de detalle finales que se generen de los estudios; lo cual implica que en el momento de la ejecución del proyecto el trazado sea susceptible de modificaciones haciendo que las medidas o el área de reserva vial aquí planteada deban ser ajustadas.”

Que la Empresa de Servicios Públicos de Chía, EMSERCHÍA E.S.P., a través de oficio 20239999912779 del 3 de mayo de 2023, solicitó que se analizará la posibilidad de adquirir unos predios para realizar un pondaje, argumentando lo siguiente:

“(…)

“El sector el Rinconcito, la Parcelación Aquitania y la carrera 5 este en la vereda La Balsa, sector Samaria, no cuentan hoy en día con red de alcantarillado pluvial, por lo que, en temporadas de fuertes precipitaciones, se ven afectados al no contar con un sistema de

recolección y drenaje de dicho caudal. Como consecuencia de lo anterior se generan inundaciones importantes en la vía de acceso de las parcelaciones Aquitania y de San Jacinto.

Con el propósito de atender la situación descrita; y teniendo en cuenta las condiciones de los proyectos residenciales aledaños a las zonas anteriormente mencionadas, se les solicitó desde las disponibilidades de servicios públicos, la descarga de las aguas lluvias de manera independiente de las aguas residuales.

Por consiguiente los desarrolladores se encuentran aunando esfuerzos junto con la Administración Municipal y EMSERCHÍA E.S.P., para realizar un convenio que cuenta a la fecha con aprobación de la Empresa Prestadora, de los diseños hidráulicos del proyecto denominado: "Sistema de alcantarillado pluvial del sector de la carrera 5 este en cercanías a los proyectos de vivienda de San Jacinto, Aquitania, Serralta y Fredonia, incluyendo el sector del Rinconcito, en el Municipio de Chía, Cundinamarca", por lo anterior, la Dirección Operativa de la Empresa Prestadora, realiza a continuación la explicación técnica de la importancia de las obras descritas y la necesidad de contar con la participación de la Alcaldía Municipal de Chía, para que actuando en el marco de sus competencias active los mecanismos necesarios para la adquisición del predio donde se va a realizar la construcción de una estructura antrópica de almacenamiento de aguas lluvias denominada pondaje y la Estación elevadora de Aguas Lluvias ; que conformarán el sistema de descarga de las Aguas Lluvias del Sector.

Localización:

El proyecto se encuentra localizado en la vereda la Balsa, sector Samaria, en la carrera 5 este, en cercanías a los proyectos de vivienda de San Jacinto, Aquitania, Serralta y Fredonia y el sector del barrio el Rinconcito.

(...)

Estudio de influencia:

El desarrollo de la red de conducción, amortiguación y disposición final de las aguas lluvias para los desarrollos urbanísticos, los barrios existentes y el drenaje de la vía brindará a las comunidades aledañas una mejora a la implementación de servicios públicos, la calidad de vida y la infraestructura general del municipio, El proyecto beneficiará un área estimada de 26.5 Ha, favorecerá a comunidades de los sectores como Fredonias 1 y 2, Serralta, para la vía carrera 5 en predios del condominio San Jacinto, el barrio El Rinconcito y la parcelación Aquitania que se describen en la imagen 2.

(...)

Impactos que genera el proyecto:

• **Técnicos**

La construcción de la infraestructura reducirá el riesgo de inundaciones y mejorará la calidad de vida de los habitantes de dicha zona del Municipio, además de proteger las propiedades públicas y privadas. También se pueden destacar los beneficios económicos, como la reducción de los costos de reparación de daños causados por inundaciones y la mejora de la infraestructura de la ciudad.

• **Mejora en la infraestructura**

La construcción de un pondaje y una red de aguas lluvias puede mejorar la infraestructura del municipio al aumentar la seguridad y la resiliencia ante eventos climáticos extremos y mejorar la calidad de las vías existentes y preservar por más tiempo las proyectadas.

• **Mejora en la calidad de vida**

La implementación de una red de aguas pluviales y la construcción de un pondaje puede reducir el riesgo de inundaciones en la temporada de lluvias, lo que puede mejorar la seguridad de los habitantes del municipio. Además, la construcción de infraestructura para el manejo de aguas lluvias puede mejorar la eficiencia en el manejo de los recursos hídricos y disminuir los costos asociados al mantenimiento de la red de alcantarillado, así como también, la presente red, garantizará la separación de la red de alcantarillado sanitario, por lo que se obtendrá una reducción considerable en el caudal que se dirige al sistema de tratamiento PTAR-I, contribuyendo a una gestión más sostenible de los recursos públicos.

- **Contribución al medio ambiente.**

La principal contribución con el medio ambiente es que el proyecto puede contribuir a la conservación de los recursos hídricos y reducir la huella hídrica del municipio. Además, la implementación de una red de aguas pluviales puede reducir la cantidad de agua de lluvia que se escurre en la superficie, disminuyendo la carga de contaminantes y sedimentos en ríos y cuerpos de agua cercanos. Esto puede mejorar la calidad del agua y la salud del ecosistema acuático local.

Resumen técnico y requerimiento del análisis predial:

Actualmente, el predio donde se plantea realizar la entrega de la recolección de las aguas lluvias de los reboses de los tanques de amortiguación y reutilización de los proyectos residenciales de las constructoras Angular y Constructora Capital, exigidos en la disponibilidad de Servicios Públicos de cada uno; el caudal generado en inmediaciones de la Parcelación Aquitania, el caudal que genera el sector El Rinconcito y el drenaje propiamente de la vía en la carrera 5 Este; se almacenará en el pondaje donde actualmente se encuentra el predio identificado bajo cédula catastral N° 00-00-0007-8200-000 y matrícula inmobiliaria N° 50N-20270229, predio denominado El Canigo, dicho pondaje contará con un área de 2858 m2 aproximadamente, adicionalmente se contará con una estación de bombeo de aguas lluvias automatizada — EBALL, y una línea de impulsión en 16" de diámetro que entregará las aguas lluvias directamente al río Bogotá, mediante un cabezal de descarga.

Se presenta a continuación, la imagen N° 3, donde se indica la implantación de la infraestructura de redes, las cuales proyectan su trazado sobre el occidente de la ampliación de la calzada vehicular de la carrera 5 este, que contempla una longitud aproximada de 650 m lineales, en diámetros de 24 -- 27 pulgadas e impulsión en 16" con una longitud aproximada de 700 m lineales, donde el trazado de la red de impulsión parte también en área del predio El Canigo, una segunda franja en vía pública de acuerdo con el catastro predial suministrado por la Secretaría de Planeación y la tercera franja de la impulsión ubicada en el lote denominado Lote S2 o Jarillón, hasta su desembocadura, identificado con cédula catastral N° 00-00-0007-4909-000 y matrícula inmobiliaria N° 50N-20747224, y por último, se informa que la estación de bombeo con capacidad para tres bombas y pondaje con volumen aproximado a los 8000 m³, se encuentra incluida en el predio inicialmente indicado.

(...)"

Que la Secretaría de Movilidad a través del oficio SMM 190-2023 del 11 de mayo de 2023, precisó lo siguiente:

“De manera atenta, me permito informar que con fundamento en el documento que se pone de presente, realizado por la firma FS Proyectos de ingeniería S.A.S., se contempla la ampliación de la vía Carrera 5 Este, que cubre de la calle 1A hasta la calle 13, por ende, se requiere replantear la proyección vial del Camino de Asturias ubicado en la vereda La Balsa, teniendo en cuenta que el trazado realizado a través de la Resolución 0476 del 10 de febrero de 2023 se hizo solo sobre un tramo.

De igual manera y teniendo en cuenta que con el estudio de movilidad efectuado se estableció la proyección de la vía de la Calle 1A a la Calle 13, estableciéndose que adicional a la vía establecida en el Acuerdo 17 del 2000 como anillo veredal con sección vial de dieciséis (16) metros denominado Camino de Asturias, se debe contar con una franja complementaria de cinco (5) metros para garantizar un ancho total de veintiún (21) metros a partir de la proyección de la Calle 1A a la Calle 7, la cual debe incluir andenes, ciclovía y dos calzadas vehiculares con dos carriles que garanticen la adecuada movilidad de los diferentes actores viales (peatones, vehículos, y bici usuarios), y desde el inicio de la Calle 7 a la Calle 13 y acorde al estudio, la vía debe tener un ancho de dieciocho punto cinco (18,5) metros, teniendo en cuenta que en este tramo se podrá articular la ciclorruta propuesta con las establecidas en el Acuerdo 17 del 2000, esto debido al grado de consolidación del barrio Samaria y las licencias urbanísticas otorgadas en la zona.

En consecuencia, acorde con el análisis realizado por esta Secretaría, se presentan las siguientes apreciaciones, como referente y amparo del Plan de Ordenamiento Territorial – POT – del municipio de Chía – Cundinamarca, adoptado mediante acuerdo 17 de 2.000, el cual entre otras cosas, sostiene la política de movilidad, la cual hace referencia a que el sistema de movilidad se debe consolidar como elemento estructurante en la organización del territorio, que

facilite los desplazamientos tanto de personas como de bienes y servicios, que favorezca la competitividad, buscando la mitigación de impactos en la sostenibilidad del territorio.

El planeamiento y diseño del espacio vial se ha basado ampliamente en criterios técnicos inspirados en la conceptualización propuesta en 1951 por Le Corbusier para el Plan de Chandigarh conocido como el enfoque de “Las 7V”.

Basado en criterios funcionales y utilitarios, rompe con la tradición de la “Calle Corredor” (“Rue Corridor”) de las ciudades tradicionales europeas caracterizada por trazados orgánicos y espacios de borde compactos y continuos y promovió un diseño vial eficiente y directo que favorezca la circulación vehicular, pero en un espacio genérico y bidimensional que conecte eficientemente los lugares de la vivienda con el trabajo y la recreación (Teoría del “Zonning”).

Esta aproximación se refleja en múltiples manuales de diseño que revelan una separación de los dominios público y privado, la desconexión e incoherencia en las relaciones funcionales y espaciales entre ambos y la pérdida de carácter y sentido de lugar de tales espacios convirtiéndolos en simples lugares de paso que erosionaron la vida y la actividad e incrementaron los conflictos entre el peatón y el vehículo, principalmente.

La nueva conceptualización del espacio vial parte de la necesidad de reducir los conflictos entre los usuarios y el incremento de la contaminación ambiental causada por las emisiones de los vehículos movidos por combustibles fósiles y promover a cambio, el uso del espacio vial como lugares de estar, generadores de carácter y sentido de lugar, vida urbana, y la seguridad vial para todos.

Un mismo corredor vial transcurre por diversos ambientes y lugares y cambia sus funciones y requerimientos de movilidad de diversas maneras en su desarrollo. A medida que transcurren, también cambia la escena urbana se modifican sus actividades, siluetas y apariencia de las edificaciones adyacentes o sus formas de agrupación y se pasa del espacio urbano al rural, pero siempre pensando en la garantía de la seguridad vial tal y como lo ha ratificado el nuevo plan nacional de seguridad vial mediante decreto 1430 del 2022.

Como elemento de muestra vial en el sitio, el estudio adjunto nos recalca los siguientes análisis de densidad vehicular, los cuales nos evidencian la necesidad de la dimensión vial de la vía tal y como se propone, teniendo en cuenta el comportamiento de un día típico y un atípico así:

DÍA TÍPICO

Figura 5-2 Histograma de volumen vehicular horario – Carrera 5 Este con Calle 11 sentido norte sur – Chía 06-10-2022



Fuente: Elaboración Propia a partir de aforos realizados.

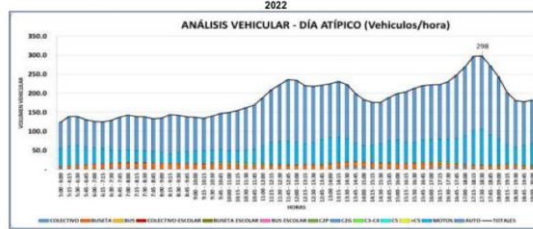
Figura 5-3 Composición Vehicular – Carrera 5 Este con Calle 11 sentido norte sur - Chía 06-10-2022



Fuente: Elaboración Propia a partir de aforos realizados.

DÍA ATÍPICO

Figura 5-6 Histograma de volumen vehicular horario – Carrera 5 Este con Calle 11 sentido norte sur – Chía 08-10-2022



Fuente: Elaboración Propia a partir de aforos realizados.

Figura 5-7 Composición Vehicular – Carrera 5 Este con Calle 11 sentido norte sur Chía 08-10-2022



Fuente: Elaboración Propia a partir de aforos realizados.

Tabla 5-1, Hora de máxima demanda y composición vehicular de la Carrera 5 Este entre Calle 1 y Calle 5 sentido norte sur

Día	Vehiculos/hora	Hora de Máxima Demanda	Composición			
			Autos	Motos	Buses	Camiones
Típico	287	18:00 / 19:00	65%	26%	8%	2%
Atípico	298	18:30 / 19:30	64%	28%	7%	1%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5-2, Hora de máxima demanda y composición vehicular de la Carrera 5 Este entre Calle 1 y Calle 5 sentido sur norte

Día	Vehiculos/hora	Hora de Máxima Demanda	Composición			
			Autos	Motos	Buses	Camiones
Típico	376	6:45 / 7:45	67%	25%	7%	2%
Atípico	306	11:30 / 12:30	65%	27%	5%	2%

Fuente: Elaboración propia

Fuente: FS Proyectos de ingeniería S.A.S

Estas características de toma de muestro se atribuyen al espacio vial una función poco valorada hasta hace algún tiempo y es la de ser lugares asociados con distintas características del espacio que atraviesan. Valorar esta condición favorece la orientación del usuario y determina ciertas maneras de circular y comportarse, contribuye a incorporar valor agregado muy importante como lo es la seguridad vial de los distintos actores viales.

El espacio público es el espacio donde confluyen un sin número de elementos, que deben ser tenidos en cuenta a la hora de planificar la reorganización del sistema vial, en razón a que se debe dar prelación al interés general garantizar la seguridad vial.

Adicionalmente se debe resaltar que el Acuerdo 168 de 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo municipal: CHÍA Educada, Cultural y Segura para la vigencia 2020-2023" estableció lo siguiente: "Artículo 13. Descripción- Comprende los sectores de Infraestructura Física, Desarrollo Urbano y Vivienda y Movilidad. Artículo 14. Objetivos estratégicos: en especial el Organizar la movilidad que permite la construcción de un Sistema Integrado de Transporte".

Así las cosas con fundamento en el estudio que se refirió inicialmente el cual contiene capítulos importantes de estudio, donde se refleja el análisis del comportamiento del tránsito, y con base en la evaluación efectuada por la Secretaría de Movilidad se viabiliza el mismo, y se coincide con la conclusión que se hace necesario extender y/o ampliar el camino carretable denominado Camino de Asturias, acción con la cual se busca la ampliación de la vía de acuerdo con las exposiciones técnicas de campo realizadas, en la Carrera 5 Este de la calle 1A hasta la calle 13, sitio de interés referenciado para tal fin."

Que, acorde con el estudio de movilidad evaluado y avalado por la Secretaría de Movilidad, tal como se describió en el oficio SMM 190-2023 y la solicitud presentada por la Empresa de Servicios Públicos de Chía, EMSERCHÍA, se hace necesario replantear la proyección vial del Camino de Asturias ubicado en la vereda La Balsa, teniendo en cuenta que el trazado realizado a través de la Resolución 0476 del 10 de febrero de 2023 se hizo solo sobre un tramo y teniendo en cuenta que con el estudio de movilidad previamente referido se estableció la proyección de la vía completa de la Calle 1A a la Calle 13, debiéndose realizar un ajuste del trazado con base en la necesidad de implementar un pondaje como sistema de alivio y amortiguación pluvial para la zona de Aquitania – San Jacinto y a la ampliación de la proyección existente.

Que aunado a lo anterior en el estudio de movilidad y acorde con las precisiones del oficio SMM 190-2023 se concluyó que se hace necesario en la zona, que se cuente con una vía de conexión, que adicional a la establecida en el Acuerdo 17 del 2000 como anillo veredal con sección vial de dieciséis (16) metros, cuente con una franja complementaria de cinco (5) metros para garantizar un ancho total de veintinueve (21) metros a partir de la proyección de la Calle 1A a la Calle 7, la cual incluye andenes, ciclovía y dos calzadas vehiculares con dos carriles que garanticen la adecuada movilidad de los diferentes actores viales (peatones, vehículos, medios alternativos de desplazamiento entre ellos la bicicleta), y desde el inicio de la Calle 7 a la Calle 13 y acorde al estudio, la vía tendrá un ancho de dieciocho punto cinco (18,5) metros,

teniendo en cuenta que en este tramo se podrá articular la ciclorruta propuesta con las establecidas en el Acuerdo 17 del 2000 esto debido al grado de consolidación del barrio Samaria y las situaciones jurídicas consolidadas en la zona.

Que tratándose de una vía V-4 tipo Anillo Veredal se debe dar aplicación a lo establecido en el párrafo tercero del artículo 3 del Decreto 32 de 2015 en el cual se prevé que los trazados viales estarán sujetos a los estudios técnicos que se requieran, previos a la construcción de la obra y, por ende, a los diseños de detalles finales que se generen de los mismos.

Que, de igual manera y teniendo en cuenta las condiciones en las que se ha desarrollado la zona, la proyección vial se realiza en mayor proporción hacia el predio identificado con cédula catastral 2517500000072227000 y matrícula inmobiliaria 50N-20221995, toda vez que actualmente sobre el mismo no se presenta ningún desarrollo de tipo urbanístico y, por ende, la gestión predial se facilitará.

Que, por otro lado, se precisa que en el artículo 3 de la Ley 153 de 1887 se establece que estimase insubsistente una disposición legal por declaración expresa del legislador, o por incompatibilidad con disposiciones especiales posteriores, o por existir una ley nueva que regula íntegramente la materia a que la anterior disposición se refería.

Que en consecuencia y toda vez que a través del presente acto administrativo se define la proyección completa del camino de Asturias, se derogará la Resolución 0476 del 10 de febrero de 2023, que únicamente reglamentaba un tramo del mismo.

Que lo anterior se ve reforzado por las siguientes líneas jurisprudenciales:

- *Sentencia 451 de 2015 Corte Constitucional. La derogatoria es aquel efecto de una ley, determinante de la pérdida de vigencia de otra ley anterior, la cual puede ser expresa o tácita. Este último evento tiene lugar al menos en dos hipótesis: (i) cuando una norma jurídica posterior resulta incompatible con una anterior, o (ii) cuando se produce una nueva regulación integral de la materia (art. 3, Ley 153 de 1887). Así lo ha entendido la jurisprudencia de esta Corporación al señalar que la derogatoria de una ley puede ser expresa, tácita o por reglamentación integral (orgánica) de la materia, sucediendo la primera cuando la nueva ley suprime formal y específicamente la anterior; la segunda cuando la nueva ley contiene disposiciones incompatibles o contrarias a la de la antigua, y la tercera cuando una ley reglamenta toda la materia regulada por una o varias normas precedentes, aunque no haya incompatibilidad entre las disposiciones de éstas y las de la nueva ley(C-634/96).*
- *Sentencia C-296 de 2019 Corte Constitucional. La Corte Constitucional reiteró que la derogatoria expresa ocurre cuando el legislador determina de manera precisa la norma que retira del ordenamiento jurídico. Por lo tanto, no es necesario llevar a cabo ningún ejercicio de interpretación, ya que simplemente se excluyen del ordenamiento los preceptos legales señalados por el legislador desde el momento en que este lo indique. Por otro lado, afirmó que la derogatoria tácita supone un cambio de legislación que implica una incompatibilidad entre lo regulado en una ley anterior y una nueva, de manera que es necesario interpretar ambas leyes para establecer cuál es la que rige la materia, o si la derogación es total o parcial y por último, precisó que la derogatoria orgánica sucede cuando una nueva ley regula integralmente una materia que otra normativa regulaba. No obstante, sobre este punto es importante resaltar que la jurisprudencia ha señalado que determinar si una materia está o no enteramente regulada por la ley posterior, depende de la intención revelada por el legislador de abarcar con la nueva disposición o disposiciones toda una materia, aunque en realidad no haya incompatibilidad alguna entre éstas y las de la ley anterior.*

Que corolario de lo anterior puede abstraerse que solo hasta que exista la nueva norma que regula completamente la materia se entenderían derogadas las normas precedentes, en consecuencia, se denota claramente que sí se le faculta al municipio a derogar los actos administrativos que han regulado la proyección vial.

RESOLUCIÓN NÚMERO 1909 DEL 11 DE MAYO DE 2023 HOJA No. 13

Que, el Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial – IDUVI, debe adelantar el levantamiento topográfico y las fichas de afectación sobre las áreas requeridas para la ampliación de la vía Carrera 5 Este, en el cual se establezca el ancho de la sección vial y las áreas adicionales para la conformación del perfil vial establecido.

Que, en mérito de lo expuesto, la Dirección;

RESUELVE:

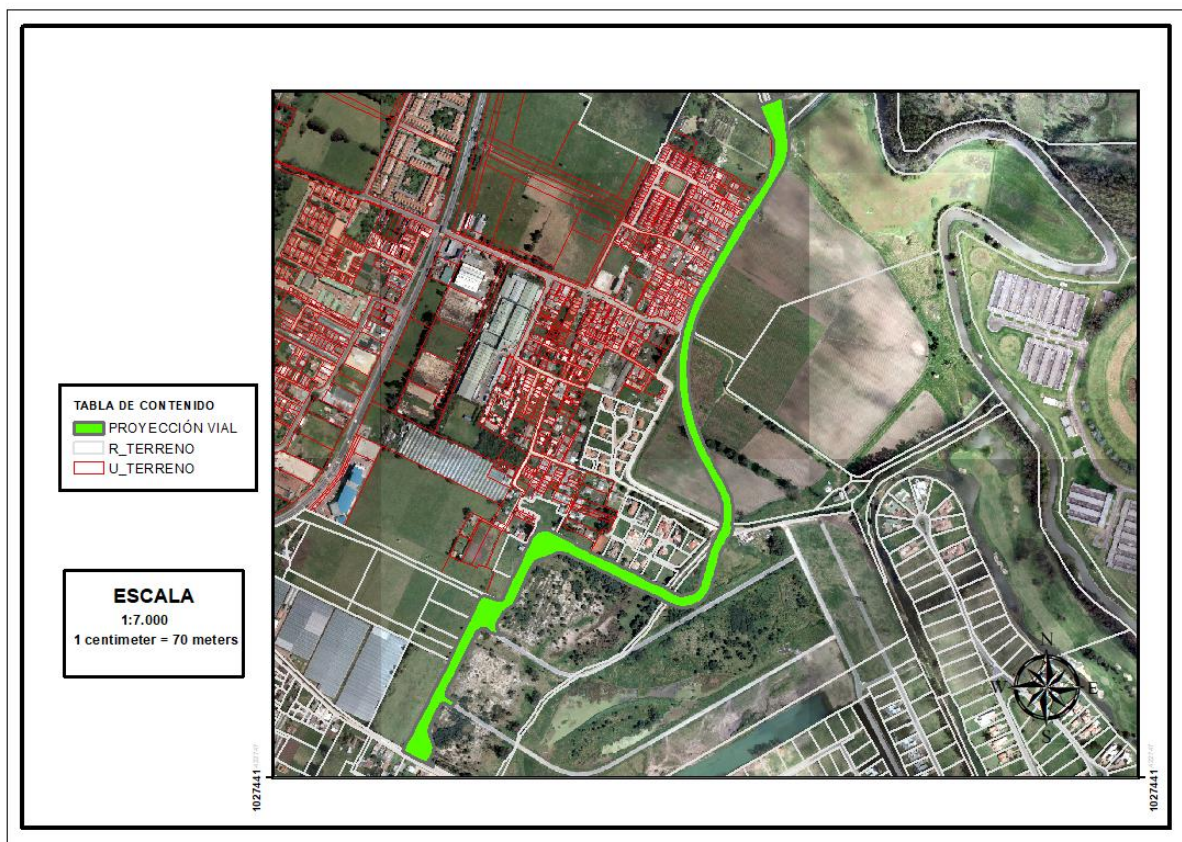
ARTÍCULO PRIMERO: Determinése de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo 17 de 2000 “Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Chía - Cundinamarca”, y el Decreto Municipal 032 de 2015 "Por medio del cual se modifica el Decreto 73 del 15 de diciembre de 2014 y se dictan otras disposiciones", la reserva vial sobre los predios que a continuación se identifican, acorde con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

Tabla 1 Predios con reserva vial.

N°	Código Catastral	Matrícula Inmobiliaria
1	25175000000072227000	50N-20221995
2	25175000000070240000	50N-304841
3	25175010100090199000	50N-20762987
4	25175010100090118000	50N-20483489
5	25175010100090119000	50N-20087962
6	25175010100090120000	50N-20483481
7	25175010100090025000	50N-942644
8	25175010100090026000	50N-20177893
9	25175010100090051000	50N-20358857
10	25175010100090059000	50N-20555898
11	25175010100090040000	50N-20167643
12	25175010100090041000	50N-20323830
13	25175010100090042000	50N-20082809
14	25175010100090043000	50N-853553
15	25175010100110102000	50N-20707824
16	25175010100110103000	50N-20707825
17	25175010100110021000	100034700000660000
18	25175010100110022000	100034700000660000
19	25175010100110023000	100034797813660000
20	25175000000072726000	
21	25175000000071830000	50N-20118645
22	25175010100130017000	20000138460B670000
23	25175000000070820000	50N-20270229
24	25175000000073342000	50N-304842

El área de reserva vial sobre áreas privadas, el espacio público que conforma el proyecto y el área resultante privada de los inmuebles, se determina tal como se puede observar en la siguiente imagen:

Imagen 1. Localización Proyección Vial del Camino de Asturias, en el Tramo Comprendido a la Proyección de la Carrera 5 Este Entre Calles 1A y 13.



PARÁGRAFO: En marco de lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 3 del Decreto 32 de 2015, el trazado vial estará sujeto a los estudios técnicos que se requieran, previos a la construcción de la obra y, por ende, a los diseños de detalles finales que se generen de los mismos.

ARTICULO SEGUNDO: Adoptar el siguiente cuadro de reserva de áreas privadas para el desarrollo de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante de los predios que es objeto de definición por el presente acto administrativo, así:

Tabla 2 Reserva de áreas para la ampliación de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante.

N°	Código Catastral	Matrícula Inmobiliaria	Observación	Área Total Lote M2 según restitución cartográfica	Área de reserva Proyección Vial Aproximada M2	Área resultante M2
1	2517500000072227000	50N-20221995	Área Adicional Carrera 5 Este	98876,13	6439	80739
			Anillo Veredal		11699	
2	2517500000070240000	50N-304841	Área Adicional Carrera 5 Este	141073,16	3576	137497
3	25175010100090199000	50N-20762987	Área Adicional Carrera 5 Este	344,40	345	0
4	25175010100090118000	50N-20483489	Área Adicional Carrera 5 Este	287,11	34	254
5	25175010100090119000	50N-20087962	Área Adicional Carrera 5 Este	289,71	13	277
6	25175010100090120000	50N-20483481	Área Adicional Carrera 5 Este	292,71	36	257
7	25175010100090025000	50N-942644	Área Adicional Carrera 5 Este	69,72	12	58
8	25175010100090026000	50N-20177893	Área Adicional Carrera 5 Este	180,54	22	159
9	25175010100090051000	50N-20358857	Área Adicional Carrera 5 Este	122,32	12	110
10	25175010100090059000	50N-20555898	Área Adicional Carrera 5 Este	266,27	9	257

RESOLUCIÓN NÚMERO 1909 DEL 11 DE MAYO DE 2023 HOJA No. 15

N°	Código Catastral	Matrícula Inmobiliaria	Observación	Área Total Lote M2 según restitución cartográfica	Área de reserva Proyección Vial Aproximada M2	Área resultante M2
11	25175010100090040000	50N-20167643	Área Adicional Carrera 5 Este	263,03	2	261
12	25175010100090041000	50N-20323830	Área Adicional Carrera 5 Este	587,26	8	579
13	25175010100090042000	50N-20082809	Área Adicional Carrera 5 Este	579,40	8	572
14	25175010100090043000	50N-853553	Área Adicional Carrera 5 Este	406,38	13	393
15	25175010100110102000	50N-20707824	Área Adicional Carrera 5 Este	91,03	11	80
16	25175010100110103000	50N-20707825	Área Adicional Carrera 5 Este	88,68	10	78
17	25175010100110021000	100034700000660000	Área Adicional Carrera 5 Este	533,74	15	519
18	25175010100110022000	100034700000660000	Área Adicional Carrera 5 Este	373,41	8	365
19	25175010100110023000	100034797813660000	Área Adicional Carrera 5 Este	383,31	9	374
20	25175000000072726000		Área Adicional Carrera 5 Este	83346,48	363	82983
21	25175000000071830000	50N-20118645	Área Adicional Carrera 5 Este	25485,52	1019	24466
22	25175010100130017000	20000138460B670000	Anillo Veredal	1465,45	63	1403
23	25175000000070820000	50N-20270229	Anillo Veredal	188662,22	2352	185185
			Área Adicional Carrera 5 Este		1125	
24	25175000000073342000	50N-304842	Área Adicional Carrera 5 Este	70613,93	879	64060
			Anillo Veredal		5674	

PARÁGRAFO: La proyección vial, al igual que las áreas de reserva vial para la ampliación de la vía, su relación sobre el globo de terreno y área resultante está sujeta a los estudios técnicos que se requieran, previos a la ampliación de la vía y por ende, a los diseños de detalle finales que se generen de los estudios; lo cual implica que en el momento de la ejecución del proyecto el trazado sea susceptible de modificaciones haciendo que las medidas o el área de reserva vial aquí planteada deban ser ajustadas.

ARTICULO TERCERO: Remitir el presente acto administrativo al Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial de Chía – IDUVI, para que se realicen las gestiones pertinentes para la elaboración de las fichas de reserva predial de los predios que se encuentran relacionados en el artículo segundo, las cuales deben contener la información topográfica en materia vial, para la proyección vial del Camino de Asturias, en el tramo comprendido a la proyección de la Carrera 5 Este entre Calles 1 y 13, vereda La Balsa del municipio de Chía, debiéndose tener en cuenta que la sección vial de dieciséis (16) metros, debe contar con una franja complementaria de cinco (5) metros para garantizar un ancho total de veintiún (21) metros a partir de la proyección de la Calle 1A a la Calle 7, la cual incluye andenes, ciclovía y dos calzadas vehiculares con dos carriles que garanticen la adecuada movilidad de los diferentes actores viales (peatones, vehículos, medios alternativos de desplazamiento entre ellos la bicicleta), y desde el inicio de la Calle 7 a la Calle 13 y acorde al estudio, la vía tendrá un ancho de dieciocho punto cinco (18,5) metros, teniendo en cuenta que en este tramo se podrá articular la ciclorruta propuesta con las establecidas en el Acuerdo 17 del 2000 esto debido al grado de consolidación del barrio Samaria.

ARTICULO CUARTO: Comunicar a la Dirección de Urbanismo de la Secretaría de Planeación del municipio, las determinaciones adoptadas en el presente acto administrativo, con el fin de que sea tenido en cuenta el trazado de esta vía y la reserva vial determinada en los procesos de licenciamiento urbanístico.

ARTÍCULO QUINTO: Comunicar las determinaciones adoptadas en el presente acto administrativo al Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial IDUVI del Municipio de Chía para que en cumplimiento de sus funciones generales derivadas del artículo 10 del Decreto Municipal 056 de 2014, lleve a cabo la respectiva precisión en la determinación de las áreas y polígonos necesarios para la determinación de la Proyección vial al igual cuando lo vea oportuno y necesario la constitución de la afectación urbanística en los términos del artículo 37 de la Ley 9 de 1989 y las demás normas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen.

ARTÍCULO SEXTO: Comunicar las determinaciones adoptadas en la presente Resolución a la Secretaría de Obras Públicas y a la Oficina Asesora Jurídica del Municipio de Chía para lo de su competencia.

ARTÍCULO SÉPTIMO: El presente Acto Administrativo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, especialmente las contenidas en la Resolución 0476 del 10 de febrero de 2023, acorde con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, por ende, deberá publicarse en la página web de la Alcaldía de Chía: www.chia-cundinamarca.gov.co.

ARTICULO OCTAVO: Contra la presente resolución por ser un acto de trámite y previo a la imposición de la afectación urbanística por obra pública de que trata el artículo 37 de la Ley 9 de 1989, no procede recurso en sede administrativa conforme con lo establecido en el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Expedido en el Municipio de Chía, Cundinamarca, a los diez (11) días del mes de mayo de (2023).



Ing. ORLANDO HERNÁNDEZ CHOLO
Director de Ordenamiento Territorial y Plusvalía

Elaboro: Iván Dario Bautista Buitrago. Profesional Especializado D.O.T.P.
José Arístides Rodríguez Sarmiento Profesional Universitario. D.O.T.P.