

**MINISTERIO DEL INTERIOR****DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA****RESOLUCIÓN NÚMERO ST- 0343 DE 31 MAR 2022**

*“Sobre la procedencia o no de la consulta previa con comunidades étnicas para proyectos obras o actividades”.*

**LA SUBDIRECTORA TÉCNICA DE LA DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE CONSULTA PREVIA**

En ejercicio de las facultades legales y reglamentarias en especial las conferidas en el artículo 16 A del numeral 1 del Decreto 2353 de 2019 y la Resolución 1084 del 5 de octubre de 2020 y acta de posesión de 13 de octubre de 2020 y,

**CONSIDERANDO:**

Que mediante el Decreto Ley 2893 de 2011, modificado por los Decretos 1140 de 2018 y 2353 de 2019, se modificaron los objetivos, la estructura orgánica y funciones del Ministerio del Interior y se integra el Sector Administrativo del Interior.

Que mediante el Decreto 2353 de 2019, se creó la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa y las Subdirecciones Técnica de Consulta Previa, de Gestión de Consulta Previa y Corporativa.

Que el numeral 1º del artículo 16 A del citado Decreto, le asignó a la Subdirección Técnica de Consulta Previa de la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, la función de «Determinar la procedencia y oportunidad de la consulta previa para la adopción de medidas administrativas y legislativas y la ejecución de los proyectos, obras, o actividades, de acuerdo con el criterio de afectación directa, y con fundamento en los estudios jurídicos, cartográficos, geográficos o espaciales que se requieran.»

Que, en consideración con los antecedentes normativos descritos, por medio del presente acto administrativo se procederá a desarrollar el análisis de procedencia de la Consulta Previa para el caso en concreto.

**ANTECEDENTES**

Que se recibió en el Ministerio del Interior el oficio con radicado **EXTMI2022-977**, de 24 de enero de 2022, por medio del cual señor **HERMENEGILDO GONZALES IBARGUEN**, identificado con la cedula de ciudadanía n.º11.803.645, en calidad de alcalde del municipio de Bajo Baudó - Chocó, con Nit.800095589-5, solicitó a esta Dirección pronunciamiento sobre la procedencia de la Consulta Previa con comunidades étnicas para el desarrollo del proyecto: **«REALIZAR OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DEL MUNICIPIO DE BAJO BAUDÓ (PIZARRO), TENIENDO EN CUENTA QUE LAS OBRAS A REALIZAR SE ENCUENTRAN ESTIPULADAS EN EL DECRETO 769 DEL 22 DE ABRIL DEL 2014»**, que se localizará en jurisdicción del municipio de Bajo Baudó (Pizarro), en el departamento de Chocó.

Que adjunto a la mencionada solicitud se allegó, entre otra la siguiente información:

1. Solicitud formal ante la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa.
2. Localización geográfica.
3. Localización cartográfica.
4. Documentos que acreditan la calidad del solicitante.

Teniendo en cuenta lo anterior esta autoridad administrativa procederá a realizar en análisis de procedencia o no de Consulta Previa del asunto.

### FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Que la Consulta Previa es un derecho colectivo fundamental el cual consiste en la salvaguarda de la diversidad étnica y cultural a través del ejercicio del derecho a la participación efectiva de las comunidades en el marco de la implementación de medidas legislativas y/o administrativas, proyectos, obras o actividades que puedan llegar a afectarlas directamente.

Así mismo, el derecho a la Consulta Previa tiene sustento en principios reconocidos desde el mismo preámbulo de nuestra Carta Política y reiterados a lo largo del texto constitucional. En primera medida, encontramos que la Constitución Política estableció, como uno de los pilares de nuestro estado social de derecho, el principio de participación democrática (preámbulo, art. 1°) y, como fin esencial del Estado, el de facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan.

Así mismo, nuestra Carta Fundamental reconoció que Colombia es un Estado pluralista que garantiza y protege la diversidad étnica y cultural de la nación (arts. 1°, 7°, 8° y 10°).

De igual manera, el artículo 330 de la Constitución Política establece, con relación a los territorios indígenas, lo siguiente:

**Artículo 330:** De conformidad con la Constitución y las leyes, los territorios indígenas estarán gobernados por consejos conformados y reglamentados según los usos y costumbres de sus comunidades y ejercerán las siguientes funciones:

[...] **PARÁGRAFO.** La explotación de los recursos naturales en los territorios indígenas se hará sin desmedro de la integridad cultural, social y económica de las comunidades indígenas. En las decisiones que se adopten respecto de dicha explotación, el Gobierno propiciará la participación de los representantes de las respectivas comunidades.»

En virtud de lo anterior y en consonancia con el compromiso de establecer especial protección a la diversidad étnica y cultural del país, el Estado colombiano suscribió el Convenio 169 de 1989 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre pueblos indígenas y tribales, adoptado e incorporado a nuestro ordenamiento jurídico mediante Ley 21 de 1991, haciendo parte del bloque de constitucionalidad<sup>1</sup>.

El mencionado Convenio consagra en el artículo 6°, el derecho a la Consulta Previa de los pueblos indígenas, conforme al siguiente texto:

1. Al aplicar las disposiciones del presente Convenio, los gobiernos deberán:
  - a) Consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarlas directamente (...)

A su turno, el artículo 7° *ibidem*, dispone:

Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que este afecte sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de

<sup>1</sup> En Sentencia C-225 de 1995, M.P. Alejandro Martínez Caballero, la Corte Constitucional incorporó la noción de bloque de constitucionalidad, compuesto por aquellas normas y principios que, sin aparecer formalmente en el articulado del texto constitucional, son utilizados como parámetros del control de constitucionalidad de las leyes, por cuanto han sido normativamente integrados a la Constitución, por diversas vías y por mandato de la propia Constitución.

alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural.

Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.

Ahora bien, en lo que respecta al tipo de medidas o proyectos que deben ser consultados previamente con las comunidades étnicas, la Corte Constitucional ha señalado que:

[...] no todo lo concerniente a los pueblos indígenas y tribales está sujeta al deber de consulta, puesto que como se ha visto, en el propio Convenio se contempla que, cuando no hay una afectación directa, el compromiso de los Estados remite a la promoción de oportunidades de participación que sean, al menos equivalentes a las que están al alcance de otros sectores de la población.<sup>2</sup>

Por lo tanto, la Consulta Previa debe agotarse en aquellos eventos en que el proyecto, obra o actividad afecte directamente los intereses de las comunidades indígenas o tribales en su calidad de tales, es decir, que su obligación sólo resulta exigible cuando la actividad pueda «alterar el estatus de la persona o de la comunidad, bien sea porque le impone restricciones o gravámenes, o, por el contrario, le confiere beneficios»<sup>3</sup>.

Así mismo el Alto Tribunal Constitucional ha definido la afectación directa como «la intromisión intolerable en las dinámicas económicas, sociales y culturales abrazadas por las comunidades como propias»<sup>4</sup>. Que se puede manifestar cuando:

(i) se perturban las estructuras sociales, espirituales, culturales, en salud y ocupacionales; (ii) existe un impacto sobre las fuentes de sustento ubicadas dentro del territorio de la minoría étnica; (iii) se imposibilita realizar los oficios de los que se deriva el sustento y (iv) se produce un reasentamiento de la comunidad en otro lugar distinto a su territorio. Igualmente, según la jurisprudencia, la consulta previa también procede (v) cuando una política, plan o proyecto recaiga sobre cualquiera de los derechos de los pueblos indígenas o tribales; (vi) cuando la medida se oriente a desarrollar el Convenio 169 de la OIT; (vii) asimismo si se imponen cargas o atribuyen beneficios a una comunidad, de tal manera que modifiquen su situación o posición jurídica; (viii) o por la interferencia en los elementos definitorios de la identidad o cultura del pueblo concernido.<sup>5</sup>

## **DE LA PROCEDENCIA DE LA CONSULTA PREVIA PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

Teniendo en cuenta que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha establecido el concepto de afectación directa como núcleo esencial para la procedencia de la Consulta Previa a comunidades étnicas dentro del desarrollo de un POA, nos permitimos hacer el siguiente análisis normativo en relación con las características y actividades que comprenden los proyectos de infraestructura de transporte en el país:

Ley 1682 de 2013<sup>6</sup>, es la norma rectora de los proyectos de infraestructura de transporte, y tiene como objetivo favorecer la eficaz planificación, contratación y ejecución de las obras viales que demanda el desarrollo del país.

Dicha Ley, en su artículo 2, define la infraestructura de transporte como «un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.»

<sup>2</sup> Sentencia C- 030 de la Corte Constitucional de 2008 del 23 de enero de 2008, M.P. Rodrigo Escobar Gil

<sup>3</sup> Sentencia C-175 de 2009

<sup>4</sup> Sentencia T – 745 de 2010, M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

<sup>5</sup> Sentencia SU – 123 de 2018, M.P. Alberto Rojas Ríos y Rodrigo Uprimmy Yepes.

<sup>6</sup> «Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias»

Igualmente, relaciona cómo se encuentra integrada la infraestructura del transporte:

**ARTÍCULO 4o. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.** La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en Zonas de Frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico, sin perjuicio de su connotación como elementos de la soberanía y seguridad del Estado.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

**8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.**

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

(Resaltado fuera del texto).

Resulta importante destacar que dicha Ley estipula además, en su artículo 5, que «Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. [...]»

De otro lado, es procedente citar lo indicado por la honorable Corte Constitucional en relación con la importancia que representa la actividad transportadora -y con ello su

infraestructura-, en la prosperidad económica de un país y para la vida de los connacionales:

La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general-, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo ..." A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales.<sup>7</sup>

Así las cosas, proyectos de la naturaleza del que se coloca en consideración de esta Autoridad, por ser de carácter temporal y periódico los cuales, a la luz de lo esbozado con anterioridad, no generan un grado de afectación grave sobre los recursos naturales, como tampoco sobre los asentamientos, usos y costumbres, tránsito y movilidad de las comunidades que los circundan, toda vez que son actividades que se realizan sobre obras existentes con las cuales las comunidades ya coexisten y se benefician.

**DE LA PROCEDENCIA DE LA CONSULTA PREVIA PARA EL PROYECTO:  
«REALIZAR OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DEL MUNICIPIO DE  
BAJO BAUDÓ (PIZARRO), TENIENDO EN CUENTA QUE LAS OBRAS A REALIZAR  
SE ENCUENTRAN ESTIPULADAS EN EL DECRETO 769 DEL 22 DE ABRIL DEL  
2014»**

Teniendo en cuenta que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha establecido el concepto de afectación directa como núcleo esencial para la procedencia de la Consulta Previa a comunidades étnicas, dentro del desarrollo de un POA, nos permitimos hacer el siguiente análisis normativo de las características y actividades que comprenden los proyectos de infraestructura de transporte.

Dentro de la solicitud presentada por el señor **HERMENEGILDO GONZALEZ IBARGUEN**, en calidad de alcalde del municipio Bajo Baudó (Pizarro), departamento de Chocó y en virtud del principio de la buena fe, se identificó que las actividades del proyecto del asunto se orientan a:

[...]

FASE DISEÑO	DE	<p>Esta fase incluye los diseños en fase tres de las obras de mejoramiento del aeródromo Alcides Fernández del municipio, cuyos resultados deberán tener los siguientes productos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.El cálculo de las cantidades de obra.</li> <li>2.Planos de detalle constructivo, con sus memorias de cálculo, para todas las infraestructuras que resulten del componente de planificación de cada aeródromo.</li> <li>3. Evaluación de los requisitos de servicios públicos, distribución de redes, y con ello determinar y definir en detalle los diseños de las instalaciones y equipamiento requeridos para las acometidas y conexiones hidráulicas y sanitarias.</li> <li>4. Estudios y diseños de las especificaciones técnicas de construcción en el detalle necesario para explicar cada paso de la construcción, los requisitos de calidad de materiales y proceso de ejecución, los resultados esperados, los controles de calidad y criterios de recibo, o rechazo, y de los procedimientos acorde a parámetros normativos y de buenas prácticas de la ingeniería.</li> <li>5.Informe topográfico definitivo, que incluya los crudos de campo, listado de equipos usados, certificados de calibraciones, cálculos de volúmenes, ubicación de BM, y puntos de control para amarres para localización y replanteo de obra.</li> <li>6.Informe ambiental el cual contiene: el diagnóstico ambiental del proyecto, diagnóstico de las medidas de manejo de impactos establecidos, Estudio de Impacto Ambiental de las futuras obras en caso de requerirse, Diagnóstico y procedimiento que seguir con el Programa Integral de Compensaciones Ambientales – PICAM, diagnostico de fuentes de materiales, y Diagnóstico de cumplimiento ambiental según expedientes de las Autoridades Ambientales.</li> <li>7. Diseño geométrico</li> <li>8. Diseño de pavimento</li> <li>9. Diseño de nivelación de las franjas de los aeródromos.</li> </ol>
----------------	----	--

<sup>7</sup> Sentencia No. T-604/92

**CONTINUACIÓN RESOLUCIÓN NÚMERO ST- 0343 DE 31 MAR 2022**

<p><b>FASE PRO OPERATIVA- CONSTRUCCIÓN</b></p>	<p>Obras de mejoramiento (incluida dentro del art 2.2.25.4.1 del D1076/2015)</p> <p>Según el art 2.2.25.4.1 del D1076/2015, las obras diseñadas y que en un futuro se construirá no requieren de Licenciamiento Ambiental, pues son obras de mejoramiento. Las obras a construir una vez acaben el proyecto y se logre la financiación del mismo serán las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La remodelación, construcción, reubicación y/o ampliación de terminales, torres de control, edificio SAR, edificio SEI, estaciones de combustibles y otros edificios de servicio lado aéreo y lado tierra.</li> <li>2. Ampliación y adecuación plataformas en general</li> <li>3. Corrección geométrica de plataforma</li> <li>4. Nivelación de RESA</li> <li>5. Modificación de cerramientos y obras menores físicas</li> </ol>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Construcción y mejoramiento de sistema de tratamiento de agua potable, residual, redes sanitarias y canales.</li> <li>7. La colocación de subbase, bases y/o pavimentaciones de pistas, plataformas, plataformas de giro, calles de rodaje, aparcaderos de espera, puntos de espera y desplazamiento de eje de pista</li> <li>8. La instalación e infraestructura de radio ayudas, radares, estaciones, VOR/DME y otras ayudas de sistemas de navegación y/o vigilancia.</li> </ol>
<p><b>FASE OPERATIVA</b></p>	<p>Esta fase corresponde a mejorar la funcionalidad y servicios del aeródromo, pero no hacen parte del Contrato Consultoría Numero 20001216 H3 DE 2020</p>

- Aporte la descripción de los posibles impactos que el desarrollo de las actividades pueda generar en cada uno de los componentes que definen el área de influencia del proyecto, de acuerdo con la normatividad ambiental vigente.

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	VALORACIÓN	DESCRIPCIÓN
Generación de emisiones	Cambios en la calidad del aire	BAJO	Leve aumento de concentraciones de compuestos como el CO, SO2, NO2 y material particulado, presentes en la atmósfera, durante el funcionamiento de maquinaria y vehículos dentro del aeródromo.
Incremento de los Niveles de ruido	Cambios en los niveles de ruido	BAJO	Se refiere al aumento o disminución de los decibeles dentro del aeródromo de acuerdo con el valor de referencia
Alteración Morfología del suelo	Alteración de la Morfología	BAJO	Cambios en la morfología del suelo en el desarrollo de las obras dentro del aeródromo
Generación de Residuos Sólidos y de vertimientos	cambios en la calidad de los suelos y del agua	BAJO	Se presenta contaminación de suelos y de las Aguas, cuando existe incorporaciones de estos elementos, como basura, desechos tóxicos, productos químicos, y desechos industriales, lo cual afecta negativamente las plantas, animales y humanos, dentro del aeródromo
Restricción del paso vehicular y peatonal	Generación de conflictos con la comunidad	BAJO	Todos los impactos que pueda generar la obra, son susceptibles de terminar en conflictos con las comunidades por falta de información veraz y oportuna, por la deficiente aplicación de las medidas del Plan de Manejo Ambiental, por el incumplimiento de los acuerdos pactados en procesos de concertación, entre otros.

[...]

De la solicitud presentada por el señor **HERMENEGILDO GONZALEZ IBARGUEN**, en calidad de alcalde del municipio de Bajo Baudó - Chocó, relacionada con el desarrollo del proyecto **«REALIZAR OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DEL MUNICIPIO DE BAJO BAUDÓ (PIZARRO), TENIENDO EN CUENTA QUE LAS OBRAS A REALIZAR SE ENCUENTRAN ESTIPULADAS EN EL DECRETO 769 DEL 22 DE ABRIL DEL 2014»**, que tiene como objetivo mejorar el aeródromo de ese municipio y así poder tener una mejor funcionalidad y servicio de transporte aéreo desde y hacia esa región del país, se observa que su desarrollo no afectaría con especial intensidad, ni de manera directa, exclusiva o diferenciada a las comunidades étnicas que habitan en la zona, en relación con su autonomía, autodeterminación y elementos materiales que los distinguen como sus creaciones, instituciones y comportamientos colectivos.

A su vez, se evidencia que las actividades del proyecto buscan mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta zona del departamento de Chocó, al contribuir a que la operación de las aeronaves sea segura y tenga servicios de calidad.

En consecuencia, del análisis de las actividades antes reseñadas, se colige que no se evidencia la existencia de afectación directa alguna a los colectivos étnicos, por lo cual, no es exigible el desarrollo del proceso de Consulta Previa.

Lo anterior significa que, tratándose de actividades de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte, se entiende que, con su ejecución, no se genera una afectación directa según los parámetros legales y jurisprudenciales arriba citados, toda vez que el proyecto de la referencia (i) no perturba las estructuras sociales, espirituales, culturales, en salud y ocupacionales de las comunidades étnicas; (ii) no genera un impacto sobre sus fuentes de sustento ubicadas dentro de su territorio; (iii) no imposibilita realizar los oficios de los que derivan el sustento; (iv) no ocasiona su reasentamiento en un lugar distinto a su territorio; (v) no recae sobre cualquiera de los derechos de los pueblos indígenas o tribales; (vi) no les impone cargas o atribuye beneficios, de manera tal que modifique su situación o posición jurídica y, (viii) no configura una interferencia en los elementos definitorios de su identidad o cultura.

En mérito de lo anteriormente expuesto, esta Subdirección Técnica,

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** Que para las actividades y características que comprenden el proyecto: **«REALIZAR OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DEL MUNICIPIO DE BAJO BAUDÓ (PIZARRO), TENIENDO EN CUENTA QUE LAS OBRAS A REALIZAR SE ENCUENTRAN ESTIPULADAS EN EL DECRETO 769 DEL 22 DE ABRIL DEL 2014»**, que se localizará en jurisdicción del municipio de Bajo Baudó (Pizarro), en el departamento de Chocó, **no procede** la realización del proceso de Consulta Previa.

**SEGUNDO:** Que la información sobre la cual se expide el presente acto administrativo aplica específicamente para las características técnicas relacionadas y entregadas por el solicitante a través del **EXTMI2022-977**, de 24 de enero de 2022, para el proyecto: **«REALIZAR OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DEL MUNICIPIO DE BAJO BAUDÓ (PIZARRO), TENIENDO EN CUENTA QUE LAS OBRAS A REALIZAR SE ENCUENTRAN ESTIPULADAS EN EL DECRETO 769 DEL 22 DE ABRIL DEL 2014»**.

**TERCERO:** Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición y en subsidio el de apelación, los cuales deberán interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, ante la Subdirección Técnica de Consulta Previa de la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, de conformidad con lo establecido en el artículo 76 de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

  
**YOLANDA PINTO AMAYA**  
Subdirectora Técnica de Consulta Previa

<b>Elaboró:</b> Andrea Paola Martínez Meléndez – Abogado contratista Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa.	<b>Revisó:</b> Nasly Hoyos Agámez, Abogada contratista, Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa. Angélica María Esquivel Castillo, Coordinadora Grupo de Actuaciones Administrativas de Procedencia de Consulta Previa.
<b>Aprobó:</b> Yolanda Pinto Amaya - Subdirectora Técnico DANCP	