SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS DE LA HONORABLE ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL CESAR, 24 JUNIO DEL AÑO 2025.

ACTA No. 011

FECHA: **VALLEDUPAR, 24 DE JUNIO 2025**

HORA DE INICIACION:

LUGAR: SALON DE SESIONES DE LA HONORABLE ASAMBLEA VALLEDUPAR – CESAR.

Presidente ad-hoc: Bueno, nuevamente darles un saludo a todos los asistentes, desearles un buen día y agradecerles por la asistencia a este debate de control político citado en esta corporación. Antes de iniciar, secretario, queremos saludar a la senadora Imelda Daza, agradecerle por su presencia, asimismo, nuestro querido representante Eliezer Salazar, quienes acudieron al llamado de esta corporación. Doctor Evelio Daza, doctor Álvaro José Soto, los secretarios de obras, tanto del municipio como del departamento. Doctor Layonel Arenas, así mismo Jorge Maestre También, pues a la ciudadanía en general que nos acompaña, darle un saludo especial al presidente de la Junta de Acción Comunal del barrio san Fernando; todos sabemos aquí la incidencia que ha tenido esta obra en el diario vivir de este querido barrio, mi barrio san Fernando, armando rincones presidente de esa junta y además presidente de la Asocomuna 2; también pues darle la bienvenida, por ahí vemos a parte del equipo del INVIAS o de la contratista de esta obra, también agradecerle su asistencia y esperemos que los invitados, que el secretario a todos les hizo llegar la invitación, pues hagan presencia en este importante debate. Ahora sí, secretario, iniciamos con el orden del día.

Secretario General: Muy buenos días a todos los asistentes. Llamado a lista y verificación del Quorum.

Presidente ad-hoc: Sírvase llamar a lista, secretario

Secretario General:

ASISTENTES:

No.	DIPUTADOS	ASISTENCIA
1	BARROS GNECCO JORGE ANTONIO	
2	CASTILLA BROCHEL RONAL ARTURO	PRESENTE
3	DAZA LOBO CARLOS ALBERTO	PRESENTE
4	GUTIERREZ PRETEL MANUEL	PRESENTE

Powered by CamScanner

5	GUTIERREZ RAMIREZ MIGUEL ANGEL	PRESENTE
6	MEZA OCHOA MARIA CECILIA	DELEGADA
7	MUVDI ANILLO FAWZI	PRESENTE
8	PANA RAMOS JORGE ANDRES	PRESENTE
9	RODRIGUEZ BARRIGA JOSE MARIO	
10	SUAREZ MOSCOTE JESUS JAVIER	PRESENTE
11	ZULETA MURGAS CLAUDIA MARGARITA	PRESENTE

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

El secretario General: Señor presidente, se encuentran ocho (8) honorables diputados honorables diputados existiendo quórum para deliberar y debatir.

El presidente ad-hoc: Siendo así, secretario, damos inicio. Secretario, usted nombró el Diputado Barros Gnecco. Está en una cita médica y ya en próximos minutos hará presencia en esta corporación. Seguimos adelante con el siguiente punto del orden del día.

El secretario General: procedo a leer el orden del día

SEGUNTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS DE LA HONORABLE ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL CESAR, 24 JUNIO DEL AÑO 2025.

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

3. INVOCACION A DIOS.

4. LECTURA DEL ACTA ANTERIOR

5. CUMPLIMIENTO DE LA PROPOSICIÓN 080 DEL 28 DE MAYO DEL 2025

6. LECTURA DEL CORRESPONDENCIA

7. PROPOSICIONES Y RESOLUCIONES.

8. VARIOS.

DESARROLLO:

El secretario General: Leído el orden del día, señor presidente.

El presidente ad-hoc: Se somete a discusión el orden del día. ¿Aprueban el orden del día los diputados?

El secretario General: aprobado

El presidente ad-hoc: Seguimos adelante, secretario.

3. INVOCACIÓN A DIOS

El presidente ad-hoc: En este punto le damos el uso de la palabra a la diputada Claudia Margarita Zuleta.

Powered by CamScanner

El secretario General:

4. LECTURA DEL ACTA ANTERIOR

El secretario General: En este punto, presidente, le informo que hay una proporción radicada me permito leerla.

El presidente ad-hoc: Sírvase a darle la lectura, señor secretario.

Proposición N° 093 del 24 de junio del 2025; pospóngase la lectura y aprobación del acta N° 048 del 19 de junio del 2025, la cual no se encuentra transcrita ni a disposición de los honorables diputados en la secretaria general de esta corporación. Presentada por el honorable diputado y presidente Jorge Antonio Barros Gnneco

El presidente ad-hoc: Se somete a discusión la proposición anteriormente leída. ¿Aprueban, diputados, la proposición Seguimos adelante con el siguiente punto, secretario?

5. CUMPLIMIENTO DE LA PROPOSICIÓN 080 DEL 28 DE MAYO DEL 2025

Secretario General: Cumplimiento de la aprobación 080 del 28 de mayo del 2025 La Honorable Asamblea del Departamento de Cesar en sanción plenaria de la fecha y en uso de sus facultades constitucionales, legales y reglamentarias y en especial la conferida en el artículo 299 y 300 de la Constitución Política de Colombia y considerando la Asamblea Departamental es una institución democrática de carácter colegiada que representa los intereses de la comunidad que habita en el departamento. Esta facultada para controlar políticamente a la administración departamental y para desarrollar junto a esta una labor administrativa dentro de la jurisdicción. Que la Corporación Asamblea Departamento del Cesar, en cumplimiento de las funciones propias de su ejercicio de representación de los intereses de la comunidad y de escuchar sus necesidades y prioridades en el orden social, político, económico y cultural, ha decidido proyectar la presente proposición con la que se busca determinar los avances, situaciones y problemáticas que actualmente se presentan en la ejecución del contrato de obra que propende por la construcción de la vía doble calzada Valledupar - la Paz, que la Asamblea Departamental del Cesar y sus honorables diputados, en cumplimiento de la ley, ejercen la defensa y protección de los derechos de los ciudadanos de los posibles abusos que puedan llegar a cometerse en contra de la comunidad que estos representan. Que en vía celebró el contrato denominado PAFT INVIA 00/12-20/23, cuyo objeto es la construcción de la segunda calzada y educar la paz en el departamento del Cesar. Que dicho contrato se encuentra en plena ejecución y que, sobre su desarrollo, los honorables diputados abajo firmantes han recibido de las comunidades involucradas e interesadas. En la materialización de este contrato y en especial de la veeduría cívica ciudadana doble calzada BLP, diferentes quejas y requerimientos sobre la construcción y avance de esta obra de tan alto impacto en el departamento del Cesar, y que en este orden de ideas se ha determinado por los ponentes invitar a todos los actores sociales, políticos y contractuales de orden

nacional y departamental con el fin de escucharlos en público y detectar lo posible a lo manifestado por las comunidades. Por consiguiente, en aras de cumplir las

Powered by CamScanner

funciones que le asiste a esta honorable Asamblea, en especial las descritas en la Ley 2200 del 2022, en el artículo 3º, inciso 14, principio de participación, y el artículo 19, numeral 18, los a bajos firmantes proponen. Primero, invitar a todos los actores involucrados en la ejecución y desarrollo del contrato, cuyo objeto es la construcción de la segunda calzada Valledupar la paz en el departamento del Cesar. Segundo, invitar al presidente de FINDETER, Ministerio de Transporte, director nacional de INVIA, gobernadora del departamento del Cesar, alcalde de Valledupar, alcalde de La Paz, alcalde de San Diego, alcalde de Manaure, alcalde de Codazzi, honorable representante del departamento del Cesar, gerente de la cámara de comercio de Valledupar, Representante de la Universidad Nacional sede la Paz, representantes de sociedades de ingenieros, presidentes de junta acción comunal de los barrios de Valledupar aledaños a la construcción de la vía, representante de la defensoría del pueblo, representante procuraduría general de la nación, representante Contraloría general de la república, contratista de obra, interventor del contrato de obra, miembros de veedurías ciudadanas, y medios de comunicación. tercero igualmente hacerse intensiva esta invitación a los secretarios de Gobierno y de Infraestructura de la Gobernación del Cesar y los secretarios de Hacienda, Infraestructura y Planeación de la Alcaldía de Valledupar. Cuarto, a los invitados y demás actores se les enviará junto con la repetida invitación un cuestionario que se anexa a la presente proposición con el fin que tengan conocimiento de los puntos a tratar en la presente socialización. Presentado por los honorables diputados Miguel Ángel Gutiérrez Ramírez, Manuel Gutiérrez Pretel, Jesús Suárez Moscote.

El presidente ad-hoc: Gracias, secretario. Bueno, iniciando por decir que esta fue una proposición presentada por los que anunció el secretario y acompañada obviamente por los demás diputados. Todo a raíz de la preocupación que genera la vía. Qué se está construyendo en doble calzada inicialmente, el proyecto lo decía, que nos lleva esta vez de Valledupar en sentido hacia el municipio de La Paz Y es que han surgido a lo largo de la construcción de esta vía, pues muchas preguntas, muchas dudas, interrogantes, que nos han llevado nosotros a que hoy estemos celebrando este debate de control político. Y todo ello porque inicialmente se pensaba que íbamos a contar nosotros con una vía totalmente en doble calzada. Es el sueño que tenían los valduparenses, sino los ciudadanos del departamento del Cesar. Y por qué no irnos del resto del país, porque será una vía que seguramente la van a transitar propios y personas que vienen de otras regiones del país. Y que esta vez hoy nos estamos dando cuenta de una vez por todas, como ahorita lo conversaba con el médico Suárez, por fin, tanto a FINDETER como INVIAS, se sinceraron no solo con esta corporación, se sinceraron con el departamento del Cesar, con Valledupar, con La Paz, con el área metropolitana, al decirnos que hoy no vamos a contar con una vía en doble calzada. Básicamente en su respuesta nos están diciendo, afirmando que ya hay una decisión tomada por INVIAS, se radicó una modificación del proyecto y hoy lo que se pensaba que era una doble calzada va a ser una vía, inicialmente entendemos con tres intersecciones para entenderlo de manera mucho más fácil para los que no manejamos estas terminologías técnicas de lo de ingeniería o arquitectura. Es decir, que la vía de Valledupar hacia La Paz se va a encontrar en tres puntos con la calzada que ya hoy existe trazada, la vía que viene de La Paz hacia Valledupar, en ese sentido. Y esto tiene una explicación además también muy clara. Este proyecto inicialmente tenía un monto fijado en algo más de 110 mil millones de pesos. Con esto se contaba, obviamente,

Powered by CamScanner

con la gestión predial, es decir, comprar los predios que se necesitan para poder trazar la vía. Además, la construcción de un puente sobre el río Cesar, que también se necesita, obviamente, para que la vía sea funcional. Y en vista entonces que no se tiene Los recursos dispuestos por parte de FINDETER, pues la solución que encontró INVIAS, que encontró FINDETER, fue no hacer una mejor obra, sino hacer menos obras en detrimento de la funcionalidad de la vía y por consiguiente en detrimento de los ciudadanos que vamos seguramente a transitar por ella. Esa es la verdad única del por qué hoy la vía no va a ser trazada en un 100% en doble calzada entre el municipio de La Paz y el municipio de Valledupar. Pero además nos dejan un problema adicional y es el empalme de la vía nacional, el punto cero que le llama INVIAS, el empalme que hará esta vía entonces con el municipio de Valledupar. con la zona urbana. Y es ahí donde cobra importancia la presencia del doctor Layonel y también del doctor Jorge Maestre, secretario de Obras, tanto del municipio como del departamento, para conocer de primera mano de ustedes qué tiene pensado primero el municipio, en qué podría el departamento entrar como lo ha venido haciendo a lo largo de estos años, apoyar al municipio de Valledupar, porque seguramente el esfuerzo económico solo del municipio será insuficiente para poder culminar esta obra. Nada hacemos con que INVIAS nos deje la obra en el punto cero que ellos le llaman. Del punto cero a la rotonda de la terminal hay dos kilómetros. ¿Qué se va a hacer entonces si ya INVIAS lo ha manifestado en esta respuesta? Que los recursos con los que ellos cuentan solo se pueden invertir en vías nacionales. Que este trazo, este empalme que se necesita para culminar esta obra, está en manos de la Alcaldía Municipal de Valledupar, de la Administración Municipal. Entonces, hoy nosotros queremos escuchar a los protagonistas, saber qué está pensando el doctor Layonel, en representación del alcalde Ernesto Orozco y también sabemos que la doctora Elvia Milena pues tiene todo el deseo también de ayudar a que esto se culmine y por eso también queremos escuchar al doctor Jorge Maestra. Pero bueno, yo no me extiendo más, también le doy el uso de la palabra a los compañeros proponentes de este debate del control político para que también ellos fijen sus preocupaciones acerca de la construcción de esta vía en doble calzada. Le damos el uso de la palabra en este momento al diputado Jesús Suárez, no sin antes anunciar la llegada, la asistencia de los diputados Barro Génico, Jorge Antonio y Barriga José Mario Rodríguez Barriga. Tiene el uso de la palabra, diputado.

El presidente ad-hoc: Tiene le uso de la palabra el diputado Jesús Suarez.

Diputado Jesús Suarez Mosquete: Gracias, presidente. Un saludo especial a los corporados, a los invitados a este recinto de la democracia, a la prensa. Voy a mostrar en orden cronológico lo que todos ustedes saben, pero antes agradecer la presencia de la honorable senadora, el honorable representante José Eliezer Salazar, la veeduría que ha sido el motor de esta lucha y de todos los que están pendientes de este gran debate de control político, que reviste mucho interés para nuestra región. Desde que comenzamos a hablar de la vida, ha preparado titulares y ha generado controversias. Ha generado controversias y titulares. Y si nos vamos a la ficha que nos mandó, FINDETER. Se suscribió el contrato el 29 de mayo del 2023 por 62 .492 millones de pesos. Interventoría 5 .720 millones de pesos y una fecha de inicio del 21 de junio del 2023. Son dos años de controversia, doctor Evelio. Plazo, tres años, cuatro meses, que algunas personas han cuestionado, pero con

Powered by CamScanner

una fase de preconstrucción de ocho meses y una de construcción de 32 meses. Fecha de terminación de la obra, 21 de octubre del 2026. Manejando esa secuencia comenzaron las controversias. Y la primera información que se le dio al departamento del Cesar es la que decía nuestro compañero Manuel Gutiérrez. Y frente a eso estábamos manejando las expectativas, que era una obra de construcción de una segunda calzada, que se iban a intervenir 9 .6 kilómetros, que se iba a construir un puente nuevo que iba a haber una ciclorruta bidireccional y que iba a tener una asignación de $110 millones de pesos. $110 .382 millones de pesos. Esa fue la información y esa era la idea que tenía el departamento del Cesar. Por eso cuando se comenzó este debate de control político, lo primero que vimos fue una imagen que nos presentó. La veeduría ciudadana, que era lo que nosotros creíamos que iba a ser esta obra. 27 de julio, así sería el inicio de la segunda calzada. Una imagen de la salida de la ciudad de Valledupar, que hoy se dice que no está contemplado en el proyecto. Comenzó la manzana de la discordia en el 2024 por la segunda calzada. La salida de Valledupar. El 20 de mayo anunciaban la salida desde La Paz. En julio del 2024 la veeduría se está pronunciando. Otros titulares, controversias en la parte ambiental, controversias en el diseño, denuncias. El 17 de diciembre del 2024, FINDETER responde a una tutela. En fin, siempre ha habido las controversias. Se hizo un foro, se hizo una socialización. Hay que resaltar que el foro, a pesar de que fue invitado FINDETER, INVIAS, el municipio de Valledupar y otros actores, solamente los veedores ciudadanos. De este foro que se realiza, sale una opción de cumplimiento, sale una tutela, sale una preliminar de la Procuraduría en su boletín 035, en donde abren un proceso preliminar, en fin, comienza a dársele más forma a la controversia. Y lo más sensible de todo esto, sin ofender y sin herir susceptibilidades, es que las respuestas no se daban. Tenemos el inconveniente, y precisamente lo hemos tenido en este recinto, que a pesar de querer que se les den las respuestas que el pueblo del Cesar quiere, muchas veces las entidades del orden nacional no asisten y mucho menos informan cuáles son las verdaderas intenciones o alcances en las obras que se realizan en el departamento del Cesar. Por eso, siendo una preocupación colectiva de la Asamblea Departamental, con los amigos abogados Manuel Gutiérrez y Miguel Ángel Gutiérrez, decidimos hacer este debate de control político. Un debate de control político en donde, admito nuevamente, los actores más importantes han sido la veeduría ciudadana Jaime Mora, en cabeza el doctor Evelio Daza, el ingeniero Álvaro José Soto, que ha sido una persona que le he puesto todo el rigor técnico, el ingeniero José Jorge Maya, Edgardo Oñate, José Orlandi Castro, José Luis Urón, Chano Oñate y un apoyo decidido y un respaldo de medios como lo ha prestado el pilón y todas las personas que se dedican al tema de informar bien en el departamento del Cesar. Las controversias han girado frente al alcance de la obra. Hasta el 5 de abril del 2024, según toda la documentación que tenemos, es cuando se comienzan a definir el alcance real de la obra. Y ya se habla que solamente se va a intervenir obras en la vía nacional, cuando se había dicho que era el total de la vía, comenzando del kilómetro cero, que el recurso no era 110 mil millones de pesos, sino los 62 mil que estaban en el contrato de obra, que solamente se iban a intervenir los tramos de la vía nacional en un subsector llamado 1 y 2, que sumado solamente suman 6 .69 kilómetros, no los 9 y menos los 7 que indicaban inicialmente. lo que más preocupa, y algunos probablemente lo que más alienta, es que del programado de un 27 .78% va un ejecutado de 42, 41% en estos dos tramos

Powered by CamScanner

del subsector 1 y el subsector 2 que están bien diferenciados en estos documentos. Pero no solamente era cuánto se iba a intervenir, Estaba la expectativa del puente y nos indican que el diseño definitivo, y aquí nos dan una fecha, 24 de febrero de 2024, nos indica que el tramo que sale de la glorieta llamada del terminal, hasta el kilómetro 2 con 48, que es considerado como vía urbana, no tiene recursos o no está contemplado dentro de este proyecto. Y como no tiene recursos, la pelota pues tiene que caer en manos de la alcaldía municipal. y que asuma las controversias que siempre ha habido en el barrio San Fernando, en donde si se considera el diseño inicial como vigente, dos manzanas prácticamente de este barrio van a quedar como una isla. E incluso por donde se hizo el diseño original, en estos momentos están en construcción algo así como 68 viviendas. 38 ya en acabados y 30 en un 70% de su construcción. Sin meter o sin incluir además 30 viviendas construidas de larga data que también tienen inconformidades frente a que no ha habido una suficiente socialización del tema. Recordemos que este barrio San Fernando, que era un remanso de paz desde que comenzó a transitar más de 13 mil vehículos por esta vía, han tenido muchas afectaciones por ruido, por polvo, por movimientos constantes, por accidentalidad y sobre todo se les ha vuelto este sector prácticamente invivible y muchos están vendiendo sus viviendas. No hay puente. No se va a intervenir el área urbana. Se habla que se van a hacer una especie de intercepciones en el área del puente y de conexión con la vía a construir que incrementaría la occidentalidad. Pero uno de los puntos que más ha inquietado a la veeduría y a todos los ciudadanos es el separador que separará la primera calzada y la segunda calzada que está en construcción, en donde hemos visto y hemos documentado que en algunos lugares el separador tiene menos de dos metros, menos de dos metros que conociendo nosotros la cultura vial en nuestro departamento y viendo como ejemplo otras vías como Ruta del Sol 3, en donde los separadores son amplios y suficientes, no nos hemos explicado cuál ha sido el criterio técnico para esto y se presume y se asume que puede haber un incremento de la accidentalidad en esta vía. Algunos han dicho que el mayor matadero del Cesar puede ser la vía Valledupar-La Paz. Pero a pesar de que la veeduría ha hecho de todo e incluso tuvo hace poco o le hizo un nuevo requerimiento al FINDETER en fecha 6 de febrero de 2025, es hasta hoy que llegamos a conocer que se nos informa con esta documentación realmente qué es lo que está sucediendo. Y en lo que tiene que ver con el tamaño de ese separador, me llama mucho la atención que FINDETER e INVIAS en su carta nos dicen que en ninguna parte de la normatividad En lo que tiene que ver con construcción de vías, se habla que debe haber un mínimo o un máximo o un nivel adecuado u óptimo de separador. Yo creo que ahí hay una controversia bastante grande, no por nosotros los ponentes, sino por las personas que técnicamente conocen e impulsan este tipo de proyectos. En fin, pues no quiero quitarle el protagonismo y los argumentos, veeduría, FINDETER y al INVIAS. Entonces, más bien este material de apoyo lo dejamos aquí con las respuestas que ellos van a presentar, que son sus mismas respuestas, pero esta imagen era lo que nosotros estábamos anhelando, una vía de doble calzada, una vía segura. Una vía con una ciclorruta que esperemos que nos den las respuestas, cómo va el tema de la ciclorruta, que está parcialmente respondido y que además existe un interés muy importante y es de la Universidad Nacional para ver cómo esa ciclorruta beneficia el acceso de los estudiantes de manera segura que van de la ciudad de Valledupar a este claustro educativo de excelencia. No quiero dejar de

Powered by CamScanner

hacer esta intervención sin comentar lo que una vez mensaje que en algún momento le mandé a INVIAS, que ser un servidor público es un privilegio, que es un compromiso, que se debe respetar y darle confianza al ciudadano, que no podemos ser un mal ejemplo y que además de tener la idoneidad técnica, moral, debemos tener el compromiso de satisfacer los derechos de los ciudadanos. Gracias, señor presidente.

El presidente ad-hoc: A usted, diputado. Tiene el uso de la palabra el diputado Miguel Ángel Gutiérrez.

Diputado Miguel Ángel Gutiérrez: Gracias, presidente, por su venia. Darle gracias a Dios por la oportunidad de estar aquí presente, saludar de manera especial a todos mis compañeros, medios de comunicación. A todos los amigos de la veeduría Ciudadana, líderes sociales, funcionarios del gobierno nacional, departamental, municipal, a los vecinos de los diferentes municipios que hoy nos acompañan, de manera pues también especial saludar a la doctora Imelda Daza, senadora de la República, y al representante a la Cámara, el doctor Eliezer Salazar. No, presidente, yo de manera también muy corta, ya mis compañeros han hecho una introducción frente a parte de los temas que se van a tratar acá. Yo creo que, en este punto, presidente, hay que hacerle un reconocimiento muy especial a esa veeduría ciudadana que ha venido haciendo un trabajo muy importante en esta importante vía, no solamente de veeduría, sino también hay que decirlo así. Un grupo de ciudadanos que han venido haciendo o desarrollando un trabajo y un esfuerzo para el impulso de esta obra, porque desde un inicio había una idea, había unos predios comprados, había un carreteable histórico, pero pues hay que decirlo así, este grupo de ciudadanos que ya con él Con la consecución de los recursos en el gobierno de Iván Duque se terminaron convirtiendo en veeduría, pero al inicio fue un comité que impulsó el desarrollo y la realidad de esta obra. Entonces yo creo que es un ejercicio a nivel ciudadano y de gobernanza muy importante que hay que resaltar. En segundo lugar, presidente, ya mis compañeros hablaron parte, hay unos temas fundamentales que es lo que hoy nos invita a estar acá. Hay de pronto algunas insatisfacciones frente al desarrollo de esta importante obra, que hay que decirlo así, es prácticamente una de las obras de infraestructura vial más importantes que se ha desarrollado en el departamento del Cesar, creo que en los últimos años, un proyecto incluso .Que hoy en su segunda calzada su alcance podría superar los 110 mil millones de pesos, pero que también tenemos que acordarnos que se desarrolló una primera calzada que también costó una plata importante, una obra que impacta aproximadamente 750 mil habitantes, porque no es solamente La Paz-Valledupar, de La Paz-Valledupar tiene su nombre, pero esto impacta prácticamente del centro del departamento del Cesar a su capital. Podemos decir que tres o cuatro municipios de La Guajira, La Jagua, Urumita, Villanueva e incluso mucha gente de San Juan viene a Valledupar cuando va para la zona del terminal y del sur del municipio de Valledupar prefieren tomar aquella vía que la vía Valledupar-San Juan. Entonces, es una obra de gran impacto y como lo digo, hay algunos temas, por ejemplo, como la incertidumbre frente a la construcción del puente de la segunda calzada, que hoy no están los recursos, que ya pues con las respuestas tenemos la claridad de que no existen los recursos. Se dice que es Una obra que puede estar entre los 28 mil y 34 mil millones de pesos, porque creo que ya hay unos diseños de esta obra que hay que actualizarlos en precio. No sé si de pronto FINDETER y la veeduría de

Powered by CamScanner

pronto tienen esa información, pero es una obra que puede estar alrededor de ese precio. tema de los 2 .3 kilómetros que harían falta, que hoy y lo digo así con todo respeto, pero tengo que decirlo, creo que hoy se están lavando las manos manifestando de que lo que antes era rural hoy es urbano por una modificación que se dio en el POT, pero pues esto es una obra ya de mucho tiempo que debe tener contemplada la llegada de esta obra al municipio de Valledupar, que también es una plata importante que estaría haciendo falta. Y un punto que creo que es de mucha mayor preocupación porque lo que se soluciona con plata tiene solución. Lo que no tiene solución de pronto son las vidas que se pueden estar perdiendo. Porque en el diseño de la obra hay unos puntos que prácticamente está una calzada sobre la otra Entonces, eso es algo que también ha generado preocupación en su respuesta, pues que no me voy a adelantar, FINDETER ha manifestado de que hoy, como está construido, como está contemplada, cumple con las especificaciones técnicas que dice la norma, pues eso también lo vamos a ver. Entonces, yo creo que es importante tener claridad de eso. Y para complementar quisimos invitar a tres actores fundamentales en esta mesa que vamos a tener hoy es tanto la alcaldía de Valledupar, el departamento del Cesar y los congresistas porque pues al final es un tema de recursos y qué bueno que estén acá tanto la senadora Imelda Daza como el representante Eliezer Salazar porque además los dos pertenecen a comisiones económicas que incluso creo que en la discusión del próximo presupuesto de la Nación podamos ojalá incluir esas partidas que nos permitan no solamente terminar una obra muy importante para el Departamento del Cesar, sino que tenga la funcionalidad que todos queremos. Entonces, creo que esa es como la introducción, queridos compañeros. Yo creo que es importante que le demos la palabra a los actores fundamentales de esta importante obra y que ojalá lo que podamos tener es unas conclusiones importantes para el Departamento del Cesar, importantes no solamente para este municipio, aquí pues también hace presencia la Universidad Nacional y creo que hay varios temas sobre esta obra que la verdad generan mucha importancia para el Departamento del Cesar. Era eso, señor presidente, muchas gracias. A usted, diputado.

El presidente ad-hoc: secretario, leamos. Los invitados que tenemos, a ver de ellos cuáles han hecho presencia aquí en la corporación.

El secretario General: Los invitados a esta sesión fueron presidente de FINDETER, Juan Carlos Pacheco, ministra de Transporte, María Fernanda Rojas Mantilla, director nacional de INVIAS, Juan Carlos Montenegro Arjona. Gobernadora del Cesar, Eva Milena San Juan Dávila. Alcalde de Valledupar, Ernesto Miguel Orozco Durán. Alcalde de La Paz, Wilson Rincón Álvarez. Alcalde de San Diego, Unaldo José Rocha Calderón. Alcalde de Manaure, Juan Carlos Araújo Orozco. Alcalde Codazzi, Hernán Eduardo Vaquero Rodríguez. Cámara de Comercio, José Luis Jurón Márquez. Procuraduría General de la Nación, Luis Carlos Gómez Rudi. Honorable congresista Ape Cuello. Honorable congresista Libardo Cruz. Honorable congresista Eliezer Salazar. Honorable congresista Carlos Felipe Quintero. Honorable congresista Jorge Tobar. Honorable congresista Imelda Daza. Honorable congresista José Alfredo Gnecco. Honorable Congresista Didier lobo. Vicerrector UNAL sede de la Paz Carlos Alberto Borrego García. Contralor General de la República, Carlos Hernán Rodríguez. Contralor del Departamento del César, Juan Francisco Villazón Tafur. Defensora del Pueblo Regional, Emma Yuselis Molina.

Powered by CamScanner

Secretario de Gobierno Departamental, Eduardo Emilio Esquivel López. Secretario de Infraestructuras, Jorge Armando Maestres Araba. Secretario de Hacienda Municipal, Lili Ester Mendoza Vargas. Representante Legal. Firma interventoría Emilia de la Osa Contreras. Secretario de Obras Públicas, Layonel Arena. Asesora de Planeación, Laura Vanessa Garrido Torres. Presidente de la Comuna 2 del Barrio San Fernando, Armando Rincón Vaquero Interventoría Emilia de presidente contrera y contratista Rodrigo Andrés Vélez Gómez Gracias, secretario.

El presidente ad-hoc: FINDETER tenemos algún representante. Siga, sigamos. Vamos a iniciar con las intervenciones. INVIAS. Seguimos adelante.

El secretario General: Hay delegado.

El presidente: Tiene el uso de la palabra.

Invitado Carlos Andrés Mendoza Rondón: Muy buenos días a todos. Me presento, mi nombre es Carlos Andrés Mendoza Rondón, subdirector de Gestión Integral de Carreteras Nacionales del Instituto Nacional de Vías, encargado de la Red Nacional de Carreteras. La construcción de la doble calzada, la segunda calzada Valledupar-La Paz, corresponde a un programa de gobierno que se llama Reactivación 2 .0. Hay un convenio interadministrativo con FINDETER para la priorización de obras. Esta priorización se ha hecho de acuerdo con directrices que se han dado desde el Instituto Nacional de Vías. Y el proyecto viene desarrollándose de manera normal y armónica de acuerdo al cronograma de obra. Es más, llevamos un avance superior al estimado. A lo largo del, desde el de acuerdo con el proyecto se presentaron unos ajustes. No podría decir en este momento el por qué se hicieron de esa forma. dándole un nuevo alcance al proyecto. Este proyecto en ese momento no tiene recursos asignados para la construcción del puente sobre el río. Lo respondió Findeter en el cuestionario enviado. De igual forma, la intervención sobre el área que corresponde al municipio de Valledupar. Sin embargo, el hecho de que en ese momento no se cuenten con los recursos no quiere decir que el INVIAS simplemente se lava las manos y dice no vamos a hacer o no vamos a gestionar, porque la razón de ser de una vía es que cumpla 100% su funcionalidad. ¿Qué hay que prever que con los recursos con los que se cuente en el momento hay que hacer funcionar la vía de la mejor forma para garantizar la transitabilidad en el corredor mientras se gestionan los recursos para poder culminar el 100% del proyecto. Entonces quiero dejar esa claridad, el hecho de que no se cuente con los recursos no quiere decir que no se vayan a gestionar. y que, al finalizar, normalmente las vías son proyectos de largo aliento, muchas veces toca con vigencias futuras, entonces se va haciendo de a poco, y en la medida que se va ejecutando, pues se van gestionando los recursos para culminar los proyectos, porque como proyecto, restricciones al momento de pasar un puente por el hecho de que no hay un puente que se requiere. Entonces lo que pasa es que en este momento en que se está ejecutando el proyecto no hay recursos para hacer ese puente. Sin embargo, estaremos gestionando. La consecución de los recursos para poder terminar y en algún momento habrá que evaluar también posiblemente un convenio interadministrativo con el municipio de Valledupar para poder, si se consiguen los recursos, hacer inversión en el resto del empalme con la Glorieta. Sin embargo, pues no son recursos con los que se cuenten en ese momento, ni es el alcance en ese momento. Así se tuvieran los recursos, habría que establecer el mecanismo como el INVIAS

Powered by CamScanner

junto a la alcaldía de Valladolid para hacer un convenio para poder invertir en algún momento recursos, porque no puede haber una extralimitación de funciones en donde el instituto no puede hacer inversiones en vías que no son de su competencia. Quería comentar eso, no sé qué preguntas puedan tener al respecto.

El presidente ad-hoc: Tiene el uso de la palabra el diputado Barro Gnecco.

Diputado Jorge Antonio Barros Gnecco: Gracias, presidente. Bueno, darle un gran saludo a por Imelda, doctor Evelio, a cada uno de los amigos que nos acompañan. Doctor Carlos, yo quiero que me aclare. después de unos 10, 20 plantones que le ha dejado en vías a la Asamblea del Departamento del Cesar, que nunca vienen, hoy me alegra que usted esté en representación acá. Son dos proyectos totalmente diferentes, la primera calzada. ¿Qué es cierto? El primer contrato fue consultoría y obra al mismo tiempo. Yo siempre he tenido esa inquietud y me gustaría que usted me la aclarara hoy aquí.

Invitado Carlos Andrés Mendoza Rondón: La primera calzada fue ejecutada por la, no fue de mi subdirección, fue la subdirección de modernización. Dentro de los contratos siempre hay una etapa de consultoría relacionada con puesta a punto de diseños. Siempre, para que haya un proyecto, tiene que haber pasado fase 2.

Diputado Jorge Antonio Barros Gnecco: Pero no puede contratar los dos al mismo tiempo, consultoría y obra.

Invitado Carlos Andrés Mendoza Rondón: No, hay una parte del contrato, porque es que el contratista debe apropiar diseños. Y cuando revisa los diseños dice, mire, esto aquí o hay que actualizarlo, o esto hay que cambiarlo, o no se puede hacer así, o no se puede hacer así. Entonces en ese momento, dentro del contrato, tienen que hacer unos ajustes a los diseños que previamente se tienen.

Diputado Jorge Antonio Barros Gnecco: No, no, o sea, ¿será que te estoy entendiendo mal o me estás entendiendo mal? El conocimiento que tenemos nosotros es que INVIAS contrató consultoría y obra al mismo tiempo. Yo quiero saber cómo hacen eso sin tener los resultados de la consultoría, ¿cómo saben cuánto cuesta esa obra?

Invitado Carlos Andrés Mendoza Rondón: Eso es previo, no simultáneo si es para saber el costo de un proyecto, es previo. Hay unos diseños previos que son los que generan Todo el proceso al interior del instituto para estructurar.

Diputado Jorge Antonio Barros Gnecco: Sí, pero la información que manejamos nosotros acá, que fue un solo contrato, un solo proyecto, consultoría y obra, a mí no me parece, por eso tanta falencia y tanta improvisación en estas obras Porque yo no puedo contratar, aquí está el secretario, en mi poca experiencia o conocimiento de ingeniería, que contrate uno consultoría y obra al mismo tiempo. ¿Cómo tienes tú el valor de la obra si no has entregado la consultoría?

El presidente ad-hoc: Bueno, vamos a dejar clara la regla para darle una mayor dinámica a este debate porque si no, no vamos a tener la oportunidad de escuchar a los invitados. Ya el doctor Carlos Mendoza terminó su intervención. Doctor Carlos, mire, yo lo que sí le agradezco es que permanezcamos en la En el recinto, para una vez culmine, yo pienso que FINDETER, los secretarios, ahí si abramos el espacio

Powered by CamScanner

para los diputados, los representantes que así nos requieran hacer preguntas acerca de sus intervenciones, pues procedamos posterior a ello a que ustedes nuevamente intervengan. También los senadores, la senadora Imelda. El representante Eliezer Salazar y demás invitados que puedan participar. Esto para conocer, porque ustedes son los que deben dar respuestas acerca de tanto interrogante que tiene no solo esta corporación, sino todos los que asistimos. Entonces yo considero que debemos escucharlos y posteriormente hacer esas rondas de preguntas para que podamos tener respuesta. Senadora Imelda. Sí, sí, sí Doctor Carlos, venga, siga, siga. Vamos a tomar el llamado de atención de la senadora Imelda. Vamos a, si no se está utilizando el video. Le damos la bienvenida al senador José Alfredo Genneco. Vamos, gracias por su presencia, senador. También advertimos la presencia de Federico Ávila en representación del senador Didier Lobo. Advertimos la presencia de la doctora Loreta Costa en representación del representante Carlos Felipe Quintero. Bueno, vamos a hacer, vamos a permitir preguntas puntuales. La diputada Claudia Margarita, el diputado Miguel Ángel, preguntas concretas para que podamos seguir adelante con este debate porque si no, No vamos a tener la oportunidad de escucharlos a todos y hay muchas personas que quieren intervenir. Tiene la palabra diputada Zuleta Murga.

Diputada Claudia Margarita Zuleta Murgas: Gracias, presidente. Muy concreta, dos preguntas, doctor Carlos. La primera, usted mencionaba en su breve intervención anterior que, al iniciar, o tal vez antes de iniciar la ejecución del proyecto, a ese proyecto se le hicieron unos ajustes. Yo quisiera que usted nos puntualizara exactamente cuáles fueron esos ajustes que se le hicieron cuánto es el valor completo del proyecto. Tenemos claridad en el valor del contrato, pero ¿cuál es el valor del proyecto? Que entiendo debe contener toda la completitud de la obra, incluyendo lo que va de la fase urbana, debe incluir ahí lo que corresponde a la ejecución del puente. Quiero saber cuál es el valor del proyecto y cuáles fueron los ajustes que se le hicieron en ese momento de inicio y que usted mencionó. Y lo otro, si el contrato se hizo por un valor inferior al valor del proyecto completo, ¿por qué a dos años de la ejecución, estamos a tal vez un año, un poco más de un año, de terminarlo, aún no se ha gestionado ese valor faltante? ¿Cuál es el obstáculo para conseguirlo? Es mi inquietud Gracias.

El presidente ad-hoc: Diputado Miguel Ángel Gutiérrez, también muy puntual la pregunta Y el doctor Carlos Mendoza procederá entonces a absolver los dos interrogantes y seguimos adelante.

Diputado Miguel Ángel Gutiérrez: Gracias, presidente. No, yo, es prácticamente una pregunta porque eso también nos conlleva a ver cuáles son las soluciones y aprovechando que están los congresistas acá, sepan la magnitud de lo que estamos hablando. del puente y de los prácticamente 2 kilómetros, 2 .3 kilómetros que harían falta. Ahí está el tema de la discusión con el municipio de Valledupar, pero ver si ya se tiene de pronto el valor aproximado para completar el proyecto, para saber cuál es la plata que hay que gestionar y quiénes están dispuestos a ponerla. Y dos, si esa plata se llega a conseguir pronto, porque he entendido que por el cambio de ministros en la cartera y todo lo que sabemos que ha pasado en el ministerio, pues no ha sido fácil, es si parte de ese recurso se puede adicionar al contrato actual o

Powered by CamScanner

tocaría hacer un proceso nuevo de contratación para tener al alcance total de todo el proyecto. Esas eran las dos preguntas.

El presidente ad-hoc: Tiene el uso de la palabra el doctor Carlos Mendoza.

Invitado Carlos Andrés Mendoza Rondón: Bueno, lo primero es los ajustes que se hicieron al proyecto, digamos que yo soy fruto del movimiento que ha habido en el Instituto Nuevo, en el cargo, podría decirles que lo primero, el proyecto no tiene previsto los recursos ni del puente ni como proyecto. No tengo información al respecto de que se tuviera el valor de esos 2 .3 kilómetros más el valor del puente. Esa es una tarea que no está en fase 3 como para saber el costo en este momento Eso para responder una de las preguntas. Cuando hablo de la modificación, la modificación es cuando se tiene el proyecto inicialmente, no se tenía, hay un otro sí en donde se ajusta en dónde se van a hacer las intervenciones. Esas intervenciones son las que terminaron definiendo cómo se iba a desarrollar el proyecto. Hay un proyecto inicial que sí quería contemplar o quiere desde un comienzo contemplar todo el corredor. Sin embargo, al aterrizar el valor del proyecto, se dice, tenemos solamente recursos para invertir en el corredor nacional. Por eso en este momento se está interviniendo solo el corredor nacional, debido a los problemas que se tienen de presupuesto en el instituto, no contamos con todos los recursos que quisiéramos, los recursos propios del INVIAS. No dan ni siquiera para mantener los 10 mil kilómetros de carretera que tenemos a cargo. Dependemos del presupuesto nacional para poder hacer inversiones en infraestructura y ha sido una vigencia compleja de manejar en cuanto a recursos, por eso en este momento no contamos con esos recursos que quisiéramos para poder. Para poder invertir, y lo digo como valduparense porque soy de acá, y lo que primero quisiera siendo funcionario es poder gestionar para mi tierra. Entonces, digamos que algo, no puedo decir que sea un compromiso físico, pero sí es un compromiso moral que tengo yo el buscar gestionar recursos para la tierra. del deseo de la población y es tener una doble calzada completo, Sin embargo, los temas presupuestales no son sencillos. Yo estoy recién desempacado, podría decirse, pero con el entusiasmo y el empeño de poder ayudar a gestionar recursos para la vía, esperemos poder en primera instancia poder gestionar recursos para, en principio el puente es fundamental para la funcionalidad y posteriormente un empalme final de la vía. Pero en este momento la realidad financiera del proyecto es que se tienen recursos asegurados para los tramos de vía nacional.

Diputado Manuel Gutiérrez: Ahí le hago una interpelación, Es decir, hoy INVIAS no tiene claridad de cuánto asciende los recursos que necesitan para la construcción del puente.

Invitado Carlos Andrés Mendoza Rondón: Un valor definitivo no lo hay Sería irresponsable darle un estimado porque yo no lo conozco Podría consultarlo para tenerles una respuesta en un momento. ¿Cuál es el estimado? No, es que no tengo cifras. Yo como subdirector del de la red nacional No tengo en este momento una cifra, pero la puedo consultar porque no quisiera llegar a tener una imprecisión en dar un valor.

El presidente ad-hoc: Ahorita la veeduría va a tener el espacio para que nos dé mayores claridades al respecto.

Powered by CamScanner

Diputado Miguel Ángel Gutiérrez: El senador José Alfredo va a Ok.

El presidente ad-hoc: Listo. Ya, ya. Listo. Doctor Carlos, muchas gracias. agradecemos que siga su presencia aquí en el recinto. Invitamos al delegado de FINDETER. De igual manera, lo invitamos. Pasemos a este lado Bueno, para proyectar. Javi, Javier.

Diputado Jorge Antonio Barros Gnecco: Pero con el puente, porque los carros no son voladores acá en el Cesar.

Diputado Jesús Suarez: Hay que buscar unos carros voladores. ¿Habla fin de día? ¿Habla fin de día?

El presidente ad-hoc: Bueno, ¿cómo va el sonido?

Diputado Jorge Antonio Barros Gnecco: Ya está listo, doctor Eliezer. Usted sabe que aquí lo que es presidencia y diputados.

El presidente ad-hoc: Tiene el uso de la palabra.

Invitado José Luis Cala: Bueno, muy buenos días a todos. Primero, pues quiero pedir excusas. El doctor por tema de agenda no pudo asistir. Yo estoy representando a la Banca de Desarrollo Territorial .Mi nombre es José Luis Cala, soy el gerente de Transporte y Movilidad de la Banca de Desarrollo. Bueno, les quiero contar un poquito la historia de dónde nace esto. Efectivamente, este proyecto nace del COMPES 4039, que estableció unas vigencias futuras de un proyecto por un valor de 70 mil millones de pesos. Proyecto que efectivamente, como los diputados le preguntaron al doctor Carlos, era un proyecto que ya venía en construcción de una primera calzada, primera calzada que efectivamente hizo los diseños .FINDETER en el marco del COMPES 4039 firma un contrato interadministrativo con INVIAS, que es el contrato 2177 en el 2021.En ese contrato FINDETER tiene tres obligaciones principalmente. La primera, la administración de los recursos. La segunda, la financiación y la tercera, la asistencia técnica. ¿Listo? FINDETER en este caso, por asistencia técnica, simplemente recibe unos recursos de la Nación, que son los de las vigencias futuras, los 70 mil millones de pesos, y ejecuta un proyecto estructurado por el Instituto Nacional de Vías .En ese sentido, FINDETER recibió los diseños de la doble calzada ejecutada hasta el momento en una primera etapa, que era la primera calzada .¿Listo? Entonces, a raíz de eso se firma el contrato y arranca efectivamente en junio del 2023.Y por protocolos de la entidad, a pesar de que ya existían los diseños entregados por el INVIAS de la primera calzada, Findeter siempre deja una primera actividad que se llama revisión, actualización y o complementación de estudios y diseños. Como los diseños no los hacíamos nosotros. Como no sabíamos cómo llegaban, siempre se deja esa actividad para que el contratista de nuestra obra revise y, si necesita actualizar algo, lo actualice. Efectivamente, finalizada esa etapa, que finaliza en febrero del 20'24, el proyecto tiene un valor final de 120 mil millones de pesos .Ese es el valor del proyecto completo, 120 mil millones de pesos .Pero como las vigencias futuras, que fueron entregadas a fin de ter, únicamente eran 70 mil, Eso 120 mil incluye, si quiere me regreso acá para decir, todo, desde la glorieta del país vallenato, la gestión predial de todo el barrio, el puente y hasta la glorieta de la entrada de la paz. Ese es el valor completo del proyecto, 120 mil millones de pesos. ¿Qué sucede? Como

Powered by CamScanner

el contrato que Findeter sacó, únicamente incluía los 70 mil de las vigencias futuras, 62 mil, fue el contrato de obra y 5 mil 700.el de interventoría, FINDETER efectivamente hace la consulta al Instituto Nacional de Vías diciéndoles, vea, ya revisé los diseños que usted me entregó, ya están actualizados, el valor está actualizado y el valor es 120 mil, pero usted únicamente me entregó 70 mil. ¿Qué hacemos? ¿Listo? Y el Instituto Nacional de Vías, como dijo el doctor Carlos, prioriza los recursos en estos proyectos de infraestructura que son de largo alcance, prioriza los recursos diciendo, bueno, Dígame técnicamente cuáles son las complejidades de los sectores del proyecto para ver por dónde yo podría priorizar. Entonces la primera complejidad era el puente del río Cesar. El puente del río Cesar requiere licencia ambiental. Una licencia ambiental generalmente se demora entre 8 a 12 meses el trámite. La doble calzada, al ser una doble calzada dosada, se puede interpretar por mejoramiento, entonces no requiere licenciamiento ambiental. La otra complejidad era el barrio, una gestión predial, un tema social complejo, la gente estaba en ese momento pidiendo revaluar el diseño entregado a FINDETERr, entonces el INVIAS con ese escenario dice, pues priorizo mis recursos a ejecutar todo lo que corresponda a la doble calzada adosada, lo que no me permita o lo que no necesite yo pedir ahorita licenciamiento ambiental y lo que yo no requiera como tal intervenir el barrio de San Fernando. Y con esa instrucción, entonces FINDETER efectivamente hace la modificación que ustedes ven ahí, en mayo del 2024, que es el otro sí número uno, donde entonces se prioriza que con los recursos que tiene el contrato se ejecuten 6.6 kilómetros, que son los que corresponden a lo que es la doble calzada adosada, que no requiere licenciamiento ambiental y que tenemos prácticamente la vía libre para poder arrancar el proyecto. Obviamente con la promesa de que se van a ejecutar las gestiones para poder conseguir los demás recursos por parte del instituto .Y así entonces nosotros en mayo del 2024 iniciamos esa etapa de obra que hemos venido adelantando. ¿En qué va hoy el proyecto? El proyecto hoy tiene un porcentaje programado del 28,59%.Y del ejecutado del 44.Afortunadamente tenemos un contratista muy bueno que ha venido ejecutando la obra en una forma excepcional. Tiene afortunadamente todo el bagaje y toda la experiencia para ejecutar este tipo de obras. Y tenemos, como decía el doctor Carlos, un avance por encima del programado del 15%.O sea, hoy la obra está bien .Aquí les traigo un resumen de lo que es el presupuesto. Porque si bien el valor del contrato son 62 mil millones, 62 mil millones 400, pues obviamente eso se discrimina en todo lo que se corresponde a gestión predial, ambiental, social, la etapa de estudios y diseños, que fue la revisión que les conté, y como tal las obras. Hasta el momento, pues el contrato facturado de los 62 mil, hemos facturado 21 mil millones de pesos .Valga la claridad que en la forma de pago de fin de eterno existe anticipo. FINDETER paga frente a avance de obra, es decir, esos 21 mil millones de pesos corresponde a lo que el contratista ya ha ejecutado. Que esa es una de las grandes garantías que da FINDETER frente a los recursos Nación. Y de los 5 mil 700 millones de la interventoría se han facturado 2 mil 100 millones de pesos. ¿Qué llevamos hoy hasta el momento? Eso en términos de alcance físico, ¿en qué vamos? Nosotros ya tenemos en Terraplén, 3 .4 kilómetros ya de terraplén de los 6.6, en subbase tenemos 3.3 kilómetros, en base 3.2, en mezcla asfáltica 25, que es la capa de abajo, 3 kilómetros y ya en capa final tenemos 1.8 kilómetros ya finales. Yo creo que estas imágenes que recorren la vía las han podido ver de primera mano. Pero me quiero entonces detener al trabajo que hemos hecho con la

Powered by CamScanner

veeduria, porque con el doctor Edgardo, con José, con Don Evelio, pues desde el principio hemos estado revisando el tema de los diseños, las observaciones que ellos han tenido y pues ellos saben que de parte de FINDETER pues siempre hemos estado dispuestos a sentarnos, a revisarlo, les respondo hasta los domingos en la tarde cuando llaman. Y es un tema que nosotros hemos hasta trajimos a la ministra para revisarlo acá.

El presidente ad-hoc: Vamos a hacer silencio, por favor, para poder escuchar la intervención.

Invitado José Luis Cala: Entonces, desde que arrancó el proyecto, efectivamente, el diputado Jesús Javier lo decía. El proyecto ha tenido varias controversias. La primera controversia que surgió fue en el tema del barrio, la llegada a Valledupar, que comenzamos a revisar cómo podía ser esa articulación entre el municipio, el INVIAS y pues obviamente nuestro contratista de obra. Sin embargo, después de unas mesas de trabajo y después de la priorización que el INVIAS estableció, pues ese alcance en el barrio se sacó del proyecto mientras que había recursos. Entonces, ese tema se pausó, porque no tenía sentido. en ese momento a revisarlo. ¿En qué va en este momento? En este momento hemos tenido unas mesas de trabajo con la alcaldía de Valledupar, que nos ha expuesto unos proyectos que están en trámite. Uno de esos proyectos es la vía que va perpendicular al aeropuerto y que cruzaría esta vía de Valledupar. ¿En qué nos ayuda a futuro? En que no necesariamente la doble calzada tenga que llegar a Valledupar, porque sabemos que el nodo de la glorieta del país vallenato es un nodo que ya está colapsado. que no podría recibir una doble calzada con el TPD que está proyectada. Y si esa vía podría entonces dividir el tráfico, a que parte del tráfico en una futura glorieta de intersección con esta doble calzada, pues baje hacia el aeropuerto o suba y vaya a conectar de pronto hacia la cuarta. Por eso el tema en el barrio está pausado, mientras que se articula con ese futuro proyecto que la alcaldía está en estructuración. Esa fue la primera controversia y que está hoy en pausa por lo que les comentaba. La segunda controversia fue el tema efectivamente del separador. Con la debidora nos hemos sentado y yo les he explicado, técnicamente, Findeter recibió los diseños con un separador que varía obviamente dependiendo del sector, pero que en promedio tiene 2 metros, 2.50, que son diseños que fueron pagados por el INVIAS, aprobados por la intervención en su momento en la primera calzada, entregados al INVIAS y el INVIAS entregados a FINDETER, que FINDETER también hizo un proceso de revisión y actualización y que fueron aprobados también por nuestra intervención. Técnicamente no hay un sustento que nosotros tengamos hoy para decir que el diseño está mal, el diseño cumple con toda la normatividad, lo revisamos con el Ministerio de Transporte, lo revisamos con INVIAS.Y encontramos efectivamente que los diseños están cumpliendo. No tendría yo como ejecutor la potestad para decir es que voy a modificar un diseño pagado, es que voy a pausar una obra que está en un 40% de avance para ampliar el separador sin una causa técnica adecuada .En unas reuniones que hemos tenido y en unos comunicados que nos hemos cruzado con la veeduría, ellos mencionan la ley 1228 del 2008, que no habla de los separadores. De hecho, ustedes la ponían en la citación y en la misma citación ustedes ponían el apartado de la ley donde efectivamente no se habla del separador, se habla desde la zona de exclusión o zona de reserva, que habla de 20 metros desde el eje de la vía. Eso se está cumpliendo hoy en la vía que

Powered by CamScanner

estamos construyendo. Porque la vía de nosotros tiene un carril de 3,65, tiene después una separación de un metro y viene todo lo que es el tema de la ciclorruta y el urbanismo, y la caída del terraplén. Eso hace que la ley 12/28 a la que se refieren los señores vendedores, pues en el caso de la segunda calzada, que es el objeto de este contrato, se cumpla .La ciclorruta, alguien preguntaba ahorita qué va a pasar con la ciclorruta. La ciclorruta dentro de lo que tenemos contratado se va a ejecutar y ustedes en las fotos ven que efectivamente el terraplén sobrepasa lo que se está haciendo de vía porque ahí va la ciclorruta y efectivamente está dentro del alcance que tenemos actualmente contemplado. Y la tercera controversia fue el tema del puente sobre el río Cesar. El puente sobre el río Cesar ya tiene diseños y tiene un valor de 35 mil millones de pesos a precios del 2024.Habría que hacerle un poquito el ajuste a los precios 25, porque el contratista entregó los diseños el año pasado. Entonces, a precios del 2024, el puente vale 35 mil millones de pesos. Y efectivamente, como dijo el doctor Carlos, el INVIAS está haciendo las gestiones y tiene la responsabilidad de buscar los recursos para poder incluir el puente dentro del contrato. Y ahí entonces, me remito a la pregunta que usted hacía, señor diputado Miguel. Sí se podrían adicionar al contrato actual. El contrato tiene un valor de 62 mil millones de pesos, sería una adición de 35 mil. Y, haciendo la claridad, esto es un contrato que no está por ley 80, que es un régimen especial que maneja FINDETER a través de los patrimonios autónomos, que no está limitado al 50% de adición. Puede sobrepasar el 50%, obviamente previa justificación, pero se podría adicionar. Mientras existían los recursos, como decía el doctor Carlos, nuestra obligación como funcionarios es garantizar un proyecto que sea netamente funcional. Y por eso, al no existir los recursos para el puente, se diseñaron unas transiciones, me devuelvo aquí un poquito, en el PR2 más 650 y en el PR3 más 652, unas transiciones que lo que hacen es que mientras Ojalá y Dios quiera antes de que terminemos el proyecto tengamos la plata del puente, pero en caso de que no, se generan unas transiciones para que vayamos en doble calzada, se cierra, pasamos el puente bidireccional y nuevamente seguimos en doble calzada. Eso es en el peor de los casos que llegado 2026, octubre del 2026, el INVIAS no haya conseguido los 35 mil millones y nos toca entonces dejarlo con las transiciones. Pero aclaro, es un proyecto funcional. que tenga ese cierre, ese broche, un proyecto netamente funcional. Ojalá y Dios quiera que de aquí a allá se consigan los recursos, podamos adicionar y no haya la necesidad de hacer esos broches, sino se haga la construcción del puente. Ese es el estado actual de este proyecto. No sé si tengan alguna pregunta.

El presidente ad-hoc: Vamos a darle el uso de la palabra. Doctor Cala, pues le agradecemos que igual mantenga su presencia en el recinto a la veeduría. De la veeduría, ¿quiénes están? Bueno, en representación de la veeduría, quienes han hecho un arduo trabajo a lo largo de la construcción de esta vía, le damos el uso de la palabra al doctor Álvaro José Soto.

Invitado Álvaro José Soto: Muchísimas gracias, señor presidente, vicepresidente. Le agradezco muchísimo a toda la Duma Departamental por esta invitación. En particular a los tres diputados ponentes, citantes, al honorable senador José Alfredo, a la honorable senadora, me complace mucho, al honorable representante, a todos los presentes, a mis compañeros de la veeduría ciudadana, a la prensa que nos acompaña y a la opinión pública en general. Yo quiero simplemente a nivel técnico

Powered by CamScanner

y a los secretarios departamental y municipal hacer unos comentarios netamente técnicos. Esta es una vía que anhelamos los cesarenses hace 43 años. Hace 43 años empezó su construcción. Hace 43 años se construyó el puente Rafael Escalona y se hizo la apertura de la vía con equipo, con maquinaria y equipo del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transporte, distrito número 12.Hoy, el señor subdirector del INVIAS de pronto desconoce que esta vía tiene diseños en fase 1, en fase 2 y en fase 3.En fase 1 los hizo directamente el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en el año 88.contratado a través del Corpes Costa Atlántica, hizo fase 2 en el 93 y a través de un contrato de consultoría externa del Instituto Nacional de Vía lo realizó en el año 1997.Ciertamente un grupo de ciudadanos cesarenses preocupados por el desarrollo de nuestra región nos dimos a la tarea de pedirle al gobierno de turno que, por favor, no nos dejara con ese anhelo y que nos dejara con un puente que le decían que iba a ser peor que la casa en el aire, construido en la mitad de la selva y que el río le cruzaba por los lados aledaños. Y producto de esa petición, en el año 2021 se firma el documento de política económica y social COMPES 40/39 que se ha mencionado, doble calzada Valledupar-La Paz en dos fases fundamentalmente. La primera fase, la primera calzada que tenía el puente y en segunda fase, la segunda calzada. Y por eso en la página número 7 del documento COMPES en mención, en su numeral número 10, quedó contemplada como la segunda calzada del corredor Valledupar-La Paz, origen-destino. Y ya voy a por qué me refiero a ello. Quiero dar unos datos. Findeter en su respuesta del 20 de junio. Nosotros como veeduría, y hoy no saben diputados parlamentarios que nos acompañan, la felicidad que nos embarga a todos. Al fin estamos rodeados de ustedes. Muchísimas gracias por acompañarnos en esta ardua lucha que hemos dado. Un grupo de ciudadanos que nos constituimos en veeduría porque siempre estábamos caminando solos. En buena hora nos acompañan en esto .Hicimos el 5 de diciembre del año pasado un debate en los campamentos de la constructora con presencia de la ministra, el presidente de FINDETER y el director nacional de INVIAS. Decíamos que antes de 60 días se haría una mesa técnica. Nunca fue posible hacer esa mesa técnica. argumentos baladíes e insulsos de parte de FINDETER de por qué no se hacía la mesa técnica. Era porque nosotros no dábamos un soporte técnico. Si nosotros no tenemos la capacidad técnica para contratar profesionales y dar soportes técnicos, nosotros simplemente advertimos unas necesidades y solicitamos que se corrijan de manera oportuna y a tiempo .Gracias a la intervención de ustedes, diputados, dieron respuesta seis meses después, el 20 de junio, y como dijo alguno de los citantes, al fin se sinceraron y nos dieron respuesta de algo concreto. Yo les voy a dar unos datos. Esto se preveía que podría costar 110 mil millones de pesos. Nos acaban de decir que 115 mil En obras, 5 mil en interventoría, 120 mil, pero que hay que hacer indexación en el tiempo. Yo les doy esto. Por 62 mil 500 millones de pesos se contrataron 6 .69 kilómetros. Es decir, el kilómetro de calzada sencilla, que ni siquiera tiene 11 .30 de ancho, está contratado a 9 mil.341 millones de pesos .Es fácil extrapolar que para los 2 .31 kilómetros que faltan, se necesitarían 21 mil millones de pesos para terminar la franja de vía, más los 35 mil millones del puente que nos acaba de decir el ingeniero Cala, serían 56 mil millones de pesos. Es decir, el 47% hace falta para terminar la obra. sin incluir interventoría .O visto de otra manera, los recursos previstos nada más alcanzan para la mitad. Por eso celebro a la senadora Imelda, el senador José Alfredo, el representante Eliezer, que son

Powered by CamScanner

nuestros amigos, son nuestros coterráneos, pero que tienen la intersección ante el gobierno nacional y que nos ayuden a gestionar estos recursos faltantes. No se podría terminar la obra. Yo difiero de las presentaciones que hicieron el ingeniero Carlos Mendoza y el ingeniero José Luis Cala. A Carlos yo lo entiendo, ingeniero, es que van ocho directores en 34 meses, es decir, de a cuatro meses por director, ocho directores del INVIAS en estos 34 meses. De a cuatro meses promedio por director es muy difícil darle continuidad a los proyectos que se tienen. No ha terminado de sentarse ni de calentar la silla cuando apenas está enterándose y ya tiene que salir a cambiarse. Pero, Carlos, la entidad es una sola. Y no basta con que usted sea subdirector de una de las subdirecciones. Para que no tenga ni el conocimiento ni la responsabilidad integral de la entidad .Esto no es un contrato de largo aliento, mi querido colega. Contratos de largo aliento los define muy bien el Consejo de Estado, que son los contratos de concesión. Esto es un contrato de obra pública y es del inmediato plazo porque su ejecución es inmediata. Por supuesto que es bastante ridículo. Que para hacer 7 kilómetros, nos dijeron aquí que se tiraban 40 meses, casi 4 años para hacer 7 kilómetros. ¿Qué tal que tuvieran la responsabilidad de hacer otro tipo de vía?2 kilómetros por año. No es cierto que tengan limitante jurídica para poder intervenir los 2 kilómetros dentro del perímetro urbano. No es cierto. Y tengo dos argumentos .Hoy, hoy, estamos sentados aquí y no se ha liquidado el contrato de la primera calzada .El contrato de la primera calzada se terminó entre febrero y marzo del 2023, cuando ya estaba abierto el proceso licitatorio de FINDETER para darle cumplimiento al documento COMPES del 2021.De hecho, lo firmaron en marzo del 2021.En 2023, según la respuesta que nos dieron, el 29 de mayo. Y entonces, si dos meses atrás pudieron llegar a Valledupar, de por Dios, ¿por qué hoy no pueden llegar a Valledupar? Porque si hace dos meses atrás sí podían llegar, hoy no pueden llegar. Hay una máxima del derecho que dice que primero en el tiempo, primero en el derecho. Primero fue la carretera y en todos los planes de ordenamiento territoriales, municipales, incluso en el metropolitano, está incluida esta vía. Yo sí creo que esa es una argucia jurídica, quizás una leguleyada, para no dejarnos disfrutar a los cesarenses. Porque es que aquí ya se dijo, por lo menos seis municipios del sur de La Guajira, cinco o seis municipios del sur de La Guajira, los cinco del área metropolitana, todo el departamento del Cesar, incluso los que vienen, la carga que viene del centro del país, que al llegar a San Roque toma la decisión, o me voy por el lado más corto, o me voy por el lado más largo, en casi 47 kilómetros por Bosconia .Lógicamente se van a venir por acá. Pero es que los municipios aledaños de Valledupar son municipios satélites, municipios dormitorios que día a día van y vienen.13 mil vehículos, senadores, representantes, 13 mil vehículos al día transitan por esta vía. Y de allí mi diferencia con el ingeniero José Luis Cala. ngeniero, y si usted me desvía los carros que vienen antes de llegar, ¿es que después no van a llegar otra vez a La Glorieta? ¿O es que van a despegar en la autopista de Alfonso López? Claro que tienen que volver a llegar a la glorieta del terminal de transporte porque usted no los puede desviar .Ahora, ¿cuál es el espíritu con la cual se concibió y se diseñó esa vía? Porque no la podemos olvidar. ¿El espíritu era una vía rápida y expresa, presidente y vicepresidente en mesa directiva? Era una vía rápida, expresa, que nos permita comunicar a los cinco municipios del área metropolitana con Valledupar. Hoy en día cualquiera, que aquí hay bastantes personas que a diario van a La Paz. ¿Cuánto se gastan en la calzada allá para acá? Seis minutos. En nueve kilómetros

Powered by CamScanner

a velocidad normal. Senadora, si viajaran a 60 kilómetros por hora, se estarían echando ocho minutos y medio .A 60.pero aquí se permite a 100, llegan en 6 minutos. Y nosotros les vamos a atravesar, quiero anunciarle que esta discusión o este debate me lo di con el secretario de Infraestructura Municipal y escuché que estaba aquí también en representación del senador Didier, el arquitecto Odasa. con quien también conversamos sobre esto. No le podemos estar atravesando talanqueras en la mitad de la vía porque entonces la vía perdería la condición de ser expresa. El carro que viene de La Paz y va para el aeropuerto coge la vía actual .No tiene ni dificultad. Con eso terminaría, honorables diputados, la invitación, no sin antes dejarles dos soportes. Los pasos urbanos que unen dos carreteras nacionales sí están permitidos por ley construirse en Colombia. De hecho, recuerden que aquí tuvimos un contrato para intervenir la avenida 44 entre el terminal de transporte y el obelisco. Y yo no quiero entrar a poner en mil ejemplos de pasos nacionales, pasos urbanos por la mitad de centros poblados que comunican las carreteras. De hecho, hasta las variantes, la variante de fundación, que es conurbana, pasa por la mitad de un municipio. Y decir que no se puede intervenir sería un exabrupto .La construcción de pasos nacionales dentro de ciudades para conectar dos carreteras del orden nacional en Colombia se rigen por varias leyes y decretos. La ley 12.28 del 2008, ingeniero Cala. El decreto 29.76 del 2010 que regula parte de esta ley del 12.28.La ley 105 que es la dueña, la que regula toda la infraestructura en Colombia. Y la ley 388 del 97.Para el que quiere hacer, encuentra razones. Para el que no, le sobran justificaciones. Lo que no se compadece. Es que a los vallenatos, a los cesarenses y a los usuarios, en un terreno totalmente plano, porque si fuera montañoso o ondulado, vaya y venga, que tenga que ser un separador central estrecho, que se desarrolle en el sector rural, tengan la mezquindad en el diseño, porque si no se puede, el que puede lo mucho, El que pese lo mucho puede lo menos. Y construir una calzada tiene el costo exactamente igual hacerlo a dos metros que a ocho, que a ocho más, para diez .Aquí necesitamos también evacuar las aguas lluvias, que parte de ese canal está construido y tiene que ir por esa calzada central y desembocar en el río Cesar. Yo creo que aquí lo que tenemos que tener es un pensamiento superior, hay que pensar en grande y hay que tener visión de futuro. No creo, no creo, señores de FINDETER, no creo que esa sea la razón para que nosotros nos tengamos que conformar con una obra de altísimo riesgo de accidentalidad. Los muertos nos van a quedar a nosotros. Si persistimos en hacer esa vía. Con esto termino, honorables diputados, este es el soporte técnico que yo tengo. Con mucho gusto. Es que, a ver, soy partícipe, participé en la confección de la ley 12/28.Al sector infraestructura lo rige la ley 105 del año 93, pero cuando empezó el auge de las dobles calzadas no se sabía si para los retiros de las calzadas sencillas con ley 105 eran los 30 metros contados en 15 metros a partir del eje de la vía o cuál debía ser para las dobles calzadas. y le presentamos al Honorable Congreso de la República, yo creo que Eliezer ya estaba allá e hizo parte y también el senador José Alfredo, nos aprobaron que para las dobles calzadas debía tener unas especificaciones y no es cierto lo que dice el ingeniero Cala. La ley 1228 se refiere a los separadores centrales. Eso depende, ingeniero, de la velocidad de diseño que define pendientes y radio de curvas. Entonces, los separadores centrales en terreno plano, ondulado y montañoso varían. En terreno montañoso varía dependiendo del radio de curva que la naturaleza lo permita construir. Pero en terreno plano no hay límite. No hay límite.

Powered by CamScanner

Ejemplos contra ejemplos. La autopista Caracas en los llanos orientales tiene 100 metros de ancho. La Interestatal 80 que comunica la Florida con Washington a Nueva York tiene 50 metros de ancho. Aquí en Colombia, recorran Valledupar, Bosconia, tiene esos escasos uno y pico metros de ancho. Que en la curva, por el peralte que tienen que hacer, pareciera que se montara una calzada sobre la otra .No hay límite. Y la ley sí dice que tiene que ser mínimo 20 metros contado a partir del eje de cada calzada. Lo otro son interpretaciones. Bajo el argumento que para un artículo tres abogados, siete interpretaciones no puede ser. La ley es clara, es expresa, es taxativa. ¿Qué dice que del eje de vía de cada calzada, y es muy corto, si usted me lo permite, le leo, son dos renglones .La ley dice, en su parágrafo, en vías de doble calzada de cualquier categoría, la zona de exclusión se entenderá mínimo 20 de metros al lado aislado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada. ¿Y qué es exclusión? Porque excluye a la presencia de la otra calzada. ¿O es que exclusión en la interpretación del lenguaje es que no haya casa? No, es que excluye todo para seguridad. Diputado, es que usted coge la carretera diario San Diego-Codazzi, por la presencia de tantos árboles a los lados, constantemente hay muertos .Eso es exclusión de árboles. Vaya Valledupar Bosconia que no encuentra un árbol porque está excluido. Es para evitar riesgos de accidentes. Aquí una compañera perdió la vida, una compañera, Ocha Rosado perdió la vida porque un carro se salió y se estrelló contra un árbol. Y podría mencionar muchísimos casos de altos índices de accidentalidad. Luego esto sí es, esto es claro, esto es expreso. Lo otro es interpretación. Les agradezco muchísimo, muy amables.

Presidente ad-hoc: Gracias a usted De la veeduría, doctor Evelio Daza, tiene el uso de la palabra. Les pedimos tener en cuenta el tiempo de intervención, doctor Evelio.

Invitado Evelio Daza: Un fraternal abrazo para todos los senadores, representantes presentes y los honorables diputados. Pero por encima de todo, a mis compañeros y hermanos de la Universidad Nacional Sede de la Paz, que con toda la razón y justicia del mundo pretenden ingresar a la Sede de la Paz por la parte de atrás. De ahí el por qué nosotros, Claudia Margarita, hemos sido defensores acérrimos de defender el carril para que ellos salgan de la Trinidad de Transporte aquí de Valle del Par y se vayan en bicicleta a los cinco kilómetros y pico, doblan a la derecha e ingresan a la universidad por la parte de atrás. Pues bien, yo les voy a comenzar acá. a plantear unos interrogantes. Al fin y al cabo, el conocimiento se construye para responder interrogantes. ¿Qué tiene que ver el ancho del separador de una doble calzada con la protección que tiene el Estado frente al derecho fundamental de la seguridad? Mire la gran diferencia entre la visión de los constructores de esta segunda calzada con la primera en la cual el puente estaba construido hacía 40 años y pasaban dos carros perfectamente y un día venía yo Y me paré ahí y los encontré. Bueno, pero si ustedes me han dicho que el puente goza de una estructura perfecta, ¿para qué lo van a ampliar? Me dijeron, no, no, miren. El ancho de la vía hace parte de salvaguardia, de proteger la seguridad. Aclaro No es construir la vía por construirla, no. Es que detrás de la construcción de esta o de cualquier vía, transversalmente está la obligación del Estado de garantizar el derecho a la seguridad. ¿Y cómo se garantiza el derecho a la seguridad? Atenuando los riesgos inherente a cada carretera. Por ejemplo, miren lo que pasó. El viejo puente tenía una anchura de 7 metros con 18 centímetros. Me dijo el ingeniero,

Powered by CamScanner

¿sabe qué, Evelio? Por ahí caben perfectamente dos carros. Pero usted tiene que partir de la base de que esta es una autopista, una vía rápida. Y puede ocurrir que dos carros que quepan en ese tren, en los 720, llega un momento de choque, de flujo, y pueden dar el tráfico y caerse por los lados. Eso fue lo que explicó el presidente, que se ampliara el viejo puente. de 7 a 20, a 12 metros con 40 centímetros. ¿Por qué? Porque el separador, el ancho de la vía, es inherente a la protección del derecho a la seguridad del usuario de la vía. ¿Cómo van a discutir eso que no, por Dios? Es tanto así. Que hoy día los separadores, por tener ese papel protagónico de atenuar los riesgos, por lo menos, les siembran unas matas especiales, una enredadera, que el carro cae y cae al separador, cae a Margarita, y la misma enredadera se despega. Se dan a la tarea de disminuir la velocidad del vehículo. Pero qué tal, por ejemplo, cuando ustedes vienen de La Paz para acá y van a correr, a cruzar una curva acá ahí, senador. Vienen de allá y cruzan. Usted lo ha dicho, presidente de la, doctor Gutiérrez. ¿Qué coincidencia? Que la calzada que va de Valledupar a La Paz, en esa curva específica, tiene una altura superior por lo menos de 1,20 a la que viene de La Paz a Valledupar. Y la sensación que te da a ti, doctor Gutiérrez, es que te va a caer el carro que viene de Valledupar encima de ti. Esto tiene gran consecuencia a nivel de la malversación de los dineros del Estado. Allá es de donde voy yo. Nosotros de entrada hemos insistido acá. Bueno, si no tienen la plata, ¿por qué no en vez de invertir eso en lo que han hecho, que es votar la plata? ¿Por qué no construyen el puente? La planeación de los dineros públicos implica establecer una prioridad en relación con cuáles obras deben hacerse primero. El simple sentido común indica que en cualquier carretera lo primero que hacen es el puente. Y ahí tenemos el ejemplo de lo que pasó con la primera calzada. No solamente estaba construido, sino que lo ampliaron de 6, 20 a 12 metros con 40 centímetros. Entonces nosotros, antes que entrar a legitimar la ejecución de la obra, porque existía un contrato, esa es una posición que desconoce. Al derecho constitucional del Estado social y democrático de derecho. ¿Qué equivocado están? En el Estado social y democrático de derecho, las obras se legitiman a nivel de la eficacia de la misma en satisfacer necesidades que el Estado debe acometer para beneficio de la comunidad. Por eso la legitimación es a nivel de la ley, no puede haber el contrato. Y aquí no hay, claro que no hay, pero aquí se está adoleciendo de la falta de legitimación de la obra, como quiera. Que se está desconociendo un mandato constitucional que es la protección de la seguridad del Estado. Insistimos en ese tema. La seguridad es esencial hoy día en la construcción de cualquier carretera, más sin aún, senador Imelda Laza, cuando esta es una vía muy rápida.

Presidente ad-hoc: Doctor Evelio.

Invitado Evelio Daza: Y si tenemos la tierra, doctor.

Presidente ad-hoc: Le agradezco que vayamos reduciendo la intervención.

Invitado Evelio Daza: La tierra la tenemos y tierra barata. Inclusive, le dijimos, le entregamos. Le entregamos

Presidente ad-hoc: Orden, orden.

Invitado Evelio Daza: Tierra que no se utilizó en la primera calzada para que ustedes la cojan ahora. Pero no .Debo decirlo acá. Jamás y nunca pararon por la verdadera

Powered by CamScanner

razón. Nunca. Eso que dice el doctor Cala aquí es totalmente falso. Que pretendían que nosotros fuéramos como subalternos de ellos .Qué equivocado está el doctor Cala. La esencia de la veeduría es la independencia .Si no hay independencia, no hay control. No hay veeduría. Entonces reitero que aquí estamos frente a una malversación. de los dineros del Estado, como quiera, que no se está protegiendo un derecho fundamental a la construcción de la vía, como es la seguridad de los usuarios.

Presidente valledupar: Mil gracias. A usted, doctor Evelio, por su intervención. Vamos a darle la oportunidad de intervenir a otro miembro de la veeduría y continuamos con.El debate porque necesitamos escuchar a los secretarios tanto del departamento como del municipio.

Invitado veeduría: Sí, buenos días a todos. No pierdo tiempo en adelantar discurso a los honorables asistentes a esta reunión. Pero después de esas dos intervenciones magistrales, del ingeniero y del abogado, que mucha experiencia, mucho conocimiento y mucha labor han hecho en esta discusión sobre la obra. Yo solamente quiero tocar dos puntos que estoy aterrado. Después de estar más de ocho años en la Dirección de Limpia Nacional de Asesor, igual. Que el recorrido extraordinario que hizo el doctor Álvaro José Soto y haber recorrido todas las vías del país y algunas de otros países del primer mundo. Me aterro lo que dice la alcaldía, que quieren hacer una glorieta antes de llegar a Valledupar para desviar el tráfico por un lado al aeropuerto y por otro lado a la carrera cuarta. Por Dios, no hemos luchado dos, tres, cuatro años para que la alcaldía en este momento nos vaya a frustrar la llegada a la glorieta de la terminal de transporte de Valledupar. Señor ingeniero, colega Layonel, usted que también estuvo junto conmigo en la Limpia Nacional, colabore para que no nos frustren el deseo de la comunidad. Que utiliza permanentemente esta vía. Seguimos con la intención y la lucha por llegar a la glorieta de la terminal de transporte de Valledupar. No nos vayan a frustrar esos dos kilómetros. Claro, doctor Cala, usted no tiene la culpa de que el INVIAS no busque esos recursos. Señor subdirector de la red vial nacional, claro que usted es nuevo, pero es valduparense. Busque esos recursos, por Dios, ayude para que esos dos kilómetros en el perímetro urbano de Valledupar sean una realidad económica, porque técnicamente y jurídicamente no hay nada que obstruya esa consecución de llegar a la glorieta de Valledupar como todos los hemos deseado. Y lo segundo que me aterra, lo segundo que me pone a pensar, Es esas frases magistrales del doctor Evelio Daza cuando se refiere a la constitución, el derecho a la seguridad, el derecho al tráfico seguro, el derecho a la vida. Y el doctor Cala, que también es ingeniero, se le ocurre pensar que como alternativa, si no se consiguen los recursos rápidamente para el puente, lo cual, doctor Cala, usted sabe muy bien, que así se consigan los recursos para el puente. Esta es una obra que no se puede hacer en menos de dos o más años .Pero no venga usted a decir técnicamente que van a convertir el puente que el doctor Evelio muy bien consiguió, que se ampliará a 12 metros y ustedes lo van a convertir en un embudo, un embudo de entrada y un embudo de salida. Por Dios, ¿cómo se le ocurre que en una vía de 100 kilómetros, donde la gente llega a un momento en que va distraída, si es posible, va a entrar y el otro entrando, ¿cómo vamos a hacer un embudo? No señor, si no se construye el puente, si no se hace el puente, no podemos pasar por medio del río Cesar en las épocas decrecientes .A lo mucho piense en un puente militar, coloque un puente

Powered by CamScanner

militar, pero haga algo realmente que no siga atentando contra la seguridad vial de estas vías que tanto hemos defendido. Y bueno, no quiero tampoco gastar el tiempo de ustedes, dar muchas gracias a los dos honorables senadores que nos acompañan, doctora. Doctor y al señor representante, ustedes son los encargados, los ideales para conseguir ampliamente y rápidamente estos recursos económicos. Ese puente es falso lo que se está hablando. Se estaba hablando de 40 mil millones incluidas en la interventoría en el año 2023, quizás principio del 2024.Pero si se encuentran los recursos para el año 2026, Con esta inflación y con estos problemas económicos que maneja el país, estamos hablando de más de 50 mil millones de pesos solo en el puente. Y dos años yéndonos bien. Bueno, doctor Cala, más bien, señor de INVIA, busquen unos puentes militares para solucionar, pero no piensen en organizarnos un embudo, que técnicamente jamás he visto eso en ninguna parte del país. Doctor Génico, doctor Imelda, señor representante a la Cámara, señores diputados, como decía el doctor Álvaro José, ¡qué agradecimiento! Primera vez, siendo cinco años funcionario del gobierno departamental, dos años en la alcaldía del municipio y ocho años en vía nacional, primera vez que piso este recinto y con qué orgullo. Y lógicamente, primera vez que humildemente quiero solicitar, darle las gracias por este plan de que la vía para Valledupar la paz sea una realidad y un beneficio regional. Gracias, gracias.

Presidente encargado: A usted, doctor. A usted. Ya la veeduría tuvo la oportunidad, tres integrantes de ustedes pudieron hablar. Vamos a continuar. Un momento. Tiene cinco minutos, pase y continuamos.

Invitado Edgar Oñate: Gracias por la palabra, señor secretario. Señor presidente. Perdón, me presento, yo soy Edgar Doñate, veedor. de esa carretera a quien con tanta satisfacción y orgullo hemos defendido. Y la sigo y la quiero seguir defendiendo .Porque sí es bien cierto que el doctor Cala, con todo su respeto, no nos dijo la verdad ni nos lo está diciendo. Porque la verdad es otra. Nosotros nos cansamos de hacerle solicitudes de lo que la gente pretende en el departamento del Cesar y nosotros, la comunidad. de la región pretendemos con esa vía. Por eso ustedes, los diputados del Cesar, queremos darles las gracias, como lo decía el doctor Loyenel y el doctor Álvaro José Sota, por esta gran oportunidad que ustedes habían estado ausentes en este gran proyecto, que es el verdadero desarrollo de los municipios metropolitanos que deben estar enmarcados en esta gran obra. Lamento. sustancialmente que hoy no estén aquí los alcaldes metropolitanos, quien a ellos les concierte esta gran obra. Por eso, le agradezco que me haya permitido mi intervención, porque lo que le quiero hacer una pregunta a ustedes, como la Duma Departamental, ¿hacia dónde va la carretera ahora? Porque cuando empezamos con la carretera, la interventoría nos dijo, cuando vimos que estaban pavimentando tan pegado en la curva, nos dijo, no se preocupen. que cuando más nosotros trasladamos desde ahí el asfalto hacia allá, eso va a ser un ensayo. Y el ensayo ya viene llegando al puente y no nos han cumplido nada. La señora ministra ordenó públicamente que se hicieran unas mesas de trabajo y hasta el sol de hoy, hasta los derechos de petición que le formuló la Cámara de Comercio no se han cumplido. Entonces, señores, les sigo reiterando el agradecimiento por haber intervenido. Pero la pregunta cuál es, y la formulo a ustedes, sociedad del Cesar, nosotros, municipios metropolitanos, ¿hacia dónde va la carretera? Se hace necesario que esa obra se corrija, pero para el bien de la gente. Por eso cuando

Powered by CamScanner

llegué al recinto hice publicar, ojalá la publiquen aquí ahorita, los de los computadores. Le agradezco. Para que vean la diferencia. Lo que es una autopista que represente la seguridad vial de los individuos. Y no nos vayan a convertir la paz mañana en un matadero, que es lo que está indicando. Ustedes todos los días viven con la gente pasando por esa vía y no ha habido súplica alguna. Le pido a ustedes, los senadores, José Alfredo, Eliezer Salazar, toda la gente, al doctor Didier Lobo, que ayer le llamé y me dijo que no podía. Y esa gran intervención de la autora Imelda Daza que me dio alegría y verla cuando llegó, que fue de las primeras que llegó aquí junto conmigo. Que hagamos algo por intervenir esta vía. Esa carretera se puede rodar hacia el lado. Que nos den el espacio, por favor publiquen la foto que pusimos al principio para que vean lo que es una vía de seguridad. Porque como bien decía el doctor Álvaro José Soto, Valledupar necesita. Los municipios necesitan el agua potable, necesitan que esas aguas lleguen por el separador central al río Cesar. Y que por ahí, contemplado en la ley, Miguel Ángel, usted los diputados, está contemplando la construcción posiblemente de mandarle a esos municipios cuando valduparense Sánchez su acueducto a los municipios metropolitanos por el centro de esa vía. Entonces la petición ¿cuál sería? Que trasladen la vía, si para eso tiene que haber recursos. preferimos esperar, pero que no nos sigan construyendo ese perpetuo que nos están construyendo en nuestras propias narices, porque realmente no ha habido súplica alguna. Y yo a todos ustedes se los he venido diciendo hace mucho rato. Entonces, ¿qué queremos? Hay que hacernos respetar. Tenemos que pensar en un César grande, porque esa carretera es nuestro futuro para poder llegar a Venezuela. Perdone, señor presidente, que ya me haya extendido, pero es que esto es necesario porque esa vía, en estos momentos necesitamos que ya que se está ampliando la vía hacia Manaure, se hagan; mire, esto es una carrera, esto es lo que nosotros hemos querido que se haga. Aquí las avenidas de Valledupar, la 44, la Semana Bolívar, tienen un alcance de 6 metros. ¿Y por qué nos vamos a dar el lujo nosotros a hacer una autopista que está permitida a 120 kilómetros por hora? No las vayan a hacer, nos vayan a hacer un matadero. Por favor, ¿dónde estamos? Tengamos sentido de pertenencia. El mundo ya está muy desarrollado y tenemos que pensar en grande. Brindémosle al Cesar a nuestra comunidad esa oportunidad de que hagamos una carretera digna de nuestra región. Y para terminar, Señor Presidente, los terrenos están pagos. ¿Por qué metieron autopistas, señores? Atentos con esto. Nos están construyendo un corredor vial en 40 metros. Cuando se compraron 50 metros. No hay derecho. Que nos estén construyendo una vía, señor Presidente, en 50 metros que tenemos derecho. Y para cerrar con el futuro que viene para el mundo. Necesitamos que los alcaldes metropolitanos declaren uso de beneficio público por lo menos 10 metros del corredor vial, porque mañana en 15 años o en 20 años Valledupar tendrá más de un millón y medio de habitantes. Y se hace necesario que ahora que estamos construyendo la vía y los terrenos están ahí, podamos a futuro construir un tercer carril de lado a lado y convertir la llegada a Valledupar. No un caos, sino un desarrollo digno y metropolitano de nuestra región. Gracias por haberme permitido la intervención.

Presidente encargado: A usted por su intervención. Gracias. Esto es un recinto que siempre tiene los micrófonos abiertos para toda la ciudadanía. Gracias. Vamos a darle el uso de la palabra a los secretarios, al doctor Layonel. Los congresistas

Powered by CamScanner

antes.Bueno, damos el uso de la palabra al senador José Alfredo Génico, quien está solicitándola.

Senador José Alfredo Gnecco: Muy buenos días, diputados, diputadas, a la veeduría que nos acompaña, a mis compañeros, la doctora Imelda Daza, a Eliezer Salazar, medios de comunicación y toda la comunidad que nos acompaña, al secretario de la Asamblea, darle un saludo especial .Muy interesante la discusión que se ha tenido en el día de hoy y agradecerle a la Asamblea por la invitación que nos ha extendido a los congresistas y resaltar la participación de esta veeduría porque es importante en la construcción y en el desarrollo de nuestra región. El doctor Álvaro José hizo una explicación desde la primera fase de los diseños de esta obra, lo que fue la segunda y tercera fase. Yo quisiera complementar un poco eso porque fui partícipe de lo que fue ya la decisión final para que esta obra se convirtiera en una realidad y eso lo logramos en el gobierno del presidente Duque, encabezado por el doctor Luis Alberto Rodríguez como Director de Planeación Nacional. Si ustedes ven, eso hace parte de un COMPES, donde se incluyeron todos los recursos para la compra de predios, para la actualización o nuevos diseños si se necesitaba y la construcción de la misma. Eso fue una gestión que logramos hacer. Recuerdo una reunión que tuve con el doctor Rodríguez y allí se inició esa gestión y se logró para la región que eso fuera una realidad. Y por esa misma modalidad que se llevó a un COMPES, hoy la discusión se centra en la construcción del otro puente. Porque recuerdo, tal vez hace más de un año, cuando se construía o se terminó la primera calzada, la preocupación que tenía. La gente de los pueblos metropolitanos y todos los usuarios de Valledupar, que si se iba a construir o no la segunda calzada o que si eso iba a quedar tal cual. Siempre le dijimos a la gente, está garantizada la segunda calzada porque los recursos están allí. Y así fue. ¿Cuál es nuestro compromiso? Como lo hicimos en ese momento, pensando en grande, porque teníamos unos diseños. De una sola calzada, se hicieron diseños para doble calzada, por eso hubo que ampliar ese puente y hay que hacer un puente según las medidas que hoy tenemos. Yo quiero referirme un poco, aunque no soy técnico ni profesional en el tema, pero he escuchado con gran preocupación y es algo que nos asiste a todos y no solamente por parte de la veeduria lo han hecho, sino me lo han expresado muchas personas que son usuarios de esta vía, de La Paz, de Codazzi, de Valledupar. Pedirles que se hagan las revisiones necesarias y que la Contraloría también participe en esto, porque nosotros necesitamos que se determine si se cumple o no con las medidas de seguridad para todos los usuarios de la vía. Segundo, mi compromiso, y hablo en nombre de la bancada, con quienes trabajamos y seguimos trabajando por el desarrollo de este departamento, de hacer causa común. Para conseguir los recursos que sean necesarios para la construcción de ese puente, que es prioridad, una vez tenida, construida prácticamente o asegurada las dos calzadas y nos hace falta el puente para que se ponga en funcionamiento esa segunda calzada de la Paz Valledupar. Ese es nuestro compromiso. Esperamos y le solicitamos a ustedes que nos entreguen en fase 3, los diseños del puente que se requieren para ver de qué inversión estamos hablando para hacer las gestiones que tengamos que hacer ante el Gobierno Nacional porque eso es prioridad para el Departamento del Cesar y para nosotros. Quería asumir este compromiso, ahorita mis compañeros tendrán la oportunidad y lo hago en nombre de los que no están porque no es la primera vez

Powered by CamScanner

ni será la última en que hacemos causa común para adelantar gestiones por el desarrollo del departamento del César. Muchas gracias a todos.

Presidente valledupar A usted, senador José Alfredo, agradecemos su asistencia. Tiene el uso de la palabra el representante, doctor Eliezer Salazar.

Representante Eliecer Salazar: Gracias. Buenos días. Primero mis agradecimientos inmensos a la mesa directiva, al doctor Jesús, a Migue, al doctor Manuel por esta invitación. ¿Qué bueno que se puedan hacer esta clase de convocatorias, Migue, que nos involucren a los congresistas, con los diputados y podamos hacer causa común para temas tan importantes para el desarrollo de nuestro departamento? Como lo decía José Alfredo, aquí estamos en representación de todos los representantes y senadores del Departamento del Cesar, que siempre en Bogotá hacemos causa común y tiramos para el mismo lado cuando es que le haga falta algo que tenga que ver con el desarrollo de nuestro departamento y esta no va a ser la excepción. Quiero que sepan que los vendedores nos nutrieron tremendamente. No solo desde el punto de vista jurídico, doctor Evelio, sino técnico, Álvaro José, de cosas que uno no sabe. Yo sabía que habían contratado el saldo de las vigencias futuras de un cómplice inicial que hubo cuando el gobierno de Duque, eso sí lo sabíamos todos. Y sabíamos que hacen falta unos recursos. Para el resto, bueno, aquí lo explicó muy bien Findeter, para el resto de obras, tanto el puente como la entrada a Valledupar, que es una definición que en algún momento va a tener que tomarse la decisión. Pero lo importante es que debemos, tanto los diputados como los congresistas, transmitirle a la comunidad la tranquilidad de que eso no va a quedar tirado. Yo creo que debe ser una de las primeras conclusiones, doctor Evelio. Que haya que hacer los ajustes, que haya que hacer tanto jurídico como técnico en la calzada, pero lo importante es que los recursos que se necesiten, como lo hemos hecho en otros escenarios, como lo hicimos con la Universidad Nacional, que ya se está terminando la segunda etapa, o como lo hicimos en los famosos Juegos Bolivarianos de entonces, vamos a estar listos con la doctora Imelda, que es mi compañera, en la Comisión Cuarta, con José Alfredo en la Tercera. en las comisiones económicas a propósito de que el 20 de julio arrancamos el estudio del presupuesto general de la Nación para el 2026.Así que yo creo, Miguel, que fue justo y prudente que este debate se hiciera en este momento para que entre todos hagamos seguimiento y que no vaya a ser que porque falten 30, 40 o 50 mil millones que no sabemos. hasta cuándo va a ascender el valor de lo que falta entre el puente y la entrada de Valle del Par, dejemos un sueño de todos los vallenatos y cesarenses a medias. Eso no lo vamos a permitir ni lo podemos permitir. Eso de que se conecta antes del puente y sale otra vez después del puente, pues eso son cosas provisionales, pero no las aceptaremos en el tiempo. En el tiempo aceptaremos una vía como la pensamos, como la definimos con Luis Alberto Rodríguez en ese entonces, como la definimos en el gobierno de Duque en ese entonces, doble calzada con velocidades importantes para unir toda la zona metropolitana con Valle del Par, el sur de La Guajira y todo el César.Mil gracias, presidente.

Presidente valledupar: A usted, representante. Tiene el uso de la palabra la senadora.

Powered by CamScanner

Senadora Imelda Daza: Bueno, muchísimas gracias por tener la oportunidad de participar en este debate. Me parece que este gobierno se ha caracterizado justamente por eso. por ser capaz de enfrentar todos los debates de control político que se le vienen haciendo al gobierno mismo. Yo soy gobierno y respaldo esta actitud permanente de cuestionar lo que no estamos haciendo bien .Agradezco de manera especial al doctor Soto que a mí me ha ilustrado muchísimo sobre el tema .Agradezco desde luego al pariente Evelio Daza. que jurídicamente también nos ilustró. Yo creo que ese santanderismo, sin embargo, que tenemos como vicio, es lo que muchas veces frena lo que usted tan elocuentemente planteaba. Siento que la respuesta del gobierno hoy no fue suficiente. Doctor Cala y doctor Mendoza, lamento que así sea, lo reconozco y que esto nos sirva para rectificar y para respetar más. Los territorios del Cesar no es que haya recibido mucho del gobierno nacional entonces tenemos derecho a reclamar este mínimo la carretera tan importante la vía Valledupar la paz que a mí especialmente me preocupa por la universidad nacional de Colombia que está ubicada ahí justamente en la mitad, y es urgente contar con un medio de comunicación ágil, hábil y eficiente, porque serán muchos los estudiantes que dentro de poco tiempo fluirán de Valledupar. Hacia la Universidad Nacional de Colombia, el evento más importante que le ha ocurrido a este departamento desde su creación, que fue la traída de esa sede aquí a La Paz, que todavía no hemos valorado suficientemente. Pero es urgente la vía también por eso, para facilitar. La afluencia de los estudiantes que vendrán de los municipios cercanos y vecinos y los que irán desde Valledupar, incluidos los estudiantes de posgrado que se harán todos ahí en esa sede. Entonces, bien por el Cesar. Que planteamos los problemas bien por la asamblea departamental que organiza un debate de control público como el que se ha dado hoy, muy democrático. Yo solo lamento la escasa presencia de mujeres en este recinto. Muchas gracias.

Presidente valledupar: A ustedes, senadora, gracias por su intervención y su asistencia a este debate. Vamos a darle el uso de la palabra a los secretarios. Iniciamos con el doctor Layonel. Tiene el uso de la palabra.

Invitado Layonel Arenas: Bueno, buenos días. Dándole gracias a Dios por permitirnos estar en este recinto. Señor presidente, mesa principal. honorables diputados, congresistas, veeduria, prensa y demás personas que están aquí. Para nosotros es un placer estar aquí por parte de la Administración Municipal en representación de nuestro alcalde Ernesto Orozco. Queremos informarle o estar muy pendientes y lo hemos hecho desde un principio de este proyecto. Pensando en que es una obra muy importante para el municipio de Valledupar, que es una inversión significativa que se está realizando en cierta parte del municipio. Conocíamos ya de pronto la solicitud o la falta de recursos para culminar el proyecto. Es un proyecto que necesita, como lo decía el doctor Cala, más de 60 mil millones de pesos para su terminación, incluyendo la construcción del nuevo puente, incluyendo una parte predial en la zona urbana del municipio de Valledupar, aclarando que el POT tiene como una zona urbana un poco más, ellos lo mostraban ahí en su presentación, donde tienen el PR0, que es un un tramo de más de mil casi dos kilómetros donde ya hace parte de la zona urbana y que de pronto en esa época donde se culminaron los diseños en 1997, de pronto no fue afectada no se hizo la afectación del uso del suelo para poder dejarlo bloqueado como quien dice y no se pudieran hacer unos licenciamientos de edificaciones allí en esta zona, por lo tanto

Powered by CamScanner

hoy en día las condiciones no son iguales, usted encuentra en ese sector que ya hay unos asentamientos urbanos, hay edificaciones, hay construcciones nuevas, la velocidad de ese tramo debe ser totalmente diferente por, como lo decía el doctor Evelio, La seguridad es lo más importante y nosotros no podemos por seguridad vial tener una vía en ese punto de esas condiciones donde no hay una afectación predial como lo requeriría en este punto, esta vía. Esa es la realidad que nos encontramos hoy en día. Nosotros como administración hemos desarrollado un proyecto que es una doble calzada que son alrededor de 4.5 kilómetros, que incluye desde el aeropuerto hasta la carrera cuarta, contemplando una intersección en este punto vial, donde ya está dentro del perímetro urbano, de hecho el perímetro urbano está posterior a ella, algunos 400 metros de esa intersección. Hasta allí está el perímetro urbano del municipio de Valledupar, que fue aprobado en la administración anterior. Y con unas posibles expansiones que tienen allí previstas. Esa es la información que nosotros tenemos. Ese proyecto que está adelantando el municipio de Valledupar tiene un costo de 55 mil millones de pesos. Estaremos estructurando y revisando la intersección con Findeter. Ya lo hemos hablado. Estamos en reuniones con ellos a revisar cómo es esta intersección. Porque la vía en este punto urbano, en este paso urbano, senador. no tiene las mismas condiciones que la vía antes de ese paso urbano. Y es la realidad, es lo que tenemos hoy en día, la franja vial, si lo vemos en este punto, pues tendría que hacerse una inversión que el municipio no cuenta con los recursos para hacer la compra de estos predios que son más de 25 mil millones de pesos en compra predial para poder dejar la franja que necesitaría una vía de esas condiciones y hacer una entrega a la glorieta del terminal donde llegaría .Esto es lo que el municipio de valledupar tiene para comentarle, sin embargo, estaremos manifestándole al alcalde y tratando de hacer una causa común también para conseguir los recursos de que este puente sea construido. Sabemos la necesidad de esta vía, sabemos que no debe quedar en esas condiciones, que el INVIAS tendrá que asumir la responsabilidad de terminarla. de que ese puente se ha construido y referente al tema del separador, pues sería bueno que tuviéramos una opinión de algún tercero que nos diera una claridad, sería muy sano. o alguien en algún tema técnico que nos pueda dar claridad y certeza de lo que la ley dice para que tanto la veeduría como el fin de ter pueda tener certeza de lo que se está construyendo sea de acuerdo con la ley. Y así de pronto con esto culminaría y podríamos tener certeza, sobre todo en este momento que está de ejecución, porque cuando ya termine no hay más nada que hacer. Muchas gracias, señor presidente.

Presidente valledupar: secretario, vamos a hacer preguntas puntuales. Iniciamos con el senador José Alfredo.

Senador José Alfredo Gnecco: secretario, una pregunta muy corta Usted nos está planteando dos escenarios. Uno es la proyección que ya se tiene con el proyecto que va a ejecutar la alcaldía y la otra es la posibilidad de que los diseños originales se lleven a cabo. Si esa proyección que nosotros tenemos hoy por parte de la alcaldía, que es una realidad que ya se va a construir, ¿quiere decir que construida, hecho ese proyecto, se reduciría el costo de la vía Valledupar

Invitado Layonel Arenas: ¿La Paz? Podría reducirse, senador, porque Si esta intersección, que es lo que estábamos manifestando, en ese punto de la vía, en ese

Powered by CamScanner

kilómetro ya final, ya las condiciones no son iguales a las anteriores. Ya este es un punto urbano, un paso urbano, donde se han permitido unos licenciamientos que no estaban cuando se hizo el diseño inicial. ¿Qué quiere decir? Que por más que usted tenga, tiene que comprar una franja. superior para poder adelantar una construcción de una doble calzada. Eso sería de ese escenario. Y tiene que hacer otras obras complementarias para cuidar la seguridad de los barrios que están aledaños para que no tengan acceso fácil a esa vía, porque es una vía en una velocidad distinta a la que tiene considerada el POT en estos momentos. Eso es en ese escenario. El otro escenario sería que esta vía se construya una intersección lo cual sería el inicio de Valledupar allí, como tal, y esta velocidad a partir de allí fuera diferente para hacer una vía en unas condiciones diferentes. En la nueva vía, con la nueva intersección. Y a partir de allí sería una condición distinta, con una velocidad de diseño diferente, con unas condiciones, puede ser de doble calzada urbana, que es diferente a la doble calzada. De una velocidad de 100 kilómetros por hora. Es más, por eso se han construido tantos reductores de velocidad en ese punto, porque es imposible que usted venga a 100 kilómetros por hora en ese punto de la entrada de Valledupar en San Fernando. Es demasiado peligroso. Gracias a Dios no hemos tenido, hasta ahora que yo sepa, no hemos tenido ningún accidente, pero es muy posible que se pueda presentar un accidente porque es una zona urbana la cual estamos, bueno. Es una zona urbana a la cual se le está metiendo una vía de más de 100 kilómetros o de 100 kilómetros por hora, que no son las condiciones que están en estos momentos previstas en el POT.

Presidente valledupar: Ok. Tiene el uso de la palabra el diputado Jesús Suárez.

Diputado Jesús Suarez: Gracias, presidente. A mí siempre Es mejor preguntar a tiempo para que haya la suficiente claridad. Esta inversión de 55 mil millones de pesos a la que usted hace referencia va a obviar el diseño que se nos socializó por parte de Invías. A través del barrio San Fernando, sería mi pregunta. ¿Por qué? Porque a veces queda la idea, y así me lo están expresando y me están preguntando, si es que por acá va la glorieta que llega a la doble calzada y por acá el recurso para el diseño inicial. Esa sería mi primera pregunta. En el evento de que esta intervención de 55 mil millones de pesos no tenga nada que ver con el diseño inicial que retoma nuevamente la vía de San Fernando, preguntarle a usted. Hace poco el gobierno municipal indicó que no iban a intervenir el pedazo de acordeón. por algunas obras que se chocaba con la pavimentación de la vía Simón Bolívar, que habían unos colectores de agua, una cantidad de cosas técnicas que dieron ustedes. En el evento de que se tenga la intención de retomar el diseño inicial por San Fernando, ¿ustedes han pensado en la posibilidad de utilizar esos recursos del pedazo de acordeón para cristalizar el diseño inicial por San Fernando? Es mi pregunta, porque eso es lo que la gente está preguntando.

Invitado Layonel Arenas: Diputado Suárez, bueno, en ese cambio de proyecto para inversión de esos recursos que fueron alrededor de 50 mil millones de pesos de la intersección del pedazo de acordeón, En Valledupar tenemos una necesidad muy grande y es la falta de pavimento. Nosotros tenemos solicitudes en nuestra oficina de alrededor de 50 kilómetros de pavimento urbano y lo que sabemos es que supera más de 100 kilómetros la necesidad de pavimentación urbana en diferentes barrios, avenidas, sectores del municipio que necesitan mejorar su condición de movilidad.

Powered by CamScanner

Por eso es que nuestro alcalde Ernesto Orozco ha priorizado esta inversión de esos recursos que teníamos de pronto destinados en este momento para un proyecto, destinarlo a la pavimentación de sectores de las comunas del municipio de Valledupar que no cuentan desde hace muchos años, 30, 40 años con la pavimentación de sus barrios. También está previsto la pavimentación de un sector de vías terciarias. Y con esto quiere invertir el alcalde Ernesto Orozco estos recursos. No va a ser utilizada para esto que usted está planteando, porque allí hay un tema predial que supera los 25 mil millones de pesos, no es sólo para obras, sino que necesitaría un tema predial bastante alto. Y lo que estamos planteando, lo que hemos revisado, que hay que revisar, es que con FINDETER y con el INVIAS toca revisar el proyecto, Primero, cuál es el PR que tiene el INVIAS y luego seguir cuál es el POT para que nos aclare esta vía urbana que estamos hablando, cómo serían las condiciones, si tuviesen los recursos para comprar la franja vial que no está dentro de la zona urbana, que no hubo su afectación predial en el momento. tendrían que comprarse para volver a las condiciones de una vía, de una velocidad diferente, una autopista, a una vía como está hoy en día, que es la realidad.

Presidente valledupar Gracias, secretario. Seguimos. Seguimos. Pase, pase y hagamos la pregunta. Al micrófono, toca el micrófono. Concreta la pregunta, le agradezco. Un momento, es que no, encienda el micrófono con el botón que se encuentra ahí en la base.

Invitado Edgardo Oñate: Perdón. Cuando se inició todo esto de que se empezó a comentar de la llegada a Valledupar siempre ha sido una inquietud en el barrio San Fernando Señores diputados, le hago un llamado a ustedes. Empezaron diciendo que había que hacer un gasto grandísimo haciendo un elevado, un deprimido. Cuando yo no veo la necesidad de hacer ningún depresivo, porque usted baja de la terminal de pasajeros y a 150 metros encuentra a la Serviteca, quien viene saliendo del barrio de OGB. Usted sale, vuelve a mano izquierda y a 100 metros está la autopista. ¿En qué le afecta a la movilidad al barrio San Fernando eso? En nada, en absoluto, en absoluto. Entonces ahora vino el programa de que el señor alcalde le pide que quiera hacer un proyecto, el proyecto de la cuarta incluye la salida al aeropuerto. Y eso siempre ha obedecido a intereses particulares, la salida al aeropuerto, que fue cuando llegaron de Bogotá y por eso debo disculparme con él. Doctor José Cala, cuando llegaron por primera vez de Bogotá, a decirnos que la carretera obligadamente tenía que llegar al aeropuerto, porque esos diseños llegaron desde Bogotá. Señor, Bogotá está allá, pero en Valledupar somos nosotros los que conocemos nuestra realidad. Y lo que pasa es que en aquel momento fuimos tan contundentes, toda la veeduría. ¿Recuerda, doctor Evelio? Que se echaron para atrás y no volvieron a comentar más nada al respecto. Ahora está pasando lo mismo. Ahora el interés es que expone el aeropuerto y nos van a dejar la vía lista.30 segundos.

Presidente valledupar: La pregunta.

Invitado Edgar Oñate: Quería solicitarle al señor alcalde que ustedes, como diputados, como fuerza del departamento, tomemos carta en esta situación. Porque aquí hay intereses de todo tipo para que la carretera no llegue o no salga a la terminal de pasajeros. Y termino diciendo algo. Y le hago un llamado a ustedes. van a quedar los retornos de la autopista. Ese es un gran problema que tenemos

Powered by CamScanner

encima. Porque no los conocemos, no sabemos dónde van a llegar. Tienen que llegar algunos, ojo, a la Universidad Nacional. Nosotros los pacíficos, los que conocemos nuestro pueblo, nuestras veredas, recuerden algo, que ya voy a terminar, señor presidente, y gracias por haberme dado la palabra, porque esto es importante. Los retornos tienen que darse en los dos puentes. Porque ahí mueren los caminos reales de la paz. Ahí hay un sector ganadero que saca más de 10.000 litros de gallo de leche y la autopista los ahorca, los dejó ahí. Tenemos que hacer los retornos ahí, pero concertados con la comunidad. Porque mañana más tarde llegan aquí desde Bogotá, que lo que van a hacer es esto. Y cuando les recuerdo que la Universidad Nacional está a dos kilómetros de La Paz. Muchas gracias y perdonen tanta. Gracias, pero defiendo el proyecto porque lo conozco.

Presidente valledupar: A usted.

Invitado Álvaro José Soto: Una pregunta concreta, señor presidente.

Presidente valledupar: Sigamos adelante, doctor Soto.

Invitado Álvaro José Soto: Con los agradecimientos nuevamente por el interés de ustedes, ¿por qué no le proponemos que hagamos una mesa técnica con el municipio para que revisemos eso? FINDETER nada más es el contratante porque la Financiera Nacional de Desarrollo Territorial realmente no tiene conocimiento ni experiencia en los temas viales, que sí los tiene en vías. Ellos tienen que participar, pero para definir esto, démosle una discusión técnica, quizás con la sociedad de ingenieros, con la sociedad de arquitectos, que podamos opinar sobre esto con el acompañamiento de la veeduría, porque es que si así fuera, Claro que hay dobles calzadas rurales y hay avenidas urbanas y llegan y conviven. O si no, la autopista norte en Bogotá, por poner un ejemplo, no existiría desde La Caro hasta la calle 80 y se prolonga hasta el sur. Claro, o no estaría la calle 13 de Afontibón, Madrid-Bosconia, o no estaría la autopista sur o la salida Bosa-Granada-Girardot, que todas atraviesan la ciudad de Bogotá, presidente. Creo que una mesa técnica para que le podamos dar discusión con argumentos técnicos, porque yo creo que existen los argumentos para darle el debate. Gracias.

Presidente valledupar: A usted, doctor Álvaro José, esto es una propuesta que, lógicamente, esta Asamblea va a acompañar y sería una de las conclusiones de este importante debate. Esto perdón, Jorge Maestre.

Invitado Jorge Armando Maestre Jaraba: Presidente muchísimas gracias a la mesa directiva, a los honorables diputados de la Asamblea del Departamento del Cesar, a toda la bancada parlamentaria de nuestro departamento, honorable senadora, representante Eliezer Salazar, por supuesto a los miembros de la veeduría, miembros y personas que hacen parte de los medios de comunicación. Yo comparto plenamente los argumentos que expuso el ingeniero Álvaro José Soto, en el sentido en que la gran conclusión de esta mesa, y antes de continuar, extender desde parte de la señora gobernadora Elvia Milena San Juan, quien el día de hoy está entregando en el corregimiento de La Palmita, municipio de La Jagua de Ibirico, el aulario número 26 de los 29, teníamos previsto estar allá, pero entendiendo la importancia de este debate, dio la instrucción de hacer presencia para coadyuvar si bien es cierto es un proyecto del orden nacional que se gestó en el gobierno del

Powered by CamScanner

presidente Iván Duque y que continúa bajo el gobierno del presidente Gustavo Petro facilitar desde el punto de vista técnico logístico y todos los aportes que se requieran para encontrar una solución. El día 4 de diciembre del año pasado, con la entonces ministra de Transporte, la doctora María Constanza, el entonces director de Invías, el doctor Juan Carlos Montenegro, y el actual presidente de FINDETER, se suscribió un compromiso, Álvaro José y doctor Evelio, de realizar una mesa de trabajo, una mesa técnica. en donde pudiéramos abordar estas problemáticas que ustedes han venido manifestando desde la veeduría. Bien lo mencionaba, hoy hay dentro de la dirección de invías una interinidad, no hay un director en propiedad. Cambiaron ministro, ministra. Es decir, en tres años llevamos cuatro ministros de transporte. Ha sido una de las reiteradas, digamos, dificultades con las que nos hemos encontrado para poder garantizar la continuidad en los procesos. Y aquí lo que toca es sentarnos, porque creo que el problema se dejó avanzar. Honorable diputado Miguel Ángel Gutiérrez, doctor Suárez. Diputado Manuel Gutiérrez, aquí el problema se ha dejado avanzar y hay unas imposibilidades de tipo técnico y jurídico que es, digamos, complicado reversar. Hay unas actas pagadas, hay un avance financiero de unas obras ejecutadas. De tal manera que reversar eso, estamos hablando de un detrimento. Lo digo como responsable de una cartera que tiene a su cargo la ejecución de proyectos. Y nos hemos encontrado durante la ejecución de las obras, doctora Claudia Margarito, usted más que nadie lo sabe, de las dificultades que usted misma ha venido incluso denunciando y haciendo las observaciones, porque uno en la obra pública se encuentra con situaciones que necesita abordar. No aplazar. Este problema no se puede seguir aplazando. Aquí hay una necesidad que ya la veeduría ha identificado. Nosotros venimos acompañando. Hoy ha quedado de presente estas necesidades. Pareciese que el diálogo no ha sido productivo, Álvaro José. Usted pertenece también a la veeduría de la avenida Simón Bolívar y ha sido testigo de ese diálogo que hemos tenido antes y durante la ejecución. Y creo que aquí le cabe autocrítica a fin de ter y a invías. Los canales hay que abrirlos, pero no para sentar y pararse de manera obtusa en una posición y defender de pronto algún argumento. Todo lo contrario, lo que se busca es consensos. Poder de alguna manera, si en algún momento yo no puedo. o acceder a algún requerimiento, miremos cómo de alguna manera mitigamos algunos impactos que preocupan realmente y creo que ahí se ha fallado. De tal manera que aquí lo que toca es sentarse a realizar esa mesa técnica para abordar y ponerle, perdón la expresión, el cascabel al gato. Aquí hace falta un recurso importante. Estamos hablando de a 2023.que incluso salió en el pilón de 62 mil millones la obra más 5 mil la interventoría, son 67 mil millones de pesos, y ya en el pilón anunciaban la necesidad de alrededor de 50 mil millones de pesos, porque hablábamos de 114 mil millones de pesos. Si ese ejercicio lo traemos a valor presente, a año 2025, estamos hablando de 61 mil millones de pesos más o menos. Y detectado ese problema, detectada esa dificultad, entiendo perfectamente cómo el que más los retos que se encuentra y a los que se enfrenta uno durante la ejecución de una obra, pues la solución tiene que ser, vamos a buscar y debe asumirse una postura desde el gobierno nacional de que las obras hay que concluirlas y concluirlas funcional, no a lo mínimo necesario. Como de pronto se quiere o se ha venido, hoy lo conocemos a propósito del cuestionario que le respondieron a la Honorable Asamblea, de venimos en una doble calzada y hacemos una reducción a un puente existente y luego nuevamente. Eso va a generar algunas dificultades, o sea, lo tenemos en La

Powered by CamScanner

Paz-Manaure, ¿cierto, Edgardo? Con el puente. Y nos comprometimos a hacer la ampliación del puente. Y eso que eso es una sola calzada. Entonces, yo sí creo que si el tema es de recursos, hay que hacer los esfuerzos. Ah, que nadie quiera hacer adiciones. Por supuesto, es el escenario ideal. Pero es eso, dejar una obra, digamos, con deficiencias desde el punto de vista técnico. Entonces, yo sí creo. Que aquí lo que corresponde es, en primer lugar, que FINDETER o INVIAS determine el valor exacto que se requiere para poder construir la obra. Y en segundo lugar, hacer esa mesa técnica para poder abordar las problemáticas que la veeduría ha venido evidenciando. Poder en la medida de lo posible, porque estamos hablando ya de unas obras ejecutadas, obras pagadas, nadie quiere problemas con organismos de control. Yo entiendo perfectamente a fin de terrenos en ese punto, pero lo que no se ha hecho, construido, pues estamos a tiempo. No prorroguemos esta conversación, no aplacemos la solución, al contrario. Abordémosla de una vez porque como lo hemos venido manifestando, la obra pública genera una discusión pública y la discusión hay que darla en ese sentido. Yo concluyo mi intervención no sin antes mencionar que desde la gobernación del Cesar estamos dispuestos a acompañar desde el punto de vista logístico técnico y hacer todo el acompañamiento en Bogotá o donde se requiera, a los honorables parlamentarios, por supuesto a la Asamblea Departamental y también a la veeduria. Muchísimas gracias.

Presidente valledupar: A usted, secretario, por su intervención. Démosle el uso de la palabra al representante Eliezer Salazar.

Representante Eliecer Salazar: Gracias, presidente. No, es para precisar algo en un minuto. Es claro y entiendo que los funcionarios de FINDETERI envían licitaron el saldo de una vigencia futura. Ellos son conscientes que eso no alcanzaba. Lo veo así. Son conscientes que 60 y tantos mil millones no alcanzaba para hacer el puente y lo que falta de la vía. ¿O fue que acaso falló el cálculo técnico y el cálculo financiero de la obra? No sé. Porque el COMPES que yo entienda tenía un valor determinado. Entonces, es importante que ustedes nos aclaren eso Gracias, representante.

Presidente valledupar: Bueno, vamos ahora sí a darle la palabra al doctor Cala y en su intervención, pues, todos los interrogantes vamos a hacerlo en una sola intervención. Listo.

Invitado José Luis Cala: Bueno, voy a comenzar por este No es el saldo de las vigencias futuras, es la totalidad de las vigencias futuras que estaban contempladas. En el COMPES.El COMPES establecía un proyecto de 70 mil millones de pesos y eso fue lo que el INVIA se entregó a FINDETER y FINDETER sacó a licitación. Lo que yo les explicaba al principio y ahí de pronto le aclaro a Don Evelio nuevamente y es FINDETER ejecuta los diseños que el INVIAS le entrega, como decían, FINDETER es una banca de desarrollo que ejecuta los proyectos que en el marco del contrato interadministrativo se establecen y se establecen en que efectivamente el responsable de los recursos, el responsable de la vía nacional es el Instituto Nacional de Vías quien entrega los diseños y los diseños fueron entregados y nosotros ejecutamos, don Evelio, los diseños que el Instituto Nacional de Vías nos da como ente o entidad rectora de las vías nacionales. Findeter por sí solo no puede venir a cambiar un diseño que el INVIAS le entrega o la normatividad que el INVIAS

Powered by CamScanner

le entrega. Entonces nosotros nos ajustamos a los diseños y a la normatividad y al manual geométrico del INVIAS. Efectivamente lo que sucedió fue que probablemente cuando se estructuró el COMPES, que eso va al año 2021, no se tenían los diseños definitivos que se entregaron en la primera calzada. Y una vez la primera calzada finalizó esa etapa de estudios y diseños, pues el COMPAS ya estaba en firme y solo quedaron 70 mil millones establecidos. Lo que les decía es, en la actualización y complementación de los diseños entregados por el INVIAS, el valor final de la obra completa son 120 mil millones de pesos. Entonces se priorizó con lo que teníamos como la primera fase. Y aquí, bueno, aclaro otro tema. Y es, nosotros, o pues el Instituto Nacional de Vías, ¿por qué tomó la determinación de no hacer el puente, que era lo que Don Evelio decía? Pues primero porque hoy se entendería como una obra inconclusa si yo hago un puente y lo dejo ahí sin conectar nada con nada. Por eso el INVIAS priorizó una obra que fuera funcional, que es lo que mejor puedo hacer con los recursos que tengo disponibles y que no genere la afectación. Lo segundo era el tema de la licencia ambiental. El puente requiere una licencia ambiental. Una licencia ambiental es más o menos 12 meses en trámite. Si decidíamos hacer el puente, tocaba frenar el proyecto un año mientras se solicitaba la licencia ambiental. ¿Listo? No la licencia no está solicitada, ya está todo listo para solicitarla, pero estamos esperando el oficio del INVIAT donde diga que los recursos ya están en trámite para nosotros Poder solicitarla, pero hace parte también de las obligaciones que tendría el contratista actual en caso de que lo llegase a construir. ¿Listo? y por eso es por lo que los diseños nosotros los acatamos, entendiendo también que si yo, como fin de término, hacía una modificación de los diseños, como la veeduría lo solicitaba, primero sin un argumento técnico, pero segundo, ampliar el separador supone muchos temas Lo primero, que la obra ya no se podía contemplar como un mejoramiento del corredor existente, ya no se contempla doblada. Más allá de cuatro metros, entonces la autoridad ambiental solicita licencia ambiental. Entonces ya no es una calzada doblada, ya es una nueva calzada. Y eso también genera unos costos adicionales que se han mencionado. Ahora, frente al tema de la ejecución que decía el ingeniero José, Sí, perdóneme. Sí, no, de una vez, de una vez.

Representante Eliecer Salazar: Discúlpeme, es que, mire, vea, aquí la veeduría que han sido muy juiciosos, y por supuesto nosotros tenemos que respaldarlo a ellos, y estoy seguro de que la senadora Imelda y José Alfredo están de acuerdo conmigo A mí lo que me preocupa, y se lo digo con toda preocupación y sinceridad, es que vayamos a dejar esas muelas que ustedes conectan y dejan un puente tirado, y vuelven y conectan y abren. Miren ya hemos tenido muertos. Ya hemos tenido muertos ahí, cuando es una sola vía de allá hacia acá. Imagínense esas muelas que quieren hacer ustedes en el puente mientras hacen el puente. Yo prefiero, no sé si piensan lo mismo la veeduría, que hasta que no nos entreguen ustedes y podamos entre todos construir 100%, esa vía no la pongamos al servicio porque ahí lo que vamos a tener es un matadero. Un matadero, gente. Entonces, nosotros los congresistas estamos listos, mi querido funcionario Findeter y el de INVIA, no sé si está por aquí todavía, a que ustedes calculen y podamos en el presupuesto incluir. Ya que lo vamos a comenzar a estudiar el 20 de julio y sé que Imelda y José Alfredo están listos para que lo hagamos. El saldo final de esa obra, pero que nos la entreguen 100%.No nos vayan a entregar un bache ahí de entradas y salidas que sabemos que eso va a ser una tragedia. Gracias, presidente.

Powered by CamScanner

Invitado Jose Luis Cala: Y precisamente para allá, Iba, en la pregunta que hacía el ingeniero José de Álvaro José. De por qué la obra se había ido hasta el 20/26 y solo eran 6 kilómetros, y entonces un promedio de 2 kilómetros por año, es por tema presupuestal Las vigencias futuras están dadas desde el 20/22 hasta el 20/26 y se requería que la obra fuese hasta el 20/26 para que las vigencias entraran en la ejecución de la obra. Por eso fue que quedó así, porque técnicamente la obra se podría hacer en menos tiempo. Evidencia de eso es el adelanto que tenemos hoy. Un programado de 28 frente al 44.No, lo que le digo, el trámite ambiental ya está listo, ya está consultado al ANLA y solo hace falta la última radicación que depende de si el puente efectivamente se va a hacer. O sea, depende de que el Instituto Nacional de Vías efectivamente nos responde, nos diga. la plata va a estar, inicie el trámite de licenciamiento ambiental porque nosotros ya lo tenemos listo prácticamente. Entonces yo sí acojo lo que el representante dice. Yo creo que en conjunto todos podemos lograr que quede el presupuesto para el próximo año, se pueda hacer esa adición de recursos y se pueda entregar la obra completamente funcional. Ahora, desde lo técnico, que yo soy ingeniero civil, desde lo técnico, ¿qué nosotros pretendemos? Que en caso de que no, porque hay que tener todos los escenarios posibles, pues la obra pueda ser funcional, se abra o no se abra, si está el diseño funcional, ya pues obviamente será determinación del instituto si la pone en funcionamiento o no, en caso de que no lleguen los recursos, pero la obra es funcional, ¿listo?

Presidente valledupar: Ingeniero Cala, una pregunta final, yo escucho solo se habla de la intersección de las dos calzadas a la altura del puente, ¿tienen contemplado ¿En la modificación del proyecto, como lo viene ejecutando, otra intersección de las vías?

Invitado José Luis Cala: No Los broches, los cierres, se harían llegando al puente, saliendo del puente y esperando, obviamente, qué va a suceder en esa intersección que se haga con la vía que el secretario estaba hablando Que probablemente allá vaya a haber una glorieta y entonces hay que hacer el ajuste del diseño frente a esa glorieta Pero los broches serían simplemente en este momento para pasar sobre el río Cesar. ¿Listo?

Invitado Jorge Armando Maestre Jaraba: Ok.

Invitado José Luis Cala: Y los retornos están contemplados en esos mismos puntos antecitos del puente Está el retorno que va La Paz-La Paz y Valledupar-Valledupar. O sea, los dos retornos están diseñados previo del puente, que están contemplados y se construirían.

Presidente valledupar: Bueno, vamos a darle orden a esto, doctor Cala, porque si no va a ser una intervención de nunca acabar Tiene el uso de la palabra Vamos a abrir el espacio para los diputados. Ya va a hablar la comunidad del barrio San Fernando. Qué pena, se me olvidaba Aquí está nuestro distinguido presidente Armando Rincones. Pase. Hombre, cómo se me va a olvidar mi presidente. ¿De una vez? No, no, pero quedémonos ahí, doctor Cala. Mando, pasa ya la otra. el uso de la palabra Armando Rincones, presidente de la junta Comunal de Barrio San Fernando.

Powered by CamScanner

Invitado Armando Rincones: Bueno, muchas gracias ante todo a los honorables diputados y diputadas, a los senadores que nos acompañan, al representante Es importante estos debates de control social porque ahí vamos entendiendo cómo avanza el tema de la vía que nos compete. Yo empiezo diciendo que esto estamos cuando pagamos el celular y no tenemos el internet para hacer la llamada Esto nació de una organización mal planificada, lo sigo diciendo, lo sigo manifestando y lo diré. Porque la comunidad de San Fernando no lo han tenido en cuenta para toda esta programación que en verdad hoy se requiere. Se dice, se manifiesta que es una vía de Valledupar hacia La Paz. ¿Y dónde está contemplando hoy? Otra vez nuevamente de La Paz a Valledupar. Mal planificado. Por ahí empezamos a ir la cuestión Hoy el barrio San Fernando está afectado por la gran movilidad que tiene esa vía. Hemos tenido accidentes, hace dos meses un carro se metió en una vivienda. Excelente lo que dice la veeduría, pero que se pongan a contemplar allá lo que pasa allá en San Fernando. Hace dos meses enterramos a un adulto mayor que lo mató un carro. Y esa fue noticia en Tutiplén aquí, lo esmigajó. Es una avenida oscura la que tenemos, una avenida que hoy se nos convirtió en un gran problema en el barrio. Hoy el gran grado de vehicularía que tiene esa vía nos perjudica enormemente. Obviamente que eso está planificado hace muchos años, de meter esa avenida a la rotonda. Esa rotonda hoy no tiene la capacidad vehicular para aguantar otra entrada y otra salida más. Hemos hecho el estudio, nos hemos sentado. Y no somos diseñadores de arquitectura, pero constantemente tenemos la problemática de muchos problemas de transitabilidad y accidentabilidad en esa rotonda. Y es noticia nacional y municipal y departamental constantemente .A nosotros nos favorece que se haga una alternativa de la rotonda que está hoy en la Feria Ganadera. porque va a descongestionar un poco esa rotonda que hoy tenemos nosotros en el existente. Y parece decir que no, pero es la mejor alternativa y la mejor comisión que tiene para el pueblo de San Fernando y para todo el municipio, y con esa nueva intervención que va a hacer el municipio, de la tercera a la cuarta, hacer esa conectividad con el aeropuerto, también va a ser de gran impacto y vamos a evitar esa contaminación vehicular que tenemos nosotros en la rotonda. Piensen en la comunidad de San Fernando, piensen en el adulto mayor, piensen en la niñez también y en todas las viviendas que están ahí porque lo ideal era que hubieran hecho los diseños planificados de Valledupar hacia La Paz y estamos peleando que va a un puente, que no va a un puente, que no sé qué y miren, no se ha organizado y no tenemos conocimiento. ¿Dónde es la entrada y dónde es la salida? Porque no se ha hecho la socialización a la comunidad como se requiere Muchas personas veo en las redes sociales que nos reunimos con el ministro no sé quién, nos reunimos con el ministro no sé cuándo. ¿Y dónde está la comunidad de San Fernando? ¿Dónde está el presidente? ¿Dónde está la representación legal de la Junta de Acción Comunal? ¿Dónde estamos invitados? Le he entregado mi número de teléfono en cantidad de veces a la parte de envían No veo los resultados Qué compete toda esa organización Entonces pongamos un poco de serio con la comunidad de San Fernando. Interesante esa vía, pero ¿qué está pasando? Que hoy vamos a tener el gran problema de que hoy va a quedar en una isla toda esa vivienda que tenemos nosotros ahí. Agradezco la oportunidad, estaré atento siempre a esas mesas técnicas que han dicho, a esos compromisos que han manifestado y agradezco infinitamente a la Duma Departamental por

Powered by CamScanner

ponerse la camiseta por esta problemática que nos aqueja en el barrio San Fernando. Muchas gracias.

Presidente encargado: A usted, presidente, y total de acuerdo con su intervención. Yo a veces escucho a la veeduría y el hecho es que la vía se construye, eso es lo que todos queremos, pero también nos tenemos que colocar del lado de los habitantes del barrio San Fernando. Nos tenemos que colocar de parte de los ciudadanos que hoy se encuentran afectados con la vía y tratar de hoy obligar a que la vía, que no haya otra alternativa, sino solamente trazarla a que vuelva a pasar por el barrio San Fernando y que llegue a la rotonda de la terminal, es seguir de esta manera deteriorando la calidad de vida. de los habitantes de este barrio. en eso yo sí les agradezco que también estemos y coloquemos este punto en la discusión de la mesa técnica que estamos proponiendo, que la propuso usted, doctor Álvaro José, porque también hay que tener en cuenta la comunidad. Aquí no nos podemos olvidar que seguramente de los que estamos hoy en la tribuna, de los que hacen parte de la veeduría, que tampoco lo digo en contra de ellos, pues, no viven en ese sector de la ciudad. Y seguramente esa problemática constante a diaria, minuto a minuto, no la padece. Pero por eso les pido de manera cordial a todos que en la mesa técnica, doctor Álvaro José, contemplemos la posibilidad, junto con FINDETER, INVIAS y obviamente la administración municipal y departamental, mirarse y alguna manera de poder ayudar. A que este barrio no se siga viendo afectado con la construcción de esta vía. Venga, doctor, ya te ha participado en múltiples ocasiones, le pido el favor que guardemos orden. Seguimos adelante. Doctor Cala, va a intervenir el diputado Ronald Castilla.

Diputado Ronal Arturo Castilla Brochel: Gracias, presidente.

Diputado Miguel Ángel Gutiérrez Ramírez: Diputado Miguel Ángel, presidente dado de que ya veo que se le va a dar la participación a los compañeros y que, pues todos han estado acá muy atentos a la participación de todos los actores fundamentales, yo pienso que también en sus intervenciones vayan también dándole puntadas a las conclusiones del debate y que ya podamos ir cerrando este tema. Entonces, como ponente de este debate de control político, pues, hacerle esa sugerencia respetuosa a usted, su señoría.

Presidente encargado: Aceptada su sugerencia, mi distinguido y honorable colega.

Diputado Ronal Arturo Castilla Brochel: Gracias, presidente.

Presidente encargado: Tiene la palabra el diputado Castillo.

Diputado Ronal Arturo Castilla Brochel: Bueno, ya escuchando a toda la comunidad, a los diferentes personajes que nos acompañaron, En este importantísimo debate, en buena hora, y permítame felicitar a los ponentes, el doctor Suárez, el doctor Gutiérrez y a usted, el doctor Manuel, por tan importante debate y en el momento preciso y justo. Hablaba acá en el micrófono con el representante Salazar sobre la importancia y el momento preciso de este, valga la redundancia, importante debate. Y a manera de conclusión, Mire, estos hechos solo se ven en Colombia, doctor Evelio, mi amigo. Un puente que duró 40 años sin vía y vamos a entregar una vía sin puente. ¡Qué paradoja de la vida! Y por supuesto, escuchamos al gobierno, en

Powered by CamScanner

cabeza de FINDETER y INVIAS, y no podemos desaprovechar la frase que dijo aquí la doctora Imelda y que yo, Muy a pesar de que apoyé y acompañé a este gobierno, no podemos defender lo indefendible. Es cierto que, al departamento del Cesar, desgraciadamente, el gobierno no nos ha tratado muy bien. Y hoy que tenemos la oportunidad de esta obra que por todos he visto y por todos he sabido, es de vital importancia para nuestro departamento porque unifica los municipios cercanos a Valledupar, del área metropolitana y muchos municipios del sur del departamento de La Guajira, podamos desaprovechar esta oportunidad. Y aquí se han hecho muchas conjeturas y se han hecho muchas peticiones que hay que tener en cuenta, director de FINDETER y director de INVIES, que son los representantes del gobierno, y una importantísima, mira, yo creo que no es ni muy costosa, Agregar una vía por la parte de atrás de la Universidad Nacional, yo creo que eso no cuesta mucho y muy seguramente sí trae muchos beneficios para muchos estudiantes de los municipios cercanos y de Valledupar a esa importantísima universidad, la más importante del país. Yo creo que esa oportunidad no se le puede negar, toda vez que creo que no, y me perdonan mi ignorancia sobre el tema, no es muy costosa. importante se ha dicho aquí y es la unión que tienen los congresistas dispuestos a aportar de aprobar el presupuesto nacional en donde tienen la intención suprema de aportar para la construcción del puente. Ya es sabido y se ha escuchado que ninguno aquí presente quiere esos cruces. Sino que todo el mundo aquí presente, al unísono, dijo que quiere ese puente. Y que están dispuestos a esperar lo que sea necesario, pero para que esa obra sea entregada en su totalidad, por supuesto con la anuencia de los congresistas, que están dispuestos, ya lo dijeron muchas veces aquí, a conseguir los recursos para que este puente y esta obra sea una realidad. Queremos esta obra, la necesitamos, y creo que Aquí se ha quedado claro que, por supuesto, con el trabajo decidido e importante de las veedurías, que se haga, pero que se haga al 100%, no a medias, porque creo que el Cesar merece obras de impacto al 100%.Muchas gracias, señor presidente.

Presidente encargado: A usted, diputado. A la diputada Claudia Margarita Zuleta.

Diputada Claudia Margarita Zuleta: Muchas gracias, presidente. Creo que ha sido muy impactante escuchar todo lo que se ha dicho aquí hoy Por varias razones y acogiendo la recomendación que hizo mi compañero Miguel Ángel, voy a ir dando unos datos precisamente en puntadas de conclusión, por lo menos lo que de mi parte va, de este debate. queda diseñado, se adjudican los recursos a través de un COMPES, un proyecto de 125 mil millones de pesos aproximadamente, solo se contrata prácticamente 62 mil millones de pesos, casi 70 mil millones de pesos para ser más precisa, pero a este momento el resto del recurso hoy No se tiene, no se cuenta con la financiación, pero peor que eso, no se cuenta con un cronograma, no se cuenta siquiera con la planeación exacta de cómo es que se va a hacer el resto de este proyecto. Hago, digamos, esos apuntes que ya se han dicho varias veces aquí porque quiero resaltar que esto, más que confesiones graves, son las confesiones de un rotundo fracaso. De lo que en materia de infraestructura ha sido el gobierno de Gustavo Petro para el departamento del Cesar. Y aquí hay que decirlo con absoluta claridad, ¿cómo puede un gobierno nacional hablar todavía de equidad territorial cuando ni siquiera tiene los recursos para financiar las vías que unen a los municipios y a estos con las regiones del país? ¿Cómo puede seguir dando un discurso de beneficiar a las regiones? Cuando no se ejecutan los recursos

Powered by CamScanner

que estaban en el presupuesto general de la nación para construir las vías, aquí hay que hacer un llamado claro al gobierno nacional, porque este gobierno, en lo que tiene que ver con el departamento del Cesar y en materia de infraestructura, ha estado marcado por la parálisis, por el desfinanciamiento y por la improvisación. Este no es el único caso. Hay que resaltar que aquí hay otros proyectos viales tan importantes como estos que estaban incluidos en el pacto funcional César Guajira que también han tenido absurdos retrasos que entre otras cosas han derivado de la demora en los pagos y en el giro de los recursos que el gobierno nacional debían hacerse para la culminación de esas obras y son muchos tramos viales de los que estamos hablando importantes y estratégicos para el departamento del César. Pero eso contrasta con una cosa que debe ser absolutamente escandalosa, lo es. Y es que realmente esto no obedece, señores parlamentarios, a una falta de recursos. Es que los informes del Observatorio Fiscal de la Universidad Javeriana, incluso de Colombia Compra Eficiente, y los informes que ustedes deben tener de ejecución presupuestal dan cuenta que en el año 2024 el Gobierno Nacional ejecutó solo el 57% de los recursos aprobados en el Presupuesto General de la Nación. Ojo a esto. Es que no era que no se tenía la plata, doctor Edgardo. Es que no se ejecutó el dinero.57% de ejecución. Y eso Si lo distribuimos por sectores, de los sectores más afectados y rezagados precisamente fue el de obras públicas. En temas de infraestructura vial el gobierno nacional solo ejecutó el 47% de los recursos que tenía asignados en el 2024.Entonces no estamos hablando de que faltaba la plata, la plata estaba. Solo que la ineficiencia de este gobierno es tan absurda que ni siquiera para ejecutar lo que ya tenía. Porque esto ya lo tenían prácticamente listo solamente para ejecutar los recursos. Más alarmante aún es decir que según un informe de ese mismo observatorio fiscal publicado recientemente, ahorita el 29 de mayo, hace pocos días, en lo que va corrido del 20'25, esa ejecución presupuestal solo alcanza el 7%.El 7%.Es decir, aquí el problema, queridos congresistas, no es que no haya plata. El problema es que el gobierno prefiere llevar la plata a otras cosas, como por ejemplo, los gastos que acaba de hacer el Ministerio del Interior, que le acaba de entregar casi 90 mil millones de pesos, el doble de lo que se dice se requiere para terminar esta vía, a la empresa 472 para garantizar las marchas, las movilizaciones, los refrigerios, los buses y las busetas para llenar las plazas públicas, en lo que falta de este año de gobierno y el próximo frente al debate electoral. Eso es lo que tiene que aterrarnos a los cesarenses. Porque, ¿qué ha hecho el Gobierno Nacional por el Cesar en estos tres años? ¿Qué calle ha construido? ¿Qué casa ha levantado? ¿Qué hospital ha construido? Ha sido un rotundo fracaso y yo creo que en este debate eso no puede dejar de decirse. Por último, con todo el respeto a los congresistas, creo que todavía está el doctor Eliezer. Yo reconozco que el departamento del César tiene una bancada grande e integrada, es decir, unida cuando se trata de defender los intereses del César. Pero con el mayor respeto, doctora Eliezer, sobre este tipo de temas yo creo que faltan voces. Yo creo que hay que llamar la atención de manera más enfática frente al gobierno nacional. Por la inacción, por la absurda inacción que ha tenido puntualmente con los proyectos de infraestructura del Departamento del César, porque insisto, no es solo este, están los proyectos retrasados del Pacto Funcional César Guajira, proyectos que, insisto, ya venían de vigencias anteriores planteados, pero además de eso. ¿Qué es lo novedoso?¿Qué ha traído?¿Qué ha aportado?¿Qué de tantos proyectos que ha presentado la administración

Powered by CamScanner

actual?¿Qué se ha probado, doctor Jorge Maestre? Que sea significativo para decir, no solamente vamos a terminar lo que venía. sino que este es el aporte adicional que al Departamento del Cesar hace el gobierno de Gustavo Petro. En mi parecer eso contrasta con una bancada que además ha estado absolutamente dispuesta a acompañar al gobierno nacional prácticamente en todas sus iniciativas. Lo ha acompañado de manera prácticamente incondicional y la respuesta del gobierno ha sido desconocer, olvidar, abandonar. De manera absoluta al gobierno del departamento del Cesar y a todos los cesarenses. Entonces, yo cierro diciendo esto. La manifestación política, que en términos políticos tiene que salir de esta asamblea el día de hoy, es esa. El gobierno nacional de Gustavo Petro ha sido un absoluto fracaso en materia de infraestructura para el departamento del Cesar. Muchas gracias, señor presidente.

Presidente encargado: A usted, diputada Zuleta Murga. Tiene el uso de la palabra el diputado José Mario Rodríguez.

Diputado Jose Mario Barriga: Buenos días. Voy a obviar los saludos protocolarios por cuestión de tiempo. Creo que Ha sido una gran jornada en el recinto de la Asamblea Departamental, agradecerles a todos quienes me antecedieron. Yo voy a apartarme un poco del discurso y quiero hacer unas anotaciones muy puntuales. Yo pienso que hoy el resultado es algo agridulce dentro del recinto aquí de la Asamblea Departamental. Primero porque le agradecemos a todos los veedores, a los actores que de una u otra manera han venido defendiendo a capa y espada, que no se vulneren los derechos de todos los cesarenses, como quedó expuesto en la jornada del día de hoy. Le agradecemos ese trabajo incansable de esos veedores que día a día hasta sufren amenazas por defender lo público. Hoy también tuvimos la oportunidad de escuchar un punto de vista técnico. Le agradezco al doctor Álvaro José Soto porque de una u otra manera ilustró a estos actores que hacemos parte de la Asamblea Departamental que desconocíamos muchas problemáticas que hoy tiene la vía para Valledupar la paz. Le agradecemos a todos y a cada uno con sus exposiciones porque sin duda alguna aquí salimos con otro discurso. la pregunta es, ¿de dónde vamos a sacar los recursos necesarios? Yo aquí lo que quiero es que como conclusión quede la conformación de las mesas técnicas. ¿Quiénes van a ser los delegados, señor presidente, por parte de esta corporación? Obviamente todos los 11 diputados tenemos intereses, pero hay unos que hoy en día vienen abanderando este tema, como lo es usted y como lo son los diputados ponentes, porque la comisión técnica tiene que formarse el día de hoy. Porque esa va a ser la ruta de navegación para nosotros encontrar una verdadera salida a este problema. No sabe qué va a pasar con el barrio San Fernando. Y creo que esa pregunta nos queda hoy a todos aquí abiertas. ¿Qué va a pasar? ¿Qué va a pasar con el puente? ¿Qué se va a hacer? ¿Dónde se van a conseguir los recursos? Menos mal hacen presencia aquí la bancada de congresistas del departamento del Cesar. Porque desde el gobierno departamental y desde nosotros, desde nuestros rayos de acción, créanme que son muchas las limitaciones. con un gobierno que tiene innumerables recursos pero que no ejecuta, porque eso no es un secreto para nadie, es donde tenemos que decirle a nuestra bancada de congresistas, especialmente a los que hacen parte de las comisiones económicas y la comisión de transporte también, que de una u otra manera hacen el control político y envían para que consigamos los recursos necesarios, pero en base a una mesa de discusión de meramente técnicas.

Powered by CamScanner

Lo de la Universidad Nacional no puede pasar por desapercibido. Ya hicimos mucho contra ese gran centro de educación aquí en el departamento. ¿Cómo vamos a negar la prohibición a esos jóvenes de que puedan salir por la parte de atrás? Ya lo decía el diputado, no debe costar mucho, pero debemos arrojar esos recursos para que, en esa bolsa, que contempla la inversión a gran escala, como siempre han sido las discusiones. Mire, la falta de planificación. La falta del control riguroso. ¿Qué sería de esta obra si no tuviéramos los veedores que hoy hacen presencia aquí en la Asamblea Departamental? Esto fuera una empanada, como coloquialmente conocemos nosotros. Una obra sin planificación, una obra sin un faro, sin un norte. Entonces hoy es preocupante que no contemos con el puente, con las medidas que ni siquiera aquí estamos demandando por capricho, sino que necesaria y técnicamente debe contener esa autopista Valledupar-La Paz. Entonces, Yo le solicito, compañeros, que de una u otra manera se fije esa comisión de asuntos técnicos, porque esto es meramente técnico, porque la consecución de los recursos está en cabeza de nuestra bancada de congresistas que aquí hacen presencia. Muchas gracias, señor presidente.

Presidente encargado: A usted, diputado José Mario. Otro diputado. Bueno antes de darle el uso de la palabra al diputado Jesús y mi Diputado Miguel Ángel, compañeros que ayer tuvimos en su momento presentar, ponernos de acuerdo y presentar esta importante proposición y acompañado de toda esta corporación, pues sin duda alguna hay que arrojar algunas conclusiones, pero además de arrojar conclusiones es que estas ayuden a promover una solución de la problemática que hoy está más que planteada. En esta construcción de la doble calzada. La problemática todos la conocemos y claro que hay que darle las gracias a la veeduría, claro que hay que darle las gracias también a los funcionarios, al funcionario de INVIAS que bien tuvo llegar esta corporación, al doctor Cala por parte de FINDETER, quienes también tienen sus puntos de vista y quienes también pues tienen sus argumentos de defensa acerca de lo que se está construyendo hoy en esta vía de doble calzada. a los secretarios, tanto municipales como departamental de obras, también darle las gracias. Y yo considero que esa mesa técnica es más que necesaria, doctor Cala, pero necesitamos entender primero las soluciones que se requieren, pero además cuánta plata se necesita para poder solucionar y terminar esta obra como lo quiere la ciudadanía. Una vez tengamos ese dato, Pues yo pienso que hoy los congresistas fueron claros con esta corporación. Aquí no hay otro camino, aquí no nos llamemos a engaño, aquí tampoco vamos a exigirle entonces al gobierno municipal o departamental que tienen hoy que entrar a solucionar la ausencia de recursos en esta obra cuando sabemos que la plata aquí está en el gobierno nacional. Y como la plata está en el gobierno nacional, hoy los congresistas se han comprometido que una vez que nosotros, como asamblea, con esa mesa desarrollada, con los actores que intervienen en dichos estudios, arrojemos cuánto es el valor que se necesita, pues ellos a partir del 20 de julio, cuando inician a estudiar el presupuesto nacional, se comprometen a introducir ese valor faltante para que nosotros podamos disfrutar con una vía en doble calzada como inicialmente se planificó en los diseños iniciales, valga la redundancia. Pero también le pido a la comunidad, a la veeduría y a la comunidad del barrio San Fernando, hoy Armando tienes la tarea de invitar a las personas que han estado preocupadas en este sector para que también asistamos a esta mesa y miremos de qué manera y yo sé que vamos a encontrar la solución, podamos ayudar a que esta

Powered by CamScanner

vía no siga, digamos, la construcción de ella no se haga en detrimento o se continúe con el detrimento de la calidad de vida del sector del barrio San Fernando, de los ciudadanos que allí conviven. Entonces, una vez se culmine, doctor Suárez, diputado Miguel Ángel, esta sesión, O antes de culminarla, vamos a fijar una fecha, obviamente, entendiendo la agenda, porque es importante. Es prioritario que nos acompañe en vías, que nos acompañe en fin de ter, porque si no, pues vamos a estar hablando nosotros mismos. Y fijemos una fecha de acuerdo a su agenda En estos minutos le pido al doctor Carlos Mendoza que revise su agenda, a ver si en un corto tiempo, mucho antes del 20 de julio, nosotros podamos tener. un documento que le podamos presentar también a los congresistas. Esa era mi intervención. Le damos el uso de la palabra al diputado Miguel Ángel Gutiérrez.

Diputado Miguel Ángel Gutiérrez: Gracias, presidente, por su venia. Bueno no, presidente, yo pues, a tono de conclusión, creo que esta ha sido una sesión bastante valiosa, enriquecedora. Creo que, En primera medida, tener uno la posibilidad de escucharse como sociedad, eso es muy importante De poder escuchar la opinión, de poder escuchar la diferencia para también encontrar loque, untos en común, eso es muy importante. Yo creo que en este debate tuvimos la oportunidad de enriquecernos en el conocimiento, en las opiniones, pero además también en la visión que tiene. Cada sector de la ciudad, del departamento. Entonces, en ese orden de ideas, honorable diputado Manuel Gutiérrez, yo creo que a partir de eso, creo que efectivamente aquí varios compañeros han manifestado el tema de la conformación de una mesa técnica, que yo la verdad quiero también valorar algo, doctora Claudia, y es lo siguiente. Creo que nunca es tarde para enderezar el camino. Y creo que sí bien muchos actores han participado en sacar adelante este importante proyecto y por eso yo al inicio le di el valor a una veeduría que antes fue comité impulsor. Es que esa es la realidad de esto también. Entonces es un ejercicio de gobernanza, es un ejercicio de lo comunitario o de la sociedad civil hacia la construcción de sociedad. Yo sí creo, doctor Manuel, que es importante que hoy en esta corporación uno ve más vinculada a la clase política escuchando un clamor. De la comunidad, de la sociedad civil que se ha venido manifestando en los últimos cuatro años alrededor de este proyecto. Incluso muchos pertenecemos a ese grupo de WhatsApp de la vía metropolitana y escuchamos y leemos, incluso a veces no participamos porque entendemos cómo se ha dado este proceso. Entonces, yo creo que eso hay que aprovecharlo. Aquí hoy vimos también, doctor Manuel, que hay unos gobernantes, que tienen una visión de ciudad que tiene que complementarse con lo que hoy ha venido haciendo la veeduría. Vemos a un alcalde que quiere hacer unas obras alrededor de la vía y que también son importantes y que hay que revisar hasta qué punto una cosa con la otra no se alteran. Todo lo que se construye y todo lo que se haga en pro de sacar adelante a la ciudad, claro que es necesario. Y también vemos a una gobernación del Cesar que, aunque no se dijo en este escenario de pronto por qué no era, yo lo voy a decir. Hoy hay un anhelo y hay un propósito de poder generarle al otro costado de la ciudad la posibilidad de tener una circunvalar de doble calzada que permita pues también ayudar en la movilidad de la ciudad que no puede ser tampoco ajena a esta vía. porque incluso está a no escasos 2 .7, 3 kilómetros de esta vía. Entonces, creo que eso también hay que analizarlo. A veces, cuando se habla de mesas y se habla de comisiones, uno a veces escucha que no quiere hacer nada, haga una comisión. Pero yo creo que en este caso nosotros a esto tenemos que ponerle también responsabilidades.

Powered by CamScanner

Por eso, y para eso también fue la invitación, doctor Jorge Maestre, yo creo que tenía en el entendido de que hay municipios donde hay una bancada que también me parece positivo tener incluso una bancada con la decisión de apoyar a esta vía y a este proyecto de infraestructura pero además incluso una bancada que entre su diferencia ideológica hoy tienen el propósito de ayudar y de Conseguir los recursos para que esta vía se culmine de la mejor manera. Yo creo que hoy el llamado también, doctor Jorge Maestres, a que la gobernadora nos ayude a liderar No esta mesa ni esta comisión nos ayude a liderar este cúmulo de ideas y de propósitos para que nosotros de una manera muy rápida, yo creo que 20 de julio está muy largo, ojalá entre esta y la próxima semana, entendiendo también los temas de agenda de la señora gobernadora, convoque. a la representación de todos estos actores, que esté el alcalde de Valledupar, que estén los alcaldes metropolitanos. ¿Por qué no incluso invitemos a los alcaldes de La Guajira? Invitemos al gobernador de La Guajira también para que nos ayuden a hacer causa común, porque es que además esto también lo favorece a ellos. Invitemos al vicerrector o al subdirector de la sede de la Universidad de La Paz. Invitemos a una representación de la Veedurías. Todos los actores que además hoy tienen el interés de que esta obra salga adelante para también algo fundamental y es que entre nosotros nos pongamos de acuerdo en nuestras visiones. Porque si vamos a ir a pedir de manera contundente y específica al gobierno nacional, pues tenemos que ir unidos en el propósito para que esa voz tenga eco. Frente al tema de las instituciones del orden nacional, aquí tenemos claro que, Hoy, Findeter es un ejecutor. Doctor, usted lo dijo acá, usted construye lo que le dan para que construya. En ese orden de ideas, eso también debemos tenerlo claro. Por eso es importante el tema de INVIAS. Doctor, usted que es vallenato, que le duele, que aquí lo manifestó y que también vemos con muy buenos ojos que usted siente esto. Porque es que a veces el gobierno nacional cree que hay soluciones para territorios diversos. Y resulta que cada territorio tiene su dinámica, tiene su idiosincrasia, tiene su cultura, tiene su geografía también muy diferente. Entonces, yo sí creo que es importante uno que tengamos, como lo dijo el senador José Alfredo Genecco, hombre, tengamos en fase 3 el proyecto, para que eso nos permita que lo que se vaya a pedir, pues tenga eco. Y también entendemos, con todo el respeto se los digo, que hay decisiones que están por encima de ustedes. Yo tengo la claridad que ustedes si tuvieran hoy la decisión con lo que escucharon hoy, hoy estuvieran tomando decisiones acá en esta corporación y dando soluciones. Pero que eso escala incluso a otras esferas de poder donde pues acá tenemos a los parlamentarios Y además de eso, la doctora Imelda, que ella misma lo dijo, no lo estoy diciendo yo, tiene una ascendencia porque ella dijo que era gobierno. Entonces, hoy tiene esa ascendencia, ojalá pueda llevar ese mensaje con contundencia para que ojalá se puedan conseguir esos recursos que se permitan incluso adicionar hasta donde sea posible, porque aquí el peor enemigo es el tiempo. Y que si el presidente Petro va a venir a tirar la mocha de la corte de cinta con unos recursos que se aprobaron en otro gobierno, pues también puede hacerlo con unos recursos que también él le va a aportar a esta obra de infraestructura que los está necesitando. Yo creo que esa es como entre las conclusiones principales No sé si el diputado Jesús Suárez también pues quiera de pronto aportarle algo más. Al tema de conclusiones, pero creo que doctor Jorge Maestre, creo que usted hoy se va con una tarea, el doctor Lionel pues también se va con unas tareas y nosotros desde la corporación no solamente seremos garantes

Powered by CamScanner

de las gestiones, sino también de los tiempos para hacerle seguimiento a esto y que no se vaya a quedar en una sesión de la asamblea que hoy pone este tema en el radar del departamento. Porque uno lo que veía era de pronto las interacciones por los grupos de WhatsApp, una que otra declaración de pronto en el pilón que ha venido haciéndole como un seguimiento a esta obra. Hoy creo que hoy todos los medios de comunicación le han dado la importancia que tiene el tema y esto pone el tema. O algunos actores dicen, no, pero es que esos debates en la Asamblea, sí, de pronto uno no tiene la solución, como lo decía el Honorable Diputado José Mario, porque uno tiene unas limitaciones y unas competencias en los temas en el radar y eso permite que de una u otra forma las gestiones salgan adelante. De todas maneras, quería por último agradecerle por la presencia a todas las personas que hicieron presencia. Y agradecerle pues también a las personas que le han hecho seguimiento a la transmisión de la corporación. El Honorable Diputado Jesús Suárez pues también va a dar parte, doctor Layonel, Jorge Maestre se va con una tarea y nosotros desde la corporación seremos garante de la gestión

Diputado Jesús Suarez: El 2023, que se inicia el 15 de junio del 20/23 y que ha tenido una veeduría muy activa, muy calificada desde el punto de vista técnico y jurídico. Y además social y con una gran impronta moral, no se le haya prestado la suficiente atención para subsanar todos estos inconvenientes.

6. LECTURA DE CORRESPONDENCIA

Presidente encargado:¿Existe correspondencia radicada, señor secretario?

El secretario General: no existe correspondencia radicada.

Presidente encargado: continúe señor secretario.

7. PROPOSICIONES Y RESOLUCIONES

Presidente encargado:: ¿Hay proposiciones radicadas?

El secretario General: No, existe una proposición radicada

7. VARIOS.

Presidente encargado:: No existe varios.

Secretario general: Se agota el orden del día, señor presidente.

Presidente: Agotado el orden del día, Se convoca para el día 25 de junio a las 7:45 de la mañana.

Secretario general: Siendo las 10:50 de la mañana se da por terminada la sesión.

CONVOCATORIA: Agotado el orden del día, se convoca para 25 de junio 2025 a las 7:45 am

ASISTENCIA DEFINITIVA EN EL DESARROLLO DE LA SESION DEL DIA 24 DE JUNIO DE 2025

No.	DIPUTADOS	ASISTENCIA

Powered by CamScanner

1	BARROS GNECCO JORGE ANTONIO	PRESENTE
2	CASTILLA BROCHEL RONAL ARTURO	PRESENTE
3	DAZA LOBO CARLOS ALBERTO	PRESENTE
4	GUTIERREZ PRETEL MANUEL	PRESENTE
5	GUTIERREZ RAMIREZ MIGUEL ANGEL	PRESENTE
6	MEZA OCHOA MARIA CECILIA	DELEGADA
7	MUVDI ANILLO FAWZI	PRESENTE
8	PANA RAMOS JORGE ANDRES	PRESENTE
9	RODRIGUEZ BARRIGA JOSE MARIO	PRESENTE
10	SUAREZ MOSCOTE JESUS JAVIER	PRESENTE
11	ZULETA MURGAS CLAUDIA MARGARITA	PRESENTE

La presente acta se levanta y se firma en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento Interno de la Corporación – Ordenanza No. 249 del 2022

JORGE ANTONIO BARROS GNECCO
Presidente

LEMIR ALFONSO BECERRA GOMEZ
Secretario General

Digito: JOHANA DURAN ROMERO

Powered by CamScanner