 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 1 de 32

ACTA No. 012
(13 de febrero de 2026)

CORRESPONDIENTE A LA SESIÓN ORDINARIA DEL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE DUITAMA, REALIZADA EL DÍA ONCE (11) DE FEBRERO DE DOS MIL VEINTISÉIS (2026).

En la ciudad de Duitama, a los trece (13) días del mes de febrero de dos mil veintiséis (2026), siendo las cinco y veintitrés minutos de la tarde (5:23 p. m.), se reunió el Honorable Concejo Municipal de Duitama para instalar las sesiones ordinarias correspondientes al mes de febrero de dos mil veintiséis (2026); convocatoria hecha por parte del presidente de la corporación.

El H.C. GIL SOSA JOSÉ LUIS, presidente de la Corporación, presenta un cordial saludo a los presentes, señalando que, en la fecha y hora arriba mencionada, se da inicio a la sesión ordinaria previamente convocada.

Solicita a la señora secretaria de la Corporación dar lectura al orden del día previsto para la fecha.

ORDEN DEL DÍA

1.ª ORACIÓN

2.º. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

3.º. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

4.º. HIMNO A DUITAMA

5.º. INVITACION ESPECIALES TEMA: GESTION Y OPERACIÓN DE LA LINEA FERREA EN EL MUNICIPIO DE DUITAMA

- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -(ANI)

-OPERADOR CONSORCIO FERREOBELÉN

-SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

-SECRETARIA DE PLANEACION

-SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

-SECRETARIA DE GOBIERNO

6.º. LECTURA DE CORRESPONDENCIA Y COMUNICACIONES

7.º. PROPOSICIONES

8.º. ASUNTOS VARIOS

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

1.º. ORACIÓN

El H.C. REYES MARTINEZ GUILLERMO ANDRES eleva la plegaria al Todopoderoso.

2.º. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

Por secretaría se constata la presencia de los siguientes concejales:

BAYONA RINCON FERNANDO ALFONSO

CELY RINCON JEISON JAVIER

CERINZA RICAURTE PAULA YANETH

FLECHAS GÓMEZ, WILLIAM

GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER

GIL SOSA JOSÉ LUIS


MEJIA ROMERO JUAN FELIPE

QUESADA SOLER DUVÁN MAURICIO

REYES MARTÍNEZ GUILLERMO ANDRÉS

RIVERA GÓMEZ HÉCTOR RICARDO

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R –GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016
	ACTA DE PLENARIA	Versión: 1 Página: 2 de 32

Por secretaría se informa que existe quórum de liberatorio y decisorio.

3°. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El presidente somete a discusión el orden del día

Aprobado por unanimidad de los presentes en el recinto.

4°. HIMNO A DUITAMA

Se da por recibido.

Según control de asistencia, se registra el ingreso del siguiente concejal:

DIAZ MATEUS JORGE ELIECER

5°. INVITACION ESPECIALES TEMA: GESTION Y OPERACIÓN DE LA LINEA FERREA EN EL MUNICIPIO DE DUITAMA

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –(ANI)

OPERADOR-CONSORCIO FERREOBELÉN

SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE PLANEACION

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

SECRETARIA DE GOBIERNO

La sesión se realizó por invitación de la Bancada del Partido Conservador para abordar asuntos relacionados con la línea férrea que atraviesa el municipio.

Se extendieron las invitaciones pertinentes a las agencias, operadores y secretarías responsables de la gestión de esta infraestructura ferroviaria.

Según control de asistencia, se registra el ingreso de los siguientes concejales:

ADAME GOMEZ EDISSON LEANDRO

CRISTIANO JACOME JOSUE DANIEL

GOMEZ MARTINEZ JULIAN ANDRES

JOYA NIÑO LEONARDO ANDRES

ZAMBRANO ADAME NIMROD ALEXANDER

A continuación, tiene la palabra la bancada citante el partido conservador y procede a intervenir el H.C. REYES MARTINEZ GUILLERMO ANDRES

“Gracias, Buenas tardes para todos los asistentes. Presidente, realizamos esta invitación no solamente por los lamentables hechos de hace un par de semanas en la ciudad de Duitama, sino porque creemos que es importante visibilizar la problemática que se presenta con la vía férrea en su trayecto, pues ingresa por toda la ciudad de Duitama y nos divide.

Es hora de que nosotros, desde esta corporación y junto con todos los asistentes y ciudadanos, empecemos a proponer soluciones. No podemos continuar cargando con todas estas responsabilidades frente a un eje tan estratégico para el desarrollo económico del país que beneficia a todo el departamento y a la nación, mientras nosotros asumimos solos las consecuencias.


Buscamos un punto en el que podamos dialogar todos para entender la realidad de la operación de la vía férrea en nuestro municipio. A partir de esto, que empezar a buscar soluciones, ser propositivos y lograr que los entes del nivel nacional nos ayuden, reconozcan que Duitama existe y que necesitamos soluciones reales para el municipio. Muchas gracias, señor presidente.”

Se da el espacio a la admiración municipal para el desarrollo del cuestionario.

Toma la palabra el jefe de la oficina asesora de planeación del municipio, ingeniero Marco Tulio Carvajal saluda a todos los honorables concejales, entidades y personas del recinto y realiza la siguiente intervención

“Informo que este es un asunto complejo. En este momento el municipio de Duitama enfrenta una nueva realidad ante la cual la administración municipal está realizando las actuaciones necesarias para adaptarnos a estas

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R-GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 3 de 32

nuevas condiciones y prever todos los impactos y consideraciones que se derivan. Trabajamos con una visión de nación y bajo una serie de estructuraciones de orden nacional para la reactivación de las líneas férreas.

Es así como en este momento el municipio de Duitama, al igual que muchos otros municipios, debe adelantar actuaciones en diversos sentidos con el fin de visionar cómo será este impacto. En primera medida, reconocemos y hemos documentado esta problemática en diferentes escenarios. La reactivación de esta vía férrea tiene impactos severos dentro de la ciudad, pues nos enfrentamos a una fragmentación urbana y a consideraciones de seguridad importantes.

También debemos identificar situaciones litigiosas que hemos de resolver respecto a las franjas de servidumbre de las vías férreas y las vías urbanas de Duitama que están en conflicto. Este problema se deriva de que dicha infraestructura no estuvo en el radar de los gobiernos nacionales durante mucho tiempo. Con su reactivación, surgen problemáticas que no se veían hace cuarenta (40) o cincuenta (50) años.

Actualmente, el país se rige por una ley de infraestructura vial férrea que data de mil novecientos veinte (1920). Desde ahí entendemos problemáticas severas, porque esta ley estuvo inactiva mucho tiempo y no fue articulada adecuadamente desde el orden nacional. Por ello, encontramos dificultades que debemos zanjar. Presentaré un recorrido sucinto de lo realizado para prever esta problemática, ver cómo se puede trabajar y gestionar una visión nacional, departamental y municipal sobre la infraestructura vial y férrea de Duitama.

Este es un impacto de orden nacional y las decisiones se toman principalmente desde ese nivel; por lo cual, la visión que aterricemos sobre nuestro territorio debe estar conjugada con las demás visiones. Respecto a las previsiones en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), primero comentaré cómo está para saber hacia dónde vamos en esta evolución.

En el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, la vía férrea está articulada a proyectos urbanísticos para dinamizar ciclorrutas y espacios verdes. Tiene una visión diferente a lo que la realidad exige hoy, pues propone proyectos como alamedas y arborización sin un estudio profundo sobre conflictos de uso en servidumbres, franjas, vías o accesibilidad. Este plan fue aprobado mediante acuerdo municipal en el año dos mil nueve (2009).

Tiene una visión de protección al considerarlo como sitio de arborización, existe un proyecto urbanístico dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente que se llama Villa Olímpica. Dentro de esta, Los escenarios deportivos que todos conocemos hacia el sector Higueras, se extiende una franja que llega desde ese sector por toda la línea férrea y la línea de Higueras hasta el hospital. Allí se designa una rehabilitación de carácter paisajístico y general.

En este marco, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) dos mil nueve (2009), siguiendo lo que decía el del año dos mil dos (2002), estableció el proyecto urbanístico Carrera veinte (20), el cual ya se ejecutó. Dicho urbanismo buscaba la mitigación de impactos de la economía informal y de la inseguridad que se estaba generando allí, más que una dinamización de la vía férrea; eso fue lo que se hizo finalmente.

Es decir, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) también establece que las estaciones del ferrocarril no se tienen en cuenta como una infraestructura de movilidad, sino como bienes de interés cultural. Es una visión totalmente diferente y de ahí nosotros partimos para documentar que en este momento tenemos que asumir retos diferentes. La administración, el concejo y toda la ciudadanía nos estamos enfrentando a una nueva realidad que debemos atender.


En el documento diagnóstico territorial de las actuaciones que adelantamos para el ajuste y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), ya hay un diagnóstico al respecto. Este se encuentra debidamente documentado y es asequible al público general. Dentro de esta propuesta se pueden ver varias situaciones respecto a lo que sucede actualmente en nuestro territorio, lo cual quiero señalar detalladamente en este momento para claridad de todos.

En este documento territorial y en la documentación pictográfica de referencia, está registrado que efectivamente tenemos una fragmentación urbana. Existe una segmentación de todo lo que corresponde a la parte sur de la ciudad con la parte céntrica. Nuestras circulaciones peatonales están interrumpidas en puntos señalados donde evidentemente no hay pasos regularizados. En este momento existen pasos que son "de hecho" y quiero llamarlos así.

Para nosotros, estos pasos de hecho son construidos debido a la expansión urbana natural del municipio que se ha dado en torno a la vía férrea. Más adelante indicaremos cómo a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) le hemos solicitado expresamente siendo claros que estos conflictos se zanjen para garantizar la movilidad y el desarrollo urbano. No nos oponemos a los proyectos de infraestructura siempre y cuando nos garanticen las condiciones adecuadas para el municipio.

Defendemos lo que se ha avanzado en el territorio. En el documento diagnóstico se identifican puntos fuertes de inseguridad por el paso férreo y en todo lo que significa la carrera veinte (20). Contamos con pasos regularizados donde antes no se medía una afectación, pero evidentemente esta se dio. Tenemos también contaminación por basuras relacionada con la plaza de mercado e influencias establecidas allí, además de contaminación visual y auditiva en Robleales.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 4 de 32

Es una realidad que el paso del tren va a afectar de manera significativa estos sectores donde hay comunidades residentes, viviendas; ya tenemos una serie de impactos medidos y documentados. Bajo esas realidades, lo que está propuesto y sujeto a ajuste es que se estructure un macroproyecto en torno al paso de la línea férrea. Este macroproyecto tiene componentes ambientales, económicos y urbanísticos para que el sector no sea un área deprimida.

Buscamos alinearnos a visiones de otras ciudades que han marcado el paso de estas líneas férreas como sectores de mayores posibilidades y crecimiento. Si tenemos posibilidad de movilidad y transporte en esos sectores para personas, seguramente ahí también tenemos las posibilidades de valorización. Dentro del documento técnico de soporte se estudian los elementos claves para este megaproyecto ferroviario, con el fin de establecer en el marco de este proyecto ferroviario cuales las manzanas y lugares a dinamizar.

Este plan debe estar alineado con la estructuración de los pasos necesarios. El macroproyecto está visualizado para que lo hagamos de manera ordenada, verificando las franjas de seguridad y los traslapes. Ya hemos identificado claramente las consideraciones ambientales, sociales y urbanísticas. El macroproyecto está estructurado sobre la línea férrea, más no delimitado a un alcance específico porque cada punto de la ciudad va a ser particular y requiere desarrollo urbano.

Primero, estamos buscando cuál es la visión de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de la nación respecto al corredor que atraviesa Duitama. En este momento se tienen proyecciones de movilizar carga de Acerías Paz del Río y de Belencito, además de un posible tema de turismo. Lo único que sabemos hoy es que hay una afectación del paso y hemos solicitado vehementemente que nos indiquen las frecuencias de operación.

Necesitamos saber cuándo va a pasar el tren y qué días, para prever todas las necesidades y contingencias. Debemos estructurar si va a ser plenamente de pasajeros o de carga. Hay una visión de reactivación a la cual todavía le falta definir los puntos exactos. Esta visión de infraestructura que tenemos debe ser proyectada para que sea útil al municipio. Nosotros no tenemos la facultad de decir que no se va esta línea.

A menos que sea una posición ciudadana amplia, desde el punto de vista jurídico debemos mirar cómo convivimos con esta línea férrea. Esta infraestructura puede ser útil si es adecuadamente manejada; tiene potencial porque mueve a toda Duitama. Puede que más adelante consideremos una variante y dejemos esta línea para un tren ligero o movimiento de pasajeros. Son visiones que tenemos que articular, pues no podemos decir de tajo que saquen esto.

Desde el planteamiento del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para este megaproyecto, se establecen normas urbanísticas que permitan un desarrollo urbano valorizado. No lo miremos como el "patito feo", sino miremos cómo integrar esto de mejor manera al municipio donde hay una serie de características con usos compatibles y condicionados. Ya estudiamos zonas comerciales, industriales o de alto impacto, entendiendo que las residenciales no son muy compatibles junto al tren, hacer unas limitaciones, unos acotamientos a las existentes, pero ya podemos decir que hay estudios sobre qué es y no compatible con la línea férrea dependiendo de sus impactos

En los documentos técnicos de soporte, así como en el proyecto de acuerdo, hay lineamientos señalados bajo la ley existente. La ley nos da unas franjas que deben ser interpretadas y no podemos ir más allá de esa reglamentación. Estamos en conversaciones para mediar las circunstancias, pues las leyes de mil novecientos veinte (1920) exigen franjas de aislamiento de veinte (20) metros desde el eje para construcciones y doce (12) metros para plantaciones, dos (2) metros, de seguridad prevista total hay una serie de franjas que están traslapando con estos 20 metros de seguridad y para nadie es un secreto que tenemos que mirar cómo vamos a solventar este asunto.


Es una realidad que tenemos que solventar. Por eso convocamos a la ANI a los dueños del proyecto para mirar cómo vamos organizar y velar por la defensa urbana y de la comunidad, garantizando que no se vulneren derechos. Esto tendrá un largo trasegar. Si regulamos de manera adecuada e implementamos garantizar que esto sea un desarrollo que a Duitama le beneficien

Sin embargo, tenemos retos generales como el tema de la seguridad. Esto está documentado en el marco del mantenimiento y de las obras de intervención que adelantan en este momento. Ya somos dolientes de un hecho de siniestralidad que a la administración nos duele. Por ello, hemos desplegado estrategias con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Findeter, con la implementación del proyecto para garantizar una operación segura.

Lo que estamos haciendo aquí tiene un paso acelerado derivado de las condiciones siniestras que vivimos, pero esto no nació de ahí. Desde el año pasado enviamos solicitudes a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para que nos indique las proyecciones sobre Duitama y las posibilidades de variantes. Sigue en estudio por la entidad y no tenemos respuesta oficial, pero poseemos comunicaciones formales que podemos trasladarles para que conozcan los oficios elevados desde el año pasado para saber si hay proyecciones alternativas para nosotros vincularlos al (POT).

Aquí viene un reto interesante sobre cómo articular una línea férrea o una variante en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) si no tenemos una visión nacional clara. No son solo retos administrativos, sino técnicos. Se

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001
		Fecha Aprobación: 12-12-2016
	ACTA DE PLENARIA	Versión: 1
		Página: 5 de 32

hablaba de una variante férrea denominada perimetral de Vargas que rodea la comuna ocho (8), pero tiene restricciones serias. En el sector de Juan Grande ya hay construcciones, conjuntos institucionales privados y cruces con líneas eléctricas.

El tema técnico es retador porque se cruzaría con el canal Vargas y el río Chicamocha. Llegaríamos al nudo del cruce de la Vía de la Transversal del Sur (BTS) con la Camilo Torres donde hay espacios reducidos, sifón invertido y áreas agrológicas en la parte sur. Si la alternativa es más abajo del canal Vargas, se requiere una estructuración amplia que valore todos los impactos ambientales, sociales, económicos y prediales de gran calado.

Como municipio no tenemos las capacidades de adelantar esos estudios, pero han sido solicitados a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). También tenemos abajo una zona de protección arqueológica, por lo que no es sencillo definir por dónde pasará la variante. Buscamos orientar dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) la necesidad de que se desarrolle una variante férrea o analizar las implicaciones que tendremos con la Vía de la Transversal del Sur (BTS).

Debemos definir si hacemos vía férrea o Vía de la Transversal del Sur (BTS), pues la viabilidad del tren depende de la carga y las rutas. Hay que hacer análisis macroeconómicos sobre cómo se conectan estas vías al centro. Si llevamos la interconexión muy lejos del casco urbano, podríamos convertirnos en un municipio aislado. Estos interrogantes buscamos proyectarlos en el ajuste y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de manera estructurada.

Aquí viene un reto interesante, y es cómo nosotros vamos a articular una línea férrea en el POT o una variante, si no tenemos una visión nacional que nos diga si por ahí va a pasar o no va a pasar. No solo son retos administrativos, sino que también tenemos retos técnicos. Inicialmente se hablaba, por ejemplo, de que una variante férrea puede ser lo que se ha denominado la perimetral de Vargas.

Esta es la que rodea la comuna ocho (8) por el sur, pero en este momento ya tiene unas restricciones serias porque hacia el sector de Juan Grande, donde debió proyectarse esa perimetral, hay una serie de construcciones. Ya existen conjuntos institucionales privados como la iglesia, o hay otras casas donde se cruza con líneas eléctricas; entonces el tema técnico también es un gran reto.

En la parte baja se va a cruzar con el canal Vargas y con el río Chicamocha. Vamos a llegar al conflicto y al nudo que tenemos en el cruce de la BTS con la Camilo Torres, donde tenemos espacios reducidos, un sifón invertido y áreas agrológicas en la parte sur del municipio. Si no es la perimetral que indico, y es más abajo, iríamos por la zona más allá del canal Vargas.

Podríamos avanzar sobre estudios de otra alternativa; sin embargo, estas deben definirse desde una estructuración amplia donde se valoren todos los impactos ambientales, sociales, económicos y prediales. Es una estructuración de un calado muy grande, donde básicamente como municipio no tenemos las capacidades para adelantar esos estudios, pero que sí han sido solicitados a la ANI.

Por ejemplo, también tenemos abajo una zona de protección arqueológica, entonces no es un tema tan sencillo decir que la variante va a pasar por este lado. En ese sentido, lo que nosotros buscamos es orientar dentro del POT la señalización de la necesidad de que se desarrolle una variante férrea. Me adelanto un poco a la sesión que vamos a tener el día lunes sobre la BTS.

Nosotros tenemos que mirar, y eso también tiene una serie de implicaciones, si hacemos vía férrea o hacemos BTS, porque la carga que le da viabilidad al tren es porque no hay rutas. Hay que hacer una serie de análisis económicos y macroeconómicos sobre cómo se conectan estas vías al centro y qué es lo que queremos llevar; hay que mirar también los potenciales de inversión.


¿Qué pasa si nos llevamos una línea férrea y una BTS mucho más allá de las posibilidades del municipio? ¿Será que nos vamos a convertir en un municipio de pronto aislado? Cuáles son los impactos económicos de llevar una vía y que toda la interconexión se separe de manera importante del casco urbano. Son interrogantes que buscamos proyectar dentro del ajuste y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial.

Buscamos la necesidad de que se estructure y que podamos avanzar en esos proyectos, pero en este momento, hablar sobre un trazado existente necesita una serie de consideraciones mucho más amplias. Espero haberles respondido sobre qué es lo que estamos proyectando en el POT de acuerdo a la visión y al recorrido de lo que se está generando actualmente.

Desde luego, tenemos una serie de informes y solicitudes desde el año pasado desde que pude atender esta situación. Hemos hecho recorridos acompañados con las secretarías de Gobierno, Infraestructura y Tránsito, junto con la empresa Ferrocarriles de Belén y delegados de la ANI, para identificar la criticidad de estos pasos. Tenemos informes que son críticos y hemos elevado los reportes respectivos.

Hemos señalado aspectos claves de la seguridad que son necesarios fortalecer y todo está debidamente documentado. Si ustedes gustan, podemos hacerles llegar copia de todos los documentos. Las reuniones y acercamientos con la ANI han sido amplios, certeros y concretos respecto a las solicitudes que necesitamos aquí en el municipio. Espero haber resuelto sus dudas y estoy atento a cualquier inquietud.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001
		Fecha Aprobación: 12-12-2016
	ACTA DE PLENARIA	Versión: 1
		Página: 6 de 32

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS agradece al secretario de planeación e invita al uso de la palabra al secretario de Gobierno el doctor William Forero.

El secretario de gobierno saluda a las instituciones en el recinto, concejales y demás personas.

"Desde la Secretaría de Gobierno, para conocimiento de ustedes y de la ciudadanía, hemos realizado mesas de diálogo tanto con la comunidad como con los representantes de los entes aquí citados. ¿Cuál es la situación que nos alberga hoy? Bien se decía sobre el foco de inseguridad en la carrera veinte (20), este espacio se comprende entre la calle diecinueve (19) hasta la calle décima (10), donde se encuentra la estación del tren. Nosotros hacemos intervenciones, pero ¿qué sacamos con hacerlas si ustedes, señores de la ANI, nos han manifestado que estos terrenos de la vía férrea son del Estado? Quiero que se establezca un compromiso serio de coayudanza en la vigilancia de estos espacios, porque es corresponsabilidad de ustedes tener cámaras, alarmas y vigilancia.

Por otro lado, se había mencionado que el material rodante allí presente debía estar asegurado. El día martes o miércoles realicé un operativo por ese sector y eso no tenía nada de seguro; lamentablemente, ya tuvimos un accidente. Hay que ponernos en la responsabilidad que ustedes asumen como entidad porque, como decía el ingeniero Marco Tulio, la desatención en temas de riesgos nos va a traer otros posibles accidentes.

Aprovecho para que como ciudadanía, si encuentran más anomalías como estas, me las reporten porque para eso estamos. Esta mañana también realizamos una mesa de trabajo pequeña con la posibilidad, o más bien ya citada para el próximo viernes a las ocho (8) de la mañana, con toda la comunidad del paso irregular de Ferreaceros. Esto queda abajo de la Camilo Torres, hacia el fondo, pues la comunidad manifiesta una oposición.

Ellos dicen que no van a permitir el cierre de ese espacio a todo costo, pero también tenemos que mirar que por ahí cruzan niños y rutas urbanas. Hay tránsito y muchas situaciones que nos preocupan; por ende, se cita a la comunidad para establecer unos acuerdos mientras se llega a una aclaración de responsabilidades. Debemos definir si es del municipio o de ustedes, aunque yo creería que es más de ustedes.

Dado que ese espacio es de la vía férrea, si nosotros llegamos a intervenir de manera directa, hay que ser claros en que estaríamos incurriendo también en una acción ilegal. Eso por parte de la Secretaría de Gobierno; entonces, dejamos sobre la mesa que pongan atención entre las calles diecinueve (19) hasta la calle décima (10) en temas de vigilancia, iluminación, alarmas y, sobre todo, aseo, que es su responsabilidad.

A continuación, toma la palabra la secretaria de tránsito y transporte Sonia estrella Castro, saluda a todos los presentes Y realiza la siguiente intervención

"Dentro de las preguntas, adicional a lo que ya explicó el doctor Wilman y el ingeniero Marco Tulio, se me consultó si tenemos estudios de seguridad vial asociados a los cruces férreos. Como decía el ingeniero, desde el año pasado (1) hemos estado haciendo las visitas correspondientes acompañados de Ferreobelen.

En otras oportunidades nos han acompañado la ANI y Findeter; así hemos definido cuáles son los pasos de acuerdo a la observación. Contamos con información de dónde pasan las rutas de transporte público y los puntos que tienen mayor acceso, tanto vehicular como peatonal. En ese orden de ideas, estamos en este momento tomando información de campo para poder tener un sustento mayor y coordinar con la ANI los pasos que requieren ser regularizados.

En Duitama tenemos treinta y cinco (35) pasos. Como decía el ingeniero Marco Tulio, la ciudadanía venía acostumbrada a que la vía férrea estaba ahí y, alrededor de ella, Duitama ha crecido. Tenemos barrios, tenemos colegios y diversas actividades asociadas a la zona de influencia de la vía férrea. De hecho, desde mi área tengo una ruta de transporte público que en su momento fue autorizada y cuya vía hace parte de la franja de seguridad.


Esto quiere decir que esta ruta, en concordancia con la normatividad vigente, no podría seguir transitando por este recorrido que tiene autorizado desde el año dos mil tres (2003). Respecto a la señalización y control del tráfico, la Ley setenta y seis (76) de mil novecientos veinte (1920) y las normas que rigen la materia, dicen que el encargado de la vía férrea es el responsable de tener la señalización y las alarmas correspondientes.

Sin embargo, esto aplica únicamente a los pasos regularizados, es decir, los que tengan talanquera y un funcionario que las active cuando haya el paso del ferrocarril. En el resto de cruces, hasta que no se llegue a un acuerdo y los regularicen por parte de la ANI, estamos sin señalización. Nosotros hemos estado haciendo visitas y verificando que estén en funcionamiento, encontrando en algunas ocasiones que esto no se cumple.

Se le hizo el debido requerimiento al operador. En una de las visitas en la Camilo Torres, no estaban funcionando las luces porque se encontraban realizando mantenimiento; cada vez que hemos detectado fallas, se ha hecho el requerimiento. Respecto al paso férreo de carga, solicitamos los horarios, porque la comunicación básicamente dice que se van a reactivar y, como tenemos pasos no regularizados, cualquier incidente es responsabilidad del municipio.

Es algo en lo que personalmente no estoy de acuerdo porque, repito, la vía férrea estaba ahí y quienes van a comenzar el paso de carga están en su derecho. El operador solicitó los horarios, pero no me los entregaron. Desde la administración consideramos que, si el tren va a pasar y requerimos garantizar la seguridad a los ciudadanos, deben entregarnos los horarios para poder realizar el acompañamiento respectivo al paso del tren.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R -GA - 001</p>
		<p>Fecha Aprobación: 12-12-2016</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Versión: 1</p>
		<p>Página: 7 de 32</p>

Como ustedes entenderán, es muy complicado que, si no tenemos un horario, podamos disponer de personal para que esté veinticuatro (24) horas, siete (7) días de la semana, viendo cuándo va a pasar el tren por la ciudad. De igual manera, tenemos que socializar con la comunidad los horarios de paso del tren de carga. Los puntos críticos identificados son donde hay más flujo de vehículos y se envió un documento con trece (13) pasos priorizados.

La idea es poder reducir la accidentalidad, la exposición al riesgo, fortalecer la seguridad vial y optimizar la movilidad en el municipio. En Duitama, a diferencia de otros municipios, la vía no se agrega completamente, sino que pasa por toda la mitad del municipio afectando barrios y el sector del hospital. Requerimos que regularicen varios pasos para garantizar que la comunidad esté a salvo de cualquier imprevisto, como el vivido en enero. Muchas gracias."

Acto seguido, interviene la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), representada por el ingeniero Juan Pablo Nieto, técnico de apoyo, quien procede a tomar la palabra.

"Soy ingeniero de Apoyo Técnico de la Agencia Nacional de Infraestructura, Gerencia Férrea. Estoy aquí en representación de la agencia. La ingeniera Adriana Montañez, nuestra gerente ferroviaria, les manda un saludo y me dio la instrucción para que estuviera acá con ustedes comentando y dando respuesta a las solicitudes que recibimos del Honorable Concejo de Duitama. Muchas gracias.

Entonces, voy a proceder inicialmente a dar un contexto de lo que tenemos como corredor ferroviario y lo que tenemos como infraestructura ferroviaria en el país. Para eso me voy a permitir hacer un contexto inicial del marco legal aplicable para los corredores férreos en Colombia, partiendo de la Carta Magna de nuestra Constitución Nacional, donde se establece que los corredores férreos son bienes de uso público.

Estos tienen unas condiciones como todos sabemos, representan una infraestructura que no se puede intervenir; tiene condiciones que hacen parte de cualquier otro tipo de infraestructura pública. Asimismo, como ya lo comentaron mis predecesores en sus exposiciones, tenemos la Ley 76 de 1920 y la Ley 146 de 1963.

Son leyes que conforman el marco normativo que nos rige desde el punto de vista ferroviario. Bajo ese marco normativo es con el cual la agencia viene desarrollando sus proyectos ferroviarios. Entonces, ese es el marco legal que soporta las intervenciones y actuaciones que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura. Aquí hago una claridad: la Agencia Nacional de Infraestructura es un ente ejecutor.

Nosotros recibimos los proyectos para estructurarlos y materializarlos posteriormente. En función de esto, vemos que esta ley define algunos elementos relevantes frente al tema del uso, ocupación, restricciones o prohibiciones sobre este tipo de infraestructura. Especialmente, si vemos en la Ley 146 de 1963, se hace referencia a la interacción con otros modos de transporte.

Respecto a los cruces ferroviarios, desde allí ya está previsto que deben hacerse a desnivel. O sea, un cruce a nivel, cuando pasa un ferrocarril, no es seguro y se debe propender por hacerlos a desnivel, bien sea elevados o subterráneos. Eso lo tenemos desde esa ley. Posteriormente, también tenemos la Ley 769 de 2002.

Allí se nos recuerda la apelación del tren como modo de transporte respecto a los otros modos y a los otros actores motorizados en la infraestructura vial. Finalmente, tenemos una resolución y un documento técnico que tiene la agencia para buscar convivir con esta situación que tenemos presente en muchas partes del país. Es el tema de los pasos a nivel regulares, irregulares u otros que van saliendo.

Para pensar en eso, la agencia, mediante la resolución 716 de 2015, busca dar unas líneas para poder autorizar temporalmente intervenciones sobre los corredores férreos. Esta resolución no es solamente para corredores férreos, sino que hace referencia a todos los modos de transporte. Pero en este caso particular, me voy a centrar un momento en el tema férreo.


Específicamente, a lo que corresponde a esa autorización temporal de pasos sobre el corredor férreo. Digo temporal porque, como indica la Ley 146, los cruces deben ser a desnivel. Estamos dentro de un marco legal que dicta que los cruces deben ser a desnivel; no obstante, temporalmente la agencia desde el dos mil quince (2015), está planteando mecanismos que da una posibilidad de hacer unos cruces a nivel.

Esto se permite bajo unas condiciones técnicas que están definidas en esta resolución. Más adelante les comentaré algunos detalles de esta resolución que ha sido aplicada en diferentes sitios a lo largo y ancho del país. Esto sirve como contexto del marco legal que nos cubre dentro de los proyectos ferroviarios. Dentro de la solicitud que recibimos por parte del Concejo Municipal, estaba la contextualización general del proyecto.

Se trata del proyecto del corredor férreo Bogotá-Belencito. Aquí, de forma esquemática, les presento cuál es la magnitud de este corredor. Es un corredor que originalmente parte del municipio de Facatativá, pasa por Bogotá y continúa hacia el norte hasta Belencito, en Sogamoso. Actualmente, el tramo entre Facatativá y Bogotá ya no hace parte del corredor porque se entregó a la empresa férrea regional de Cundinamarca para el proyecto Regiotram de Occidente.

Entonces, este corredor se reduce un poquito e inicia desde el kilómetro cinco (5) en Bogotá, siguiendo el mismo recorrido que ya ustedes conocen. Dentro de este corredor, la agencia tiene su competencia para administrar,

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R –GA - 001</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Fecha Aprobación: 12-12-2016</p> <p>Versión: 1</p>
		<p>Página: 8 de 32</p>

operar y mantener. También, en los últimos kilómetros hacia Belencito, se han hecho inversiones para actividades de modernización, que es lo que ustedes han notado como intervenciones un poco más masivas.

¿Por qué se busca esa modernización? Porque no es un secreto para nadie que la red férrea de Colombia es bastante antigua. Se busca mejorar las condiciones de operación ferroviaria, pero no solamente desde el punto de vista de operación, sino también de seguridad y de confort para los usuarios. Es un tema que hemos conversado con los diferentes actores municipales, buscando la convivencia entre el corredor y la dinámica de cada municipio.

¿Cuál es el marco jurídico del corredor? Esa era otra consulta dentro de la comunicación recibida del Concejo. Primero, repito que la infraestructura del corredor férreo de Bogotá-Belencito es una infraestructura que hace parte de la red férrea nacional. Esta red, aunque no es muy extensa, tiene diferentes corredores que contribuyen a ese dinamismo e impulso que se está dando para la reactivación del corredor férreo.

Es una infraestructura que no está concesionada. Aunque la agencia la tiene a su cargo, esta infraestructura no está en concesión todavía, pero sí bajo la administración y operación de la Agencia Nacional de Infraestructura. ¿Qué nos habilita a hacer eso? Tenemos el Decreto 4165 de 2011 y la Ley 2294 de 2023.

Allí está el Plan Nacional de Desarrollo, donde se le indica a la agencia la posibilidad de realizar este tipo de administración sobre el corredor Bogotá-Belencito. ¿Cómo lo hacemos actualmente? Como es de conocimiento de muchos y como comentaron los representantes de la Administración Municipal, somos la entidad titular encargada de la administración de la red férrea nacional concesionada y de esta que no lo está.

Lo estamos haciendo actualmente por medio de FINDETER, mediante un contrato interadministrativo que es el BE (809) de dos mil veintitrés (2023). FINDETER, mediante un patrimonio autónomo y un mecanismo de soporte técnico, tiene contratistas derivados que son los encargados en territorio de materializar lo que la agencia ha solicitado, como operación, mantenimiento e intervención de modernización.

Aquí están los contratos que ustedes ya conocen, que son los realizados con Ferreobelen y su interventoría correspondiente. En eso estamos actualmente frente al tema de lo que es competencia de la agencia y cómo lo viene haciendo. Ahora bien, aquí tenemos la información general; nuestro contratista de obra es el Consorcio Ferreobelen y nuestro contratista de interventoría es HMV Ingenieros Limitada.

Importante comentarles que Ferreobelen también está encargado de la operación, mantenimiento y administración del corredor completo desde el kilómetro cinco (5) hasta Belencito. Dentro de las solicitudes del Concejo, nos pedían un listado de las intervenciones y contratos ejecutados en los últimos diez (10) años sobre el corredor. Esto lo extrajimos de la comunicación que se radicó formalmente respondiendo a cada punto.

Allí podemos observar los diferentes contratos que se han celebrado y ejecutado sobre el corredor por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura. En último lugar tenemos el contrato vigente con Findeter y sus contratistas derivados. Frente al tema de operación del corredor, es importante señalar que efectivamente es un corredor que está vivo y activo, tanto así que tenemos transporte de carga y de pasajeros.

Les presento unas gráficas en las cuales podemos observar la evolución del transporte de carga en el corredor Bogotá-Belencito, viendo que en los últimos dos (2) años se ha incrementado esa intención. De otra parte, también tenemos transporte de pasajeros. Aunque no es en todo el corredor, se hace en zonas muy particulares; la mayoría ha tenido un enfoque turístico, pero se ha hecho.

La expectativa es que más adelante sea una alternativa de transporte para pasajeros mucho más eficiente. Vemos que, en los últimos años, después de haber superado la pandemia, se volvió a reactivar todo este tipo de interacciones. También nos hacían la solicitud por parte del concejo sobre cuáles eran las responsabilidades y competencias de la agencia y de los municipios. En esta imagen trato de presentar el resumen de dichas condiciones.


Por un lado, hay que tener claro que la agencia es responsable del corredor férreo como infraestructura nacional; es un activo de la nación a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura. Dentro de esa competencia tenemos la administración, seguimiento y cuidado de todos los elementos, que hacen parte de la infraestructura incluyendo la señalización ferroviaria. Somos responsables de la vía férrea, señalización, control de tráfico y seguridad operacional.

Buscamos siempre, porque la ley así lo solicita, garantizar el cuidado de la franja o zona de protección, que varía según algunas condiciones entre doce (12) a veinte (20) metros. Esta actividad ha sido encomendada a nuestros contratistas para que, durante su ejecución, puedan hacer valer esa condición de control y de cuidado de las zonas de seguridad asociadas a la red férrea nacional.

De otro lado vemos la competencia de los municipios. Toda vez que la red férrea pasa por los cascos urbanos, tenemos que convivir. La competencia de los municipios está asociada al tránsito propio, al estado del espacio público, condiciones de andenes y demás elementos locales. Como comentaban, hemos tenido mesas de trabajo con la Administración de Duitama buscando identificar sitios técnicos para intervenir y convivir mejor.

Sobre el tema de seguridad y mitigación de riesgos, hay que tener presentes varios elementos. Primero, sabemos que un tren no es un vehículo que frena en seco; requiere elementos operacionales para poder parar. Eso hace

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R-GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 9 de 32</p>

que sea compleja su operación, sobre todo en pasos urbanos. Algunas recomendaciones técnicas que consideramos para la seguridad vial es la distancia mínima entre pasos o cruces a nivel.

Esta debe ser mayor a uno punto cinco (1.5) veces la longitud del tren operando. Es decir, si tenemos un tren extenso, la idea es que los puntos de cruce tengan uno punto cinco (1.5) ubicados de lo que tiene el tren estén, ubicados a una distancia mayor para que el tren pase sin generar conflicto. Esto si hablamos de pasos a nivel, aunque la idea es que sean a desnivel para evitar conflictos. Esa es la condición que la ley nos exige.

También hay que considerar la seguridad, visibilidad e iluminación que contribuyen a evitar conflictos entre los diferentes modos de transporte o usuarios. Son elementos que se tienen en cuenta durante la operación y los análisis para propuestas eventuales de solicitar intervención de pasos a nivel. Respecto a la responsabilidad de seguridad vial, hay elementos que corresponden al cuidado por parte de la agencia y otros a la administración municipal.

En resumen, alguna de estas condiciones son que la agencia es responsable de su corredor y de la infraestructura instalada: traviesas, rieles, balasto y demás elementos que hacen parte del equipamiento. También somos responsables de la operación de trenes, del control de su frecuencia y de la carga que transportan, si es de pasajeros o es de carga, mantenimiento y seguridad de la zona que puede ser de doce (12) o de veinte (20) metros dependiendo de las condiciones presentes. Por otra parte, el municipio es la autoridad de tránsito; debemos interactuar para lograr armonía entre los diferentes modos de transporte en el territorio.

El mantenimiento de vías urbanas y andenes se sale de la competencia de la agencia porque no están dentro del corredor ferroviario. Dentro del corredor no debería existir ningún tipo de interferencia. El tema de alumbrado público y señalización vial asociada a las vías son competencia del municipio. Esto para tenerlo presente frente al documento que tiene la agencia como elemento de ayuda para resolver temas de cruces a nivel.

Entre tanto se logra una solución definitiva, que es el cruce a desnivel, tenemos la resolución 716. Esta plantea un mecanismo y una solución temporal, repito, mientras se busca el paso a desnivel superior o inferior para garantizar la seguridad de la operación y de todos los actores. Mientras se logra, la resolución 716 nos permite hacer intervenciones de paso a nivel temporales bajo condiciones técnicas.

El proceso inicia con la radicación de la solicitud hay unos requisitos definidos en la resolución, esta se radica ante la agencia bajo unas condiciones de elementos técnicos, diseños y localización necesarios para garantizar que la solución temporal sea eficiente y acorde para el corredor. Una vez radicada, la agencia traslada los documentos para revisión y verificación técnica de nuestro operador. Ese operador, junto con la interventoría, emite un concepto de viabilidad o solicita completar elementos faltantes.

Lograda la viabilidad, la agencia emite un acto administrativo autorizando la intervención y construcción del paso a nivel bajo condiciones técnicas presentadas previamente. Esto se formaliza mediante un acta de inicio y requiere una póliza de seguros para proteger y garantizar la intervención temporal. A grandes rasgos, esto es lo que contiene la resolución 716, la cual resumí aquí en sus aspectos más importantes para la corporación.

En las reuniones ejecutadas con la Alcaldía de Duitama recientemente, hemos puesto a disposición el apoyo institucional de asesoría por parte de nuestro equipo de permisos. Si tienen inquietudes frente al diligenciamiento de la información relacionada con la resolución 716, estamos atentos a contribuir. Esto sirve para contextualizar la importancia del renacer del modo ferroviario en la región.

No es solamente una moda, sino una necesidad para mejorar la movilidad de carga y pasajeros. El corredor Bogotá-Belencito ha sido pionero en estas actividades. Aunque hay opciones de mejora que implementaremos paulatinamente, desde el punto de vista ambiental el movimiento de trenes es mucho más benéfico que otros modos. Es más eficiente en la cantidad de toneladas que se pueden mover.

Finalmente, comparto algunas cifras: del corredor Bogotá-Belencito hemos movilizado quinientos catorce mil (514.000) pasajeros a partir del dos mil cuatro (2004) a la fecha. Si ampliamos la capacidad a un tren de pasajeros con otras condiciones, seguramente será mucho más atractivo. Se estima que la proyección de crecimiento sea mayor a medida que las intervenciones de modernización mejoren la operación y la seguridad del corredor.


Hemos tenido experiencias interesantes en Boyacá, como el tren turístico de Navidad y el tren de la Esperanza, donde la gente le ha apostado a este medio de transporte y ha funcionado. La idea es potenciarlo y seguir adelante con este tipo de iniciativas. Estas son las condiciones y, atendiendo la solicitud del Concejo, quedamos atentos a cualquier inquietud. Por su atención, muchas gracias."

El H.C. GIL SOSA JOSÉ LUIS agradece la intervención del ingeniero Juan Pablo Nieto, quien se encuentra en representación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) como apoyo técnico, y acto seguido concede la palabra al ingeniero Yesid Pardo, funcionario de la Secretaría de Infraestructura del municipio de Duitama.

El ingeniero procede a saludar a todas las entidades y personas que se encuentran en el recinto y procede a realizar la siguiente intervención

"Nosotros, como municipio, quisiéramos contarles de las mesas de trabajo que hemos adelantado con la Agencia Nacional de Infraestructura, con FINDETER y, por supuesto, con el Consorcio Ferreobelen. Esto respecto a las situaciones y a las problemáticas que, sin lugar a duda, se están presentando en torno al desarrollo ferroviario.

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 10 de 32

Dejando claro, siempre, que tanto Duitama como la región no van en contra del desarrollo ferroviario; todo lo contrario.

Queremos que la Nación avance, pues entendemos que hay unas dinámicas que van a generar una economía, desarrollo y reducción de costos de transporte. Pero también hay que ser claros en que todo lo que realiza el consorcio y la ANI, como administrador y operador, nos ha tomado por sorpresa. En el último semestre es que se han adelantado estas obras y, aunque agradecemos la explicación, para la ciudadanía esto genera alerta y preocupación.

Como vimos en las últimas semanas, esto genera un impacto directo a la comunidad con una situación fatal que fue un siniestro. Por ello, necesitamos dinamizar lo antes posible y empezar a ganarle tiempo a lo que no se hizo. Entendemos que desde la Nación han querido traer este desarrollo, cambiando tal vez el perfil de la línea férrea de trocha angosta por unas especificaciones diferentes para que sea más operativo el sistema férreo, cambiar velocidades, mejorarlas.

Sin embargo, estas acciones impactan sobremedida a la ciudad, especialmente por la sinuosidad que genera de manera abrupta la línea férrea entrando a dos (2) cuadras del Parque de los Libertadores. Allí podríamos entrar en una discusión bizantina de quién fue primero, si el huevo o la gallina. Lo cierto es que la línea lleva más de cien (100) años en el municipio, generando una huella urbana sobre nuestra ciudad y trayendo diversas dinámicas.

Al cambiamos las condiciones, nadie está preparado, y entonces viene un primer elemento: la socialización e información, la cual, como ya lo dije, no tenemos. Pasó mucho tiempo hasta que las entidades encargadas empezaron a contarle al municipio qué era lo que se iba a hacer, cómo y cuándo. Vemos que la Nación se ha quedado corta en socializar a las comunidades de manera efectiva, entender como municipio y en entregarnos información más detallada.

El impacto que iba a generar el simple hecho de elevar el perfil de esa línea de treinta (30) a sesenta (60) centímetros en algunos sectores, o profundizarla en otros, cambia las dinámicas de movilización de los ciudadanos. Además, estas estructuras dividen e ingresan de manera abrupta a la ciudad, segregándola y generando que los corredores principales, que son vías nacionales, queden trazados sin permitir otras alternativas para conectarlos o moverse por la ciudad.

Para solventar estos pasos sobre el corredor férreo, se requerirían estructuras de mayor envergadura sobre el corredor ferrero. Hay un punto crítico no evaluado en la carrera y se hablaba con Ferreobelen entre la veinte (20), y calle doce (12), donde se encuentra la estación del tren. Esta estación es de condición operativa con dos (2) líneas férreas paralelas que permiten que el material rodante cambie de dirección, y puedan tener esos pasos ahí pero su longitud puede oscilar entre doscientos (200) y trescientos (300) metros.

Tener esos elementos dispuestos allí dividirá la ciudad de norte a sur. Esta situación requeriría necesariamente obras de mayor calado, llámese pasos elevados o soterrados, para salvaguardar el corredor férreo. Estructuras para las cuales el municipio no cuenta con el recurso, pues siendo categoría tres (3), es difícil pensar en obras de miles de millones de pesos a corto plazo. Además, aún no sabemos cómo funcionará ese corredor férreo.


En algún momento se nos dijo que no sería el corredor principal, sino uno alterno, el principal será del carare, pero igual necesitamos saber cuál será su dinámica. Requerimos conocer frecuencias y tipos de material rodante para determinar a qué nos estamos enfrentando. La idea es que el modo férreo sea amigo de la comunidad y no pase lo de ahora, donde la comunidad tiene miedo y una afectación alta por diversas conductas que debemos trabajar coordinadamente.

Es necesario que los expertos vengan a los municipios a decirnos cómo se va a operar y capaciten a las comunidades para evitar la siniestralidad. En las mesas de trabajo se ha hablado de la cantidad de intersecciones o puntos de conflicto entre vehículos, peatones y el material rodante donde puede haber laguna calamidad. Actualmente hay cuatro (4) o tal vez seis (6) pasos regularizados, pero Duitama tiene más de treinta y cinco (35) pasos identificados.

Hemos visto la voluntad del ente nacional de acercarse al municipio, pero lo más real es que se requieren soluciones a corto, mediano y largo plazo. Así como se diseñaron procesos para fortalecer el sistema ferroviario, para subir los perfiles y la velocidad Duitama necesita de manera urgente soluciones incisivas corto, mediano y largo plazo. No resulta descabellado decir que Duitama necesita una variante férrea que permita al material rodante circular sin atravesar y afectar el corazón de la ciudad.

No se trata de satanizar el modo férreo, pues es una solución para el país con la que estamos de acuerdo. Llevamos cien (100) años aguantando esa huella urbana y de algo tendrá que servir, ya sea para turismo o reducción de costos etc. Pero como duitamenses, necesitamos soluciones a corto que será planteado a la agencia a través del consorcio para que revisen alternativas de condición inmediata para mitigar cualquier situación de siniestro, temas como cadenas viales, cadenas que van a reforzar los vagones mediano y largo plazo para mitigar cualquier siniestro real en la operación y los mantenimientos que el consorcio está adelantando en este momento en nuestro territorio.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R-GA-001</p>
		<p>Fecha Aprobación: 12-12-2016</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Versión: 1</p>
		<p>Página: 11 de 32</p>

A corto plazo, se ha planteado revisar alternativas inmediatas, como cadenas que refuercen los enganches de los vagones para mitigar desenganches por las diferencias de nivel. También fortalecer procedimientos con el personal y realizar la movilización de material de obra fuera de las horas pico. Mejorar o avanzar con trabajos nocturnos podría mitigar situaciones como la que tristemente vivió el municipio de Duitama hace tan solo unas semanas.

A mediano plazo, buscamos regularizar más pasos, porque los cuatro (4) o cinco (5) actuales no son suficientes y dividen la ciudad abruptamente. Enviamos a la agencia un oficio planteando poco más de trece (13) pasos que deben ser regularizados y otros que deben ser revisados para mantener condiciones de paso. A largo plazo, proponemos alternativas ligadas a una variante férrea para que el municipio pueda dar otro uso a esa estructura.

Podríamos buscar la posibilidad de un sistema de transporte como un tren ligero que nos permita movimientos internos más eficientes y económicos en términos de operación. Estas propuestas tienen que estructurarse en un trabajo conjunto con la autoridad nacional y departamental, incluyendo alternativas de variantes y de pasos elevados donde sea necesario. Por ahora, estamos en mesas de trabajo donde se han generado acuerdos a corto plazo que el concesionario ha ido cumpliendo.

Estamos en la dinámica de revisar soluciones a mediano y largo plazo, pero es vital socializar y reforzar el tema de información a la comunidad. Nosotros no tenemos la información detallada porque no realizamos la obra, pero el consorcio y la entidad nacional sí. No debemos dejar sola a la comunidad; hay que fortalecer las socializaciones y culturizar a la ciudadanía para evitar cualquier tipo de siniestro vial como el que ya se presentó.”, gracias

Como siguiente punto el representante del Consorcio Ferreobelen saluda respetuosamente al Honorable Concejo Municipal, a todas las personas presentes en el recinto, a continuación, procede a dar inicio a la exposición correspondiente.

“Mi nombre es Felipe Gonzalo Quijano Gómez, apoderado del consorcio Ferreobelen. En el día de hoy, remitimos un oficio en respuesta a las solicitudes por parte de este concejo; el oficio del concejo municipal de Duitama sobre el siniestro del diecisiete (17) de enero y la solicitud de las directrices.

Cordial saludo, nos permitimos informarle que el consorcio Ferreobelen CIE recibió oficio suscrito por el presidente del concejo municipal de Duitama, el doctor José Luis Gil Sosa, mediante el cual remitió una invitación a la sesión plenaria del trece (13) de febrero y la solicitud de información relacionada con la identificación del operador y su título habitante, inversiones realizadas en Duitama y acciones de mitigación de riesgo.

También se solicitó información sobre la relación contractual y aportes al municipio, mecanismos y criterios de selección utilizados para la vinculación peatonal y mano de obra, así como el número total de personas contratadas, tipo de vinculación (nómina, OPS o jornal), cargo de desempeño y porcentaje de mano de obra local frente a las contradicciones externas. Al respecto, consideramos que parte de la información requerida debe ser coordinada.

Particularmente, lo relacionado con las inversiones realizadas en el municipio y aspectos contractuales estructurales del proyecto debe ser previamente coordinado con la Agencia Nacional de Infraestructura, (ANI), que es el ordenador del gasto. En este sentido, respetuosamente recomendamos que se remita comunicado formal a la ANI con el fin de unificar criterios y consolidar la respuesta en una respuesta institucional coherente alineada frente al concejo municipal Firma John Eiber Rodríguez Cuesta, representante legal del Consorcio Ferreobelen CIE.

Entonces, por parte de esa situación, nosotros como consorcio y la defensa jurídica que realizamos del mismo como contratista, como su nombre lo indica, al Consorcio Ferreobelen CIE le asignan un contrato de PAF- ANI Férreo 0-070 de 2024, que es el diagnóstico, estudios, diseños y rehabilitación.


Lo anterior incluye el mejoramiento de la vía férrea para la modernización y aumento de la capacidad operativa del corredor Bogotá-Belencito y la evolución de las normativas de los pasos a nivel sobre la vía férrea. Como lo indicaba anteriormente el ingeniero Juan Pablo Nieto, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en cabeza de los consorcios, ha delegado la defensa del corredor férreo mediante la ley 76 de 1920.

Esta ley nos habla de la franja de seguridad de la protección que tiene el corredor férreo. Estamos hablando de una franja de veinte (20) metros, un total de veinte (20) metros: diez (10) a cada costado, diez (10) al lado derecho y diez (10) al lado izquierdo. El Decreto 1075 de 1954 nos habla de unos permisos que tienen que proceder por parte de las personas.

Se refiere a quienes quieren hacer una intervención dentro de la misma. La Ley 141 de 1996 da al decreto la fuerza de ley para este Decreto 1075 de 1954. Adicionalmente a eso, tenemos la Ley 146 de 1963 que habla de una solución final.

Dicha solución la encontramos como un paso a desnivel o un elevado. La Ley 9 de 1989 nos habla de los bienes de uso público. La Ley 769 de 2002 nos habla de unas prohibiciones en el actual código de tránsito, que nos dice en el artículo 58 que los peatones tienen prohibido pasar por el corredor férreo.

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R –GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 12 de 32

Adicionalmente a eso, el artículo 60 también nos habla de que está prohibido el paso, ya sea de tracto animal o también lo que vamos a ver como vehículos. La Resolución 716 de 2015 es la que otorga los permisos temporáneos mediante la Agencia Nacional de Infraestructura, y los procesos encargados en estos municipios policivos los maneja mediante el código de policía 1801 de 2016.

¿Qué es un paso a nivel? Es una intersección o mecanismo de una calle o carretera con una vía férrea. Eso lo podemos encontrar en la ley que habla de qué es un paso a nivel; ¿qué es una vía férrea? está diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles con la prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe el metro, en este caso Bogotá o Medellín.

En cuyos casos será, pues, el que tenga la prelación. Acá la explicación corta de lo que les acabé de hablar: la Ley 76 de 1920, la ley 141 de 1961, la ley 146 de 1963 y, por último, tenemos la Resolución 716 de 2015.

Entonces, como les indiqué anteriormente, el código actual de tránsito nos habla que para peatones la zona de exclusión está prohibida; ocupar la zona de seguridad y protección mínimo a doce (12) metros de distancia. Para los conductores, automotores y de tracción animal, era lo que les estaba comentando ahorita: el tránsito está prohibido y no se debe circular por la zona de seguridad de la vía.

La distancia de espera debe mantenerse a un mínimo de cinco (5) metros de la vía férrea. El cruce es de obligatoria detención; tienen que hacer los vehículos una detención total antes de cruzar. Nunca deben detenerse sobre los rieles. Las maniobras están prohibidas sobre los pasos a nivel regularizados. Pues encontramos que hay unas consecuencias y unos estatutos legales, como la multa de cuatro (4) salarios mínimos legales vigentes.

Esto por invalidar lo que es la zona de protección o para los que entran dentro de la franja de seguridad. La gestión y la restitución del espacio público es responsabilidad del administrador férreo. Quiero dejarlo muy claro como administradores férreos: el administrador no tiene el poder de policía. Por eso es el encargado de gestionar ante las autoridades; nosotros somos los encargados de gestionar la recuperación del espacio público.

Lo hacemos mediante cuatro (4) estrategias. Entonces nosotros entramos en una vigilancia y un control con recorridos periódicos con el área social y en cabeza del área jurídica. Realizamos la identificación y seguimiento de las ocupaciones ilegales (porque son ilegales ya que la ley así nos lo está indicando), tanto antiguas como nuevas, y la articulación institucional de los recorridos en conjunto con las alcaldías e inspecciones de policía.

En cada municipio, las acciones legales administrativas pues son interposiciones de derechos de petición e impulsos procesales que nosotros venimos trabajando directamente de la mano de las inspecciones de policía. Actualmente, este municipio cuenta con cuarenta y cinco (45) querellas de restitución del espacio público en donde se les indica que se tiene que hacer la recuperación de la franja de seguridad, ya sea por intervención de pasos.

Esto aplica para pasos vehiculares para predios privados o ya sea pasos que son cobijados para los habitantes de cada sector. Realizamos la regularización técnica, pues se hace gestión en los municipios para fortalecer o eliminar los pasos irregulares, que era lo que les estaba comentando. Y pues tengamos en cuenta que el administrador detecta e impulsa las invasiones, pero la alcaldía y la policía son quienes ejecutan.

Ellos son quienes ejecutan el desalojo o la restitución física del bien de uso público. Entonces acá, de nosotros lo que les estaba comentando era que nosotros interponemos, no solamente Ferreobelen sino también los antiguos administradores férreos. Desde el año aproximadamente dos mil once (2011), se viene haciendo la recuperación en cabeza de FENOCO, DRACOLINIA FÉRREAS, y VINES Consorcio Férreo y demás hasta la fecha.


Nosotros, administradores Ferreobelen CIE, recibimos por parte de nuestro solicitante, que en este caso es Findeter, una serie de expedientes digitales en donde nosotros le hacemos seguimiento, control e impulsamos, como le dije anteriormente, a las inspecciones de policía. Esto para que ellos, mediante la Ley 1801 de 2016, que es el código actual de policía, procedan a realizar la recuperación del espacio público.

Cabe recalcar que, como le dije anteriormente, para nosotros verificar en campo vamos directamente a una inspección ocular con la inspección de policía en cabeza. Esto para verificar lo que se les está colocando de antemano en la querrella de restitución del espacio público. Entonces, la primera vez que nosotros recibimos o receptionamos toda esa información, lo que hacemos es gestionar ante las inspecciones de policía el trámite pertinente.

Buscamos que se siga el trámite consecuente de toda esta situación. Por último, nosotros pues ya esperamos la práctica de pruebas y la decisión por parte de la inspección de policía, quien es el que tiene que otorgar nuevamente la recuperación total del espacio público. Como les indiqué anteriormente, pues los anteriores administradores férreos como FENOCO, ARACO LÍNEAS FÉRREAS, CONSORCIO INFRARODER FÉRREO, CONSORCIO IBINES, RAED Y CETESA.

Ellos han instaurado a lo largo de sus administraciones una gestión de recuperación del espacio público debido a que, como lo indica la norma y la ley, eso es un espacio público. Según el artículo 63 de la Constitución Política, es inalienable, inembargable e imprescriptible. Dicho esto, pueden pasar años, mejor dicho, de los años, y no va a haber una cesión o no va a haber una caducidad porque hablamos de bienes.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R-GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 13 de 32</p>

Estamos hablando de bienes de uso público. Entonces, hasta que se haga la recuperación total de lo mismo, no se va a cerrar la querrela de restitución del espacio público. Actualmente, para este municipio hay 45 querrelas de restitución del espacio público. Entonces presentamos los impulsos. Cuando nosotros llegamos como consorcio nuevo, le decimos a la cabeza de la alcaldía que se realicen los impulsos necesarios.

Esto para que se haga la restitución del espacio público como tal que le corresponde y le fue asignado y entregado mediante la Agencia Nacional de Infraestructura y Findeter. Findeter nos hace la entrega total de ese espacio y nosotros nos encargamos de hacer la recuperación del mismo. Entonces acá les estaba hablando que el código de policía dice que las querrelas nuevas hoy en día se manejan mediante 1801 de 2016.

Las querrelas antiguas en su momento se manejaban con la Ley 1355 de 1970. La verificación de los expedientes en los despachos siempre se solicita a las inspecciones de policía, como se los indiqué. Y si no, lo que se solicita es la reconstrucción del trámite. Si en caso tal los expedientes a la fecha no se encuentran en esas inspecciones, se procede de otra forma.

Lo que se les solicita, o ellos nos pueden solicitar a nosotros, es la reconstrucción del expediente para hacer la recuperación y seguir con el proceso de la misma. Entonces, por parte de Ferreobelen, eso es lo que le queríamos traer a ustedes como consorcio. Muchas gracias por el uso de la palabra."

Se agradece la intervención del representante del Consorcio Ferreobelen y, acto seguido, el Honorable concejal Cely Rincón Jeison Javier presenta una moción de orden para que, en primer lugar, intervengan los honorables concejales presentes en la sesión

El segundo vicepresidente el H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER realiza la aclaración que al inicio de la sesión se indicó que primero se daría el uso de la palabra a la ciudadanía

De este modo se otorga el uso de la palabra a la persona Ismael Rivera quien interviene de la siguiente manera *"Buenas tardes. El señor presidente del barrio Camilo Torres y el secretario nos trajeron acá porque se presenta, "Al lado de las casas, una situación con la tierra que sacaron los señores de la línea. Nos la dejaron frente a la casa; la tierra que arrumaron de lo que sacaron de la línea hacia los andenes de la vivienda dejó, prácticamente, una zanja.*

Debido a esto, se está presentando una obstaculización en el sector, ya que por allí transita toda clase de vehículos. Tenemos ese problema porque en la casa funciona una tienda y, como el espacio quedó tan reducido, las bicicletas y las motos están pasando ahora por el andén. En una ocasión, un niño salió de la tienda y casi lo atropella una moto.

Esto sucede porque el espacio quedó de aproximadamente dos (2) metros o dos (2) veinte (20) para que pase cualquier clase de carro. Aunque el espacio es transitable, ahora cuando medio llovió, se empozó el agua con riesgo de entrarse a las casas. Después de que nosotros realizamos una inmunización en nuestra vivienda, no sabemos qué vamos a hacer."

A continuación, procede hablar la señora Flor Benítez


"Muy buenas tardes para todos los concejales, para el presidente del concejo, al igual que para Ferreobelen y todos los vecinos del Camilo Torres. Mi problemática radica en que, si bien Ferreobelen está trabajando y la obra está quedando muy bien, sacaron todos los escombros de la tierra de las zanjas que hicieron para la acometida de las aguas lluvias y nos los dejaron todos allí.

Hace hoy veinte (20) días fui a Mecanizados y Motores a pasarles una nota, pero me dijeron que no la recibían de forma escrita, sino verbalmente. Fuimos con el presidente del barrio y nos aseguraron que solucionarían en el transcurso del día; sin embargo, ya llevamos veinte (20) días y no nos han arreglado la situación. Resulta que por allí ya transitan tractomulas.

Pasa lo que mencionó don Ismael, pero las rutas escolares y las rutas de transporte público no están pasando; nos las quitaron. No tenemos acceso al hospital ni al terminal, por lo que no tenemos cómo transportarnos. Además, las casas se están inundando y se nos está entrando el agua junto con los charcos de barro que dejan los carros y las tractomulas.

Esta situación está dañando las puertas y las rejas de las viviendas. Lo único que les pedimos es que nos hagan el favor de retirar esa tierra que dejaron ahí, porque se están formando charcos de barro constantes. Otro punto es que los magníficos no estamos de acuerdo con esos parqueaderos que hay allá atrás, debido a la cercanía de los colegios Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander.

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R-GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 14 de 32</p>

En el sector hay niños y personas de la tercera edad transportándose, quienes pueden ser arrollados. El espacio es pequeño para que transiten dos (2) tractomulas o los carros particulares. Nosotros no podemos sacar nuestros vehículos y nos ha tocado pagar parqueaderos desde que eso está ahí. Entonces, muchas gracias, muy amables y muy gentiles."

Tiene uso de la palabra el señor Enrique Rodríguez

"Muy buenas noches para todos los concejales de la ciudad de Duitama, al señor presidente y a los funcionarios de Ferreobelen. Llevo muchísimos años como líder de la comunidad y he sido líder en varias oportunidades de la ciudad. La carrera cuarenta (40) entre el colegio Simón Bolívar y la avenida Camilo Torres es una hecatombe.

Por el hecho de que somos un colegio de estrato dos (2), nos tienen en el barro, en el fango, en el pantano; solo porque somos estrato dos (2). Uno ve los colegios salesianos, los otros colegios hermosos como el Industrial y todo lo demás, pero, a pesar de que este es el colegio técnico municipal, tenemos una realidad: los niños están bajando entre el barro, han pasado décadas, veintisiete (27) generaciones allí entre el barro. ¡Qué tristeza para nuestros políticos de Duitama! la cuestión es que aquí hablan muy bien de las resoluciones los dueños de la franja nacional, de la nación y de Ferrovías sobre la franja nacional. Pero aquí hay una situación contraria.

En años pasados, la alcaldía de Duitama dio licencias de construcción sobre la franja de ustedes. Las casitas quedaron casi sin siquiera dónde pasar, como es el caso del que estamos hablando en la carrera cuarenta (40) entre la avenida Camilo Torres y la calle veintiuno (21). Y fuera de eso, como dice aquí la señora y los compañeros, tengo una pregunta.

¿Cómo es posible que un ingeniero civil calificado esté haciendo una franja de tierra sobre la vía? ¿Una franja de tierra para qué? Todo ese barro lo están metiendo en las calles; los niños se han caído en las bicicletas y quitaron las rutas de transporte público. Eso parece que el barrio Camilo Torres no fuera de Duitama. Señores concejales, por favor, ahora otra cosa ferrovías no iba a cerrar el veintiuno (21) con carrera cuarenta (40), quedamos encerrados completamente.

Afortunadamente hablamos, a mi casi me linchan en una oportunidad porque la comunidad me pregunto, líder que es lo que pasa, decían que me había vendido a ferrovías y que yo quería que cerraran la vía ,eso paso con mi señora y me encararon unas treinta y cinco (35) personas ,afortunadamente ya arreglaron ese paso le pusieron unos tubos subterráneos ,entonces por favor señores ayúdenos con nuestro sector, siempre hemos sido lideres cívicos para que nos ayuden. Muchas gracias.

Tiene el uso de la palabra el señor Luis chaparro

"Muy buenas tardes a todas las personas, mi queja es que también la tierra nos está perjudicando mucho. Mucho polvo, pasan los carros y nos estamos enfermado. Todos los días nos enfermamos de tos, de fiebre, de gripe y así por el estilo; Las personas, los niños que pasan todos los días, a las 5:00 a.m, 6:00 a.m y por la tarde, cuando salen de los colegios todas las personas que pasan caminando, es una lamentable situación que estamos sufriendo ahí en ese sector de la carrera cuarenta (40) de nuestro barrio Camilo Torres. Y todos nuestros vecinos estamos sufriendo lo mismo. Muchas gracias."


Procede hablar el señor Gustavo Rosas presidente del barrio Camilo torres

"Buenas tardes para todos. vengo con la inquietud de que Ferreobelen nos iba a dar dos (2) pasos en la calle veintidós (22) a con carrera cuarenta (40) y la calle veintiuna (21) con carrera cuarenta (40). Resulta que ahorita dicen que no nos dejan ningún paso y la señora alcaldesa dio orden de cerrar. Entonces, ¿qué hizo la comunidad? La comunidad se opuso y no dejan cerrar. Aquí qué problema vamos a tener, la señora alcaldesa mandó cerrar eso. Y ese problema se vino después del accidente, antes del accidente iban a dejar los dos (2) pasos habilitados.

Después del accidente dijeron que no, y nosotros los usuarios no tenemos nada que ver en el accidente. La señora alcaldesa, ella cumple su mandato, sale y se va y nos dejan a nosotros los usuarios embotellados ahí, entonces eso no puede ser así, estamos diciendo que nos habiliten esos dos (2) pasos.

Porque ya uno, si ya prácticamente está habilitado el de la veintiuna (21), pero el de la calle veintidós (22) no nos lo van a habilitar. Entonces si lo iban a habilitar ambos porque inclusive el padre Julio el de la iglesia de San Cayetano, él me dijo que no fuera a dejar cerrar ese paso.

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 15 de 32

Le dije: pues toca hablar, porque resulta que ahí se hace la procesión y como no lo habilitan ahorita no se puede hacer nada. Entonces el padre Julio me dijo: no se deje quitar ese paso. Y ese paso de la calle veintidós (22) es llegando al semáforo, que es un desembotelladero.

Cuando hay trancón, se vienen los carros por ahí por la calle veintidós (22). Entonces hay que, digamos lo que dicen, mirar y poner cuidado si sí es cierto, si sí se necesita, ese paso es muy necesario porque se meten muchos carros para no coger el semáforo de la carrera cuarenta y dos (42).

Entonces ese paso sí hay que pensarlo mucho. Y el de la calle veintiuna (21) es peor. Hay un accidente, hay algo en el semáforo de la cuarenta y dos (42), ¿qué hacen los carros? Desviar por la calle veintiuna (21), porque son unos trancones hasta Francisco de Paula Santander.

Entonces nos van a cerrar, entonces ahí no la gente no está de acuerdo que lo cierren. El de la veintidós (22) a mí me dijeron: usted es el presidente, mire a ver qué va a hacer, porque si no lo dejan pasar nosotros lo hacemos a las malas, ese es el problema, muchas gracias."

Procede hablar la señora Elizabeth Niño

"Muy buenas noches para todos los presentes y los que están a través de las redes. Yo les quería hacer una sugerencia, los arreglos de la rehabilitación de la vía férrea son muy bueno y es importante, ¿verdad? Lo que pasa es que hay mucha gente que es imprudente. El domingo dieciocho (18) de agosto que yo tuve que ir a la plaza, una señora mayor, paso por entre las matas atravesó la vía férrea, le dije espérenme yo le ayudo, y pasó gateando; yo iba ayudarla, pero dijo: déjenme que yo puedo. Entonces a veces es imprudencia de la gente, ¿verdad? y falta de conciencia porque a veces uno no calcula el espacio y no alcanza a pasar. Por ejemplo, es la cuestión de la vía férrea es muy importante en España, en Portugal, en Estados Unidos también; es cuestión de cultura para todos los ciudadanos. Ahí hay casas construidas cerca, pero entonces ahí se mantienen arreglados con todo lo de la ley.

Entonces es recomendarles a las personas de FINDETER que por favor levanten sus empleados que les colaboren ahí a los vecinos y a mis compañeros. Porque eso de verdad daña las puertas, las ventanas, y yo entro a la casa y adentro este todo lleno de barro. ¿De qué les sirve hacer aseo? de nada. Entonces por favor para que nos colaboren en ese pedacito, por favor, y ojalá si se puede mañana, pues ojalá mañana. Porque es importante, deben ponerse en los zapatos de nosotros, ahí van a entender. Que no es bonito entrar a la casa con los zapatos llenos de barro y encontrar la casa toda embarrada, así que lo dicen: qué embarrada. Entonces por favor colaborémonos, apoyémonos y si ustedes nos colaboran nosotros también les colaboramos, pero así no se puede. Démonos la manito y apoyémonos."

A continuación, procede hablar la señora Transito Vargas

"Muy buenas noches para todos. Yo soy del comité de la vía férrea y la verdad sí me parece que nos tienen entre un callejón sin salida. ¿Por qué? Porque las vías transversales nos están perjudicando para el transporte para muchos adultos mayores. ¿Cómo lo van a solucionar?

Creo firmemente que debe de haber unos puentes vehiculares o unos puentes peatonales para la población. Porque ¿cómo va a ser el trancón de la vía férrea hacia el transporte urbano? para llegar uno al trabajo?, si uno cogía la buseta a las cinco (5) y treinta (30).


Entonces nos va tocar tomar el bus por lo menos a las cuatro (4) de la tarde debido al trancón." Muchas gracias

El segundo vicepresidente H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER, agradece la participación de la comunidad, da por concluidas las intervenciones ciudadanas y otorga la palabra a los concejales para que realicen sus respectivas intervenciones.

"tiene uso de la palabra la bancada del partido cambio radical honorable concejal Jeison Javier Cely"

"Muchas gracias, señor presidente. Un saludo muy especial a todas las personas que nos acompañan desde las barras, pero en especial a toda la ciudad de Duitama que hoy esperaba este control político o esta invitación a la Agencia Nacional de Infraestructura, el ingeniero Juan Pablo Nieto. Y bueno, a todas las personas que tienen que ver con esta problemática.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R-GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 16 de 32

Ya los hemos escuchado a los líderes que hoy vinieron a exponernos, y es que yo quiero llamarlos a la reflexión porque justamente en el mapa que nos presenta de la línea férrea nosotros tenemos más de veinte (20) intersecciones dentro del perímetro urbano. Esta empieza en el colegio Francisco de Paula, en el colegio Simón Bolívar, en la carrera veinte (20).

Por el San Martín, en el retorno de la carrera veinte (20) por la décima (10), en la plaza de mercado, carrera veintitrés (23), carrera veinticinco (25), carrera veintiséis (26), avenida Las Américas, Villa rouse, Terminal, Higueras y muchas más que se me quedan por fuera. Y yo le pregunto una cosa: ¿dónde están los recursos que ha dejado esta línea férrea?

¿Dónde está toda esa plata que ha dejado esta línea férrea a la ciudad por más de cien (100) años? ¿Dónde está toda esa plata que ha percibido la ciudad por dejar pasar esa línea férrea por cien (100) años? No la hay, ¿verdad? Porque no es ni un solo centavo lo que Duitama percibe por esto.

Y sí han pasado miles de toneladas de cemento, de hierro por nuestra ciudad que hoy ha reclamado la vida de una madre embarazada. Y por muchos años ha dejado muchas personas heridas, damnificadas; ha generado problemas dentro de nuestro territorio, dentro de nuestro municipio. Así es que ya no necesitamos de más paños de agua tibia.

Necesitamos de un doliente que hoy le exija al gobierno nacional que saque esa línea férrea y que ponga una variante, porque somos nosotros los que estamos colocando los heridos, los muertos; porque somos nosotros los que hoy estamos sufriendo las consecuencias. Así es que es con nuestro con pañito de agua tibia, como lo decía un gran amigo de sombrero.

No es con manguitos, hay que traer los resultados. Esto no es culpa de la alcaldesa Rocio Bernal, no es culpa, no es culpa del gobierno nacional en este momento. Es culpa de que nosotros nos hemos permitido cien (100) años llevamos con esa línea férrea y necesitamos en este momento poderle exigir a la Agencia Nacional de Infraestructura.

Que realmente nos den la posibilidad de tener una variante. Así es que, de verdad, necesitamos que hoy se vayan con ese mensaje, o necesitamos tramitar un proyecto de ley hoy con todos los congresistas que están aspirando al Congreso de la República. Que por favor se pongan las pilas y tramitemos un proyecto de ley para proteger a todas las ciudades.

A todas las ciudades que hoy tienen este problema. Y tengo mucho más que decir, pero no quiero dejar sin tiempo a mis compañeros. Muchísimas gracias."


El segundo vicepresidente H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER agradece la intervención y concede la palabra al H.C. FLECHAS GOMEZ WILLIAM quien expresa:

"Gracias, señor presidente, un saludo respetuoso a la mesa directiva y a todos los compañeros de la corporación. No me voy a extender, los saludos los había realizado a la contestación de lista. Simplemente quiero señalar hoy, no solamente aquí a la corporación, a mis compañeros y a los asistentes, sino a toda la ciudadanía en general de la ciudad de Duitama que hoy trece (13) de febrero del año dos mil veintiséis (2026), en buena hora, el partido conservador convocó a este control político que invitó a los responsables de la administración del corredor férreo en la ciudad de Duitama y en lo que tiene que ver desde Bogotá hasta Paz del Río. Y soy doliente de esta comunidad porque me crie en la cuarenta, donde mi abuelita, al pie de la estación del tren, en donde conocemos absolutamente todo el trasegar de la línea férrea. Y hoy nos vienen a decir desde la ANI y desde el consorcio Belén que es que ahora sí se les dio por recuperar los inmuebles y las ocupaciones ilegales, según ellos, cuando verdaderamente desde cuando tengo uso de razón nunca le habían hecho mantenimiento.

A la línea simplemente cambiaban traviesas, agregaban gravilla y hoy, porque tienen un proyecto nuevo ferroviario, las consecuencias las sigue viviendo la ciudadanía de Duitama y que efectivamente debemos reclamar. No entiendo por qué los anteriores consorcios jamás cerraron los pasos de la veintiuna (21), jamás cerraron los pasos de la veintidós.

Y hoy día sí los vienen a querer cerrar. El paso de la treinta y cinco (35), para entrar al terminal, que es otro completo riesgo. Y hoy vienen a señalar que, por una falla en la prestación del servicio de operación del tren, que causó y generó la pérdida de vías en la ciudad de Duitama, hoy sí nos acordamos.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001
		Fecha Aprobación: 12-12-2016
		Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 17 de 32

De comenzar a cerrar pasos. No, señores y si bien es cierto estamos hablando de bienes de uso público, esas servidumbres se dan por el trazado de las vías de la ciudad de Duitama. Pero hay una cosa que no quiero dejar pasar por alto y que no me gusta que le hagan a la ciudadanía y es por ejemplo, lo señalado por el secretario de planeación.

Con todo respeto, no le digamos a la ciudadanía aconteceres fantasiosos. No hemos podido actualizar el plan de ordenamiento territorial, no hemos podido descongestionar ni levantar esa reserva de la Comuna ocho (8) y estamos hablando de una variante del ferrocarril. No hablemos de eso, hablemos de cosas inmediatas. Me gustó escuchar al doctor Yesid Pardo que necesitamos hacer acuerdos concertados que nos enseñen a convivir con la línea férrea. Y aquí estamos para decirle a la administración municipal, a los secretarios, que tienen a toda la comunidad de Duitama en general para conformar un movimiento que se llame un movimiento ciudadano que armonice la vida de los duitamenses con la ferrovía. Y que eso nos lleve a nosotros a exigir los derechos.

Derechos de movilidad, urbanismo y paisaje, porque es que todo el corredor de la línea férrea es un completo desorden paisajístico, urbanístico, es un lugar deprimido. Y si ustedes van y observan ahorita, el consorcio se está dedicando solamente arreglar lo que le corresponde y a dejar problemáticas como la que expuso hoy la ciudadanía de Duitama, o qué decir de la treinta y cinco (35) que converge sobre la cuarenta (40) y que no tiene vía, pero se la están cerrando con los montículos y los desechos de los materiales que está dejando este administrador ferroviario, que es el que hace el mantenimiento y que dice que está dedicado a dar mejores ambientes. Pues no se trata simplemente de arreglar la línea férrea.

De hacer colectores de agua, sino que se haga un compromiso con la administración para que tenga una retribución y que la administración municipal de Duitama pueda defender la seguridad ciudadana y la defensa de su territorio. No por el simple hecho de que la línea férrea pase desde el Camilo Torres hasta Higueras se pueden adueñar y hacer lo que quieran.

Con el resto de la ciudad. Duitama tiene una necesidad y hoy la estamos viendo y la Nación, la ANI y los consorcios se acostumbraron a trapear a la ciudadanía. Y ahora que dice el asesor jurídico que la caducidad en los procesos policivos no existe, sería entonces en el único proceso en donde no le pueden aplicar el desistimiento tácito.

Por falta de ejercicio profesional, porque vienen, dejan los procesos, amedrentan a la ciudadanía y vuelven a aparecerse cuando hay un cambio de un operador o de un consorcio. Eso no debe ser normal y, así jurídicamente digan que esté permitido, no es cierto que debemos cargar con este lastre, porque verdaderamente Duitama no ha tenido una tasa retributiva.

Por el paso de la línea ferroviaria. Por eso invitamos a la administración a que haga valer a la ciudadanía, a que defienda el sistema paisajístico urbanístico y sobre todo la seguridad de Duitama. Y que cuenta con esta corporación, con todos los líderes comunales, con los civiles, para que salgamos en unión a poderle poner un freno a este abuso.


Un freno a este abuso de la ANI y de los consorcios ferroviarios. Por eso, señor presidente y compañeros, los invito a que nos unamos en torno a la ciudadanía que ha vivido, ya lo dijeron, durante cien (100) años y no podemos seguir esperando que lo vivan de aquí en adelante por otros cien (100) años más. Y que vengan a decir que entonces.

Porque los pasos tienen que cerrarse es que se cobran vidas. Las vidas que se han cobrado son por una falla en la administración de la operación del tren y jamás en los pasos álgidos. Si ustedes lo observan, porque ahí donde ocurrió existe paso a nivel y eso no ocurrió en tránsito sobre la intersección; por consiguiente, es la explicación más absurda que podemos tener.

Y precisamente por eso es que la ciudadanía merece todo el respaldo y que ojalá podamos concertar acciones verdaderas para que se mitigue de una vez y por toda esta situación. La socialización no se hace cuando las obras están en curso, la socialización se hace antes de y no cuando ya estamos a más de mitad de obra.

Atropellando a la ciudadanía, a la comunidad y al municipio como ente territorial. Muchas gracias, señor presidente."

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 18 de 32

El segundo vicepresidente H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER da la palabra al concejal Fernando Bayona

"Gracias, presidente. Un saludo especial para todos los compañeros concejales, para la honorable concejala, para los funcionarios de la administración municipal y los funcionarios tanto del contratista Ferreobelen como de la Agencia Nacional de Infraestructura. También para quienes nos acompañan aquí y nos siguen en redes sociales. A ver, digamos que yo creo que un debate no será suficiente para tratar este delicado tema, porque son tantos los problemas que tenemos aquí en Duitama que, desde luego, eso no se puede agotar en una ocasión como estas.

Permítame señalar, por ejemplo, que el tren en Colombia comenzó a crearse en mil ochocientos cincuenta (1850), en mil ochocientos treinta y cinco (1835) incluso, y que la primera línea férrea que se montó en Colombia fue en el canal de Panamá, cuando el canal era nuestro, antes de que lo regalaran algunos gobernantes. Pero además de eso, comenzando, en el siglo veinte (20), comenzó a desarrollarse una infraestructura gigantesca de ferrocarriles en Colombia.

Incluso, parte de esa estructura que quedó hoy en día es patrimonio material del país, porque las líneas de tren, los ferrocarriles y las estaciones son importantes. Ya no hay equipos; ya no tenemos equipos como los tuvimos hasta mil novecientos ochenta y ocho (1988), cuando liquidaron los Ferrocarriles Nacionales. Pero, por ejemplo, todos los rieles hoy son imperecederos y son un patrimonio. Ahora, este Gobierno Nacional, como ustedes saben, venía empeñado en tratar de rescatar el ferrocarril porque en el mundo entero es fundamental.

Sobre todo, en los países desarrollados, es el sistema de transporte más importante que hay; por trenes es que se mueve la economía de Europa y de los grandes países desarrollados. En cambio, en Colombia les dio por acabarlo para darle prioridad al transporte de carga por carretera y al transporte de pasajeros por carretera. Ni siquiera los ríos, los grandes ríos que tenemos, se convirtieron en medios de transporte. Hoy se intenta, de verdad, estimular nuevamente la recuperación de estos medios de transporte tan útiles.

Son más económicos, más seguros y más ecológicos; en fin, tienen una cantidad de ventajas, aunque hay una cantidad de obstáculos. Sin embargo, podemos ser optimistas de que seguramente se van a tener que seguir desarrollando. Aquí en Boyacá, la verdad es que, de manera muy elemental y muy primaria, pero también a partir de lo que han hecho algunas empresas privadas, se ha utilizado casi exclusivamente, en general, es para el transporte de cemento de Holcim o de Argos; de acero no.


Miren ustedes, en la acería Paz del Río hay más de ciento cincuenta (150) kilómetros y a toda hora se están moviendo trenes allá. Aunque ha habido accidentes, el último fue el veinte (20) de julio donde murió un compañero, sin embargo, hay tráfico constante entre vehículos, personas y trenes. Desde luego que no solo en Colombia quien tiene la vía es el tren por obvias razones de seguridad, y las ciudades no son la excepción. Sin embargo, aquí tenemos una serie de problemas como los mencionados.

El más claro ejemplo es lo que pasa en la carrera cuarenta (40) con calle veintiuno (21), en Camilo Torres, donde desafortunadamente las residencias quedaron muy cerca de la línea y donde el tren pasa por un perímetro relativamente cercano dentro del área urbana de Duitama. Es necesario que se hagan gestiones políticas, porque desafortunadamente es así, y técnicas naturalmente, pero tiene que ser también de movilización social en el buen sentido de la palabra, para que los próximos gobiernos nos ayuden a sacar la línea del tren.

De lo contrario, vamos a seguir teniendo altísimos riesgos como el que vivimos, que algunos de mis compañeros ya lo señalaron, donde se perdieron dos (2) vidas humanas que no tienen ninguna justificación, porque por encima de todo están las vidas humanas. Entiendo perfectamente que hay situaciones técnicas, si se quiere, que pueden ser insalvables, extraordinarias e impredecibles, pero indudablemente tiene que haber muchísimas más previsiones de seguridad en este tipo de operaciones. ¿Cómo va a ser posible que se desenganchen dos (2) planchones?

Estaban llenos de carga donde tenemos un par de pendientes aquí en Duitama, y miren lo que causó. Yo sí quisiera saber qué sucedió después de las investigaciones que deben dar como resultado la causa real y objetiva del accidente que ocurrió. Pero, además de eso, lo fundamental es que se tomen las previsiones necesarias para que eso no vuelva a ocurrir. Yo quiero ver, por lo menos mientras que se hace la variante y mientras que se saca la línea del tren de la ciudad del perímetro urbano, medidas reales.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001
		Fecha Aprobación: 12-12-2016
		Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 19 de 32

Primero, quiero ver moviéndose trenes con pasajeros y con carga, pero antes que eso, que haya medidas reales de previsión. Miren todas esas pocas normas que vieron, y que la ley es de mil novecientos veinte (1920); eso refleja el atraso tan terrible que tenemos. Sin embargo, hay una cantidad de normas solo en materia de señalización que realmente no se están cumpliendo. Es inexplicable que, por lo que yo creo que fue una falla humana o un exceso de confianza, se desengancharan esos dos (2) planchones.

Enseguida se fueron hacia abajo. Menos mal que, en medio de la tragedia, y en esto envió un saludo de solidaridad respetuoso a las familias afectadas por las víctimas, no ocurrieron más tragedias en todos esos treinta y cinco (35) cruces en total que tenemos. Por lo menos en los que habían de ahí para abajo, donde se desenganchó el planchón lleno de carga que le dio más velocidad y peligro al planchón. Yo sí quisiera saber, y creo que la ciudadanía y el Concejo Municipal merecen saber, qué acciones han tomado.

Necesitamos prevenir esos accidentes y que no se vuelvan a desenganchar; que los enganches de los vagones o de los planchones, o de cualquier tipo de equipo en movimiento, queden bien asegurados porque eso es inexplicable e injustificable. De verdad que sí. Ya vendrán seguramente las acciones judiciales que eso implica, tanto contra el Estado como contra el particular que es el encargado y el responsable de la operación, porque me temo que efectivamente no se están cumpliendo una cantidad enorme de medidas de seguridad.

El supervisor de operación ahí no sé si estará pendiente, porque hay normas claras que indican qué es lo que se tiene que hacer en el momento que el tren comienza a andar. Tiene que revisarse, inspeccionarse y confirmarse que los equipos estén en buenas condiciones de operación porque, de lo contrario, desde luego son muchos los riesgos. Ayer fueron dos (2), mañana pueden ser otros; cualquiera de nosotros podría ser por todas esas intersecciones que hay. Pensar en que se arme una estructura como en un metro es difícil.

Pensar en algo como en Bogotá para que el tren pase sin riesgo alguno de los cruces, eso es impensable y utópico hoy en día. Seguramente cuesta mucho más sacarlo del municipio o sacarlo, perdón, del área urbana. Pero repito: yo quisiera saber si los señores del consorcio nos informan qué sucedió y, sobre todo, qué medidas de seguridad están aplicando para que no se vuelva a permitir esto. Miren ustedes, a manera de ejemplo, son tantas las normas. En Colombia solamente existe un manual de seguridad.

Es el manual de operación ferroviaria; no existen leyes, es un manual viejo del Ministerio de Transporte. Resulta que dice que, cuando hay pasos por el área urbana y en general, tiene que ser enmuyado completamente; entonces eso se vuelve muy complicado y eso no lo vamos a ver acá. Pero yo creo que aquí, para que podamos evitar todos estos riesgos, necesitamos movernos y unirnos la ciudadanía para pedirle a al gobierno Nacional, Departamental y Municipal que aporten. Tiene que ser un trabajo conjunto.

Debemos lograr rápidamente que se saque la línea del tren de aquí y, en cambio, ese perímetro de esa área pudiéramos destinarla a otras cosas muy importantes, como sucede en otros lugares del mundo y del país. De verdad que sí, y que va a ser de gran utilidad para muchas actividades humanas. Entonces, yo sí quisiera saber de verdad, ojalá, qué medidas de prevención van a aplicar. También me gustaría saber, y veo que no hubo una respuesta completa al cuestionario que se envió.


No hubo respuestas completas al cuestionario porque se preguntaba, por ejemplo, hasta cuándo vamos a estar viendo esos trabajos, cuándo se cree que podría entrar en operación ya el tren y, sobre todo, las medidas de protección que habrán de tomarse para que esto no vuelva a ocurrir. Gracias, presidente. Gracias."

El presidente H.C. GIL SOSA JOSE LUIS otorga la palabra al H.C. ADAME GOMEZ EDISSON LEANDRO quien participa

Un saludo especial a todas las personas que nos acompañan, a quienes aceptaron esta invitación del Concejo Municipal en este tema tan álgido. Y mire, es que yo quiero iniciar esta intervención porque me parece que no fue fructífera en el fondo la invitación a Ferrobelen y a la ANI. Porque es que se realizó un cuestionario que prepararon los compañeros del Partido Conservador; nosotros como bancada también estábamos en esa evaluación de la citación a estas entidades.

Esto era para que le dieran respuesta a la sociedad, y aquí lo único que nos presentaron fue una presentación con diapositivas explicándonos las leyes que tal vez algunos ya habíamos evaluado y revisado y que estaban establecidas. Pero no le dieron ninguna respuesta concreta y de las que esperaba la ciudadanía de Duitama; aquí se esperaba ver cuáles son las soluciones que le tienen a la ciudad. Aquí se había preguntado qué va a suceder o cómo están proyectados los pasos que no están regulados.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 20 de 32</p>

También se preguntó cómo se van a controlar los pasos regulados. Aquí se estaba esperando ver o que nos demostraran si realmente tienen unos protocolos de seguridad, qué pasó con las ISO, como sucedió el accidente. Aquí se esperaban muchas cosas de la ciudadanía de Duitama que seguimos en vilo. Por otro lado, sí entendemos que la vía férrea está desde mil novecientos veinte (1920) y que la ciudad empezó a desarrollarse alrededor de ella. Nos hablan de la recuperación del espacio público.

Pero es que el espacio público es de todos y hay muchos pasos no regulados que eran realmente vitales para el movimiento, para la vida de la ciudadanía. Por ejemplo, hablemos de la carrera treinta (30), una carrera treinta (30) que era vital para el paso de las ambulancias cuando llegaban a la clínica Tundama a su zona de urgencias. Hablemos de otras vías que eran especiales para el desembotellamiento o para el paso de los carros de emergencia cuando algunas de las otras vías estaban colapsadas.

Y muchas otras vías así; entonces nos quedamos en las mismas la ciudadanía, el Concejo y todos los que estábamos pendientes de esta importante invitación. Es importante entender que aquí nos dijeron que puede haber una proyección para un tren de pasajeros dada la experiencia que había con los trenes turísticos. Pero es que es muy diferente el uso de trenes para unos días turísticos que para trenes de pasajeros. Yo realmente no soy experto en eso, pero me parece que estamos muy lejos.

Estamos lejos de poder brindar rutas con trenes para pasajeros cuando solo tenemos una (1) vía; sería unidireccional. Entonces sería una (1) ruta al día, eso no tendría ningún sentido. ¿Cómo le podríamos solucionar el transporte realmente? ¿Ir a trasladar el servicio de autobuses a un tren cuando la vía férrea tampoco está preparada para eso? Por otro lado, yo creo que sí necesitamos un poco más de respuestas por parte de la ANI y por parte del consorcio.

Creo que todas las personas aquí, igual que yo, estamos en las mismas y los veo por sus caras. Muchísimas gracias, presidente."

A continuación, procede a tomar la palabra el H.C. JOYA NIÑO LEONARDO ANDRES del partido liberal

"Buenas tardes para todos, agradecemos la presencia del consorcio y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) a esta sesión. Yo quiero que la comunidad entienda, que esto es una invitación más no es un control político, porque nosotros no tenemos ningún tipo de jurisdicción de control sobre ellos. Incluso desde antes de la tragedia se venía gestionando un enlace con la ANI en Bogotá.

El pasado lunes la ANI en Bogotá recibió a un grupo de concejales y diputados en un encuentro privado con el presidente de la ANI en la ciudad de Bogotá. Se plantearon todas las situaciones que hoy obviamente se están planteando, todas las inquietudes de la comunidad. Por otro lado, Sogamoso no la está pasando bien, tampoco Tibasosa, Paipa ni Duitama. En esa reunión pues se planteó obviamente el tema de la tragedia.

Se hablaron las explicaciones, los protocolos de seguridad que pasó, y también le manifestamos una preocupación sobre el tema del paso que hay en el patinódromo, en el skatepark y en la Villa Olímpica. Donde hay más de dos mil quinientos (2.500) deportistas entre niños y adultos que pasan a diario por ahí. Fruto de esa reunión, el presidente de la ANI manifestó la instalación de una mesa técnica el día veinte (20) de febrero de este año en la ciudad de Sogamoso.

En esa mesa técnica van a estar las representaciones de Duitama, Paipa, Tibasosa y Sogamoso. Y en horas de la tarde se va a desplazar a la ciudad de Duitama, Paipa y Tibasosa a visitas en terreno. Lo que ellos pidieron, o especialmente el presidente de la ANI nos recomendó, es que invitáramos a la comunidad a que hiciera presencia. Porque obviamente uno también de pronto comprende que la ANI tiene una gran cantidad de proyectos a nivel nacional.

Entonces quiero venir a escuchar de primera mano al presidente de la ANI que honestamente, no es de pronto por bajarle el perfil o menospreciar a nadie, pero es una persona que realmente sí tiene poder de decisión. Tiene poder de escucha, de influir; él va a estar el veinte (20) de febrero. Entonces quiero recomendarle a la comunidad que esté muy pendiente; vamos a tratar de publicar en las redes sociales del Concejo y en todos los medios.


Publicaremos sobre qué horas van a estar en los puntos para que la ciudadanía masivamente haga un acompañamiento. Porque el presidente de la ANI, quiere ver a la comunidad en los sitios y en los cruces más importantes. Para escucharlos y llevarse toda esa información y tratar de solucionarlo. Son cosas que salen de la mano y del orden nacional y el Concejo trata de abrir estos espacios.

Pero honestamente los que pueden tomar esas grandes decisiones obviamente están en otros estamentos. Muchas gracias, presidente.

Toma la palabra el H.C. QUINTANA TORRES HENRY EULOGIO

"Gracias, señor presidente. Saludo a mis compañeros y a todas las personas que nos acompañan en las barras. Primero que todo, referente a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y al consorcio, desde mi punto de vista me parece que iniciaron unas obras en la ciudad de Duitama cuando nunca las socializaron. Y era lo primero que tenía que realizarse con la comunidad y sobre todo con algunos sectores que iban a ser los más afectados.

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 21 de 32</p>

Entonces no entiendo cómo se permitió que se iniciaran unas obras cuando se han podido detener antes de darle inicio y hubieran sido socializadas con la comunidad, que es lo más importante referente a eso. Respecto a los cruces y lo que ha pasado debido al accidente que se presentó en la ciudad de Duitama, donde lamentablemente fallecieron personas, para el consorcio de pronto lo más fácil fue decir: "cerremos todos los cruces."

Pero es que al cerrar los cruces de Duitama nos van a incomunicar totalmente; van a abrir la ciudad ya no en dos (2) partes sino en tres (3). En la cuarenta y dos (42) tenemos el problema que se nos presenta precisamente por la doble calzada; ahorita con la vía férrea van a cerrar la ciudad, quedaría totalmente incomunicada entre sectores. Entonces, nosotros no podemos permitir que eso pase.

Venimos desde mil novecientos veinte (1920) que se inició el proceso; mientras fue creciendo la ciudad, más o menos llevamos setenta (70), ochenta (80) años utilizando todos esos cruces para que lleguen en un día y digan vamos a cerrarlos. Entonces no estoy de acuerdo y a su vez también recomendarle y pedirle al consorcio y a los señores de la cuarenta y dos (42), en cabeza de su presidente don Gustavo, que por favor le solucionen el problema.

Realmente nosotros estamos en otros sitios y ustedes también, pero los que están viviendo el problema son ellos. Entonces los invito a que le den solución porque realmente están arreglando la vía, y el hecho de que la arreglen no significa que pueden dejar todos los escombros. Y no solamente allá; en otros sectores, he visto por la carrera veinte (20) que se han presentado muchísimos accidentes de gente que ha tratado de pasar en moto.

Se han caído sobre la vía férrea porque están los montículos y la gente está pasando a la brava. Entonces es de solucionar, porque si ya nos pasó un accidente tenemos que tratar de evitar todo lo que se viene. Y la solución sería empezar a arreglar esos cruces esas vías, y no dejarlas simplemente avanzar hacia adelante. Y con lo que nos presentó hoy el consorcio, realmente quedo asombrado.

Supuestamente el consorcio, en la explicación que nos dice, la ley es muy antigua desde esa época; no la han vuelto a tratar ni han entrado a reforma. Y simplemente lo que dice el dueño de la ferrovía, lo único que dice es lo siguiente: "arreglo mis rieles, limpio mis matas y pongo mi maquinaria. Y que el municipio tiene que hacer los pasos a desnivel, tiene que colocar la luz, tiene que colocar el aseo".

Fuera de eso, tiene que colocar todo lo correspondiente a la semaforización. ¿Y dónde está el dinero? Entonces todo eso se tiene que entrar a analizar y, de acuerdo a lo que dice acá mi compañero Leonardo, yo los invito a que invitemos a toda la comunidad. Y ahora cuando vengan el veinte (20), hagamos presencia porque si no asistimos, estamos queriendo decir que estamos conformes con lo que está pasando.

Entonces en cada sector y donde esté, vamos a difundir la voz de que vamos a hacer la protesta para cuando venga el presidente. Él escuche y tome decisiones al respecto sobre lo que se nos viene presentando en la ciudad de Duitama. Gracias, presidente.


El presidente del concejo agradece la intervención del honorable concejal y procede a dar la palabra al H.C.
MEJIA ROMERO JUAN FELIPE

"Muchas gracias, señor presidente, por otorgarme el uso de la palabra. Un saludo muy especial a toda la comunidad que nos acompaña el día de hoy y a todas las diferentes entidades administrativas que presentes. Gracias por comparecer a esta amable citación, que es para dar un parte de tranquilidad también y socialización a la comunidad. Mire, señor presidente y compañeros, yo estaba escuchando atentamente no solamente las intervenciones de mis compañeros, sino las exposiciones que nos vinieron a hacer.

Las exposiciones que nos hicieron hoy las diferentes entidades nos llevan a una reflexión: existe una corresponsabilidad tanto del municipio como de los diferentes actores que en este momento confluyen el día de hoy. Pero yo sí quiero iniciar por lo más mínimo, y es que la verdad veo que acá tanto el municipio como en este momento las diferentes entidades que están a cargo de la línea férrea, faltaron al deber objetivo del cuidado. Y eso jurídicamente tiene que ver con un lenguaje.

Nosotros debemos propiciar unas prevenciones para que la comunidad no se vea afectada. Si bien lo decía el secretario Marco Tulio, el secretario de Planeación, nosotros debíamos buscar acá unas soluciones a corto y a largo plazo. He sido muy insistente, y creo que los diecisiete (17) concejales acá, y le reitero con el mayor respeto,

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R –GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016
	ACTA DE PLENARIA	Versión: 1 Página: 22 de 32

secretario, y sé que esto no es un control político, pero ya llevamos dos (2) años larguitos con el tema del Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Desde la retórica que su merced puso hoy a la ciudadanía, sí hay un carácter vinculante y es donde nace la problemática que nosotros vemos el día de hoy. Quizás viéramos que el POT y todo lo que se desprende de todo esto estuviera más adelantado, quizás podríamos mitigar un poco también esa corresponsabilidad que se tiene a día de hoy. Atentamente escuchamos acerca de la fragmentación urbana que su merced nos dijo; es entendible porque acá Duitama ha crecido para el lado que ha querido.

Pero digamos, no tiene un norte ni tampoco tiene un orden la ciudad. Y el día de hoy la comunidad viene a escuchar soluciones inmediatas, pero lo que veo hoy es que realmente la comunidad se va a ir con una expectativa de que acá íbamos a solucionar la problemática, pero realmente no se llegó a ningún acuerdo. ¿Y por qué lo digo? Porque vi hace unos minutos al secretario de Gobierno cuando dijo: es que es prioridad que donde pasa la línea férrea se garantice.

Dijo que el contratista debía garantizar a nosotros la iluminación y unas alarmas. Cuando veo la exposición, y esto se trata de una corresponsabilidad, eso no le corresponde ni siquiera, en este caso, a ese contratista, sino le corresponde al municipio. Entonces, desde ahí quiero decirles con profundo respeto que las mesas que han tenido no han sido las más adecuadas y no han llegado a un horizonte. Porque realmente lo que vinieron a exponer acá fue a echarse la bola.

Se echaron la bola los unos a los otros y a decir que acá ustedes cada cual tienen corresponsabilidades individuales, pero realmente el problema no se va a solucionar. Entonces, realmente bajo la legislación que nos mostró el día de hoy, yo veo y me queda absolutamente clara la responsabilidad que tiene el municipio y el contratista. Pero hay secretarios acá que seguramente todavía están confundidos sobre esa corresponsabilidad que hay. Lo mismo digo acerca de la Secretaría de Tránsito.

La secretaria llevaba ya solicitando un documento sobre las rutas y los horarios y ni siquiera se las han pasado. Entonces, de nada les sirve a ustedes madrugar a esas visitas técnicas y tener todo el empeño si acá no se va a lograr solucionar los problemas con los actores que se necesitan. Yo sé que su merced, secretaria, y quizás los que están acá presentes han sido muy diligentes en el actuar que han tenido en la administración, pero esto también deben confluir varias partes.

Ahora, yo sí veo con total preocupación lo que decía la comunidad hoy del barrio Camilo Torres, que se le están cerrando los cruces principales. la verdad quiero invitar al secretario de Infraestructura, sé que es una persona diligente y comprometida con la ciudad, para que miremos de qué manera se puede solucionar esa problemática, porque la idea tampoco es llegar a imponer a la comunidad y su merced bien lo sabe. Entonces la verdad espero resultados tangibles.

Espero que en las próximas oportunidades podamos ver resultados concretos, porque la verdad no quiero desestimar, digamos, la presencia de los entes nacionales y quizás también de la administración. Pero una vez más no le entregamos resultados a la comunidad. Entonces, presidente, lo dejo a consideración de la manera más humilde. Y si a bien lo tienen mis compañeros, sé que no es el punto, pero sí me gustaría que conformáramos una comisión.


Que fuera una comisión donde estuviera el doctor William Flecha y la bancada del Partido Conservador para mirar cómo sigue la trazabilidad de este tema, porque la verdad sí es muy importante. Entonces lo dejo ahí si a bien lo quieren apoyar; ven que se puede tomar otra iniciativa, no pasa absolutamente nada. Pero lo dejo, digamos, ahí en la mesa porque yo sé que desde una comisión podemos hacerle un seguimiento, más cuidadoso y más cauteloso a lo que es este tema. Muchas gracias, señor presidente"

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS aclara que dicha participación debe efectuarse en el punto correspondiente a proposiciones. Y procede a darle la palabra a la H.C. CERINZA RICAURTE PAULA YANETH

"Gracias, señor presidente. Nuevamente buenas noches para todas las personas que hoy nos acompañan, a la administración municipal, al consorcio y a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Quería hablar sobre el tema de seguridad vial y de la responsabilidad compartida. Si bien ahorita mi compañero habló sobre ese tema y como lo declararon y lo expusieron, hay una corresponsabilidad. Y esa responsabilidad se ve en qué sentido, la ANI tiene que hablar sobre la infraestructura férrea.

Deben hablar sobre la operación de los trenes y el mantenimiento de las zonas de seguridad. También nos mencionan que el municipio es el encargado de la autoridad de tránsito, el mantenimiento de vías urbanas, de

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016
	ACTA DE PLENARIA	Versión: 1 Página: 23 de 32

los andenes, de la señalización y de los pares. Y también leyendo los informes que nos han llegado, Ferrobelen suele garantizar, y leo textualmente: "el adecuado seguimiento y control del plan de contingencia para la prevención de daños a terceros que puedan presentarse durante la ejecución de las actividades constructivas del proyecto".

Pero más allá de la corresponsabilidad, quedaron algunas preguntas sin responder. Si bien no es un control político, sí sería hacerle seguimiento respecto a esto y es: ¿de qué manera se está cumpliendo la competencia de cada una de las partes relacionadas con el tema de la vía férrea? ¿A quién le corresponde el mantenimiento y la señalización de los treinta y cinco (35) puntos regularizados que hoy nos mencionaron?

¿A quién le corresponde la falta de señalización que podemos evidenciar actualmente? Y lo más importante es: ¿a quién le corresponde o cuál es el responsable de la instalación y mantenimiento de las barreras ferroviarias, de las casetas de guardavía, de los sistemas de señalización de los pasos a nivel regularizados? Que eso en ninguno de los informes señala quién es el responsable y se queda con esa incógnita. Y más allá de un paso a nivel, de un tema de zonas de seguridad.

Aquí estamos hablando no solo de unas líneas de un plano que hoy nos señalan, sino también el tema de las vidas de peatones, de conductores, de jóvenes, de estudiantes y de familias que transitan diariamente en estos pasos de riesgo. Y hoy en día no hay un responsable que asuma con valentía respecto a esto. Y es que acá debemos asegurar que todas estas zonas deben mantenerse libres de obstáculos, como hoy lo manifestaron, pero debemos verificar que así sea.

De nada nos sirve que aquí nos señalen qué se debe hacer cuando realmente no se está realizando correctamente. Hablan de una señalización de responsabilidad, pero vamos y miramos y no existe tal señalización. También miramos el tema de que se garantice la intervención de una manera coordinada, pero hoy en el relato de todos hay una forma muy visible de que no están trabajando coordinadamente por las razones que señalé anteriormente mi compañero.

Hoy señalan la responsabilidad y se lanzan la pelota unos a otros y, realmente aquí terminan siendo perjudicados son los duitamenses y los demás ciudadanos de las diferentes ciudades como tal. Mire, aquí no venimos a señalar por señalar de una manera irresponsable, sino aquí buscamos prevenir los riesgos, los accidentes y asegurar que cada entidad cumpla con lo que le corresponde como hoy lo manifestaron. Y que se vea también un trabajo conjunto con la comunidad.

Que se haga una relación previa y no en el momento de lo que se está realizando actualmente. Aquí sí quisiera que, teniendo en cuenta todas las entidades hoy presentes, se comprometan no con el Concejo Municipal, sino se comprometan con las personas que diariamente están viviendo esta afectación y de las víctimas que ha cobrado este tema de la vía férrea. No siendo más, señor presidente, gracias por el tiempo."


Se solicita Moción permanente y es aprobada por unanimidad, así mismo se da por cerrado el punto correspondiente a las intervenciones y se consulta nuevamente a las entidades y a la administración presente si tienen algo más que aportar respecto a los cuestionamientos planteados por la ciudadanía, el H.C. GIL SOSA JOSE LUIS procede a darle la palabra el ingeniero Marco tulio Carvajal quien a realizar la siguiente intervención

"Sí, aclarar un par de temas que de pronto pudieron mencionar algunos concejales. Yo intervine sobre el tema, sobre lo que me preguntaron, pero pues quiero ampliar unas consideraciones más allá de lo que estuvieron comentando. Y es que, efectivamente, nosotros sí hemos hecho unas vehementes solicitudes de que se establezcan los planes de emergencia y contingencia al consorcio Ferrebelen. Nosotros hemos tenido reuniones específicas para que podamos articular con las fuerzas de respuesta rápida de la ciudad

Debemos definir cuáles son los mecanismos que nosotros debemos atender. Hemos hecho diferentes solicitudes presenciales, verbales y escritas para que se tenga control sobre estos pasos férreos. Nosotros sí, evidentemente, le hemos dicho a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que necesitamos recursos para regularizar esos pasos que no los tiene Duitama. Es una exigencia que nosotros estamos haciendo. Determinamos que estos pasos y estas vías son unas vías y cruces de hecho.

No son ilegales en ningún sentido y nosotros sí insistimos en que necesitamos una retribución y una compensación por parte de la ANI. Quería rectificar eso más allá de las preguntas que me hicieron; me interesa ser preciso. Pero dado los aportes, los comentarios que hicieron algunos, nosotros estamos pensando en planeación. No es un tema fantasioso, mi querido doctor William, no es fantasioso; es una planeación lo que nos convoca y lo que yo debo comentarles, ¿listo?". Muchas gracias

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R –GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 24 de 32

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS comenta lo siguiente

"Muchas gracias., Ingeniero Marco Tulio, jefe de la Oficina Asesora de Planeación del Municipio de Duitama. Tiene la palabra el Ingeniero Yesid Pardo, secretario de Infraestructura", quien interviene de la siguiente manera:

"Para complementar básicamente entendamos que, y ya lo explicaron con mucha claridad, la franja de protección y la franja de seguridad le corresponden a la Agencia Nacional, a la línea férrea. De tal manera que no puede ser que nosotros le demos instrucciones a la agencia diciendo que no cierre, me va a dar ese paso. Nosotros en algún momento le dijimos: las dinámicas de las ciudades son estas, lo ideal es que dejen regularizados todos los pasos.

Treinta y cinco (35) pasos, regularicémoslos, y la respuesta en las visitas fue no. Es que hay unas distancias que se deben respetar; mínimo a tal distancia se puede sí o no regularizar. Nosotros claramente podríamos decirle a la agencia: por favor, déjenos regularizados absolutamente todos los pasos. Son treinta y cinco (35) pasos por la dificultad que tiene Duitama; la sinuosidad, insisto, es un meandro que ingresa a Duitama y sale nuevamente y pues la está dividiendo.

Como dice el honorable concejal, en tres (3) partes; entonces ese primer punto quería como dejarlo en claridad. Segundo, y por eso nosotros no le exigimos cierren o abran. Para el caso de los vecinos de la carrera cuarenta (40), el sector de la Camilo Torres, pues le corresponde a la Agencia Nacional hacer sus intervenciones sobre su franja, no nosotros. Las obras son de ellos; nosotros simplemente lo que hacemos, como se dice, es pedirles muy encarecidamente.

Porque eso salió de la noche a la mañana; llevamos seis (6), siete (7) meses en que eso sucedió y nosotros nos regimos bajo el principio de anualidad. Y concejala Paula, ¿quién va a prever unos recursos millonarios para poder hacer inversión y evitar ese tipo de situaciones? Yo siempre pongo un ejemplo muy coloquial y es: el dueño de finca se fue durante muchos años, no apareció, y la gente empezó a correr la cerca. Se empezaron a generar unas dinámicas de la ciudad.

Y ahora viene el dueño de la finca a decir: señores, necesito la finca nuevamente. Pues hombre, al menos cierre, organice todo el tema. Nos están dejando esa situación; Duitama en este momento no tiene los recursos. Insisto, tiene que generarse un proceso, hay que presupuestar esos recursos, esos proyectos, y eso no se da de la noche a la mañana. Entonces por eso es que este trabajo debe realizarse de manera consensuada y concertada con el dueño y administrador.

Con el dueño y administrador de la línea férrea para que apoyen a los municipios a que esto no se convierta en un dolor de cabeza y una situación calamitosa. Sino que se genere es una situación que le permita al corredor férreo hacerse amigo de la comunidad y no generarnos inconvenientes y problemas., gracias.


Procede a tomar la palabra el H.C. FLECHAS GOMEZ WILLIAM

"Gracias, señor presidente. Doctor Yesid, es una sola cosa, lamentablemente la comunidad nunca se ha opuesto a que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ni que el consorcio haga el mantenimiento de la franja que le corresponde. Lo que ocurre es que, si nos trasladamos a ese lugar, vamos a ubicarnos en donde están las construcciones que hay entre la avenida Camilo Torres y la veintiuna (21B), la que sale a Torres de Santa Isabel.

Nos parece más peligroso a nosotros que la gente tenga que dar la vuelta por la carrera cuarenta y dos (42), doble calzada, para ingresar a sus casas, o que ingrese por la avenida Camilo Torres. Allí es donde se les dio licencia de construcción y hoy sus casas están construidas legalmente. ¿Y cómo se hizo? Contemplando que indudablemente había una franja de seguridad, pero que alcanzaba a quedar una vía pequeña de ingreso o de egreso para todas esas comunidades.

Entonces, ¿qué es lo que pide la ciudadanía? Sí, hagan el mantenimiento por supuesto, pero por lo menos arreglen nuevamente la vía para poder tener el ingreso seguro. Y por eso es que el cierre de la veintiuna (21) no se puede hacer por una sencilla razón: si se cierra, la comunidad solamente puede regresar por la carrera cuarenta y dos (42) y por la treinta y cinco (35), tomando el camino de herradura que hay entre el parque o taller de los famosos a esas casas.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R-GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 25 de 32</p>

Y si usted observa, si no se cierra, la comunidad de todos esos sectores tiene ingreso por la carrera treinta y nueve (39). Hay que aprovechar que la administración ahora la va a pavimentar, porque hubo el cambio de alcantarillado y viene ahorita la pavimentación. Entonces la comunidad puede entrar incluso por la carrera treinta y nueve (39) para coger la veintiuna (21) y entrar hacia Torres de Santa Isabel.

Todos los habitantes de estos sectores podrían utilizar esa vía, que es menos peligrosa que la carrera cuarenta y dos (42). Entonces lo que está pidiendo la comunidad es que nadie se oponga a que ellos indudablemente manden en su rama, pero que vuelva a quedar la vía en condiciones de movilidad. Y es lo que ellos quieren hacer entender. Muchas gracias."

Procede a pedir la palabra el H.C. JOYA NIÑO LEONARDO ANDRES Y REALIZA LA SIGUIENTE INTERVENCION

"Para darle claridad un poquitico al debate, ya escuché ambas partes, ¿cierto? Hace unos tres (3) días estuve en la ciudad de Tunja, bajé por Green Hills, tomé la rotonda y pasé la vía férrea. Qué espectáculo ese paso. Para que los pasos de Duitama estén así, ¿la responsabilidad es del municipio o de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o del contratista férreo?"

El ingeniero CARVAJAL MARCO TULIO responde la pregunta

Esa inversión no la hace el municipio, esas casetas no las hizo el municipio. Es como decir: yo pongo la caseta y pongo un operador para que esté pendiente cuando pasa la línea férrea. yo no soy el operador. Entonces ese punto, el paso que hace en la parte de la ciudad, lo primero que me dice el administrador de la línea férrea es que no pueden aplicar material diferente al balasto, que son gravas de siete (7) pulgadas.

Es decir, que no pueden; grava o gravilla de menor especificación no la pueden aplicar. Lo llaman contaminar el material si quiere hacerlo el municipio; la situación es compleja. Ahora, para el caso que dice el honorable concejal William, insisto, si fuera una vía, esos tramos o esas franjas fueran vías, hay que buscar la forma de pavimentarlas, pero el tema no es la vía. Lo primero que dice el operador es: ese es el derecho de vía.

Esa es la franja de seguridad, ustedes no tienen injerencia sobre eso. ¿cómo podemos nosotros meter recursos en una franja que no es del municipio, que no es de la nación? Tunja tiene un problema, una investigación grandísima sobre una vía que pavimentaron, pero eso es una sola vía la que pavimentaron sobre la línea férrea. Entonces ese tema habría que explorarlo más, pero con toda seguridad le digo que nosotros para entrar a intervenir lo que es franja del derecho de vía, estaríamos cometiendo un peculado.

Entonces hay que dejarlo claro para que la comunidad lo tenga presente. Nosotros entendemos que ustedes no están en desacuerdo con lo que sea el mantenimiento. Pero también comprendan a la administración: no es nuestra franja para hacer el mantenimiento. Nosotros vamos hasta la vía y se la arreglamos, listo; pero de ahí para allá, lo que sea el derecho de vía o la franja de seguridad, ¿a quién le corresponde? ¿Lo hacemos nosotros con qué recursos?


Eso es lo que estamos hablando y llegando a las mesas de negociación. Entonces no estamos en desacuerdo; justamente nuestro tono más que conciliador es de invitar a la reflexión y a buscar unas salidas. Porque, y lo dejo en negrilla sostenida, el municipio no tiene los recursos en este momento para regularizar esos pasos. ¿A quién le corresponde cuando llega nuevamente a tomar injerencia sobre su finca? Pues al que se fue. Entonces ahí hay mucha tela que cortar.

Seguramente el debate no es un debate técnico, es un tema más jurídico. Pero por ahora sí es importante entender que el municipio, ningún municipio en ese momento, apropió en seis (6) meses millones, un municipio de categoría tres (3), para llegar a hacer infraestructuras de ese estilo. Eso implica dejar en cero otros sectores, otras actividades. Muchas gracias."

El honorable concejal REYES MARTINEZ GUILLERMO ANDRES toma la palabra y hace la siguiente intervención

"Gracias, presidente. nosotros hicimos esta citación para tener claridad y una radiografía real de lo que pasa con la vía férrea. Entendemos claramente la posición de la Agencia Nacional de Infraestructura y aún más el jurídico del consorcio. Obviamente el jurídico del consorcio va a preservar los intereses del consorcio mismo porque es su función, para eso está contratado. Pero en ese orden de ideas, deberíamos nosotros devolverle media ciudad

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 26 de 32

a la vía férrea, toda la vía paralela a la avenida Las Américas, no cumple con los doce (12) ni los veinte (20) metros ni mucho menos. Y ahora menos con las obras que se hicieron y con el material que queda ahí, que son unas montañas grandísimas que hasta el cruce peatonal ya quedó totalmente restringido. El problema es que nosotros no pensamos a futuro para la ciudad de Duitama desde esas dos (2) entidades porque no les interesa. Porque acá vienen; la norma dice esto, son unas normas que sabemos que tendremos que mirar cómo los encargados de legislar en Colombia tendrán que actualizarlas y ver esos casos específicos. Duitama se creó en torno a la vía férrea; dejó de utilizarse por más de cincuenta (50), sesenta (60) años. Regresan y queremos volver al punto de donde la habían dejado abandonada. No entendemos que la ciudad creció hacia el sur después de la veinte (20); tenemos serios problemas también con redes.

Tenemos problemas con redes y demás de servicios públicos y que, al final, cada vez que la Agencia Nacional de Infraestructura tiene algo que ver con la ciudad de Duitama nos genera un inconveniente. Ahí está la carrera cuarenta y dos (42); ¿cómo solucionó la Agencia Nacional de Infraestructura para Duitama? Nos dejaron tres (3) semáforos y pare de contar. Y entonces uno dice: con esas cosas que tiene Duitama en infraestructura que ha puesto al servicio de la Nación.

Ha puesto al servicio de la Nación para el desarrollo del departamento, ¿qué contraprestación tiene el municipio de Duitama? Y ahora venimos y obviamente en la respuesta de la ANI nos dicen los empleos que se crean y el impuesto (ICA) que se genera; no creo que eso sea una contraprestación suficiente y digna para los duitamenses. En este sentido obviamente yo me uno al ingeniero Yesid de que el sueño futuro será la variante férrea.

Un futuro largo será la variante férrea y la variante de la BTS tenemos que sacarlas porque quedaron en la mitad de la ciudad. Y obviamente, como lo decía mi compañero Leonardo Joya, hay que hablar con los encargados y los que puedan tomar decisiones. Yo no puedo venir y adjudicarles acá a los ingenieros toda la responsabilidad porque ellos se van a pegar a una ley que es la ley vigente.

Si la ley es pertinente e intemporal tendremos que ver otra discusión que no es acá, pero sí creemos que aquí iniciamos y damos un primer paso. Daremos el siguiente en la invitación que nos hace el Partido Liberal para mostrar la problemática real de la ciudad de Duitama y que los duitamenses por primera vez alcemos la voz frente al Gobierno Nacional. Y que de verdad digamos: merecemos respeto, merecemos dignidad y merecemos una contraprestación real.

Paipa en su BTS tiene tres (3) puentes peatonales que dio el Gobierno Nacional y el consorcio; Duitama no tiene uno (1) solo. ¿Por dónde vamos a entrar? ¿Dónde van a entrar los niños a la Villa Olímpica si hasta ahora nos está diciendo la ANI y el consorcio que ese paso peatonal está prohibido y que no debería existir? Entonces que hagamos la vuelta por la cuarenta y dos (42) y expongamos a los niños a una doble calzada de alta velocidad.


¿Cómo vamos a hacer y a desbloquear todas Las Américas si la paralela es la vía de la plaza de mercado y en solo ese tramo hay más de ocho (8) o nueve (9) pasos? Y venimos a los seis (6) pasos regularizados que hasta ahora hemos entendido; no se ha presentado en esos pasos ningún accidente. el accidente que tuvimos fue fatal y fue algo diferente y no en un paso a nivel. Y que aparte de todo, la responsabilidad total recae sobre el municipio.

Dicen que es del municipio la responsabilidad de construirles un deprimido o un puente elevado que puede estar alrededor de los veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000), veinticinco mil millones de pesos (25.000.000.000). Supongamos que Duitama solamente regularice diez (10) pasos, o sea son doscientos cincuenta mil (250.000.000.000) millones de pesos y terminaríamos con más puentes elevados o más deprimidos que la ciudad de Manizales. O sea, veamos las realidades también y viendo el mismo trazado de la vía férrea.

Yo creo que la ANI debería empezar a plantearse que esa U que hace en Duitama hasta para la operación de ustedes no es lógica. Era lógica en su momento, pero ahorita ya no y Duitama necesita inversiones reales. Porque es que aquí pasan las cosas y siguen pasando y seguimos chutándole responsabilidades al municipio. Pero cada vez que nos sentamos lo decíamos claramente los recursos no existen. Estamos hablando de una planta de tratamiento.

Hablamos de una planta de ciento cincuenta mil millones (\$150.000.000.000); es el sueño más lejano y ahora vamos a pasar a un sueño de diez (10) pasos de doscientos cincuenta mil (\$250.000.000.000). Eso no tiene lógica; es comerse un gobierno completo sin pavimentar ninguna vía, sin hacer ninguna otra obra, sin tener ningún programa social solamente para solucionar que la vía la van a volver a empezar a funcionar. Y sí, la ciudad creció desorganizada desde hace mucho tiempo.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	Código: CM-R -GA - 001
		Fecha Aprobación: 12-12-2016
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	Versión: 1
		Página: 27 de 32

Pero cómo le decimos a todas esas personas que ya tienen sus casas, que tienen sus negocios, que tienen sus lotes comprados con una esperanza. Les decimos que una ley de mil novecientos veinte (1920) y una ley de mil novecientos sesenta y dos (1962) no les permite tener una vida digna y una movilidad tranquila en la ciudad de Duitama. Ese es por qué nosotros llegamos a este Concejo a invitar a la comunidad que nos escuchara.

Invitamos y obviamente agradecemos que hayan venido Ferreobelen y que haya venido la Agencia Nacional de Infraestructura. Pero obviamente también lo decía la bancada del Pacto Histórico, pues no a responder las preguntas formalmente como se le hicieron, sino a mostrarnos desde su punto de vista cuál es la posición ya directamente del Gobierno Nacional. Y que entendemos y que es totalmente respetable y que está bajo la ley; nadie está diciendo lo contrario.

Pero la dignidad de los duitamenses ¿en dónde queda? Cómo le decimos a las personas de los talleres de la paralela que ya no pueden atender sus carros ahí, que ya no hay movilidad y que posiblemente esas engrasadoras tendrán que dar una vuelta de casi dos (2) kilómetros para poder ingresar. ¿Qué hacemos con ellos? Porque eso también tiene un impacto, aparte de todo lo que hemos hablado, un impacto económico en las empresas de la ciudad de Duitama.

Creo que la misma vía férrea no nos ha dejado explotar el corredor de la carrera veinte (20) que siempre hemos querido que sea turístico. Pero ese mismo corte no permite que ahora se vuelva en el centro de la criminalidad duitamense, en las ollas de la criminalidad duitamense. Y que aparte de todo nosotros no podemos meter dentro del plan que tenemos con Urbaser para el manejo de las plantas y demás porque, como decía claramente la administración, no es terreno.

No es terreno de la ciudad de Duitama y entonces en este caso yo sí por primera vez me voy a poner del lado de la administración. Y decir que es un frente común de todos los duitamenses para pedirle al Gobierno Nacional que ahora sí llegó la hora. Llegó la hora de que a los duitamenses, aparte de todo lo bonito que nos puedan echar de flores, en vez de echar flores nos echen la comidita para ver cómo solucionamos. Muchísimas gracias, señor presidente.”.

Seguidamente procede hablar el H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER

“Quiero, más allá de hacer críticas porque creo que los concejales y la administración municipal ya dijeron todo, más bien rescatar algunas conclusiones. La finalidad que tenía la bancada del Partido Conservador respecto a dar este debate, se cumple parcialmente, ¿no? Quiero rescatar las intervenciones de la administración municipal; bien lo decía usted, compañero, porque estamos en la misma posición.

Rescato mucho la intervención del ingeniero Marco Tulio que hablaba de que a esta vía férrea necesita una vía férrea alterna. Y la administración está pensando en un macroproyecto que se integre al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que la administración viene actualizando. Porque finalmente, nosotros sí necesitamos vincular ese corredor férreo para de verdad tener un desarrollo urbanístico.


Y que desde un inicio se haga ese diseño en cuanto a seguridad y en cuanto al diseño de vías, ¿no? Yo quiero decir una cosa: hoy es bien cuestionable que la Agencia Nacional de Infraestructura nos diga que es responsabilidad exclusiva del municipio hacer la regularización de los pasos, o inclusive hacer la estructuración de los pasos a nivel. Porque citan allá la Ley 146 de 1993.

Dicha ley indica que hay responsabilidad exclusiva del municipio, pero entonces yo les diría: ¿en dónde deja la Ley 1454 de 2011 en cuanto a ordenamiento territorial? Que indica que debe haber una articulación armónica entre la Nación, la Gobernación y los municipios para el desarrollo territorial de los mismos. Entonces apelaría a eso y apelo y estoy en completo acuerdo, ingeniero Yesid Pardo, secretario de Infraestructura.

En cuanto al municipio no se tiene los recursos suficientes para hacer ni la regularización ni los pasos a nivel, y que tenemos que mirar a ver de qué manera el Gobierno Nacional nos cofinancia esas regularizaciones o esos pasos a nivel. Indicaría que hoy hacer los pasos a nivel no sería lo más adecuado. Finalmente, la visión del municipio, lo que tendríamos que mirar todos, compañeros, y que finalmente quede estructurado en el POT.

Consignado en el POT es que haya ya una variante ferroviaria y que, miremos a ver de qué manera hacemos ese macroproyecto perimetral del sur. Obviamente entiendo completamente las condiciones de tipo financiero y de tipo técnico que usted expresa, ingeniero Marco Tulio. Pero, finalmente, es allá donde tenemos que apuntar el desarrollo de la ciudad de Duitama. Y, es necesario que la administración municipal se ponga en cintura.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016
	ACTA DE PLENARIA	Versión: 1 Página: 28 de 32

Porque si bien es la Nación la que administra el corredor vial, nosotros estamos sufriendo las consecuencias, tenemos que empezar a liderar la solución y exigirle al Gobierno Nacional que cofinancie el costo de esos pasos, de esas regularizaciones. El ingeniero hablaba de quince (15), de trece (13) pasos, perdón. Yo creo que a la final tenemos que regularizar los treinta y cinco (35) como una medida provisional.

E invitarlos, gracias al concejal Leonardo Joya por esas gestiones que está haciendo allá con el representante Chaparro de hacer esa mesa de trabajo. Estoy completamente de acuerdo con la proposición con lo que propone el concejal Juan Felipe Mejía de que estructuramos una comisión accidental para que estemos pendientes de los avances y de lo que se pueda llegar a dar. Por lo demás, de verdad agradecerles a los invitados.

Sobre todo, a la administración municipal; estamos en la misma posición, pero sobre todo a los compañeros que intervinieron el día de hoy. Fíjense que hoy es una necesidad sentida, todos hablamos de lo mismo: necesitamos una variante para la vía férrea. Y sobre todo lo que expresaba el concejal William Flechas Gómez, que eso también tendrá que servir en la comisión accidental de mirar a ver cómo de una manera técnica habilitamos esos cruces.

En esas mesas técnicas de concertación, finalmente habilitamos esos cruces que hoy entiendo la administración municipal de una manera preventiva, y entiendo también acertadamente, cierra. Pero que desafortunadamente, o que de ninguna manera podemos dividir la ciudad así. Tenemos que regularizar esos pasos y tenemos que habilitar esos cruces y esas variantes porque, imagínense, de manera tal que afecta a la comunidad, eso no puede pasar.

Entonces, agradecerle a cada uno de ustedes, agradecerles el uso de la palabra, señor presidente.

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS da por cerrado este punto del día y agradece a las personas que asistieron, así como a las diferentes entidades presentes. Comunica que quienes lo deseen pueden retirarse del recinto e invita a los honorables concejales a dar continuidad con el siguiente punto del orden del día.

6°. LECTURA DE CORRESPONDENCIA Y COMUNICACIONES

Se informa por secretaria que la correspondencia recibida por parte de Ferreobelen y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) fue remitida a los correos electrónicos; por lo tanto, no se procederá a darle lectura, toda vez que los concejales ya la conocen desde temprano.

7°. PROPOSICIONES

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS da apertura al punto de proposiciones. He informa que queda una proposición pendiente dentro de la invitación realizada en el día de hoy. A continuación, se concede la palabra al concejal Juan Felipe Mejía.

El H.C. MEJIA ROMERO JUAN FELIPE interviene de la siguiente manera

"Gracias, señor presidente, por el uso de la palabra. Sí, pues una de las grandes conclusiones que nos dejó hoy la citación e invitación que tuvimos a las diferentes entidades nacionales y acá de orden municipal, fue hacerle seguimiento a todo el tema de la línea férrea.

Por lo tanto, me permito hacer la siguiente proposición en aras de que se conforme una comisión que le dé seguimiento y trámite a los diferentes cuestionamientos y temáticas que se pueden tratar según la línea férrea y todo lo que pueda desencadenar de ella misma.


Entonces, presidente, le reitero la proposición para que se cree una comisión accidental para que podamos abarcar este tema con mayor detenimiento para poder entregarle resultados a la comunidad."

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS realiza la siguiente intervención

"De este modo, está abierta a discusión la proposición del concejal Juan Felipe Mejía, que consiste en la creación de una comisión accidental que sea enlace y esté pendiente de los temas relacionados con la operación y funcionamiento de la línea férrea."

Procede a tomar la palabra el H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1</p>
	<p>ACTA DE PLENARIA</p>	<p>Página: 29 de 32</p>

"Con la venia del concejal Juan Felipe Mejía, me gustaría que la bancada del Partido Conservador hiciese parte de la misma. Gracias."

Se otorga el uso de la palabra al H.C. REYES MARTINEZ GUILLERMO ANDRES

"Si me lo permite, dentro de la proposición, que el doctor William Flechas Gómez y un miembro de la bancada del Partido Liberal, por las que se vayan haciendo, conformen esta comisión. Muchísimas gracias. "

EL H.C. GIL SOSA JOSE LUIS ACLARA LO SIGUIENTE

"De este modo y teniendo en cuenta el reglamento interno que son únicamente cinco (5) integrantes, designamos a la bancada del Partido Conservador, al concejal Leonardo Joya, al concejal Juan Felipe Mejía y al concejal William Flechas para que hagan parte de esta comisión. Se les notificará en próximos días de forma oficial para que puedan empezar a trabajar en esta comisión."

Se cierra el punto de proposiciones

8°. ASUNTOS VARIOS

Toma la palabra el H.C. BAYONA RINCON FERNANDO ALFONSO

"Sencillamente para recomendarles a los honorables concejales que acaban de ser incluidos en la comisión accidental que de alguna manera tengamos la representación en la reunión que va a suceder el veinte (20) de febrero en Sogamoso.

Porque obviamente en esa ciudad, como en las otras, no hay tantas afectaciones urbanas como la hay en Duitama y ojalá podamos también de alguna manera apoyar el trabajo de ellos.

Que va a ser seguramente muy importante para el futuro de la ciudad, gracias."

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS comenta *"La comisión seguramente se desplazará ese día para estar en la reunión del 20 de febrero, ya que son temas relacionados con la misma, informó a los honorables concejales."*

Se concede la palabra al H.C. REYES MARTINEZ GUILLERMO ANDRES

"Viendo hoy el evento que hubo en la ciudad de Tunja, donde el ministro Jaramillo se acerca al departamento de Boyacá, me gustaría saber si la administración, con la visita del ministro, tuvo algún acercamiento con ellos para solucionar el problema de la dispensación de medicamentos en la ciudad de Duitama.

Especialmente de Discolmets, ya vimos el clamor que está en todo el departamento, pero también vimos cómo se ha venido desarrollando, sobre todo en esta mañana donde hubo filas de varias horas y de personas de la tercera edad, entonces, que no sea solamente la foto con el ministro, sino que nos traigan soluciones reales. Muchas gracias, señor presidente."


El presidente procede a darle la palabra al H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER

"Gracias, presidente, por el uso de la palabra. Mire, son tres (3) cosas respecto a lo que indica el concejal Fernando Bayona; pues a mí se me parece pertinente que todos los concejales asistamos a esa mesa técnica, ¿no? finalmente, la comisión accidental, digamos que el reglamento lo que señala y la función es, finalmente redactar un informe para presentarlo a la plenaria, de ahí sacar las conclusiones o el paso a seguir. Pero sí no estaría de más que todo el Concejo en pleno asistiera a esa mesa técnica en Sogamoso el veinte (20).

La otra situación, presidente, que no quise hacerla como una proposición, aunque estoy seguro pues que los diecisiete (17) concejales van a estar acompañándola tiene que ver con la grave emergencia ambiental que está sufriendo Montería, pues Córdoba, perdón.

Como pues todos sabemos, el río Sinú se desbordó y hoy el departamento está completamente bajo el agua. A mí me gustaría, presidente, que desde la mesa directiva hiciéramos una convocatoria invitando a la ciudadanía duitamense a recoger de pronto algunas ayudas humanitarias.

<p>ACTA No. 012</p>	<p>FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R –GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 30 de 32

Hoy estuve hablando con un empresario del transporte y está dispuesto a colaborar para poner esa ayuda humanitaria en ese departamento. Entonces, sí me gustaría que desde la mesa directiva y con el apoyo de todos los concejales, nuestros grupos de acción, nuestras comunidades, hiciéramos esa bonita labor.

Esa bonita gestión para poner el granito de arena desde el Concejo Municipal de Duitama y, asimismo, extenderle la invitación a la administración municipal porque a la fecha pues no se ha pronunciado; pero sería una bonita labor, una bonita gestión para ayudar de manera, digamos, significativa.

Y el tercer punto, presidente, que tampoco lo quise hacer como una proposición porque muy seguramente muchos no van a estar de acuerdo, tiene que ver con el horario de las sesiones. Y es que, presidente, en efecto ayer esta bancada se tuvo que retirar del recinto del recinto.

Y también extenderle una sincera excusa a las personas que estaban acá escuchando ese control político, pero desafortunadamente teníamos una reunión de carácter político. Para nadie es un secreto que estamos en plena época electoral y que estamos haciendo un ejercicio de apoyo político a los diferentes candidatos.

Y desafortunadamente, sobre todo los jueves y los viernes se programan reuniones sobre las cinco (5) o seis (6) de la tarde; entonces se nos está truncando el horario frente al cronograma político contra el cronograma, digamos, del Concejo Municipal.

Entonces, solicitarle ya lo habíamos hablado extra fuera de las sesiones del recinto, pero sí solicitarle que las hagamos en la mañana o que las hagamos a las dos (2) de la tarde, cosa que a las cinco (5) a más tardar pues ya podemos tener el espacio para iniciar o adelantar la agenda política que estamos adelantando."

Toma la palabra el H.C. CELY RINCON JEISON JAVIER

"Entiendo perfectamente la intervención que hace el concejal Francisco García, la comparto, además; pero sí me parece prudente, tomando como ejemplo el año pasado, no tuvimos casi inconvenientes por el horario.

Es que se dé un horario específico y bueno, de ahora en adelante las sesiones las vamos a trabajar a tal hora, pero ya de esa manera nosotros nos programamos. Está bien, la mejor hora para las sesiones era a las cinco (5) de la tarde.

Sin embargo, por el tema que tenemos ahorita político, sí entiendo y lo comparto. Entonces, si va a ser, no sé, a las dos (2) de la tarde o a las tres (3) de la tarde, pero que sea un solo horario de aquí en adelante.

Que se programen las sesiones, señor presidente, gracias."

Retoma la palabra el H.C. GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER

"Gracias, presidente. No, yo estoy completamente de acuerdo. Inclusive creo que acá desde el primer año pues todos nos pusimos de acuerdo de que las sesiones fueran a las cinco (5) de la tarde.

Digamos ya finaliza el día, ya agota uno la jornada laboral que uno tiene en las jornadas académicas que muchos tenemos; entonces a mí sí me gustaría que siguiéramos manteniendo ese horario.

Simplemente hacer como una excepción por estos veinte (20) días que quedan, de agenda política, de que buscáramos un horario que nos pudiera servir a todos.


Porque realmente si en horas de la tarde son los eventos y los compromisos políticos, entonces sí sería pertinente, presidente, que desarrolláramos las sesiones en horas de la mañana."

El H.C. GIL SOSA JOSE LUIS hace uso de la palabra

"En primer lugar, mencionarle que me alegra su iniciativa para la ayuda humanitaria. De acuerdo, desde la mesa directiva vamos a extender la invitación seguramente por nuestras redes sociales hacia la ciudadanía, hacia los honorables concejales y a la administración municipal para que se unan a esta causa.

En segundo lugar, comentarles que, por temas de invitaciones a las diferentes entidades, hay entidades que no se ajustan a nuestro cronograma. Lo teníamos pensado también a las 2:00 p.m.; sin embargo, hay entidades de carácter público que no pueden a esa hora.

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI:1000-2014	Código: CM-R -GA - 001 Fecha Aprobación: 12-12-2016 Versión: 1
	ACTA DE PLENARIA	Página: 31 de 32

Tratamos de acomodar los horarios con el fin de ejecutar esa sesión; sin embargo, vamos a tener en cuenta las solicitudes de los concejales y trataremos de citar más temprano, por lo menos en estos días que estamos en temporada electoral."

Se concede la palabra al H.C. BAYONA RINCON FERNANDO ALFONSO

"Gracias, presidente, para informar que el lunes próximo tenemos sesión a las cinco (5) de la tarde, como está convocada, pero no estoy seguro de que yo pueda llegar temprano.

Tengo una cita médica en Bogotá alrededor del mediodía en la zona sur de la ciudad casi, y entonces simplemente para advertir. Haré todo lo posible por llegar puntualmente como siempre, gracias."

Agotado el orden del día, se da por finalizada la sesión a las ocho y cuarenta y dos minutos de la noche (8:42 p. m.) del día trece (13) de febrero de dos mil veintiséis (2026). Agradece la asistencia de las personas que hicieron presencia en la sesión.

Una vez leída y aprobada la presente Acta, se firma como aparece.


JOSÉ LUIS GIL SOSA
 Presidente


ALBA LUCÍA AVELLANEDA PÉREZ
 secretaria general

ACTA No. 012	FECHA: 13 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: OSCAR DANIEL QUINTERO GÓMEZ.	

