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

**ACTA No. 013**  
(16 de febrero de 2026)

**CORRESPONDIENTE A LA SESIÓN ORDINARIA DEL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE DUITAMA, REALIZADA EL DÍA DIECISEIS (16) DE FEBRERO DE DOS MIL VEINTISÉIS (2026).**

En la ciudad de Duitama a los dieciséis (16) días del mes de febrero de dos mil veintiséis (2026), siendo las cinco y diecinueve minutos de la tarde (5:19 p. m.), se reunió el Honorable Concejo Municipal de Duitama, previa convocatoria realizada 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**

**1º. ORACIÓN**

**2º. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

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

**4º. HIMNO A DUITAMA**

**5º. INVITACIONES ESPECIALES, TEMA: EVALUACIÓN DEL ALCANCE Y LOS IMPACTOS DEL CORREDOR VIAL BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO (BTS) DENTRO DEL MUNICIPIO DE DUITAMA.**

- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)
- CONCESIÓN BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO (BTS)
- VANTI
- EMPODUITAMA
- SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
- SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
- SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

**6º. LECTURA DE CORRESPONDENCIA Y COMUNICACIONES**

**7º. PROPOSICIONES**

**8º. ASUNTOS VARIOS**

**DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA**

**1º. ORACIÓN**


El H.C. JULIÁN ANDRÉS GÓMEZ, eleva la plegaria al Todopoderoso.

**2º. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

Por secretaría se constata la presencia de los siguientes concejales:

ADAME GÓMEZ EDISSON LEANDRO  
 CERINZA RICAURTE PAULA YANETH  
 FLECHAS GÓMEZ WILLIAM  
 GARCIA CASTAÑEDA FRANCISCO JAVIER  
 GIL SOSA JOSÉ LUIS  
 GÓMEZ MARTÍNEZ JULIÁN ANDRÉS  
 JOYA NIÑO LEONARDO ANDRÉS  
 MEJIA ROMERO JUAN FELIPE  
 QUINTANA TORRES HENRY EULOGIO  
 REYES MARTÍNEZ GUILLERMO ANDRÉS  
 RIVERA GÓMEZ HÉCTOR RICARDO

ACTA No. 013	FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R -GA - 001</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
		<b>Versión: 1</b>
		<b>Página: 2 de 23</b>

Por secretaría se informa que existe quórum deliberatorio 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.

### 4°. HIMNO A DUITAMA

Se escuchan las notas del himno a Duitama.

Por secretaría se anuncia el ingreso de los Honorables Concejales: QUESADA SOLER DUVÁN MAURICIO Y NIMROD ALEXANDER ZAMBRANO ADAME.

### 5°. INVITACIONES ESPECIALES, TEMA: EVALUACIÓN DEL ALCANCE Y LOS IMPACTOS DEL CORREDOR VIAL BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO (BTS) DENTRO DEL MUNICIPIO DE DUITAMA.

- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)
- CONCESIÓN BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO (BTS)
- VANTI
- EMPODUITAMA
- SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
- SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
- SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Según control de asistencia se registra el ingreso de los Honorables Concejales: BAYONA RINCÓN FERNANDO ALFONSO, CELY RINCÓN JEISON JAVIER, CRISTIANO JÁCOME JOSUÉ DANIEL y DÍAZ MATEUS JORGE ELIECER.

El presidente de la Corporación, H.C. JOSÉ LUIS GILSOSA, a manera de preámbulo, manifiesta que esta citación obedeció a una proposición hecha por la bancada del partido Conservador, teniendo en cuenta no sólo los índices de accidentalidad de la BTS, sino también las implicaciones que tiene su mantenimiento, su operación y los cruces que hay de pronto con los servicios públicos y las demás necesidades respecto a este corredor vial tan importante en el municipio; por eso se citan no sólo al concesionario sino también a las dependencias de la administración municipal que están a cargo de este corredor y tienen algo de influencia dentro del mismo cuestionario.

Pregunta a la bancada Conservadora, si desean hacer una intervención inicial.

El H.C. FRANCISCO JAVIER GARCÍA, saluda a los presentes y señala a la letra lo siguiente:


*"Usted bien lo decía señor presidente, hoy nos reunimos para abordar un tema trascendental para el municipio de Duitama, una problemática que durante años ha sufrido a causa del corredor vial Briceño-Tunja-Sogamoso, y que de una u otra manera ha tenido un impacto, entendemos asertivo, positivo, pero que en otras ocasiones ha generado problemáticas bastante difíciles sobre todo en temas de seguridad y de transporte.*

*Agradezco la presencia de los representantes del corredor vial Briceño-Tunja-Sogamoso, asimismo de todos los funcionarios de la Administración Municipal, de las secretarías de despacho que se citaron, y pues la intención de la bancada del Partido Conservador, al citar la operación vial del corredor Briceño-Tunja-Sogamoso, no es otra que, verificar la cantidad de promesas que de una u otra manera se han hecho en el transcurso de los años, y que se han quedado simplemente en eso, en promesas, es necesario, hoy el municipio de Duitama clama porque finalmente la variante de la carrera 42, sea una realidad, una promesa que años atrás nos han hecho, pero que se ha quedado en veremos.*

*Recordemos también que respecto a este tema, se inició una Acción Popular en el año 2022, respecto a temas de seguridad y señalización, sobre todo en temas de seguridad vial se han hecho unos esfuerzos importantes los reconocemos, pero aun así consideramos, el Concejo Municipal y la ciudadanía en pleno, consideran que estos esfuerzos no son suficientes y acá lo que buscamos de ninguna manera es que se sientan atacados, sino que zanjemos algunos compromisos y que de una vez por todas podamos tener realidades frente al corredor vial, sobre todo a la carrera 42.*

*De esta manera, agradezco al señor presidente por el espacio, y continuemos con el orden del día".*

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p><b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014</p>	<p><b>Código: CM-R -GA - 001</b></p>
		<p><b>Fecha Aprobación:</b> 12-12-2016</p>
<p><b>ACTA DE PLENARIA</b></p>		<p><b>Versión: 1</b></p>
		<p><b>Página: 3 de 23</b></p>

El presidente procede a otorgar el uso de la palabra tanto a los citados como a los invitados de la administración municipal.

Hacen presencia en el recinto de sesiones los ingenieros representantes de la Concesión BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO -BTS- ingenieros: William Orlando Pabón y Jonathan Pedraza.

Inicia su intervención el Ing. WILLIAM ORLANDO PABÓN, quien se presenta como el coordinador de seguridad vial e infraestructura del corredor vial autovía BTS, y se acompaña del Ing. JONATHAN PEDRAZA LANCHEROS, quien es el coordinador de operaciones del concesionario.

El ING. WILLIAM ORLANDO PABÓN, se dirige al auditorio en los siguientes términos:

*"Lo primero es agradecerles a ustedes por el espacio que nos brindan para contarles todas las actividades que nosotros hemos desarrollado en el corredor en temas de seguridad vial e inversiones, así mismo también, poder escuchar todas las solicitudes que ustedes tienen, y todas las sugerencias que ustedes tengan a bien del desarrollo del tema del corredor.*

*Inicialmente quisiera contarles que, a partir del año 2024, era el corredor era operado por el Consorcio Solarte & Solarte, quien en ese año salió, actualmente lo opera como tal, la empresa AUTOVIA BTS, que si bien es cierto el concesionario no es nuevo, la administración es nueva, y eso ha tenido unos impactos en la inversión y en la operación de la carretera y en la atención que se da a los usuarios y todo el tema.*

*Bueno, lo primero es que se nos allegó a nosotros un cuestionario de cinco preguntas sobre el mismo corredor, que intentaré darle respuesta aquí, para que ustedes nos puedan regalar sus observaciones a los mismos.*

*La primera pregunta es ¿Cuál es el alcance actual del corredor BTS dentro del perímetro urbano de Duitama?*

*Nosotros tenemos dos grandes ramas. Actualmente el corredor se encuentra en fase de operación y mantenimiento, la fase constructiva terminó en el año 2013, en este momento el corredor se encuentra en fase de operación y mantenimiento, y en esta fase tenemos las siguientes actividades:*

*Atención de emergencias 24 horas, 7 días. Para Boyacá tenemos un total de (3) ambulancias que disponemos estratégicamente en el corredor, que nos permiten dar atención en los tiempos que están establecidos en el contrato de concesión a la atención de emergencias. Es importante recalcar que esos tiempos nos son auditados a través de la interventoría, y se nos hace un tema de auditoría y al momento de hoy, nosotros estamos cumpliendo con los términos de atención.*

*Servicios a los usuarios: Contamos con grúas, carro-taller móvil, vehículos de inspección vial para brindar asistencia mecánica, soporte oportuno y soporte oportuno a los conductores.*

*Creo que todos los que han pasado por el corredor AUTOVIA BTS, se han encontrado con los vehículos de inspección y de carro-taller que prestan sus servicios efectivos y acorde a lo que está en el contrato de concesión, respecto a tiempos de inspección y calidad del servicio. A nosotros también se nos hace una evaluación de la calidad del servicio, la cual es medida por la interventoría y al momento de hoy tenemos un cumplimiento del cien por ciento. Entre otras cosas, tenemos un plan de manejo de tráfico muy seguro para esa atención, mostrando una efectividad muy buena con respecto al tema.*

*Viene el tema del mantenimiento preventivo y rutinario; si bien es cierto, la fase de construcción terminó en el año 2013, a partir de allí, inicia comenzó la fase de operación y mantenimiento, y eso incluye el mantenimiento de: las fajas de retiro, de señalización horizontal y vertical, horas de drenaje y todos aquellos elementos que hacen parte del inventario vial de la vía.*

*Para eso la interventoría nos hace una medición que se llama el índice de estado, la cual se hace cada seis meses y a la fecha de hoy, hemos cumplido cabalmente.*


*La segunda pregunta ¿Qué impactos urbanos y sociales ha generado la operación del corredor en la ciudad?*

*Como en todo, todo tiene unos impactos positivos y unos impactos negativos; nosotros acá queremos resaltar los impactos positivos que ha tenido el corredor, y entre ellos tenemos que hay una mejor movilidad y una mayor fluidez vehicular, y esto dentro de la carrera 42, esos dos carriles unidireccionales permiten una fluidez; hay algunos inconvenientes, pero es respecto al control urbano que limitan un poco la operación del corredor. El impulso en el desarrollo económico y local, las vías en todas sus categorías, lo que hacen es generar un impacto económico, ya bien sea, el desarrollo de los sectores y el desarrollo del transporte (menores tiempo de movilidad, menores recorridos, menor consumo de combustible, entre otros).*

*Mejora sustancial en la prestación del servicio del transporte público intermunicipal, teniendo en cuenta que este corredor comunica el centro del país con regiones como los Llanos orientales y la parte central de Boyacá, entonces, el corredor realmente ha generado impactos positivos de movilidad y tiempos de recorrido y tiempos de viaje y demás.*

*¿Qué beneficios concretos recibe Duitama para la operación del corredor BTS?*

<p><b>ACTA No. 013</b></p>	<p><b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b></p>
<p><b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b></p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014	<b>Código: CM-R -GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b> <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 4 de 23</b>

*Uno como lo mencionábamos, la mejora en la movilidad urbana intermunicipal y departamental, otro sería el incremento en la plusvalía de predios, porque pues, siempre el desarrollo de los predios que se encuentran contiguos a vías nacionales tiende a tener una valorización y el impulso al desarrollo económico del municipio como tal, teniendo en cuenta que este corredor es supremamente importante y es la vía departamental más importante del departamento de Boyacá, actualmente.*

*¿Qué acciones se han implementado para mitigar la accidentalidad y mejorar la seguridad vial?*

*Bueno, en eso quiero contarles que a partir del año pasado con la nueva administración se comenzó con un ataque sobre los tramos críticos de concentración de accidentes que tenemos en todo el corredor vial, incluyendo Duitama, y quisimos implementar varias estrategias que se enfocaran en la atención de los actores viales más vulnerables, entre estos los peatones.*

*Si ustedes viajan sobre el corredor Tibasosa-Bogotá, actualmente que es lo que nosotros administramos, se pueden encontrar que sobre todos los pasos peatonales y escolares existen unos dispositivos, tachas lumínicas que permiten identificar en horas de la noche esos sitios donde existen los pasos de los peatones, los actores viales más vulnerables. Hemos implementado radares, esto también obviamente se hizo en Duitama; en este momento en Duitama implementamos dos radares de velocidad con lectura de cámaras, esos cinemómetros, uno se colocó en el PR 42+060 en ambas calzadas, en donde nosotros veíamos unos altos índices de accidentalidad y el otro se colocó en el sector de La Perla, asimismo, en aproximadamente 10 sectores de Boyacá, de entre esos hay tres en Duitama se implementó una señalización táctica que genera un efecto túnel sobre los usuarios y disminuye la velocidad.*

*Nosotros en el tema accidentalidad vial tenemos un modelo de cinco pasos, que está comprendido primero en la identificación que lo hacemos con estadísticas, en segundo hacemos una priorización en donde vimos cuáles son los sitios o los tramos de concentración de accidentes que mayor impacto tienen sobre la población, donde había más accidentalidad, donde habían más personas fallecidas, personas lesionadas y accidentes como tal, y pues priorizamos unos puntos, digamos en Duitama como tal tenemos el PR 42+0.60, el PR 45+320 si mal no estoy, en La Perla, que fueron pues presentados a la interventoría, la interventoría no los avaló, que son sitios de alta accidentalidad y ahí empezamos a hacer un análisis de qué necesidades se tienen en esos puntos. Para eso pues contamos con un equipo interdisciplinar, nosotros hicimos todas las gestiones técnicas requeridas y definimos cuáles eran las acciones más viables para esos puntos, pues cabe aclarar que todas estas acciones exceden en gran parte el alcance contractual que tiene BTS, pero en este momento para nosotros es prioridad el tema de seguridad vial, por eso se han hecho estas inversiones y se van a continuar realizando.*

*Con estas intervenciones, nosotros ¿qué hemos logrado? En los puntos que hemos intervenido hemos logrado un 85% de reducción en la accidentalidad y un 100% en la reducción de fallecidos en el periodo que se instalaron los dispositivos y se hicieron las intervenciones, esos periodos, nosotros colocamos a partir de más o menos octubre del año pasado y se midió con el mismo de octubre a diciembre treinta y uno y se midió con el mismo periodo de tiempo en el 2024 y pues esos son los números que hemos tenido. Los radares de velocidad tienen una efectividad y han tenido una efectividad medida del 96%, o sea, de cada 100 vehículos, 96 respetan el radar”.*


Toma el uso de la palabra, el Ing. Ing. JONATHAN PEDRAZA LANCHEROS, coordinador de operaciones del concesionario, quien procede a responder las siguientes preguntas.

*¿Qué coordinación existe entre el municipio para facilitar la expansión de servicios públicos?*

*“Buenas tardes para todos, bueno en complementación para el tema también de siniestralidad, como habla aquí el ingeniero de lo que ha hecho de acuerdo a las obligaciones contractuales del concesionario, se ha trabajado articuladamente con la Secretaría de Tránsito de Transporte en todos los temas de seguridad vial y de acuerdo a las obligaciones nosotros informamos de temas relacionados con el derecho de vida, los cuales infringen en temas de seguridad vial u ocupación indebida en el derecho de vía que hay en el tramo urbano, el cual consta que viene desde el sector, desde la ciudad industrial de Duitama hasta el sector exactamente Puente Arepas, aquí el puente Chicamocha que es exactamente entre el PR46040 de la ruta 5502 hasta el 1+300 de la ruta 6210 que comprende el paso urbano Duitama-La Y-Tibasosa.*

*Aproximadamente en el mes de marzo del 2025, se trabajó articuladamente con la Secretaría de Tránsito, las inspecciones de policía, se verificó todo el tema de los sectores críticos que se viene manejando dentro del paso urbano y cómo se manejaban de forma articulada con atención a vehículos varados o siniestralidad, de los cuales el ingeniero William acá ya comentó cuáles son los servicios que nosotros presentamos como para aclarar ese tema.*

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R-GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b> <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 5 de 23</b>

Respecto a la pregunta de coordinación que existe entre el municipio para facilitar la expansión de servicios públicos, pues el concesionario ha estado en la disposición y siempre estará en la disposición de asesorar o aplicar de forma normativa el cumplimiento de sus obligaciones de cuáles lo rige. Bueno, para ese tema de expansiones existe una resolución y una ley, la cual consta que es la resolución 716 de 2015, que es el permiso y uso de ocupación para cualquier tipo de actividad dentro del derecho de vía. Este permiso solamente lo otorga la Agencia Nacional de Infraestructura Vial. De acuerdo, cuando cualquier peticionario lo pueda realizar esta solicitud ¿Qué realiza el concesionario? Él hace un concepto de viabilidad en conjunto con el consorcio Interventor ANI, el cual emite para que puedan ejercer cualquier tipo de actividad dentro del derecho de vida.

Exactamente, aquí hay algo muy ocurrente dentro del paso urbano, exactamente desde el inicio del primer semáforo al final aquí a Puente Arepas, que nosotros vamos de paramento a paramento, qué es de paramento a paramento, nosotros vamos de berma-cuneta a berma-cuneta de toda la calzada. Ahí ustedes explicaban, hicieron la invitación a VANTI y a EMPODUTAMA, los cuales a ellos se le han otorgado varios permisos y se han asesorado, se les da el concepto de viabilidad para expansión. El concesionario nunca ha otorgado ningún tipo de permiso para que lo ejerzan, antes todo lo contrario, cualquier peticionario puede hacer la solicitud y se otorga el permiso de acuerdo que cumpla con los requisitos de acuerdo pues a la normatividad presente.

Actualmente VANTI ha hecho dos permisos de uso y ocupación aquí, por la cual por la 42, los cuales terminaron más o menos en el mes de agosto para facilitar el tema del suministro de gas dentro del paso urbano”.

Retoma el uso de la palabra el Ing. WILLIAM PABÓN, quien señala lo siguiente:

“Bueno, como para aclarar el tema de los permisos y para que quede claro de pronto a todos los asistentes, el tema es que nosotros no gestionamos permisos, los permisos los gestionan las entidades que los solicitan, nosotros tenemos primero que todo la obligación, pero también lo hacemos con gusto, nosotros prestamos nuestro servicio para dar los conceptos de viabilidad. Todo se enmarca dentro de la Resolución 716 de 2015, por la cual la ANI genera la metodología para dar permisos de ocupación temporal de la vía, dentro de esos está obviamente el tema de los servicios públicos, pero se extiende a muchas más cosas, como solicitud de accesos a predios, realización de obras, ampliación de servicios y todo lo que tiene que ver con el tema. Todo está ligado a la resolución 1228 de 2008, que es por la cual se determinan las fajas de retiro de la nación; entonces, en esa ley se establece cómo se deben dar las fajas de retiro y particularmente para las zonas rurales en la doble calzada son 20 metros a partir del eje externo de cada vía, o sea que, eso más o menos nos da 15 metros a partir del borde de vía, en el cual nadie puede ejercer ninguna actividad si no es con el consentimiento de la ANI, quien a través del concesionario solicita un concepto de viabilidad para cualquier permiso. Pero digamos que aclarando eso, nosotros siempre estamos prestos con el mayor de los gustos a todas las entidades que se acercan a nosotros a solicitar este tipo de permisos, nosotros damos la asesoría técnica y dentro de los tiempos de la resolución, procuramos generar los conceptos de viabilidad.

Respecto y para ahondar un poquito en el tema seguridad vial, que de pronto me faltó un poco, nosotros desde el año pasado también, fortalecimos nuestra área social y en concurso y conjunto con la policía y las secretarías de tránsito de todos los municipios del corredor de Boyacá, incluyendo Duitama, hemos realizado muchas actividades enfocadas en el tema de seguridad vial, relacionadas con el tema de manejo en conducción con sustancias psicoactivas, con alcohol, exceso de velocidad, nos hemos enfocado bastante en el tema de la gestión de la velocidad, que es para nosotros una prioridad.


Creo que eso es todo lo que yo tengo que aportarles por el momento, si tiene alguna duda e inquietud, pues aquí estamos nosotros para intentar resolverla”.

El presidente agradece a los ingeniero WILLIAM PABÓN Y JONATHAN PEDRAZA, por su informe. Seguidamente concede el uso de la palabra al Ing. MARCO TULLIO CARVAJAL, jefe de la Oficina Asesora de Planeación, quien luego de saludar a los presentes, interviene en el siguiente sentido:

“Pues bueno, lo que queríamos entonces era dar respuesta a las inquietudes que bien nos han presentado, entonces vamos a mirar cómo nosotros estamos haciendo la articulación del corredor BTS.

Bueno, entonces el recorrido que ya nos presentaron aquí de la ANI, pues básicamente es que actualmente está concesionada la vía, ya hubo pues algunas franjas que fueron entregadas nuevamente a la nación, pero que hay algunos tramos que efectivamente en este momento siguen en operación del concesionario y se espera que esto llegue hasta mayo de 2031, según tenemos entendido, de acuerdo a los tiempos, la operación de este concesionario.

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R -GA - 001</b>
		<b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b>
		<b>Página: 6 de 23</b>

Lo que queremos nosotros compartirle entonces es, lo relacionado con el componente de movilidad y conectividad regional, en el cual nosotros a través del Plan de Ordenamiento Territorial, estamos reconociendo que esta es una vía estructurante muy importante para el municipio, en el cual se genera movilidad, no sólo para el municipio de Duitama, sino es una vía de orden departamental, de orden nacional, que nos ayuda a la movilidad regional.

Dos, vamos a mostrar el tema de la normativa del uso del suelo, en el cual nosotros evidenciamos que está clasificado como vía de alto flujo vehicular y que tiene algunas restricciones específicas para usos comerciales e industriales, que lo miraremos también, y como tenemos desarrollos de planes parciales de desarrollo y renovación urbana en franjas alledañas que tienen en cuenta las condiciones que este corredor vial genera en el municipio, y finalmente, los condicionantes de gestión cómo nosotros estamos previendo y cómo estamos atendiendo los diferentes impactos que se están generando por el paso de esta BTS en el municipio de Duitama.

Entonces en el Acuerdo 039 de 2009, está específico que nosotros tenemos el desarrollo del corredor vial suburbano de la Autopista Norte, en el cual se declara una franja específica de servicios logísticos, de servicios comerciales, donde tenemos una normativa claramente dicha, donde hay unos aislamientos que han sido decretados y especificados para dar cumplimiento y seguridad a esta franja, en la cual hay respectivas franjas de desaceleración, los aislamientos, las bermas y todo lo demás.

Y en este momento si señalamos que actualmente si tenemos un conflicto entre lo que se señala de normativa general urbana, lo que está planteado en el POT y lo que propone la BTS o lo que se ha desarrollado en la BTS. Es decir, cuando se construye la BTS no tuvimos de pronto la compra por parte del concesionario, del constructor de los aislamientos necesarios que garantizaran la normativa correspondiente, sino que hubo un desarrollo sobre una vía existente del municipio, en el cual los aislamientos necesarios, pues no fueron tenidos en cuenta y es un conflicto actual que sigue vigente. Es así como nosotros en diferentes visitas y de manera articulada con la ANI, nosotros hemos adelantado diferentes visitas al sector y puntos específicos con el fin de por lo menos limitar el uso del espacio público y garantizar la seguridad de los peatones y de los vehículos, tanto así que nosotros tenemos un número importante de procesos en inspección de policía por violaciones al Plan de Ordenamiento Territorial.

Dentro de los cuestionamientos que adelantaron, pues nosotros estamos identificando algunos impactos que son de importante reconocimiento, los cuales corresponden primero a la fragmentación urbana y dado que debido al auto flujo vehicular que todos conocemos, pues evidentemente nosotros tenemos una fragmentación en lo que corresponde en los sectores norte y sur de la ciudad, lo que dificulta la conexión vial y peatonal. Tenemos también limitaciones de accesibilidad local, dado que los retornos que tenemos identificados, los retornos necesarios para cruzar de un lado a otro, se encuentran muy distantes de los puntos que son requeridos, lo que obliga a costos de viaje y también a inversiones de tiempo que son necesarias para todos los transeúntes y vehículos para pasar de un lado al otro.


Tenemos identificado también el tema de ruido y contaminación ambiental, dado que la vía actúa como una fuente de contaminación acústica y atmosférica, que esto afecta la calidad de vida en los barrios alledaños y nos restringe el uso residencial para estas zonas. Tenemos también identificado que se ha generado un desarrollo urbano polarizado, es decir, donde tenemos facilidades de interconexión, donde tenemos posibilidades de acceso, pues tenemos una mejor valorización, contrario a otros sectores que por su dificultad en el acceso tienen la menor valorización y menor movimiento.

Tenemos también el tema de la presión sobre redes de servicios públicos, dado que como se documentó previamente, la necesidad de poder avanzar con el tema de servicios públicos implica siempre una gestión de amplio alcance para poder hacer los cruces necesarios. Es así como en este momento, por ejemplo, en el sector de San Lorenzo, tenemos una necesidad importantes para estructuración de sistemas de alcantarillado que necesitan los trámites específicos ante la ANI para poder garantizar el paso de estas redes, cosa que pues amerita unos estudios amplios y específicos que tiene difícil trámite, no estoy diciendo que se niegue, pero, sin embargo, tiene unas exigencias bastante altas.

Tenemos unos temas relacionados con el con el tema de las oportunidades de la renovación urbana, que es un tema que nosotros vemos viable y que ha favorecido al municipio de Duitama, dado que el corredor ha impulsado los proyectos de renovación en sectores como el centro, zona industrial y mejora la imagen urbana y atrae inversiones, dado que se nos convierte en un centro logístico.

Entonces al respecto de eso, nosotros pues hemos adelantado alguna serie de acciones que es como la revisión y el ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial, que se encuentra en curso y en el cual nosotros

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014	<b>Código: CM-R –GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b> <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 7 de 23</b>

estamos evaluando la incorporación de corredores de integración urbana transversales al corredor de la BTS y necesitamos entonces, proyectar esquemas que nos provean estructuras de paso como los puentes peatonales, como semaforización, el tema de otras alternativas de movilidad como ciclorrutas, nodos de transporte público.

Tenemos también adelantado mesas técnicas con la concesionaria, hemos podido avanzar para nosotros identificar esos puntos críticos que ya les estuve comentando, con el cual nosotros pues, buscamos primero mejorar la integración vial y urbana y nosotros estamos gestionando ajustes a los diseños de intersecciones y pasos peatonales para una proyección de la variante. Desde luego esto sí es un esquema de largo plazo, en el cual nosotros pues más allá estamos buscando que con la ANI tengamos unas respuestas asertivas sobre la necesidad de hacer mejoramientos en esta vía y sobre todo como nosotros hemos insistido en muchas de las otras intervenciones en este Concejo Municipal, de que nosotros podemos pensar en variantes de esta ruta, que deben ser estructuradas en el mediano plazo. Esos proyectos son de largo aliento y necesitan una estructuración profunda, ambiental, social, económica, técnica, seguramente necesita surtir todos estos trámites, para lo cual ya hemos hecho las gestiones necesarias para empezar, digamos que, lo difícil es empezar, contrario a lo que nosotros encontramos que no hay ninguna documentación al respecto sólida, formal sobre estas necesidades.

Entonces quería comentarles eso sobre las inquietudes que el Honorable Concejo tenía acerca de impactos de manera general sobre esta BTS. Muchas gracias”.

El presidente agradece la intervención del Ing. MARCO TULLIO CARVAJAL, y cede el uso de la palabra al Ing. DANIEL AMAYA, en representación de VANTI, quien luego de saludar a los presentes, precisa lo siguiente:

“En nombre de la empresa VANTI, agradecemos la invitación que nos hacen a esta sesión tan importante, con un tema tan importante como es el servicio del gas natural en el municipio de Duitama.

Mi nombre es DANIEL AMAYA, representante legal de la compañía, orgullosamente Boyacense, paisano de ustedes, también resido aquí en la ciudad, mi oficina queda en el Parque del Carmen y bueno aquí quedo al servicio de ustedes, por si hay cualquier otra solicitud después de esta sesión.

Represento a la empresa distribuidora de gas más grande del país, abastecemos el gas al 40% de las familias en Colombia, tenemos en el altiplano Cundiboyacense, la filial Gas Natural Cundiboyacense, adicional a la filial Gas Natural Cundiboyacense está VANTI que abastece el gas a Bogotá y municipios alrededores, Gas Nacer en el municipio del Cesar y Gas Oriente. En Boyacá, actualmente tenemos 350.000 usuarios en el altiplano 500.000 y al año hacemos alrededor entre 11.000 y 12.000 usuarios nuevos residenciales y alrededor de 1.200 comercios también e industrias se ven beneficiados con el servicio del gas natural.

Para ir al escrito y a la puntualidad de la citación y de las inquietudes, la primera pregunta dice ¿Qué sectores de Duitama no cuentan con gas natural debido a la existencia de la BTS?


La respuesta que estábamos verificando que se suministró desde nuestro departamento jurídico aquí con la secretaría del Concejo, dice lo siguiente:

“En atención al interrogante nos permitimos informar que el único sector en Duitama Boyacá, que aún no cuenta con el servicio de gas natural debido a la existencia del corredor, es el sector Higueras”.

Como lo manifestaba funcionarios de la ANI hace unos minutos, evidentemente y confirmo lo que mencionaban, ellos no son quienes gestionan los permisos, los permisos nosotros en el ejercicio que tenemos en las distintas poblaciones, en los 65 municipios del altiplano, lo realizamos nosotros desde un departamento técnico que tenemos, donde gestionamos los permisos no sólo con ANI, con INVÍAS, con Corpoboyacá, con la CAR, bueno con todas las entidades donde nos toque ir para pedir permisos de intervención. Entonces sí, evidentemente nosotros tenemos que hacer una radicación con un paquete documental, con una normativa interna que la entidad, ya sea la ANI, el INVÍAS o Corpoboyacá exigen, no sólo a VANTI GAS NATURAL, sino que entiendo a cualquier distribuidora, a cualquier empresa de servicios públicos; esto está protocolizado entendemos desde la legislación también y nosotros sabemos cómo cumplirlo.

En este momento tenemos en ejercicio más de 10 permisos aquí en Boyacá y Cundinamarca y otros más que se van a tener que radicar para poder realizar los distintos proyectos que estamos realizando en este momento. Para el ejemplo de la ciudad de Duitama, como para ejemplificar un poco el asunto o lo que menciono, estamos desarrollando actualmente un proyecto muy importante que tuvimos la oportunidad de lanzar hace dos semanas acá en Duitama, que es el sector Puente La Balsa, San Lorenzo Alto, La Hélida. Nosotros

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R -GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b> <b>Página: 8 de 23</b>

denominamos el proyecto como Puente La Balsa, es un proyecto que tiene 420 familias y este proyecto estamos próximos a radicar el permiso ante la ANI, es un permiso paralelo en los dos hombros de la vía a partir del colegio de San Lorenzo, sobre la BTS en paralelo después de la ciudadela por el otro brazo hasta el condominio Altos de Surba y Bonza. Entonces venimos de la ciudadela hasta Altos de Surba y Bonza, por ese hombro, por el otro costado de la vía, venimos desde el colegio, más allá del colegio, utilizo punto de referencia al colegio hasta el hotel, -no sé si conocen un hotel que queda sobre la vía principal- ahí tenemos y entramos a San Lorenzo y tenemos que atravesar el férreo que está ahí. Ese permiso lo vamos a radicar en las siguientes semanas para poder intervenir. Es como para contarles un poco y ejemplificar el asunto de la BTS. De la misma manera, pues hacemos con todos los tramos que tienen que ver con el INVÍAS o con la ANI, ya sean férreos o sean paralelos.

La segunda pregunta decía: ¿Qué dificultades existen para obtener permisos de cruce de redes de gas?

La respuesta es, informamos que la dificultad obedece a la necesidad de tramitar los permisos correspondientes ante la ANI, ante INVÍAS, cuya gestión de permisos actualmente nosotros tenemos unos tiempos medidos, donde un permiso con la ANI está entre los 12 meses y los 24 meses, dependiendo las observaciones que nos hagan, la información que nosotros alleguemos, las visitas, lo que técnicamente se pueda concluir en el curso y desarrollo del permiso en la atención del INVÍAS o de la ANI, esos son los tiempos promedio, lo que influye en los tiempos de gestión y avance del proyecto, pues estos tiempos tienen mucho que ver con el inicio pronto del proyecto o no.

Cabe precisar que, en el área, hablándolo también del sector Higueras, también existe una vía férrea que exige unas autorizaciones especiales o unos permisos que tramitar para ser intervenida. También es necesario consultar con Corpoboyacá, la existencia de cuerpos hídricos a intervenir en este sector. Esta respuesta es como más o menos lo que yo estaba ampliando hace un momento y es que pues, en el sector Higueras también está el férreo y obviamente si todos conocemos bien Duitama, pues pasa por completo la BTS, entonces nosotros estamos en disposición de revisar el proyecto, el tema, así como venimos de hacerlo en Puente La Balsa, ya la proximidad de Puente la Balsa a Higueras nos da otra opción técnica de empalme, que una vez terminemos el proyecto lo podríamos revisar.

La tercera pregunta dice: ¿Qué alternativas técnicas o administrativas se han planteado para garantizar el acceso al servicio?


En cuanto al interrogante se han considerado dos alternativas técnicas principales, la intervención paralelo ANI-BTS y la intervención de la ANI-FÉRREO, pues son necesarios sí o sí, y pues también aclaramos que Gas Natural Cundiboyacense mantiene una disposición para ampliar la cobertura a todos los sectores del municipio, trabajando de manera coordinada con las autoridades competentes, como lo hemos hecho con la Secretaría de Planeación, que venimos teniendo también un trabajo mancomunado, hemos estado también revisando algunas solicitudes de algunos otros sectores con ellos y son ellos quienes en el tema de licencia de intervención de espacio público, son los que nos dan el check, nos dan el OK y nos dan el permiso para que nosotros podamos iniciar nuestras obras.

Con ellos también hemos gestionado soluciones técnicas y administrativas, esto todo a fin de demostrar la buena voluntad de cara a las comunidades, para que puedan acceder de manera segura al servicio de Gas Natural, como sabemos que es de interés del Honorable Concejo Municipal de Duitama.

En conclusión, el proyecto ahora mismo es el único proyecto que tenemos pendiente por permiso, tuvimos en alguna oportunidad, Higueras, tuvimos en algún momento una solicitud similar del sector del barrio Camilo Torres, que tuvimos aquí al concejal de Cambio Radical, si no estoy mal, si me acuerdo bien, al concejal WILLIAM FLECHAS gestionando el tema, ahí tuvimos un tema con INVÍAS, -concejal, no sé si se acuerda- que nos tardamos más o menos año y medio sacando ese permiso, pero que finalmente lo logramos. Entonces de igual manera podemos hacer ese ejercicio con Higueras, tendríamos que revisarlo, estamos en la total disposición, no sé si ahora puedan apuntar mi número. Si ustedes consideran a bien allegar esta u otras solicitudes que tengan de distintos sectores de Duitama.

De esta sesión como compañía, me voy con el compromiso de revisar y hacer el estudio de factibilidad del proyecto, teniendo en cuenta todos los comentarios que acabamos de realizar. Finalmente cierro diciendo que no es que no sea de nuestro interés, sino por los distintos temas de gestión de permisos, seguramente de inversión y estudio financiero que debemos hacer, no le hemos dado un trámite como muy acelerado al sector, pero a partir de ahora y viendo que es de interés del Honorable Concejo Municipal, nos lo llevamos como tarea y como compromiso para por lo menos tener antes de dos meses un informe de factibilidad del proyecto.

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014	<b>Código: CM-R -GA - 001</b>
		<b>Fecha Aprobación:</b> 12-12-2016
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b>
		<b>Página: 9 de 23</b>

No sé si hay alguna otra duda o pregunta, esta ya es la respuesta formal que tenemos como compañía, mil gracias por la invitación y quedó atento a cualquier inquietud".

El presidente agradece al ingeniero DANIEL AMAYA, representante de la empresa VANTI. A continuación, cede el uso de la palabra a la Secretaria de Tránsito y Transporte del municipio, representada por la Ing. SONIA ASTRID ROJAS.

La Ing. SONIA ASTRID ROJAS, presenta su saludo a los presentes y manifiesta textualmente lo siguiente:

"Bueno, con respecto al cuestionario que me enviaron para el tema de la BTS, quiero informarles que de 2020 a 2026, se han presentado 131 siniestros viales en los tramos ubicados en el corredor BTS en lo que corresponde a Duitama. De estos accidentes las hipótesis que más se presentan es no mantener la distancia de seguridad, frenadas bruscas o detenciones repentinas y varios giros o cruces, cambios de carril sin colocar la señalización, es decir, las luces direccionales, lo que hace que se presenten los siniestros.

Se registraron 25 siniestros por atropello, un saldo de 10 fallecidos, 56 lesionados, lo que evidencia que este corredor atravesando la ciudad de Duitama, presenta un alto nivel de riesgo para los usuarios vulnerables, especialmente los peatones. Como decía el compañero el señor de la BTS. Sí hemos estado realizando acciones conjuntas con ellos, sin embargo, debemos incrementar la gestión de las velocidades, seguir con los controles operativos y continuar con las acciones pedagógicas dirigidas a conductores, peatones, en fin, a todos los actores viales.

De los sectores con mayor riesgo, tenemos frente al Terminal de Transporte, la intersección de la Avenida de las Américas con la carrera 42, la de la Camilo Torres y dentro del registro está la 42 con la calle 19, aunque en este lugar ya se colocó un semáforo, lo que redujo bastante los conflictos de los vehículos que salían o entraban al barrio Juan Grande. Vamos a seguir con el refuerzo de controles operativos, con las acciones pedagógicas y la presencia periódica de los agentes de tránsito en los lugares de conflicto.

Hemos realizado las actividades de los cambios de roles, de sensibilización a los motociclistas que son los actores viales vulnerables, pero generalmente es por el comportamiento que tienen ellos en las vías. Hacemos operativos acompañados de Policía Nacional, del DITRA, de la Agencia Social de Seguridad Vial, de la concesión BTS, junto al Terminal de Transporte, Defensa Civil, con el fin de mejorar la seguridad vial en el corredor. Hacemos operativos de control de velocidad, lo que les decía con énfasis en motociclistas; las jornadas de cambio de roles que se han venido realizando desde 2024 hacia acá y la pedagogía directa con empresas de transporte intermunicipal de carga y el colectivo municipal. Tenemos controles permanentes de los agentes de tránsito, recorridos operativos y mejorando la movilidad con reducción de los riesgos viales. La coordinación interinstitucional ha sido permanente, especialmente con la BTS y la Agencia Nacional de Seguridad Vial".


El presidente de la Corporación, da el uso de la palabra al Ing. YESID PARDO, secretario de Infraestructura del municipio de Duitama, quien luego de presentar su saludo protocolario, expresa lo siguiente:

"Bueno, mis compañeros ya han hablado absolutamente todo lo que nosotros como municipio interactuamos con esta doble calzada, esta estructura que pues para nadie es un secreto, nos ha traído en muchas ocasiones movilidad, en muchas ocasiones conectividad, pero también ha generado unos impactos como toda estructura, como toda infraestructura y sobre esos voy a hablar, pero antes de ello, sí quisiera contarles que en el desarrollo que hemos tenido o en la interlocución con la BTS, desde la Sectorial de Infraestructura nos han apoyado durante el mes de agosto y septiembre de la vigencia 2025, con material fresado que sale producto de las actividades de mantenimiento y rehabilitación sobre este importante corredor.

Tenemos consignados 1.350 m<sup>3</sup> de material fresado, los cuales el municipio de manera diligente los ha instalado como solución de infraestructura en aquellas vías de condición urbana que se encuentran en afirmado y que resulta en un tratamiento superficial con adhesión disolvente, en algunos casos con ACPM, en otros casos con adición de un ligante de emulsión asfáltica, casos como los 850 m<sup>3</sup> que se instalaron en el sector Guadalupe, vía Guadalupe, poco más de 750 metros lineales, en el sector de San Antonio Norte, 420 m<sup>3</sup> y unos reparcheos que se han instalado en la vía de la Trinidad para mantener las condiciones del tratamiento en esa importante vía, que parece ser secundaria pero realmente es muy utilizada, sector Meseta.

Dicho esto, ahora sí me refiero justamente a las necesidades que debemos avizorar en algún momento como municipio, haciendo énfasis en la conectividad y digamos que en la movilidad que le ha generado esta estructura doble calzada a la ciudad, pero también sin lugar a dudas, revisar los flujos, los volúmenes vehiculares que sustentan esta vía doble calzada y que genera como ya lo mencionaba la ingeniera Sonia,

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R-GA - 001</b>
		<b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b>
		<b>Página: 10 de 23</b>

impactos de siniestralidad, siendo de los corredores o las vías cuyo mapa de calor representa los índices importantes de siniestralidad.

Entonces también, seguramente la BTS o el concesionario ha generado sus soluciones, ha planteado alternativas para mitigar estos impactos, claro está y hay que pensarlo muy al detalle, lo que fue esa doble calzada en su génesis, en su momento de solución para Duitama y seguramente hoy en día ya después de más de veintitrés, veinticinco años que hemos convivido con esas estructuras, pues nos damos cuenta que el tránsito ha traído, ha crecido, se convirtió en un corredor fundamental y ello ha implicado que la sección sea insuficiente para atender estos volúmenes vehiculares, máxime aun cuando los ingresos a la ciudad de Duitama, que se realizan por vías nacionales como la Camilo Torres, como vía de paso nacional, como la Américas, calle décima y la vía departamental, Higueras, sector Higueras, pues la solución fue un semáforo, han sido semáforos, pasos a nivel con control semafórico, pues, en estos puntos hemos notado que en periodos o en periodos donde hay un retorno de ciudadanos a la ciudad, diciembre, puentes festivos y en las horas pico, pues muchos de estos se congestionan, impactan la movilidad, pero también ello redundo por efecto de las condiciones climáticas en siniestralidad.

Total, si es importante ir pensando ya desde una óptica como municipio y seguramente está en deuda la nación, habría que hablar con ir pensando en estructurar pasos soterrados o estructuras que le permitan a la ciudad hacer los ingresos de manera más eficiente y segura, llámese unos soterrados, llámese unos puentes, indiscutiblemente para los flujos peatonales en soluciones a desnivel. Entonces recorriendo la BTS desde el sector Higueras, que es el paso digamos que ya donde inicia la parte urbana y vamos hasta la Camilo Torres, pues hay un sinnúmero de intersecciones, cruces que generan un conflicto alto, vehículo-vehículo, peatón-vehículo, que deben ser resueltos. No vamos a hablar seguramente del génesis, pero sí en algún momento se pensaba en una variante, claro, está bien sabemos que las variantes no siempre son soluciones para las ciudades. Ya en Tuja nos hemos dado cuenta cómo quedó inmersa ya esa variante donde el Estado hace una inversión grande de servicios de infraestructura, extiende los servicios públicos, extiende de transporte, se genera una valorización de los terrenos y nuevamente quedan inmersas y vuelven a llegar problemas de siniestralidad, problemas de movilidad. ¿Por qué? Porque la variante no es una solución y si hay que pensar en estructuras más bien diferenciales que le permitan al municipio, insisto, a los ciudadanos ingresar de manera más eficiente.


Ahora bien, también hay que tener presente que este tipo de vías, y celebro muchísimo el sector de Romita hacia Duitama, todo el sector Brasas y Brasas e Higueras, que hayan buscado de manera, digamos que, no digamos el término tan fuerte paliativo, sino de manera provisional reducir o hacer reducir la velocidad de los vehículos. Sin embargo, nos damos cuenta que la nación hace un desarrollo o una inversión muy fuerte en estructuras para mejorar las velocidades, para mejorar o evitar la congestión, dar mayores flujos y, por otra parte, estamos generando dispositivos para reducir la velocidad, entonces allí es donde entramos en una dicotomía, decimos 'carajo, ¿cómo así?' Ampliamos la vía, doble calzada, mejoramos la velocidad, pero la solución ... Entonces nos han planteado este tipo de soluciones que insisto, para reducir la siniestralidad, bien, de hecho alguna vez la comunidad lo pidió a gritos en alguna sesión descentralizada en San Lorenzo, recuerdan que se acordó, por favor buscar alternativas para reducir la velocidad y bueno, vimos el esfuerzo que hizo la concesión, tiene señalizadas los pasos cebra, también con señalización nocturna, pusieron ahora los radares, se han hecho campañas para reducir la siniestralidad, campañas pedagógicas, pero en últimas, pues, hay que buscar alternativas donde realmente el ciudadano no haga esos pasos a nivel, eso es una realidad.

Entonces, hay que revisar como nación, nosotros vamos a ver si elevamos una solicitud y estructurar proyectos para entrar a dar ese tipo de alternativas, buscar este tipo de alternativas, claramente eso requiere una inversión bastante fuerte, eso no son recursos que salen en una vigencia, no son recursos, pero al menos ir empezando con el paso a paso, porque ya hay que ir pensando en ciudad y las ciudades están creciendo, las dinámicas de la ciudad están cambiando, entonces ello implica que el tránsito de los vehículos que estaban hace unos años ya claramente han incrementado de una manera exponencial y eso nos obliga a ir pensando en soluciones diferentes. Muchas gracias".

El presidente otorga el uso de la palabra a la Ing. ANGIE REYES, de EMPODUITAMA, quien luego de saludar a los presentes, se pronuncia respecto al tema en los siguientes términos:

"En primera instancia quisiera pedir una disculpa por parte del Ingeniero Andrés Acevedo, quien por temas de salud en este momento se encuentra incapacitado y no pudo asistir a esta reunión. Sin embargo, de parte de la empresa y desde el área técnica, quisiéramos aprovechar este espacio, porque es realmente importante para nosotros, bajo el entendido técnico que tenemos y las situaciones críticas, sobre todo el sector Sevilla,

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R -GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b> <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 11 de 23</b>

que se nos dé un espacio, espacio que formalmente hemos pedido bajo el radicado 8043 a la BTS, una mesa de trabajo que esperamos se pueda consagrar para poder conseguir de forma técnica, reitero, las adecuaciones que nosotros necesitamos para un tema que es tan sensible para la administración municipal, como lo es, las afectaciones que tenemos por temas de inundaciones, en especial lo que tiene que ver con calle 13 y carrera 42, que es todo lo que tiene sector Sevilla 1 y 2, Simón Bolívar y demás, que debido a la presencia de Quebrada Aroma, como fuente receptora en este momento necesitamos ampliar ese paso y pues aprovechar el espacio que ustedes están acá ingenieros, para comentarles más o menos algo sobre esta situación.


En relación a las emergencias que nosotros tenemos por inundaciones, importante resaltar que nosotros tenemos un alcantarillado de tipo combinado que tiene inmersas sus aguas pluviales y residuales, pero aparte de esto es importante resaltar que nosotros tenemos también quebradas del municipio dentro de este sistema, que básicamente resaltan en Quebrada La Aroma, un punto crucial donde nosotros tenemos la carga hidráulica de cuerpos de agua como Quebrada Las Siras, Zorros, Rancherías y que en este momento pues a ciencia cierta, requerimos de un ordenamiento territorial que mancomunadamente con la administración esperamos se pueda dar a través de la formulación y la aceptación del Plan Maestro Acueducto de Alcantarillado.

Sin embargo, pues dada esta situación técnica, la carga hidráulica y lo que hemos logrado divisar en este punto, pues, claramente no se tuvo en consideración cuando se construyó en ese momento el corredor vial, donde tenemos ahorita un problema técnico de batea en ese sector que básicamente nos genera una mancha de inundación bastante grande para el municipio, un problema que en este momento como pueden evidenciar en la parte de Sevilla, es reiterada la dolencia por parte de la comunidad, donde se ven bastante afectados, sin embargo, pues es interés obviamente de la empresa atender de forma puntual y cada semana bajo acción popular tenemos el cumplimiento de la limpieza de sumideros y cajas de inspección, así como pozos donde al corte por ejemplo, del año pasado tuvimos más o menos 473 órdenes de trabajo de atención en puntos críticos, donde nosotros atendemos este tipo de emergencia de forma preventiva, reactiva y correctiva. Sin embargo, todo esto es paliativo a la hora de la verdad, porque requerimos sí o sí que se tenga en cuenta esta descarga y que sobre todo se nos permita ampliar de forma técnica la capacidad de ese cruce hacia Quebrada la Aroma que continúa en la estación de Biomax en la 42 de Villa del Río.

Desde la empresa se llevó a cabo hace unos años ya, los estudios y diseños para la adecuación hidráulica de la quebrada La Aroma, en el tramo comprendido entre la carrera B y la carrera 42 del municipio de Duitama, para mejorar la capacidad de transporte y controlar los desbordamientos en el sector. Este estudio que fue un componente técnico de suelos, de geología, de batimetría, de topografía, de hidráulica, es un excelente estudio, sin embargo, no ha tenido la representación que hemos querido de pronto en administraciones previas; nosotros hemos encaminado este estudio hacia ustedes, hemos hecho una solicitud formal, vuelvo y repito, donde esperamos se nos escuche. Este estudio arroja tres alternativas técnicas, donde de forma resumida se tiene que hacer una adecuación hidráulica mediante la canalización tipo box-Colbert en el sector y se tiene que ampliar la salida que en este momento se tiene de Quebrada Aroma a través de dos secciones trapezoidales, necesitando nosotros obviamente que nos permitan ustedes este paso sobre la BTS, porque de hecho, el mismo estudio en sus conclusiones afirma haber tenido un acercamiento ya con la BTS y haber sido negado en su momento, es lo que en este momento digamos tenemos nosotros como conclusiones de los empalmes que tenemos. Por eso vuelvo y repito, es nuestra intención en esta administración, reiterar la solicitud, sentarnos nuevamente, volver a evaluarlo, porque realmente la inversión que requiere esta adecuación para la empresa es de \$17.000.000.000, una suma bastante considerable, si tenemos en cuenta que en este momento la empresa se está centrando en las necesidades de la mayor parte de nuestros usuarios, que obviamente es la dolencia de consecución de nuevas fuentes de abastecimiento, donde aprovecho para indicar que pues estamos en el curso de la consecución y la actualización de los estudios del pozo de Quebrada de Becerra, para alimentar planta Surba, la única planta que en este momento pues no cuenta con un plan de contingencia real para el número de usuarios que se tienen, donde también hemos intrínseco a eso, obviamente adecuado también pozo profundo Simón Bolívar, tenemos nuevas concesiones en curso para Boyacogua y demás, entonces hemos enfocado nuestros recursos técnicos obviamente a esa gran misiva que tenemos nosotros, que bajo la gobernanza del agua es básicamente poder conseguir el agua que requieren en este momento el número de usuarios que tenemos.

Aparte y para nadie es un secreto, nuestro enfoque técnico también en este momento se consagra en la Startup un proyecto que también requiere bastante intervención y alcance presupuestal por parte de la empresa, por eso este proyecto no es menos importante, pero sí requiere de cierta medida que nosotros tengamos una aprobación real por parte de la BTS, que de forma previa tenemos entendido no quiere comprometer la estabilidad obviamente de las obras que se realizaron en su momento, algo completamente entendible, porque la obra que pretendemos hacer es bastante invasiva, pero que entendido eso, que tenemos

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

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

aprobación y viabilidad por parte de ustedes, es nuestra obligación conseguir los recursos ante el ente departamental y regional, porque no es una suma despreciable para nosotros que realmente en este momento como lo digo, estamos enfocados en temas de consecución de agua y tratamiento aguas residuales.

Importante igual y darle claridad al Concejo, que como empresa hemos de todas maneras adjudicado bajo nuestro alcance presupuestal ya dos contratos de obra, mediante los cuales pretendemos obviamente canalizar en este momento la sobrecarga hidráulica que tenemos en este sector y lo estamos enfocando hacia el sector de Guadalupe a través de una obra que se hizo de optimización de alcantarillado en el sector de Postobón, una obra que en este momento nos permite alivianar un poco hacia el colector de las Américas, dirigido directamente hacia la STAR, los predios donde tenemos ahorita los vertimientos de la empresa. Pero esto vuelvo y digo, es completamente paliativo y realmente en relación a la carga hidráulica que, sobre pesa en Quebrada Aroma debido a toda la inserción de quebradas desde la parte alta del municipio, no nos permite a nosotros estar atentos o de cierta medida poder atender de forma práctica una emergencia como la que se puede presentar ahorita por el tema de inundaciones que estamos viviendo a nivel nacional. Esto es algo realmente urgente y por eso agradecer nuevamente la presencia de ustedes, quedamos de parte EMPODUITAMA completamente atentos a la reunión que se pueda dar.

Aprovecho también para hablar sobre el tema del Plan Maestro Acueducto y Alcantarillado está acá también el Dr. EDWARD CAMARGO, quien en este momento por parte de la empresa como jefe de planeación ha dirigido todas las acciones y actividades que en este momento nos tienen en un punto de prefactibilidad ante el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, un esfuerzo de más de 19 meses de trabajo. La última reunión que tuvimos con el Ministerio fue en el mes de diciembre del año pasado, obteniendo realmente una respuesta en la que dependemos de la contratación de los profesionales que revisan las últimas subsanaciones que hicimos a los documentos, pero de todas maneras este documento es un documento macro que le compete no sólo a la empresa sino a todo el municipio y que realmente en términos de tiempo y efectividad para poder tener un ordenamiento territorial en orden a lo hidráulico, permitiéndonos hablar de canales abiertos o cualquier otra alternativa que nos diesen los estudios y diseños, va a tomar bastante tiempo para hacer. Es por eso que la medida que estamos proponiendo y la alternativa que nos da este estudio, es la forma más práctica que tenemos para subsanar de momento las problemáticas de la zona, problemáticas que ya se encuentran en actos jurídicos y que en este momento pues resolvemos como hemos venido conversando. Entonces, darles las gracias y nuevamente quedamos atentos entonces a la respuesta".

El presidente agradece la intervención de la Ing. ANGIE REYES, representante de EMPODUITAMA. Seguidamente señala que de esta forma terminan las intervenciones de los invitados y de los citados de la Administración Municipal. Observa que se tiene una persona inscrita a la cual va a dar el uso de la palabra por espacio de tres minutos, Sra. Elizabeth Niño.


La Sra. ELIZABETH NIÑO, pregunta, si ya alzaron o sacaron todos los desechos que dejaron ahí alrededor del barrio Fátima, abajo de la carrilera del tren. Toda vez que se hace necesario saber eso, porque eso es muy importante para la ciudadanía, necesitan saber cómo va ese proceso o en qué va.

El H.C. FERNANDO BAYONA, saluda a los presentes y señala:

"Yo sencillamente quiero referirme a un tema que seguramente va a ser sensible para nosotros en Duitama, durante mucho tiempo y es lo que lo que ha sucedido con lo que algunos llaman la 42 o la autopista, simplemente la BTS en el paso por el sector urbano de la ciudad de Duitama, que entre otras cosas, sencillamente separó la ciudad por la zona sur y nos generó una cantidad de problemas que como lo dijo la ingeniera Sonia, es evidente que hay un altísimo riesgo de inseguridad, de congestión vehicular, que a cualquier hora del día, desde muy tempranas horas del día se encuentra un mundo de tractomulas, de camiones, de carros de toda índole estacionados sobre la zona asfáltica y con el tráfico vehicular que hay, que viene de Bogotá o a Tunja o va para Sogamoso para cualquier otra de estas regiones, para Casanare, pues, entonces se vuelve bastante riesgoso y eso digamos es difícil controlarlo, porque ya se consolidaron ahí una cantidad de actividades económicas, sociales que hace muy complicado cada día y más costoso trasladarlas a otro lugar. Pero yo creo que en eso hay que pensar indudablemente y aunque entendemos que correspondería al gobierno nacional, de pronto con ayuda, claro está, con el gobierno departamental y el municipio, bajo el liderazgo del municipio, mirar a ver cómo se resuelve este problema, algo como lo que también nos ha ocurrido con la línea férrea en su paso por el perímetro urbano y el centro de la ciudad.

Esto para decir que sencillamente, muchos creemos y valdría la pena hacer un debate ya más especializado, con mayores estudios para determinar exactamente ¿Cuál debe ser la solución a ese problema? Muchos creemos que debe ser indudablemente proyectar la variante, incluso a mí me gustaría pedirle el favor, si son

<p>ACTA No. 013</p>	<p>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</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: 13 de 23</p>

tan gentiles, los funcionario de la Agencia Nacional de Infraestructura, para que nos ayuden a obtener el diseño original, diseño inicial de la doble calzada BTS en su paso desde Paipa hasta Tibasosa o allí adelante Bavaria, porque entendemos que el diseño inicial no tenía esa connotación.

Al final de cuentas cuando comenzaron en el año 2000-2001 a ejecutar la obra, ya modificado en el diseño, incluso no llegó hasta Sogamoso como sabemos, si no aquí a la glorieta adelante de Bavaria en Peña Negra. En ese sentido si nos gustaría que ustedes nos ayuden a ver si es posible acceder a esa información, a ese diseño inicial o a los estudios, porque si había diseño, pues seguramente habían estudios, entonces sería muy importante que pudiéramos tener información que seguramente puede ocurrir que a futuro podamos hacer un análisis y probablemente cuando lo vayamos a discutir el Plan de Ordenamiento Territorial, la actualización y sería muy útil tener esa información; creo que como a muchos duitamenses, también nos gustaría que nos ayuden a acceder a esa información para ver qué decía. Ahora, porque sabemos que de acuerdo a la ley 769 de 2012, es absolutamente prohibido para los peatones pasar por estas autopistas, por este tipo de vías, pero uno ve ahí entre Postobón, o sea la calle novena, las Américas y la otra salida, que es permanente el tránsito de personas, porque obviamente necesitan cruzar por ahí y se vuelve muy riesgoso; ya veíamos los indicadores de siniestralidad y ¿qué opciones tendríamos? si es que definitivamente se mantiene la vía la doble calzada o la BTS, por ahí, o hacer deprimidos subterráneos como hay unos pocos en Bogotá o en otros países, o hacer puentes peatonales, que aquí la gente nos acostumbramos a usar los puentes peatonales o simplemente trasladar o buscar opciones de otra clase de vías.

Ahora, yo quiero aprovechar aquí, para decir que, la verdad, no sólo aquí en el paso por Duitama, sino en la mayor parte de la doble calzada de la BTS, tenemos una serie de deficiencias terribles en materia de seguridad y señalización, es decir, que lo que llaman técnicamente balizamiento es muy deficiente, debería haber más iluminación en el piso, señales de una y otra índole, sobre todo para el tráfico en horas nocturnas y además en los separadores también hay una deficiencia muy grande en algunas zonas por el encandilamiento que se produce en el cruce o entrecruce de los vehículos que van en un sentido y en otro y eso nos permitiría o nos ayudaría y está también normalizado para que se incrementen los obstáculos, los separadores, sean vegetales o de cualquier índole y podamos evitar riesgos de accidentes como se han presentado.

Ahora sí me gustaría también saber ¿En qué forma podría ayudar el concesionario particularmente y seguramente que la Agencia Nacional de Infraestructura? para que pudiéramos tener mayor control, mayor seguridad, mejor movilidad y mayor organización y menos riesgos, pues aquí en el paso de la BTS en el perímetro urbano de Duitama, es decir, lo que aquí comúnmente llamamos la carrera 42. Eso es lo que yo quería decir. Gracias, presidente”.


El H.C. EDISSON LEANDRO ADAME, hace uso de la palabra, saluda a los presentes y afirma lo siguiente:

“Bueno, digamos que viendo las intervenciones a veces queda uno como con un sinsabor, porque digamos que cada entidad de cierta forma defiende o cada persona representante de cada entidad defiende a esta entidad. Yo escuchaba que, por ejemplo, en las intervenciones por parte de los representantes de la ANI o de la BTS, nos decían que la vinculación de la carrera 42 ante la concesión vial de la BTS le había traído beneficios a Duitama y realmente es que uno escucha la ciudadanía, uno ve diariamente cada una de las situaciones que se viven como duitamenses y pues, realmente no han sido tan favorables. Que nos digan que hay unos impactos positivos en la movilidad urbana, pues realmente para mí no es tan real o no sé si tengan algunas cifras, por ejemplo, en tiempos, porque decirlo así muy suelto, pues, es, digamos algo escueto. ¿Si tenemos cifras reales en tiempos, de cuánto está el tránsito? por ejemplo, de un vehículo o de un actor vial desde la entrada desde Bavaria en hora pico hasta salir a Higueras y ¿cuánto está afectando eso, digamos que el tráfico en la ciudad?

También temas de contaminación ¿Cuáles son las cifras de contaminación que se podían mitigar? si el tráfico pesado, porque somos un corredor vial de un sector industrial como lo es Sogamoso y Nobsa, que está transitando y que está partiendo a la ciudad y asimismo los riesgos que están generando en los duitamenses, porque como sabemos la comuna ocho quedó totalmente desligada de la ciudad, no tenemos pasos peatonales, no hay pasos cebra seguros, porque si vemos digamos que los semáforos que se pusieron en esa vía no tienen ni siquiera una semaforización que permita el paso para los peatones, está simplemente ligado al paso vehicular.

Entonces yo sí creo que, así como muchos ciudadanos en Duitama, muy bueno, no técnicamente, pero se habla de una variante en Duitama, si hubiera sido una solución efectiva, no hubiera dividido a la ciudad y, por el contrario, hubiera mitigado muchas de estas dolencias que estamos viviendo los duitamenses.

<p>ACTA No. 013</p>	<p>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R –GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b> <b>Página: 14 de 23</b>

Creería que a veces hay algunas teorías, obviamente que establecen que las variantes no son efectivas a largo plazo, pero si por 20 años, por lo menos estamos mitigando, estamos acercando la ciudadanía, estamos permitiendo que una comuna compleja con miles de ciudadanos pueda tener un poco más de vinculación a la ciudad y las obras puedan estar más cercanas a ellos. Yo creo que sí puede ser una solución que permita realmente, si se hace técnicamente estructurado con estudios, podría ser una solución real para que no suframos lo que estamos viviendo en este momento en la carrera 42. Les agradezco mucho".

La H.C. PAULA CERINZA, saluda a los presentes y asevera lo siguiente:

"Yo quisiera agradecerle por la citación tan oportuna que hizo la bancada del Partido Conservador. Yo creo que la primera vez que se cita y se trata este tema tan importante y digamos que esto permite de manera mancomunada que trabajen todas las dependencias de la administración junto con la concesión y que la concesión escuche las diferentes dificultades que se han presentado acá en la ciudad.

Yo veo el planteamiento de planeación del POT, de la actualización con el fin de ver si hay o se requiere el tema de puentes peatonales y ciclorrutas, es un tema que sí se debe tratar bajo del trabajo también con la Secretaría de Tránsito, teniendo en cuenta los números de siniestros que hoy nos colocan, que es alrededor de 131 siniestros en la parte de la ciudad de Duitama, entonces empezar a trabajar con esos datos y de la mano de la concesión para ver qué se puede realizar. Revisando esto, quisiera preguntarle a la BTS ¿Si esta responsabilidad de los puentes peatonales le corresponde a la concesión o a quién le corresponde tenerlo acá? sin embargo, pues estaba leyendo y parece ser que sí le corresponde a la concesión, sin embargo, sí sería bueno que empezaran a trabajar y estudiar esta opción ya que se está planteando el POT y dejarlo listo también en la viabilidad del mismo. Quisiera hacer un llamado y es que, en la exposición de la Secretaría de Tránsito, me pareció no ver como una prioridad el barrio del Diamante. El barrio Diamante se encuentra al lado de la Villa Olímpica del estadio y el Velódromo, ese barrio el Diamante, como pueden observar, no tiene una entrada para este barrio y tienen que ir hasta el retorno que se encuentra de Brasas y Brasas y hablando con la comunidad y con el barrio, literalmente las personas que viven en ese barrio dicen que ponen muertos y realmente uno va y mira, pues ellos pasan sobre una pequeña parte donde hay la vía férrea, pero es un paso que no es permitido y por eso trae varios accidentes. ¿Y esto porque lo utilizan? Porque es la manera más fácil de llegar al barrio y así mismo llegar al Velódromo, a toda la zona del IERD y así mismo llegar al barrio Las Nieves, porque muchas de las personas, pues obviamente como lo manifestó alguno, pues si requiere más gasolina, más tiempo para que las personas vayan a este retorno.

Ya teniéndolos a ustedes aquí como la administración y como la BTS, sería bueno que también ustedes se plantearan una forma de alternativa, para que estas personas tuvieran un mayor acceso al barrio y con el fin de prever estos accidentes, pues que, si bien ha sido por un paso restringido, pues realmente hay que brindarles una solución a estas personas. Entonces, si le gustaría ver si hay una alternativa referente a esto, que sería fantástico, porque es una dificultad que presenta estos barrios de la 42. No siendo más señor presidente, quería rehacer esa inquietud y agradecería que me pudieran dar respuesta ahorita referente al tema de los puentes peatonales y asimismo si la concesión tiene la acción de trabajar con la planeación para el tema del POT y ver la prioridad de ellos y asimismo de la viabilidad de la entrada al barrio El Diamante y demás complejos que existen alrededor".


El H.C. RICARDO RIVERA, con la venia del presidente de la Corporación, hace uso de la palabra y en primera instancia, saluda a los presentes y manifiesta lo siguiente:

"Yo tengo una pregunta muy puntual y ustedes hablaban del tema contractual y desde que tengo uso de memoria, Duitama hablaba de su variante, entonces yo quiero saber ¿Está o no está dentro de los temas contractuales, nunca estuvo, se quitó, se eliminó, hay un incumplimiento? ¿Qué pasó? ¿Qué se necesita? Ustedes como personas profesionales o como una entidad, una concesión que sabe el tema para que Duitama pueda tener su variante, para que no entre en la carrera 42, su punto de vista profesional con respecto a ese tema y por supuesto, el tema contractual para no entrar de pronto en debates de que ustedes no cumplieron, de que ustedes no hicieron ¿o qué fue lo que pasó con ese tema? Yo creo que la ciudadanía necesita realmente respuestas claras con respecto a ese asunto tan importante.

Y lo otro señor presidente, excúseme, de pronto no tiene que ver mucho con el tema, pero lo mencionaba la Ing. ANGIE, con respecto a las aguas residuales que van bajando donde en algún momento va a llegar la STAR, y hay un barrio que recibe mucho esas aguas, como usted lo conoce, que se llama Ciudadela Guadalupe.

Hay unos temas que sí se pueden manejar, que sí creo yo en mi conocimiento y el de la ciudadanía y es el Canal de Narváez, no sé si sumercé lo referencia, que recibe las aguas negras de todos los barrios que vienen

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p><b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014</p>	<p>Código: CM-R -GA - 001</p>
	<p><b>ACTA DE PLENARIA</b></p>	<p>Fecha Aprobación: 12-12-2016</p> <p>Versión: 1</p> <p>Página: 15 de 23</p>

desde la Comuna ocho, desde el inicio, desde El Diamante y los barrios hacia allá y la comunidad está a cuatro metros de las aguas negras, no sólo ciudadela de la Guadalupe, sino también Las Nieves. EMPODUITAMA ha tenido en cuenta en algún momento, ¿la canalización de ese canal de Narváez? ¿Qué pasa con ese tema? ¿Cómo va ese proyecto? ¿Se puede o no se puede? ¿Qué necesitamos para que eso sea una realidad?”.

El presidente concede el uso de la palabra a la Bancada del Partido Cambio Radical.

El H.C. WILLIAM FLECHAS, saluda a los presentes y a la letra dice:


“Pues, la verdad que hoy no podemos sacar mayor provecho de esta invitación en cuanto tiene que ver con la Concesión BTS, señor presidente y compañeros y la ciudadanía en general que nos escucha por las redes y nos ven, nos siguen, porque verdaderamente, lo que siempre vienen a ser o lo que hemos visto hoy, prácticamente es un inventario y un Informe del Administrador del Corredor Vial, algo similar a lo que nos pasó con los Administradores de la Vía Férrea, algo similar a lo que pasa con la BTS porque ha cambiado su operador muchísimas veces y pues empezando porque su nombre no aplica, BTS, el proyecto original era Briceño-Tunja-Sogamoso y resulta que la BTS se quedó en Briceño-Tunja y la “S” es de Santa Teresa, una vereda del municipio de Tibasosa y muy bien la honestidad cuando aquí el ingeniero operador del corredor nos dijo que administraban hasta Tibasosa, porque no pueden dar fe, ni pueden dar informe, ni pueden señalar qué ocurre con la doble calzada de la glorieta de Santa Teresa en adelante, porque si bien mejoraron la vía entre Santa Teresa y Río Chiquito, que es una vereda también de Tibasosa, ahí desapareció la doble calzada y Boyacá se sigue preguntando ¿Qué pasó con el diseño original? que era por San Lorenzo de Abajo, pasaba por la Vuelta del Zorro y llegaba a Sogamoso y démonos cuenta que el variar el diseño original, nos da una explicación muy grande, lo que nosotros tenemos en la Carretera Central del Norte, antigua Carretera Central del Norte, que es la carrera 42, pues no la dividieron en dos calzadas, es una simple avenida, ahí no hay doble calzada, porque incluso nos tocó colocar semáforos y ni siquiera una glorieta nos dieron. Miremos Paipa ¿Paipa por qué tiene glorieta en la entrada principal y en la salida? porque ellos sí aparecían en el diseño original de la doble calzada. Pero si vamos a mejorar la movilidad, eso era lo que debería hacerse aquí en Higueras y en la avenida Camilo Torres.

Voy a referirme a lo de la accidentalidad, gracias a unas acciones populares se colocó el semáforo de la calle 19 con carrera 42, en ese momento hubo que variar un poquito el diseño del separador, estaba para aquel entonces la Doctora Angela Consuelo Rivera Tamayo, y efectivamente que por una Acción Popular, se tuvo que colocar esa intersección semaforizada para mitigar un poquitico la accidentalidad, pero hago un llamado a la administración en lo siguiente: ¿Cómo mitigar y seguir reduciendo la accidentalidad en este tramo? Es muy breve, la calle 19 debe continuar desde la carrera 40 hasta la 42 y así optimizamos el uso de ese semáforo, le damos ingreso por detrás de Cootrachica a los vehículos, para que tomen la calle 19 y podemos hacer un uso más racionado de ese semáforo, para que se eviten accidentes sobre la doble calzada. Igual pasa con el semáforo de la 22 conocido como el de la Virgen, y si nosotros logramos darle apertura a la carrera 43 entre Cacique Tundama y calle 22, pues, efectivamente vamos hacerlo entre la 21-B y 22, se va a optimizar el uso del semáforo de la Virgen e incluso aquí lo hemos dicho siempre, las rutas del servicio público de transporte van a modificar sus rutas y van a ingresar o salir por la calle 22, generando menos riesgos en este tramo.

Triste por ejemplo, el tema de los permisos que necesita EMPODUITAMA, porque EMPODUITAMA necesita unas obras verdaderamente de alto impacto sobre la misma doble calzada y no las ha podido tener, porque no se han gestionado ni aprobado los permisos, y VANTI, pues, desde luego que cuando ha querido le ha tocado y ha podido, lo logra, como ocurrió y aquí lo decía el ingeniero Daniel, en la carrera 40 A con avenida Camilo Torres, que también había que tramitar unos permisos y se demoraron, pero qué alegría nosotros estar cuando la primera familia prendió una estufa de gas, con gas natural cundiboyacense, por las gestiones que se adelantaron y desde luego le agradecemos nuevamente a VANTI y al ingeniero Daniel, porque cuando se propone las cosas lo logra y esperamos que así ocurra con nuestra vereda de Higueras.

En ese orden de ideas señor presidente, pues de verdad que aquí necesitamos mucho compromiso de la doble calzada, ya lo dijeron mis compañeros, ojalá se pueda a futuro tener una respuesta clara del verdadero diseño y es que esta presunta doble calzada que atraviesa Duitama, pues separó la vida en dos y por eso incluso hoy mantenemos una congelación en la Comuna ocho, que ya con el Plan de Ordenamiento Territorial, aspiramos que se logre levantar y que pueda generarse el progreso hacia el sur de la ciudad y nosotros podamos tener otra Duitama diferente, que de verdad vea bastantes proyectos de desarrollo en todo este corredor, porque se supone que la vía lo que tenía que dar era progreso y lo que hemos encontrado es eso. Desde luego que tenemos que aprender a convivir con la doble calzada, pero pues nosotros no sabemos cómo hacerlo.

<p>ACTA No. 013</p>	<p>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</p>
<p>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R –GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b> <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 16 de 23</b>

Mire, por ejemplo, una cosa palpable que nos afecta junto con el proyecto del ferrocarril en el nuevo proyecto ferroviario, para quienes conocen, viniendo de Sogamoso, antes del semáforo hay una calle que entra desde la Quebrada del Aroma, que es la calle 22 A para salir a la 40 o 40. Los vehículos que logran atascarse en el cambio el semáforo, cogen la 22 A y hoy el ferrocarril cerró ese paso hacia la 40 A. La gente tiene que desviarse por la 40 A para salir a la avenida Camilo Torres. Esa vía está totalmente reventada, ni siquiera es para reparar, es para nuevamente hacer una pavimentación. Esas casas que quedan al lado del sector del ferrocarril fueron casas construidas hace muchísimo tiempo y no tienen la cimentación necesaria. Por ahí se lanza hasta el tráfico pesado para evitar el semáforo y la demora del semáforo y esas casas se están viendo afectadas por cimentación y están teniendo grandes fallas. Desde luego que hay que prestarles atención a todos estos asuntos y ojalá se pueda articular, porque que, casualidad que es la misma ANI la que tiene estos dos proyectos y viene afectando grandemente a Duitama y desde hoy nuevamente alzamos la voz para que la Nación, la ANI y sus operadores o consorcios, nos dejen de causar problemas de movilidad y de infraestructura en la ciudad de Duitama. Muchas gracias señor presidente”.

El H.C. JAVIER CELY, saluda a los presentes, y se pronuncia en los siguientes términos:

“Efectivamente ya lo ha mencionado mi compañero WILLIAM, pues tristemente hoy esta invitación a la BTS no nos da luces de traer proyección de mejoría a esta problemática que viene presentando nuestra ciudad por tantos años, y estaba pensando ahorita que este es nuestro mejor momento donde tuvimos el Ministro de Transporte era de aquí de la ciudad de Duitama, tal vez era el momento adecuado o indicado para poder gestionar, reclamar por nuestra ciudad esta doble calzada, que este momento en el que el Presidente Petro conecta directamente con la línea de gobierno municipal, también que era el momento adecuado tal vez para poder pedir, poder exigir que a Duitama se le diera lo que le corresponde por ley.


Es verdad, son muchos los muertos que ha habido en la 42, muchos los accidentes que hay en la 42 y la BTS, esta doble calzada que requiere la ciudad junto con el problema que está presentando nuestra ciudad con la vía férrea, no requiere menos que un proyecto de ley, no solamente para Duitama, ni más faltaba, sino a nivel nacional que pueda proteger a todas las ciudades que presentan inconvenientes como éstos. No puede ser posible que en pleno siglo XXI nosotros vivamos amarrados a estudios y a diseños que se hicieron hace más de 100 años.

Yo veo con preocupación, muchas son las ciudades que hoy tienen el problema, donde hay varias intersecciones viales a nivel y todavía tienen el descaro y la desfachatez de la Agencia Nacional de Infraestructura venir a nuestro territorio a decirnos es que es responsabilidad compartida del municipio, hacer la inversión y demás, o sea, es tanto el servicio que nosotros hemos prestado que yo recuerdo cuando se hicieron los paros camioneros duros, berracos, que Duitama prácticamente hizo que se paralizara el país y qué cosa, lástima que yo no tengo la costumbre como lo ha hecho el presidente de llamar a manifestaciones, porque me encantaría bloquear la carrera 42 para que entiendan lo importante que es nuestro municipio, para que entiendan lo necesario que es Duitama para el país, por acá vienen de Yopal, de Aguazul, de Santander, nosotros ya no lo tienen dicho que somos un corredor vial necesario, importante y urgente para todo el funcionamiento del país, pero para vías, no, para inversión tampoco, para ponerle cuidado a la ciudad en este tipo de cosas tan urgentes. Y la verdad que sí me preocupa, dejo la invitación a estos futuros congresistas para que nos ayuden de verdad redactar un proyecto de ley, no sólo para beneficiar a Duitama, vuelvo y lo repito, sino para beneficiar a muchas ciudades, a muchos municipios que hoy presentan estos problemas que no deberíamos estar presentando. Muchísimas gracias señor presidente”.

El H.C. HENRY QUINTANA, saluda al auditorio y seguidamente precisa lo siguiente:

“Pues, la pregunta es que realmente para nosotros hay un nuevo consorcio de AUTOVÍA BTS, en la cual nos damos cuenta que la parte de seguridad de las personas en la ciudad de Duitama, en la carrera 42 es bastante nefasta, debido a que son largos tramos y no hay por dónde cruzar y como todos sabemos hacia la parte de abajo de la 42 hay muchísimos barrios y ahí donde están cruzando los estudiantes, la gente que trabaja, ha sido un problema constante y donde están en riesgo de ocurrir y seguir ocurriendo accidentes fatales. Entonces la invitación es, porque dentro del consorcio debe haber las medidas de seguridad que deben brindarlas. Existen en Duitama, solamente en ese sector dos puentes peatonales que están desde antes de la concesión y por parte de los consorcios no se ha podido realizar nada, ni se ha llegado a ningún acuerdo para el mejoramiento. Con la ingeniera Sonia se tramitó y fue bastante largo hace muchos años, para que pudieran instalar un semáforo para el cruce, para entrar al barrio Juan Grande, fue un proceso largo, pero tuvo que ocurrir y haber muchísimos muertos para demostrar que era necesario.

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014	<b>Código: CM-R-GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> 12-12-2016 <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 17 de 23</b>

*Entonces la invitación es para que se trabaje y se mire cómo se puede solucionar. Al igual cuando se presenta ahorita en las épocas decembrinas, los trancones tan impresionantes que a veces llegan hasta casi el romboy de Santa Teresa para el ingreso a Duitama y lo mismo que están tomando la calle 22, la cual está ahorita en pésimo estado, esa sí es una vía y la quieren cerrar. Entonces pues tenemos que luchar, porque realmente nos tienen como muy abandonados, simplemente presentan como un proyecto lo que se tiene, lo que se hace, pero no vimos en el día de hoy soluciones para la seguridad de Duitama y de toda nuestra gente. Gracias señor presidente”.*

El presidente advierte que siguen abiertas las intervenciones. Anuncia que va a cerrar las intervenciones. Cierra las intervenciones.

Se procede a otorgar el uso de la palabra a la administración municipal, para que responda las preguntas.

El H.C. WILLIAM FLECHAS, manifiesta que por un asunto netamente académico debe retirarse del recinto, ofrece disculpas a la corporación.

La ING. ANGIE REYES, representante de EMPODUITAMA, señala:

*“Bueno, primero muchas gracias presidente por permitirme el espacio. Entonces, pues, H.C. RICARDO, comentarle de pronto que, de forma técnica, nosotros hemos venido trabajando la zona de la ciudadela Guadalupe y la parte baja del municipio de diversas maneras. En el mes de diciembre terminamos la primera obra que fue una contención estructural a través de obra tipo compuerta Chapaleta, directamente evitando en el sector que los canales que tenemos en este momento abiertos que son contiguos al Camellón de Narváez, permitiesen el ingreso de flujo del Canal Vargas, porque cuando ese nivel freático era bastante alto, era digamos, la principal causal de que la zona se inundara; de esta manera y a través de la compuerta que funciona prácticamente en contraflujos o permite digamos, que el nivel más alto sea el que desborde, que en este caso esperamos obviamente sea el de evacuación y no permita el ingreso, selle de la misma manera la zona, pues es la primera obra que se ha realizado.*


*Comentarles también que tenemos La proyección de 1.800 metros de optimización de alcantarillado que deben hacerse desde la escuela de Higuera en la parte rural, estábamos frenados justamente porque en el cruce de la parte de la vía férrea, no sé en qué momento o en qué año realmente, no se hizo la conexión de tubería de 24, faltaban tres tubos exactamente de 24 pulgadas por conectarse, aprovechando la intersección que estaban haciendo ahorita los de FERREOBELÉN, pedimos el espacio de dos noches de trabajo, se trabajó de manera nocturna hasta la madrugada para poder sacar esta obra adelante, una excavación de más de 3 m. de profundidad, donde dejamos ya instalada esta tubería. La proyección que sigue es teniendo este paso desde el sector Higuera, es recoger todo el alcantarillado en un gran diámetro de obviamente más de 24 pulgadas para terminar en el cruce de la STAR, ese también sería el otro proyecto que tenemos, pero pues dada la longitud, es un proyecto que en este momento pues espera tramitar también con la EPB.*

*De todas maneras importante resaltar que en el término de Camellón de Narváez, por toda esta vía que cruza, digamos que es la vía hacia la STAR, esa es nuestra área de prestación de servicio, el límite, los usuarios hacia la ciudad de Guadalupe, son usuarios de EMPODUITAMA, los usuarios que están hacia el otro sentido ya no son usuarios de EMPODUITAMA, nuestra área de prestación de servicio nos limitan el anexo uno (1) de contra contrato de condiciones uniformes y de igual manera en el POIR que es el Plan Regulado de Inversiones para la entidad, no nos permite hacer inversión fuera de lo que nosotros tenemos contemplado como área de prestación de servicios.*

*Yo le invito concejal que pronto rectifiquemos también esa parte. Nosotros mancomunadamente con la administración hemos venido teniendo igual conversación, para abordar la inscripción de usuarios de la parte de Higuera, talleres y demás que en este momento tienen descargas irregulares hacia esos canales, porque la manipulación de esos canales los tiene como tal es el distrito de riego USOCHICAMOCHA, no los tenemos nosotros, motivo por el cual, dos veces por año desde el área técnica impulsamos un convenio interadministrativo, primer semestre, segundo semestre, en el cual hacemos dragado de algunos de estos canales con el fin de alivianar parte de esas aguas que se descargan a nuestro sistema, pero competencia técnica no tenemos al respecto, porque que se salen de nuestra área de prestación de servicio.*

*Ahora en un proyecto que tenemos, porque la administración es una sola, igual estamos planteando obviamente con Infraestructura, recoger parte de las aguas que se tienen en este sector en común acuerdo obviamente y encaminados en la estrategia de zonas de expansión que se tiene en el Plan de Ordenamiento Territorial, pero como tal, por eso nosotros todavía no tenemos la competencia técnica ni la obligatoriedad en*

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R –GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b> <b>Página: 18 de 23</b>

*cierta medida de disponer de los recursos de los usuarios de la parte urbana para atender esta suscripción, porque ya está siendo atendida en el canal Vargas por USOCHICAMOCHA”.*

El presidente concede el uso de la palabra a la Ing. SONIA, secretaria de Tránsito y Transporte del municipio, quien afirma lo siguiente:

*“Gracias presidente, con respecto a la pregunta que hace la concejal Paula, le cuento que nosotros ya hemos estado en conversaciones con las habitantes del sector del Diamante, incluso desde que estaba el Ingeniero Yesid en la Secretaría, hemos hecho simulaciones de cómo sería el comportamiento al salir por Higueras y hacer el giro a la izquierda, sin embargo, los resultados no han sido favorables ¿por qué? Porque eso es incrementar un ciclo más al semáforo, lo que cargaría bastante los ramales principales que son los de la BTS. En caso de que lográramos encontrar que eso es factible, que lo que le digo hasta el momento y de acuerdo a las modelaciones que hemos hecho en tránsito, no nos da la viabilidad y si se diera tendríamos que entrar a pedir permisos a la ANI para intervención, que fue lo que pasó con lo que comenta don Henry, para el semáforo de la carrera 42 con calle 19, el trámite ante la ANI es realmente bastante demorado para cualquier tipo de intervención; en este caso era un semáforo, y lo de los que colocan los muertos, pues sí es esa intersección que comenta la Concejal que es de la vía férrea, desafortunadamente ellos sí entiendo que hay una distancia hasta el siguiente retorno y que de hecho ese retorno también tiene sus problemas de seguridad vial y de visibilidad, pero ellos no deberían hacer uso de esa intersección, es otro problema más que tenemos con la vía férrea y los accidentes y muertos que recuerdo de los últimos tiempos han sido por el acceso no debido por esta intersección, pero si ya tuvimos en cuenta el Diamante y ya hemos estado modelando, pero pues por ahora no es muy favorable la solución de crear un ciclo más para el giro del ingreso a este barrio. Gracias”.*

*El presidente concede el uso de la palabra a l Ing. WILLIAM y JONATHAN, si de pronto tienen que hacer un comentario adicional.*

El Ing. WILLIAM, señala lo siguiente:

*“Bueno sí, muchas gracias, pues mi idea es realizar, realizar algunas respuestas a todos los interrogantes que ustedes nos han planteado.*


*Lo primero es pues dejar como la consigna de que como ustedes pueden ver entre la BTS y las entidades municipales existe una articulación que hemos venido llevando durante este año en el tema de la coordinación de operaciones para hacer eventos, para hacer cumplir normativas, estamos invirtiendo en seguridad vial, realmente si ustedes ven tiempo atrás en la anterior administración de BTS, no existían las inversiones que se están haciendo hoy en día y que vamos a seguir haciendo en pro de temas de seguridad vial.*

*Bueno, yo tengo un resumen de algunas de las observaciones que logré captar de todos ustedes y bueno, digamos la primera, el ingeniero representante de VANTI, hablaba sobre tiempos de los permisos, yo quiero aclarar que nosotros como yo lo mencioné en la mesa, nosotros damos un concepto de viabilidad que lleva unos tiempos que nos los da la resolución y nosotros cumplimos con esos tiempos. Esos conceptos de viabilidad tienen el siguiente trámite:*

*Primero, el solicitante adjunta una información vía virtual, la carga la plataforma ORFEO de la ANI y posteriormente la ANI nos lo remite a nosotros y nosotros en un tiempo analizamos toda la información y damos un concepto de viabilidad positivo, viable o no viable. Por lo general con las administraciones municipales, como les decía, nosotros en la articulación que tenemos propendemos a hacer unas reuniones antes de dar el concepto para que la administración pueda subsanar todas las observaciones que nosotros podamos tener y en la mayoría tengan su concepto viable. Cuando no es viable es porque son digamos, algunas acciones o algunas obras que están contrarias a la resolución 716 de 2015 o que llegan a perjudicar la integridad de nuestro corredor vial.*

*Bueno, el tema de accidentalidad como lo mencionaba, nosotros en este momento estamos realizando unas intervenciones en seguridad vial, queremos continuar con esas intervenciones. Les quiero comentar que desde el año pasado a esta fecha, nosotros estamos haciendo las cosas de una manera técnica, estamos haciendo unos estudios, primero de velocidades para determinar cuáles son las velocidades en ciertos tramos que deben tener para regularlas con el Código Nacional de Tránsito; unos estudios de fajas de zonas laterales y de sistemas de contención para ver cómo podemos mejorar ese tema y en este momento, nosotros estamos haciendo un diseño de señalización, estamos, contratamos un diseño de señalización para que podamos actualizar de la mejor manera, si bien es cierto, como les comenté nosotros tenemos algunas limitaciones contractuales, pero poder actualizar el diseño de señalización de la mejor manera del concesionario respecto al nuevo Manual de señalización vial de 2024.*

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014	<b>Código: CM-R-GA - 001</b> <b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b> <b>Versión: 1</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Página: 19 de 23</b>

Bueno, la secretaria de Tránsito mencionaba algo sobre los volúmenes vehiculares, pues yo, bueno yo les quiero comentar que los volúmenes vehiculares son proyectados, la vía cuando se concibió en el año 2000 más o menos, no sé, no sabría decirles, pues tenemos unos volúmenes vehiculares proyectados, pero pues, eso se ciñe a unos modelos matemáticos que puede que no se den la fiabilidad y se incrementa, por ende se incrementan ciertas anomalías como lo son la accidentalidad, la congestión y todo eso, pero digamos que, eso sí ya no depende del corredor, el tránsito ha traído, por lo general es bueno, porque eso genera comercio, genera desplazamientos, en fin, todos los servicios que se asocian al transporte.

Bueno, respecto al tema los conflictos vehiculares en intersecciones, el proyecto inicial contemplaba algunas intersecciones que fueron diseñadas en su momento para el tránsito de la fecha, del momento de concepción del proyecto, se diseñaron y se ejecutaron en ese momento y pues obviamente todos estos proyectos en su momento se socializaban con el municipio. Lamentablemente pues el desarrollo urbano fue paulatino durante 20 años y cuando se finalizó la etapa de construcción del proyecto, pues también el concesionario pues ustedes entenderán, es como decir constrúyame una casa y yo después no, bueno, hágamelo otro piso, pero con la misma plata, tiene unas limitaciones y cuando finalizó la etapa constructiva pues empezaron a verse digamos esas falencias, pero son ajenas al concesionario.

Respecto al permiso que comentaba EMPODUITAMA, ni más faltaba, nosotros estamos prestos a revisar el permiso siempre y cuando se acoja a la normativa, nosotros podemos establecer que el permiso es viable y que tiene las condiciones técnicas necesarias para poderse desarrollar, porque según comprendo tiene que cerrar las calzadas y eso es un impacto fortísimo sobre el corredor y pues, realmente sobre el desarrollo de los municipios aledaños.

El concejal ... me hablaba sobre los vehículos estacionados, pues eso es un tema que nosotros venimos trabajando con la Secretaría de Tránsito y con la coordinación de operaciones en el control urbano y las inspecciones de policías, hemos ido por lo menos cuatro veces. El año pasado fuimos a realizar control urbano en coordinación con DITRA, municipio, BTS y la Secretaría de Tránsito y Transporte, entonces el trabajo se está haciendo; lamentablemente es un tema que va con las actividades comerciales de las personas y que es difícil realmente de controlar, pero digamos, a nivel normativo eso es jurisdicción, por decirlo así, de las inspecciones de policía. La BTS tiene como finalidad informarles a las inspecciones de policía sobre esas irregularidades dentro del marco de la Ley 1228 de 2008".


Seguidamente hace uso de la palabra, el Ingeniero OSCAR ALBA, interventor de la Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso, quien refiere lo siguiente:

"Buenas noches para todos, mi nombre es Óscar Alba, yo hago parte de la interventoría de la concesión Briceño-Tunja-Sogamoso. Desafortunadamente llegué un poco tarde por temas de otras reuniones que estábamos atendiendo en el municipio de Chocontá.

Con el tema de estudios y diseños, les digo, que pues el contrato que el contrato que actualmente está vigente del 2002, se ejecutó tal cual como están los estudios. Es decir, teniendo respuesta al señor concejal que preguntó sobre el tema, si hay una variante estipulada o está dentro del contrato de concesión, debo decirle, no, dentro del contrato de concesión no está estipulada una variante en el municipio de Duitama. Los trabajos que se efectuaron están totalmente terminados y están acorde con los diseños que se presentaron, no conocemos los diseños que usted menciona, que menciona estudios iniciales que planteaban otros diseños u otros alcances. Actualmente la concesión, como creo que ya los compañeros de la concesión manifestaron, está en la fase de operación y mantenimiento. Los trabajos de construcción fueron terminados en su gran mayoría en el 2011 y 2013, otros sectores fueron terminados en 2016, totalmente terminado en el 2016; actualmente está en la fase de operación y mantenimiento, entonces, la vía está construida como están los estudios y diseños, como está contractualmente estipulada, entonces desafortunadamente no está la variante estipulada, quería hacer la aclaración.

En cuanto a los puentes peatonales que hay en el corredor vial, en el casco urbano por el municipio, actualmente sí hay dos puentes peatonales, pero debemos hacer la claridad que uno de esos sí lo construyó la concesión, que es el puente que está en la Villa Olímpica, ese puente fue construido y es del alcance del concesionario, el concesionario le hace mantenimiento, como ustedes se han dado cuenta, últimamente tiene unas adecuaciones para accesibilidad para personas en condición de movilidad reducida, se hicieron las adecuaciones, porque ese puente es del alcance de la concesión, y el casco urbano, como ustedes lo han vivido, ustedes que han vivido aquí en Duitama, pues yo también vivo en Duitama, el casco urbano del municipio que es de Higuera hacia la Camilo Torres, el alcance de la concesión era la rehabilitación de las calzadas existentes, es decir, esa doble calzada ya existía cuando nosotros o cuando la concesión fue asignada al actual concesionario, ya existían. El alcance de ese sector fue la rehabilitación de las calzadas existentes. En el separador central había una serie de aperturas, muchas más de las que actualmente hay, las cuales por seguridad vial se fueron cerrando, entonces los conflictos, como decía aquí nuestro ingeniero de Infraestructura, los múltiples conflictos que existían entre intersecciones que no eran controladas, pues se

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R -GA - 001</b>
		<b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b>
		<b>Página: 20 de 23</b>

cerraron por seguridad vial. Obviamente cuando se fueron cerrando esas aperturas en el separador central, las comunidades iban oponiendo, pues porque tener un cruce en cada uno de los barrios por seguridad vial no debe hacerse, por tal razón se fueron cerrando, pero sin embargo, sí fueron ejecutando, se realizaron intersecciones semaforizadas en todos los cruces, si ustedes saben, en todos los cruces que hay en las aperturas existentes sobre el corredor vial, la carrera 42 como lo llaman aquí, están semaforizados, hay cruces peatonales, creo que todos están semaforizados, que son el cruce del terminal, de Postobón, más adelante lo que es la novena, la 15, 19, todos están semaforizados, entonces, actualmente ningún conflicto en ese sector tendría que darse. Claro, los semáforos fueron instalados por los primeros que fueron los de Higuera y los de la Camilo Torres fueron instalados por la concesión inicialmente, sin embargo, el alcance, la concesión no permite operar los semáforos, esos semáforos son entregados a la secretaría o al municipio. Esos semáforos se instalaron después de pedir unos permisos, pero el ente municipal que digamos dice, ordena su tránsito, es movilidad o la alcaldía municipal, ellos están en toda la potestad, 'venga yo nuevo aquí, lo nuevo aquí', tal como decía la ingeniera en su momento, para el cruce en Higuera, hacer la modelación, que es el deber ser y creo que es como debe hacerse, hacer la modelación para verificar si es permitido un cruce desde la salida del municipio y haciendo un cruce directo en el sector Higuera hacia el barrio El Diamante, pues la modelación es lo que debe hacerse, si no es factible, pues no se podría hacer. Sin embargo, nosotros en cuestiones de modelación de semáforos o en cuestión de tiempos de cada uno de los semáforos, no tenemos injerencia. La movilidad puede poner los semáforos y los tiempos como ellos lo estimen, y cualquier obra adicional que esté dentro del corredor vial, tenemos que nosotros dar concepto.

Es tal como decían, la intersección de la Aroma, que es muy importante, que ustedes se acuerdan hace un par de años, creo que fue en el 2020, se presentó un hundimiento en el sector; el concesionario hizo unas obras ahí como de recalce de ese sector, para mejorar la movilidad, para que no se cayera el puente, se hizo unas obras. Sin embargo, tenemos también que recalcar que ese permiso como lo dice la ingeniera, pues no lo conocemos, no conocemos los estudios que ellos dicen o manifiestan que nosotros o que la ANI no ha dado permiso, tengo que manifestarles que no es así, nosotros no tenemos ningún radicado por lo menos que él tenga conocimiento, porque no lleva tanto tiempo como quisiera, pero de pronto dicen, -oiga sí es que este radicado hace muchos años antes-, pero que tenga radicado del permiso de la Aroma, para la construcción de esas aguas, no lo tenemos, por ende, entonces no podemos decir que nosotros no dimos el permiso y como reitero las palabras del ingeniero William, pues nosotros estamos en toda la disposición de hacer las reuniones, mesas técnicas que se estimen convenientes, claro, para ver el alcance de las obras y los estudios que tienen que hacerse ahí, entonces pues, estamos muy dispuestos para cualquier otra solicitud y claro, cualquier duda con mucho gusto. Muchas gracias".

Retoma el uso de la palabra el Ingeniero WILLIAM PABÓN, quien sostiene lo siguiente:


"Pues yo intenté captar la mayor cantidad de preguntas de los señores concejales, no sé si desean que. Bueno, voy a sacar las más importantes aquí. El tema, el concejal Leandro, nos hablaba sobre realmente los beneficios del concesionario, pues digamos un valor en este momento no podría dárselo en tiempos de viaje, pero cuando yo era pequeño, siendo mi familia de Tibasosa, yo duraba entre dos horas y media, tres horas de Tunja a Tibasosa. Hoy en día creo que esos tiempos ya no son así, para mí eso es un beneficio supremamente grande, imagino que para los transportadores aún más.

El tema de volumen vehicular, pues lamentablemente nosotros no controlamos el crecimiento del parque automotor y mucho menos el parque automotor que se desplaza por el corredor y pues Boyacá por el desarrollo que ha tenido, ha tenido un incremento en el parque automotor bastante grande y sobre todo también para el llano, entonces eso nos limita digamos el nivel de servicio que da la vía, entonces la densidad de vehículos se vuelve un poco más grande.

Bueno, de la concejal PAULA, pues ya en los puentes peatonales, habló el Ingeniero Oscar. Sobre los puentes peatonales, si hay un tema que nosotros vemos es un fenómeno, es que la gente no utiliza los puentes peatonales, la gente prefiere pasar por debajo de los puentes peatonales que dar la vueltica y utilizarlos y evitarse un siniestro, evitar fallecidos. En este momento yo estoy a cargo del tema de seguridad vial y estoy intentando priorizar aquellos puentes donde tengamos mayor accidentalidad y poder establecer una acción que permita hacer uso de esa infraestructura, por lo general una malla, para que la gente realmente utilice los puentes, que es lo más efectivo, aunque como te digo, primero hacemos el análisis de cuáles son los más siniestrados.

Bueno, el H.C. RIVERA hablaba sobre el tema de la doble calzada en el trayecto 18, pues realmente nosotros en el 2024, revertimos el trayecto 18 que va desde la glorieta de Tibasosa hacia Sogamoso, digamos que eso ya es como estaba establecido el contrato de concesión. Y pues, por último, el concejal Henry nos hablaba sobre la semaforización y es aclarar que la semaforización está a cargo de las Secretarías de Tránsito y de los de los municipios. En algún momento nosotros instalamos una, pero ya la normativa actualizada, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Código Nacional de Tránsito, pues establecen que son los municipios quienes deben instalar y operar estos dispositivos.

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 <p>Concejo Municipal de Duitama Boyacá</p>	<p><b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> MECI:1000-2014</p>	<p><b>Código: CM-R –GA - 001</b></p>
	<p><b>ACTA DE PLENARIA</b></p>	<p><b>Fecha Aprobación: 12-12-2016</b></p> <p><b>Versión: 1</b></p>
		<p><b>Página: 21 de 23</b></p>

Bueno, con esto doy respuesta a las preguntas que más puede captar, les agradecemos el tiempo”.

El presidente agradece la intervención del ING. WILLIAM, por el buen uso del tiempo y por dar respuesta a todas las inquietudes de los honorables concejales y de la ciudadanía también.

De esta forma cierra las intervenciones de parte de los invitados y de la Administración Municipal y le da el uso de la palabra a la bancada citante.

El H.C. GUILLERMO REYES, se pronuncia en los siguientes términos:

*“Gracias presidente, en ese sentido sí comparto mucho las palabras del Dr. WILLIAM FLECHAS, fue más una sesión informativa de lo que hace el concesionario en este momento, puesto que no va a salir ninguna respuesta de fondo o solución a los problemas que tenemos con la BTS en Duitama, puesto que ellos no están dentro de su contrato y dentro de su función hacerlo y nos hubiera gustado que la Agencia Nacional de Infraestructura viniera, pero venimos a lo mismo.*

*Tuvimos recientemente otra sesión con la ANI a decirnos la norma dice esto y no hay ninguna proposición o ganas de poder solucionar los problemas reales de la ciudad. Yo creo que con Duitama, ese tramo que es anterior a la misma concesión y la construcción de la doble calzada Bogotá, creo que la nación cerró un recurso importante en la construcción de esos tramos, lo mismo cuando lo tomaban el tramo de la doble calzada de Paipa en la Avenida Libertadores o en Tibasosa pasando por el pueblo, fueron ahorros que tuvieron en su momento la concesión, que fueron unos empates que hicieron y la solución fue poner unos semáforos que lo que hacen es ralentizar el tráfico y no cumplen con la función real que era hacerlo disminuir tiempos como tal. El semáforo de la 42, sector la Virgen, como lo decía el doctor William, se nos volvió un dolor de cabeza. En un día de horas pico vamos a estar en ese semáforo cinco, diez, quince, veinte minutos, hasta media hora sin que tengamos una solución real de movilidad. Entonces uno ve que el trancón para los días, para los puentes, sobre todo, empieza desde Duitama en esos semáforos, se traslada a Paipa y sigue continuamente.*


*La operación, hemos visto en el sector de Altos de Surba y Bonza, sé que esa parte de la comunidad hizo una Acción Popular, en la cual ahorita pues tenemos el escáner de velocidad, del medidor de velocidad, pero la misma Acción Popular también habla del puente peatonal de ese sector y habla también en el puente natural de que se puede ingresar a la UPTC por ese sector y también habla de la vía férrea, donde tendría que ser completamente el sector. Entonces ahí es donde pensamos que la ANI es quien tiene que responder, no son ustedes, obviamente ya no están, ya los constructores se fueron, ya los señores Solarte & Solarte hicieron su negocio y a nosotros nos dejaron con el problema en las manos y la ANI siempre es a decirnos que la administración resuelva.*

*Entonces vemos que, si la señora alcaldesa no se sabe el presupuesto de Duitama, nosotros sí nos lo sabemos y con \$45.000.000.000 que tenemos para solucionar todos los problemas, no vamos a solucionar ninguna obra de fondo, no tenemos cómo hacerlo y decirles a los duitamenses que eso no nos corresponde, pero venimos a lo mismo, las grandes obras, los puentes de acceso a la ciudad de Duitama no van a aparecer, no van a llegar, y esperamos que el día 20, por intermedio del Partido Liberal, el director de la ANI nos dé respuestas reales a los problemas, porque venimos en el mismo camino, decir, si los problemas están, si los conocemos, pero no podemos hacer nada. Y así qué respuestas podemos darle a la gente.*

*Eso sí, hago el llamado que como lo dijo el representante de la interventoría, que, si no se han presentado los permisos para las obras de mitigación del paso a la quebrada La Aroma, bajando de Sevilla, pues es fundamental, porque cuánto tiempo llevamos con una comunidad de barrios que no importa la llovizna más suave, se va a inundar, imagínense ahorita que vamos a entrar a este invierno que parece. Entonces son obras fundamentales que necesitamos, que, si podemos con ustedes ayudarle a la ANI a cortar los tiempos, porque es que llevamos dos años con la vereda Higueras Bajo, Higueras Alto, tratando de llevar la gasificación y no ha salido. Entonces sé qué hace poquito acabaron de presentar una otra nueva solicitud, donde VANTI nos dice y que llevan dos años esperando eso. Yo hablé con la comunidad y es donde les ha venido haciendo. Entonces VANTI, es el que está equivocado en ese sentido, en Higueras Alto no se ha podido llevar el gas y siempre dicen y VANTI mismo nos ha dicho en repetidas ocasiones y en la oficina dicen es que el problema es que la ANI no ha dado ese permiso.*

*Si no existe la solicitud, pues tendremos que decirle a VANTI que nos muestre esos radicados para ver cómo podemos solucionar, pero pues acá VANTI mismo lo dice y en el documento que nos entregan es que no se ha podido llevar y el único sector es Higueras y sobre todo parte alta, subiendo por el club de caza y tiro, porque los permisos se demoran entre 14 y 18 meses y ahí lo dicen ellos en el documento. Entonces cuando ustedes me dicen eso, pues se supone que ya debe haber una solicitud hecha, si no la hay, pues tendremos que empezar a ver cómo podemos avanzar, porque fue lo que nos dijeron aquí mismo el ingeniero de la ANI. Yo sé que digamos con ustedes no es, pero entonces es tratar de que haya esa coordinación y comunicación*

<p><b>ACTA No. 013</b></p>	<p><b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b></p>
<p><b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b></p>	

 Concejo Municipal de Duitama Boyacá	<b>MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO</b> <b>MECI:1000-2014</b>	<b>Código: CM-R –GA - 001</b>
		<b>Fecha Aprobación:</b> <b>12-12-2016</b>
	<b>ACTA DE PLENARIA</b>	<b>Versión: 1</b>
		<b>Página: 22 de 23</b>

*entre todos los estamentos, porque yo creo que una comunidad no puede esperar dos años más, para que les puedan dar su gasificación que tanto requieren, viendo que en el mismo costado de la vía, como lo decían hoy, va a venir Altos de Surba y Bonza a tener gas, entonces estamos en el mismo costado, ya creo que la gasificación puede pasar y buscar las obras para hacerlo, pero esto es ver que sí es contradictorio como lo dice el ingeniero Yesid, que en una vía rápida y queremos disminuir los tiempos, ahora tenemos unos medidores que en algún momento esperamos no sea una tragedia de alguien que no conozca la vía y pueda venir a altas velocidades y todo el mundo parando a 30 kilómetros por hora en una vida de alta velocidad, entonces busquemos las medidas de que podamos mirar, busquemos las soluciones de capacitación a los ciudadanos, de información a los ciudadanos y podamos seguir adelante y que es algo que parece menor, no, pero creo que esta parte y este sector de la vía es de las que registra más accidentalidad con animales, entonces es ver cómo podemos nosotros empezar a mitigar esta accidentalidad con animales, que sé que es muy difícil por la vía y todo esto y por las velocidades que se llevan, pero si vemos en toda la BTS, pero nosotros en nuestro sector bastante accidentalidad con perritos principalmente.*

*Entonces en ese sentido es primero todo agradecerles de parte de nosotros la invitación que tuvieron, la deferencia que tuvieron, lamentable que la ANI no haya venido, esperamos que en un futuro la ANI pueda estar aquí como lo hizo qué día, aunque sea para escucharnos y de resto pues decirle a los duitamenses que estaremos pendientes y que cualquier caso que tengamos, sobre todo en la parte de EMPODUITAMA y VANTI, podamos hacerle llamado a la Administración Municipal y a la empresa VANTI, que nos radiquen los permisos que ellos presentaron como dicen haberlo hecho o si no exhortarlos a que presenten estos dichos permisos. Muchas gracias”.*

Interpela el Ing. WILLIAM, para dar claridad a lo siguiente:

*“Lo que pasa es que se nos menciona a nosotros, digamos la solución de algunos problemas, pero pues quiero manifestarles que nosotros en esta oportunidad nos ceñimos a un cuestionario que se nos envió y que nosotros pues quisimos dar respuesta a ese cuestionario. Si nos hubieran de pronto comentado unas problemáticas puntuales, nosotros seguramente les hubiéramos dado respuesta a esas problemáticas o por lo menos hubiéramos aclarado lo que ustedes quisieran.*

*Lo segundo, el tema de los permisos, claro, cuenten con nosotros, pues nosotros cuando nos llegan los permisos no tenemos un periodo de más de 15 días para responder los conceptos de viabilidad y porque nos demorem, nos demoraremos 20 días y nosotros tenemos un control interno que nos presionan, siendo el ingeniero JONATHAN y yo, quienes damos esos esos conceptos con la interventoría, que eso también es casi que de inmediato.*

*Y, por último, el tema de los radares, pues sí es cierto, es una vía rápida, que lamentablemente por el desarrollo como tal de la misma, ha tenido que limitar en su velocidad. Nosotros estamos haciendo lo mejor que podemos para darle prioridad a lo más importante que es la vida y ya digamos en esos sitios de zonas de 30, son aquellas que son zonas escolares que ya por normativa del Código Nacional de Tránsito, pues establece que deben ir a esas velocidades. Muchas gracias”.*

El presidente de la Corporación agradece al Ing. WILLIAM PABÓN, y seguidamente manifiesta que de esta forma se finaliza el punto quinto del orden del día. Agradece a los ingenieros en representación de la Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso-BTS-, Secretaría de Planeación, Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Tránsito y Transporte, EMPODUITAMA, VANTI y a las personas que los acompañaron desde las barras.

## 6°. LECTURA DE CORRESPONDENCIA Y COMUNICACIONES


Por secretaría se informa que no hay correspondencia radicada.

## 7°. PROPOSICIONES

El presidente comenta que está una proposición que fue hecha el viernes anterior, por el H.C. FRANCISCO JAVIER GARCÍA, teniendo en cuenta la calamidad en Córdoba, se hizo una proposición por escrita, la cual firmada por cada uno de los honorables concejales, por lo que, para dejar constancia en acta, procede a leer.

*“El Honorable Concejo Municipal de Duitama, en su sesión del día de hoy 16 de febrero de 2026, propone a los compañeros corporados, convocar a la ciudadanía duitamense, para que en un gesto de solidaridad con nuestros hermanos del departamento de Córdoba, aunemos esfuerzos para prestar una efectiva ayuda humanitaria, que solviera en parte la tragedia ocasionada por la emergencia invernal en el departamento de*

<b>ACTA No. 013</b>	<b>FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026</b>
<b>TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA</b>	

 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: 23 de 23

*Córdoba; población que en este momento atraviesa una grave crisis por este fenómeno natural, resultado del desbordamiento del río Sinú y otros afluentes, los que han generado inundaciones, viviendas afectadas y cientos de familias damnificadas que a la fecha carecen de alojamiento, alimento y abrigo.*

*Que por lo anterior, se requiere la articulación inmediata entre la administración municipal, la ciudadanía duitamense, el sector privado y los organismos de socorro para apoyar al pueblo cordobés y así mitigar el impacto de esta tragedia, por lo que se hace necesario establecer las instalaciones del Concejo Municipal de Duitama y con previa autorización de la Alcaldía, habilitar la oficina de Programas Sociales, como puntos de acopio de ayudas humanitarias, las que pueden estar representadas en: Alimentos no perecederos, agua potable, kits de aseo, frazadas y ropa limpia en buen estado.*

*De igual manera, se invita a las entidades de socorro, tales como: Cruz Roja Colombiana, Defensa Civil y Cuerpo de Bomberos Voluntarios a sumarse a la causa y liderar la recolección, clasificación y distribución transparente de las donaciones provenientes del pueblo duitamense.*

*Proposición presentada a consideración del Honorable Concejo Municipal por la Bancada del Partido Conservador Colombiano, representada por los Honorables concejales: FRANCISCO JAVIER GARCÍA CASTAÑEDA y GUILLERMO ANDRÉS REYES MARTÍNEZ”.*

El presidente pregunta a la plenaria si aprueban la proposición antes leída.

Aprobada por unanimidad de los presentes.

El presidente indica que sigue abierto el punto de Proposiciones.

Anuncia que va a cerrar el punto de Proposiciones. Cierra el punto de Proposiciones.

## 8°. ASUNTOS VARIOS

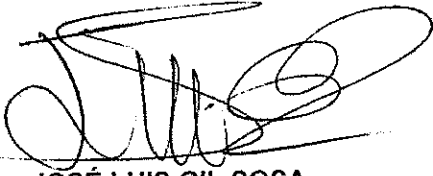
El presidente abre el punto de Asuntos Varios.

Anuncia el cierre del punto de Asuntos Varios. Cierra el punto de Asuntos Varios.

Agradece la asistencia de la ciudadanía que estuvo presente en las barras y a quienes acompañaron la transmisión por Facebook Live.

Agotado el orden del día levanta la sesión siendo las siete y cincuenta y tres minutos de la noche (7:53 p. m.).

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. 013	FECHA: 16 DE FEBRERO DE 2026
TRANSCRIBIÓ Y DIGITÓ: CARMEN TERESA DAZA MESA	

