

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 1 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

SESIÓN ORDINARIA

AGOSTO 08 DEL 2.025.

HORA: 09:00 HORAS.

LUGAR: RECINTO DEL CONCEJO MUNICIPAL.

ASISTENTES: Honorables Concejales (SE ADJUNTÓ LA LISTA).

ORDEN DEL DIA:

1. Himno a la ciudad de Cartago Valle del Cauca.
2. Llamado a lista y verificación del quórum.
3. Lectura y aprobación del orden del día.
4. Intervención de los siguientes invitados;
 - GESTOR JORGE RIVERA INVIAS.
 - INGENIERO JOSE EDWIN SOTO FINDETER
5. Lectura de Comunicaciones.
6. Propositiones.
7. Asuntos varios.

DESARROLLO:

1. Se llevó a cabo el acto protocolario con el himno a la ciudad de Cartago Valle del Cauca.
2. El Secretario General llamó a lista e informó la presencia de la mayoría de los cabildantes, constituyéndose el quórum requerido para sesionar.
3. Se puso a consideración la aprobación del orden del día e inmediatamente se aprobó.

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 2 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

4. Se concedió el uso de la palabra al GESTOR JORGE RIVERA, Representante del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, quien agradeció la invitación y la compañía de los asistentes. Saludó a los Honorables Concejales del municipio de Cartago y expresó su reconocimiento a la Corporación, destacando que era el tercer año consecutivo en que recibía la invitación en el marco del programa Vías del Samán, siendo él mismo quien había asistido en las tres oportunidades. Recordó que algunos Concejales participaron en la primera visita realizada, así como en la sesión del año anterior, resaltando la importancia de que la comunidad y la Corporación hicieran seguimiento a este proyecto, el cual, en su concepto, estaba generando un impacto positivo. Manifestó que, de los Concejos Municipales del norte del Valle y de Risaralda, el de Cartago era el que más se había mantenido pendiente y había solicitado información, aspecto que consideró digno de reconocimiento. Solicitó la proyección de la presentación correspondiente, aclarando que el ingeniero JOSÉ EDWIN, delegado de FINDETER, se encontraba presente para atender una inquietud del cuestionario enviado por la Corporación relacionada con la ruta Montenegro – Quimbaya – Cartago, la cual hacía parte del programa Reactivación 2.0. Explicó que, finalizada su intervención, cedería la palabra al ingeniero para que informara sobre el estado de la segunda calzada Montenegro – Quimbaya y el mantenimiento desde Armenia hasta Cartago. En el desarrollo de su exposición, recordó que el programa Vías del Samán no correspondía a una concesión, aunque incluía el peaje Cerritos 2 como fuente de financiación. Indicó que se trataba de obra pública a cargo del Instituto Nacional de Vías, priorizada por las gobernaciones del Valle del Cauca y de Risaralda. Señaló que FINDETER, en el marco de la asistencia técnica, contribuía al financiamiento mediante crédito, así como a la contratación y ejecución de los proyectos. Preciso que el programa tenía una duración de veinte años, con inicio en octubre de 2021 y finalización prevista en octubre de 2041. Mencionó que el cuarto año de ejecución estaba en curso y que la mayoría de las obras previstas para la fase inicial ya se encontraban en ejecución. Describió los tramos intervenidos tanto en Risaralda como en el Valle del Cauca: Tramo 1, Pereira – Cerritos; Tramo 2, Cerritos – Puerto Caldas; Tramo 3, Cartago – La Victoria; Tramo 4, Cerritos – La Virginia; Tramo 5, Zarzal – Cartago – Alcalá; Tramo 6, Montenegro – Quimbaya; y Tramo 7, Romelia – El Pollo, donde se construía la segunda calzada. Explicó que el comité directivo del programa estaba integrado por los gobernadores del Valle del Cauca y de Risaralda, junto con representantes de INVIAS, siendo estos quienes priorizaban las obras a ejecutar. Como asesores participaban entidades gremiales, como las cámaras de comercio y CAMACOL, además de veedurías ciudadanas que recibían informes mensuales. Subrayó que el peaje Cerritos 2 respaldaba financieramente los siete tramos de intervención y las obras priorizadas, y que, si bien los ciudadanos de Cartago eran los principales usuarios y contribuyentes, las inversiones derivadas beneficiaban a toda la región. Además, informó que en el comité directivo ya se habían priorizado ocho grandes proyectos.

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 3 de 24
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		CÓDIGO: DE.FO.012
			FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

El GESTOR JORGE RIVERA continuó su intervención enumerando los proyectos priorizados dentro del programa **Vías del Samán**. En primer lugar, mencionó la construcción de la intersección de Galicia, en Pereira, obra que se encontraba en ejecución. El segundo proyecto correspondía a la gestión vial integral de todo el corredor desde La Victoria hasta Pereira, incluyendo los tramos Cartago–Ansermanuevo y Ansermanuevo–La Virginia, cuyo objetivo era mantener la vía en condiciones óptimas, garantizando un nivel de servicio adecuado para todos los usuarios. Señaló que, en Risaralda, avanzaba la construcción de la segunda calzada Romelia–El Pollo, así como los estudios y diseños de la segunda calzada Cerritos – La Virginia, que se encontraban suspendidos temporalmente por trámites ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, a la espera de respuesta para su reanudación. Informó que la variante suroccidental de Cartago había sido diseñada con dos calzadas, aunque su construcción se haría en una sola, y que esta obra impactaría de manera significativa tanto al Valle del Cauca como al municipio de Cartago. Explicó que el mejoramiento integral del corredor Ansermanuevo–Cartago se encontraba en ejecución desde 2023. La intersección Tacurumbí también había sido priorizada, aunque aún no contaba con contratación ni financiación, por lo cual no estaba en ejecución. Finalmente, mencionó el mantenimiento vial de la vía Panorama (Media Cano – La Virginia), un tramo de 123 km que presentaba problemas históricos y sobre el cual se venían realizando intervenciones. Respecto al mecanismo de financiación, explicó que este provenía del recaudo del peaje Cerritos 2, el cual, aunque no era operado por el programa, sí estaba bajo la operación de una concesión de INVIAS. Los recursos se transferían a un patrimonio autónomo constituido entre FINDETER e INVIAS para la contratación de proyectos y la obtención de créditos. Gracias al artículo 289 del Plan Nacional de Desarrollo, se habían aprobado dos créditos: uno de 100.000 millones de pesos para la variante suroccidental de Cartago y otro de 217.000 millones para la segunda calzada Romelia – El Pollo, ambos pagados con el recaudo del peaje Cerritos 2. Indicó que, a la fecha, Risaralda registraba inversiones por 340.000 millones y Valle del Cauca por 262.000 millones. Aclaró que la diferencia se debía, en parte, al crédito de la segunda calzada Romelia – El Pollo, cuyo valor superaba en 117.000 millones la estimación inicial. Sin embargo, destacó que, con recursos del Instituto Nacional de Vías y del peaje Cerritos 2, el Valle del Cauca contaba con una asignación de 166.000 millones, frente a los 130.000 millones de Risaralda. La proyección del programa buscaba una nivelación progresiva de la inversión entre ambos departamentos. En cuanto a los proyectos que impactaban directamente al municipio de Cartago, señaló:

- Mejoramiento integral del corredor Ansermanuevo–Cartago, cuya etapa 1 se ejecutó en 2023 con un contrato por 15.000 millones, y cuya etapa 2, en

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 4 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (0 8 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

- curso, contaba con 4.500 millones, para un total de 19.500 millones invertidos.
- Variante suroccidental de Cartago, adjudicada por 96.000 millones, para su construcción en una sola calzada.
 - Mejoramiento de la glorieta de Los Almendros, próximo a iniciar.
 - Mejoramiento del retorno del PR74, saliendo hacia Zaragoza, con una inversión de 3.000 millones.
 - Gestión vial integral, que incluía mantenimiento periódico, atención de emergencias, señalización y mantenimiento rutinario, con una inversión de 8.200 millones dentro del municipio.

En total, indicó que estos proyectos sumaban una inversión aproximada de 131.000 millones de pesos. Preciso que, en la etapa 1 del mejoramiento integral del corredor Ansermanuevo – Cartago, se intervinieron 3,6 km, pasando de una calzada que no cumplía la normativa vigente a una en mejores condiciones. La etapa 2, en ejecución, incluía cerca de 1 km adicional, interviniendo losas deterioradas. Con ello, las dos etapas totalizarían 4,5 km intervenidos, y a futuro se esperaba priorizar más kilómetros, tanto en sentido hacia Cartago como hacia Ansermanuevo, incluyendo el tramo entre el puente Anacaro y la glorieta de Ansermanuevo. Se aclaró que en dicha vía también se realizaron inversiones en transversales, dado que anteriormente presentaba puntos de inundación. Para mejorar las condiciones, se instalaron transversales y se optimizaron las condiciones geométricas. Actualmente, la vía presenta un estado favorable. En cuanto a la variante suroccidental de Cartago, se indicó que correspondía a la ejecución del contrato vigente, el cual incluía obra e interventoría. La obra tuvo un valor de 91.000 millones de pesos y la interventoría un valor de 4.800 millones. A este contrato se le adicionaron recursos para la gestión vial integral 2024-2025, dentro de los cuales se incorporaron el mejoramiento de la vía Ansermanuevo – Cartago (en su tramo final), la glorieta Los Almendros, la gestión vial integral de todos los corredores, y un puente en Ukumari (Risaralda). El contrato presentaba, al momento del informe, un avance de ejecución del 16,54% y había generado 59 empleos directos, sin haberse iniciado aún la construcción, ya que se había concluido la etapa de revisión y ajuste de diseños. Se precisó que la nueva variante suroccidental tendría una extensión de 13 km, desde Zaragoza hasta un punto más allá del aeropuerto Santa Ana. Inicialmente, la Gobernación del Valle del Cauca entregó los estudios y diseños en fase II, los cuales fueron actualizados a fase III. En el sector 3, que coincide con la ubicación del aeropuerto, se realizó un ajuste de trazado para evitar afectaciones a una posible ampliación futura, cumpliendo con la normativa vigente del POT de Cartago y sin interferir con el crecimiento proyectado del municipio. Se recalcó que esta vía, en el futuro, descongestionaría significativamente el tráfico nacional de la ruta 2506 (Pereira–Puerto Caldas–Zaragoza). El diseño contempló la construcción

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 5 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

de siete puentes vehiculares, incluidos puentes peatonales, y dos gloriets (en Zaragoza y en el aeropuerto Santa Ana). Debido a los altos costos, no se optó por intersecciones a desnivel. La vía fue diseñada para doble calzada, pero en esta etapa se construiría solo una, con un ancho suficiente para una velocidad de 90 km/h, cumpliendo la normativa actual de seguridad vial. Explicó que el proyecto requería licencia ambiental, la cual estaba siendo tramitada ante la autoridad competente (CBC). Una vez obtenida, se iniciaría la adquisición de 23 predios, con un costo estimado de 15.000 millones de pesos. De estos, cinco presentaban intervención de las autoridades ambientales (AVE), lo que podía generar retrasos. El presupuesto actual para la obra ascendía a 100.000 millones de pesos, aunque se evaluaba la posibilidad de requerir financiación adicional. Dentro de este mismo contrato, se ejecutaban actividades de gestión vial integral en el municipio y hasta La Victoria, incluyendo mantenimiento periódico, reemplazo de carpetas asfálticas defectuosas y demarcaciones viales cada seis meses. Recordó que, tras la caída del puente El Alambrado, el tráfico entre Pereira y Cartago – La Victoria aumentó, acelerando el deterioro de la vía y requiriendo mayores asignaciones presupuestales para mantener un nivel de servicio óptimo. También se atendieron emergencias por derrumbes, especialmente en el sector La Mona, donde se identificó que el problema principal provenía de asentamientos y manejo inadecuado de aguas en la parte superior. Se informó que se evaluaban medidas de mitigación adicionales. Asimismo, se realizaron intervenciones menores por derrumbes, inundaciones y caída de árboles, algunos de los cuales habían ocasionado accidentes. El servicio de atención al usuario, inicialmente prestado con carros taller, grúas y ambulancias en el corredor comprendido entre Pereira y La Victoria, así como Cerritos–La Virginia, fue ampliado en enero del presente año para incluir los corredores Ansermanuevo–Cartago y Ansermanuevo–La Virginia. Esto permitió que, en caso de incidentes, accidentes o fallas mecánicas, los usuarios pudieran comunicarse de manera gratuita y recibir atención inmediata por parte de los vehículos dispuestos para tal fin. Esta ampliación benefició directamente al municipio de Cartago, ya que anteriormente el corredor Ansermanuevo–Cartago no contaba con dicho servicio. No obstante, se observó un bajo nivel de uso por parte de los usuarios en este tramo, por lo que se adelantaron campañas viales para promover su conocimiento y utilización. Asimismo, se ejecutaron labores de mantenimiento rutinario y atención de emergencias en estos corredores, incluyendo rocerías, limpiezas, podas y jornadas de reparación de baches, con el fin de garantizar la seguridad y evitar accidentes. Durante el periodo informado, se atendieron múltiples solicitudes de servicio al usuario. Lamentablemente, se registraron dos víctimas fatales en el Valle del Cauca, ambas en la vía Cartago–La Victoria, cuya causa, según la Policía de Tránsito y Carreteras, estuvo asociada a episodios de micro sueño. En total, se atendieron 63 accidentes, con un saldo de 76 lesionados leves, 17 lesionados moderados y dos heridos graves. En el corredor

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 6 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

Ansermanuevo–Cartago se avanzó en la pavimentación de aproximadamente un kilómetro, la instalación de reductores de velocidad, adecuación de andenes, cambio de alcantarillado y la preparación para la demarcación vial, así como la colocación de nueva señalización vertical y tachas reflectivas. Respecto al mejoramiento de la glorieta Los Almendros, se informó que dicha intervención contempló ajustes al perfil vial, corrección de pendientes y adecuación de accesos y salidas. Se contaba con actas de vecindad para 17 predios, de los cuales dos requerían gestión predial. En uno de ellos se obtuvo permiso voluntario de intervención y en el otro se mantenían diálogos con el propietario. Con la resolución de cierre y el Plan de Manejo de Tráfico en revisión por parte del Instituto, se esperaba iniciar las obras en el corto plazo, considerando la alta afectación a la movilidad que podría ocasionar cualquier cierre en ese punto estratégico. En cuanto a inversión social, además de las obras viales, se ejecutaron mejoras en infraestructura educativa y baterías sanitarias, así como campañas de seguridad vial. Con el proyecto de la glorieta Los Almendros y el mejoramiento de Ansermanuevo–Cartago (segunda etapa), se programaron actividades deportivas en el barrio La Arboleda y se evaluaban propuestas de intervención social en el sector de Los Almendros junto con líderes comunitarios. En el marco del programa Vías del Samán, la etapa uno del mejoramiento vial en Cartago se ejecutó en su totalidad, incluyendo la construcción del puente de La Unión y el retorno del PR74, así como la gestión vial integral hacia la vía Media Canoa. Hasta la fecha, se rehabilitaron más de 19 kilómetros de vía de un total de 123 programados. Adicionalmente, se informó que en diciembre del año anterior se culminó la instalación del sistema de recaudo electrónico en el peaje Cerritos 2, permitiendo a los usuarios con el dispositivo G-Pass realizar el pago sin detenerse en los dos carriles extremos habilitados para tal fin. Indicó que el concesionario no tenía inicialmente la responsabilidad de operación en el peaje referido. Sin embargo, el área encargada de peajes realizó la modificación correspondiente para que dicho concesionario asumiera dicha operación. Se proyectó que, dentro del trimestre en curso, el peaje contaría con las condiciones necesarias para el funcionamiento del sistema de recaudo electrónico. En el último comité directivo se informó que, en la vía Ansermanuevo–Media Canoa, existen dos peajes, denominados Río frío y Toro, los cuales no formaban parte del programa Vías del Samán. Se solicitó su inclusión dentro del programa con el fin de garantizar una financiación adicional para el corredor de 123 kilómetros, que requería mayores recursos. Se destacó que ambos peajes recaudaban anualmente 13.000 millones de pesos, y que la propuesta aprobada por el Instituto establecía que dichos recursos serían invertidos directamente en la vía durante los próximos años. Esta medida se consideró de gran relevancia para la vía Media Canoa–Ansermanuevo–La Virginia, dado su papel estratégico para el transporte de carga pesada y la comunicación de la comunidad del norte del Valle con la ciudad de Cali, especialmente por las condiciones críticas

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 7 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

que presentaba el corredor. Para el segundo semestre, se encontraba en estructuración un paquete de inversiones por valor de 20.000 millones de pesos para nuevas obras de rehabilitación en la vía Panorama y 24.000 millones de pesos para la gestión vial integral del corredor, que incluirían actividades de rehabilitación, mantenimiento periódico y la construcción de un puente peatonal en Risaralda. Asimismo, se reiteró que el 100% del recaudo de los peajes se estaba invirtiendo en los departamentos de Risaralda y Norte del Valle del Cauca, siendo el municipio de Cartago uno de los principales beneficiarios. Se informó que, en el último año, el municipio recibió la donación de más de 1.000 metros cúbicos de material de fresado para el mantenimiento de vías rurales, con la expectativa de que dicho material fuera utilizado de manera adecuada. Se proyectó también la continuidad del mejoramiento del tramo Ansermanuevo–Cartago, con el objetivo de finalizar las losas faltantes y avanzar hacia el costado restante, labor que contaba con el respaldo de la Gobernación del Valle. La Gobernadora manifestó su interés en culminar esta obra de manera expedita para garantizar una vía en óptimas condiciones. En cuanto a la iluminación de los corredores en pasos nacionales, se recordó que esta competencia correspondía a los municipios y a las empresas públicas respectivas. En el tramo Cerritos – Cartago, desde Puerto Caldas, la responsabilidad recaía en el municipio de Pereira. Se informó que, hace aproximadamente dos meses, se sostuvo una reunión con la Secretaría de Infraestructura de dicho municipio para tratar este asunto. Manifestó que, en el nuevo contrato de concesión, se contemplaba la intención de iluminar todo el tramo en mención, con la expectativa de que dicha iniciativa se materializara, dado que su implementación resultaría de gran importancia para atender las preocupaciones en materia de seguridad planteadas por la comunidad y para beneficiar a los usuarios del sector. Se informó que, para quienes desearan conocer más sobre el programa, se encontraban disponibles las redes sociales oficiales, en las cuales se publicaban las actividades ejecutadas. Se agradeció el espacio concedido y se presentó al señor Óscar Bueno, representante de Findeter en el marco del programa Vías del Samán, quien apoyaba en temas de operación y mantenimiento del corredor vial. Se indicó que, en caso de existir preguntas relacionadas con estos aspectos, él atendería las inquietudes, junto con el compromiso de responder aquellas que surgieran durante la sesión. También se mencionó que, dentro del cuestionario recibido, se incluía una inquietud sobre el corredor de Quimbaya, para lo cual se otorgó la palabra al señor JOSÉ EDWIN SOTO a fin de que informara sobre el estado de ejecución y actualizara a los concejales al respecto.

Se le concedió la palabra al H C JHON FREDY SERNA MARTINEZ, saludó a todos los concurrentes; seguidamente solicitó la autorización de la Presidencia para apartarse momentáneamente del orden del día, a fin de formular una pregunta puntual al señor JOSÉ EDWIN SOTO, dado que debía retirarse por un compromiso

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 8 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (0 8 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

de salud. Expresó que sería conveniente que la respuesta quedara grabada para su posterior revisión por parte de los demás Concejales. Acto seguido, el dirigió un saludo a la mesa directiva, a sus compañeros, a los representantes de Findeter, Vías del Samán, Invías y al público asistente. Dirigiéndose a los ingenieros presentes, consultó sobre su lugar de desplazamiento hacia Cartago en esa jornada, a lo que se respondió que algunos procedían de Pereira y otros de Armenia. El señaló que, en la presentación del INGENIERO JORGE RIVERA, se mostraron imágenes del estado de la vía y de las intervenciones realizadas entre Cerritos y La Victoria, así como de la señalización instalada. No obstante, manifestó que el tramo comprendido entre el puente de Bolívar – Bello Horizonte y la glorieta de Los Almendros no correspondía a lo expuesto en dichas gráficas, pues carecía de señalización, presentaba un deterioro evidente y no contaba con mantenimiento constante. Preciso que, en el reductor de velocidad ubicado frente a la estación del diagnosticentro de Los Almendros, el tránsito resultaba difícil y riesgoso, obligando a los usuarios a exponerse a accidentes al intentar esquivar huecos o desniveles. Añadió que, pese a solicitudes previas para la intervención de la glorieta de Los Almendros donde en la temporada invernal del año anterior se habían registrado dos muertes por incidentes relacionados con inundaciones, la obra aún no había sido ejecutada y la problemática persistía. Asimismo, expuso que el tramo entre Caracolí y Agua parque continuaba sin señalización y con desplazamiento de banca, tal como lo había indicado en una visita anterior. Como usuario de ciclismo de ruta, describió deficiencias en el tramo Zaragoza – Cartago, incluyendo un cúmulo de material de fresado sobrante que, al ser depositado de forma inadecuada, generaba un resalto peligroso para los vehículos y ciclistas. Finalmente, cuestionó la afirmación de que Cartago fuera uno de los municipios más beneficiados por las inversiones, indicando que el estado de las vías no reflejaba dicha condición. Ejemplificó con el tramo entre Cruces y el Hotel Campestre El Danubio, el cual presentaba baches de más de un año de antigüedad y carecía de señalización. Termino su intervención y agradeció por el uso de la palabra.

Se le concedió la palabra al PROFESIONAL JOSÉ EDWIN SOTO, Representante de Findeter, dirigió un saludo a los Honorables Concejales, a la mesa directiva, al señor presidente y a las personas presentes, agradeciendo el espacio otorgado. Indicó que, desde Findeter, se desarrollaban diferentes proyectos y programas con acompañamiento administrativo, financiero y técnico. Informó que entre las intervenciones en curso se encontraba la del corredor Montenegro – Quimbaya – Alcalá – Cartago, que contemplaba la construcción de una doble calzada en algunos tramos y el desarrollo de diseños en otros. Explicó que, para tal fin, se implementaba el programa “Vías para la conexión del territorio, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0”, el cual era un proyecto independiente del programa Vías del Samán. Señaló que este programa hacía parte del convenio interadministrativo 217,

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 9 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

firmado en el año 2021, cuyo objetivo consistía en prestar financiación y acompañamiento administrativo, técnico y financiero para la ejecución de dichos proyectos. Preciso que las obras comprendían el tramo desde los límites entre Montenegro y Armenia hasta el municipio de Cartago, conectando con el departamento de Risaralda y el Valle del Cauca. En relación con el contrato vigente, explicó que se realizaba un empalme con la obra de doble calzada que venía desde Calarcá – Armenia hacia Montenegro, bajo la referencia PR2+540, ubicada antes de llegar al río Espejo. A partir de dicho punto, el contrato de obra 058 de 2024, junto con el contrato de interventoría 045 de 2024, contemplaba estudios, diseños y construcción del tramo Montenegro – Quimbaya, así como estudios y diseños del tramo Quimbaya – Alcalá – Cartago en fase tres. El valor destinado para la obra ascendía a \$203.170.097.835, mientras que para la interventoría correspondía a \$22.443.157.673, para un total aproximado de \$225.000 millones. El contratista de obra era el Consorcio Mega vías Quindío, y el de interventoría, el Consorcio CSE. Señaló que el proyecto había iniciado el 28 de octubre de 2024, con la etapa de estudios y diseños proyectada hasta el 28 de octubre de 2025. Posteriormente, se avanzaría en la construcción del tramo Montenegro – Quimbaya, mientras que los estudios del tramo Quimbaya – Alcalá – Cartago se entregarían al Invías para la gestión de recursos. Las obras se ejecutarían hasta el 28 de abril de 2028, y la interventoría, hasta el 28 de junio de 2028. Comentó que, al recibir la adición del tramo PR2+540 hasta el río Espejo, se había realizado una reestructuración de tiempos, contemplando una prórroga de tres meses para los estudios y diseños del tramo Quimbaya–Cartago, que se extenderían hasta el 28 de enero de 2026. Asimismo, informó sobre la estructura del equipo de trabajo, integrado por el director de obra, señor JOSÉ CELESTINO MÁRQUEZ; personal ambiental, social y técnico; y, desde la interventoría, la Directora RUD ELENA TABÁREZ quien no asistió por calamidad doméstica junto con residentes y profesionales en campo. Detalló que el contrato incluía tres componentes principales: estudios y diseños, construcción de la doble calzada y atención de emergencias, principalmente en la recolección de derrumbes a lo largo del corredor. Además, contemplaba mantenimiento periódico desde Montenegro hasta Cartago. En cuanto al avance técnico, reportó que el tramo comprendido entre el río Espejo y Montenegro presentaba un 15% de ejecución en estudios y diseños, incluyendo ajustes geométricos para cumplir con una velocidad de diseño de 60 km/h. El tramo Montenegro – Quimbaya se dividía en tres sub tramos (4.1, 4.2 y 4.3) con diferentes características topográficas y ambientales, lo que definía su tratamiento técnico y los estudios requeridos. Explicó que las curvas existentes en los tramos 4.1 y 4.3 serían corregidas mediante trazados más rectos, con el fin de mejorar la seguridad y la velocidad de circulación. En Quimbaya, se planteaba una variante para que la doble calzada no ingresara al casco urbano, conectando directamente con la vía hacia Alcalá, con el objetivo de evitar el incremento del tráfico en el centro del municipio. Seguidamente informó que, entre

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5	PAGINA: 10 de 24
		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (0 8 AGO 2025)	FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

los elementos que se venían trabajando, se encontraban los estudios de geología, estudios de suelos, estabilidad de taludes y estudios de suelos para pavimentos, de los cuales ya se había consolidado un alto porcentaje. Indicó que, entre Montenegro y Quimbaya, se contaba con aproximadamente un 70% de la información validada, lo que permitía mantenerse dentro de los plazos previstos para el cumplimiento de dichas labores. No obstante, debido a ajustes dentro de los diseños, se preveía una prórroga, sin que ello afectara el inicio de las obras, programado para el mes de noviembre, conforme a lo estipulado al inicio del proyecto. Explicó que también se avanzaba en los estudios de hidrología, estructuras, urbanismo y paisajismo, así como en el componente ambiental, para lo cual se habían realizado acercamientos con las corporaciones autónomas del Valle del Cauca y del Quindío, y con la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, respecto de los tramos que requerían dichos documentos. En cuanto a redes secas, indicó que se efectuaban gestiones con las empresas de energía para el traslado de ciertas líneas ubicadas a lo largo del corredor, en especial entre Montenegro y Quimbaya, donde algunos tramos podrían ser soterrados. Señaló que estas decisiones se encontraban en análisis, dentro de la etapa de diseños. En lo referente al tramo Quimbaya – Alcalá – Cartago, manifestó que se avanzaba en los estudios de geología, estabilidad de suelos y pavimentos, con 29 perforaciones ejecutadas de las 36 programadas, lo que representaba 432 metros lineales de profundidad de los 503 metros proyectados. Agregó que las seis líneas sísmicas previstas ya se encontraban ejecutadas en su totalidad. En hidrología, se desarrollaban estudios sobre los afluentes hídricos del corredor, incluyendo el río La Vieja, en cuyo punto se proyectaba la construcción de un puente, considerado una de las obras más relevantes del proyecto. Asimismo, los estudios de urbanismo y paisajismo ya contaban con metodología aprobada por la interventoría para su ejecución. En el componente social y ambiental, precisó que se mantenían contactos con las corporaciones competentes y se adelantaban labores de gestión predial, mediante visitas a los propietarios a lo largo del corredor, con el fin de identificarse y proporcionarles información de contacto. Respecto a la atención de emergencias, informó que durante dos meses se presentó un alto número de deslizamientos, sumando 105 eventos en todo el corredor Montenegro–Cartago. Indicó que se habían removido aproximadamente 7.911 m³ de material, lo que representaba un 67,09% de avance en ese rubro, y que la vía nunca permaneció cerrada por periodos prolongados, sino únicamente durante las horas necesarias para las intervenciones. Señaló que, en las últimas semanas, los taludes habían mostrado estabilidad. En cuanto al mantenimiento periódico, explicó que se había efectuado una inspección de campo con personal del Invías, la interventoría, la administración vial y Findeter, para identificar puntos críticos de la carpeta asfáltica. Actualmente, la información recolectada se encontraba en procesamiento para priorizar intervenciones. Indicó que se habían instalado vallas informativas del proyecto en el ingreso a Montenegro (PR9 3+950) y en Quimbaya (PR 15+640), las

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 11 de 24
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		CÓDIGO: DE.FO.012
			FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

cuales debían permanecer visibles y en buen estado. Además, mencionó que se contaba con oficinas en Montenegro, a cargo del contratista, y en Quimbaya, a cargo de la interventoría, para atender PQR y recibir hojas de vida. Hasta la fecha, se habían tramitado nueve PQR y recibido alrededor de 85 hojas de vida. En materia de divulgación y socialización del proyecto, detalló que se habían realizado cuatro jornadas: la primera, el 19 de diciembre de 2024, dirigida a los municipios de Montenegro, Quimbaya, Alcalá y Cartago; la segunda, el 26 de marzo en Alcalá; la tercera, el 27 de marzo en Cartago; y la cuarta, el 12 de junio en Quimbaya. Expresó que se mantenía disposición para efectuar nuevas socializaciones en las comunidades que lo solicitaran. Señaló que, en las actividades de campo, el personal debía estar debidamente identificado y uniformado, con el fin de evitar confusiones con terceros no autorizados. Añadió que la mano de obra calificada provenía principalmente de personal especializado foráneo, mientras que la no calificada era contratada en la zona de influencia del proyecto. En el aspecto ambiental, indicó que para el tramo Montenegro – Quimbaya se habían radicado documentos ante la ANLA, y para el tramo Quimbaya – Cartago se encontraba en curso la consulta previa para definir si se requería licenciamiento ambiental o pago de compensaciones. Finalmente, informó que en el marco del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo se ejecutaban actividades de capacitación y protección del personal, especialmente de quienes realizaban sondeos y pruebas de campo en cercanía a la vía, con el fin de prevenir accidentes con vehículos o motocicletas. Concluyó su intervención manifestando que las labores se encontraban actualmente en la fase de estudios y diseños, avanzando conforme a lo previsto y con especial énfasis en la articulación técnica, social y ambiental del proyecto.

Seguidamente el Presidente de la corporación indicó la disposición cómo se escribieron los honorables concejales otorgó la palabra, en el siguiente orden;

Se le concedió la palabra al H C FELIPE EDUARDO MEDINA QUINTERO, quien saludó a todos los asistentes y expresó su agradecimiento a quienes se encontraban presentes en el recinto, así como a las personas que seguían la sesión a través de las redes sociales. El recordó que, en una intervención realizada aproximadamente un año atrás, cuando se presentó un informe similar, manifestó al ingeniero a cargo dos observaciones. La primera, que lamentablemente hablar del peaje de Cerritos representaba para los Cartagüeños una carga pesada e incómoda, circunstancia que, según indicó, acompañaba a cualquier persona que viniera a tratar dicho tema ante la corporación. La segunda, que le daba la impresión de que el ingeniero no transitaba personalmente las vías correspondientes al Valle del Cauca, y que posiblemente preparaba las presentaciones a partir de fotografías que le enviaban, pues las imágenes exhibidas no correspondían a la realidad que él y otros concejales, como el H C JOHN FREDY SERNA, habían constatado en sus

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 12 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

recorridos. El enfatizó que no deseaba pensar que se estaba faltando a la verdad ante el Concejo Municipal, ya que consideró que ello sería sumamente grave. Explicó que, al recorrer las rutas del Valle del Cauca correspondientes al peaje, específicamente el tramo Cartago La Victoria – Obando – Zaragoza, estas no se encontraban en el estado que mostraban las presentaciones. Agregó que desconocía la fecha exacta de inicio de las obras, y que la situación se repetía con lo ocurrido un año atrás. Expresó su inconformidad con el criterio de distribución de las inversiones del peaje, señalando que no entendía la relación de algunas intervenciones, como la ruta La Virginia – Pereira o la vía Romelia – El Pollo, con el peaje de Cerritos, dado que sus usuarios no pagaban dicho peaje. El expuso cifras de distancias para evidenciar que el radio de acción del peaje de Cerritos 2 abarcaba de manera amplia al departamento del Valle del Cauca, y que le parecía injusto que, pese a ello, se realizaran más inversiones en Risaralda. Asimismo, manifestó su preocupación por la falta de claridad en la definición de las vías que podían ser intervenidas con los recursos del peaje, y advirtió que, sin criterios claros, podrían proponerse obras en tramos no relacionados directamente con su operación. Recordó que, en sesiones anteriores, se había planteado la posibilidad de iluminar la vía Cerritos – Puerto Caldas, pero que, al encontrarse en jurisdicción de Risaralda, ello no correspondía al Valle del Cauca. Consideró que, para los Cartagüesños, habría sido importante poder ejecutar esa obra, pero que no estaba en sus competencias. Finalmente, señaló que la presentación recibida resultaba nuevamente decepcionante para los habitantes del norte del Valle del Cauca. No obstante, reconoció que no todo era negativo, y agradeció el cumplimiento de compromisos como la intervención del tramo entre el Batallón y el Seminario, aunque lamentó que no se hubiera llegado hasta la calle 20, así como los avances en la vía entre Ansermanuevo y Cartago. Concluyó reiterando que, fuera de esos casos, persistía una sensación de decepción general.

Se le concedió la palabra al H c HERNANDO MARIN CANO, quien saludó a los presentes y manifestó que la invitación en la Corporación, en lo referente a las denominadas vías del Samán, obedecía a la inconformidad generalizada de la comunidad Cartagüesña frente al peaje de Cerritos. Expresó que, cuando se reclamaban obras, era precisamente por esa misma inconformidad, dado que los Cartagüesños eran de los principales aportantes a dicho peaje y, por ello, solicitaban inversiones para el municipio de Cartago. Indicó que, en ese momento, la glorieta de Los Almendros se encontraba inundada, y que, días atrás, debido a la imprudencia de un conductor de tracto mula y a la acumulación de agua en el lugar, había perdido la vida una pareja de esposos. Señaló que estos eran los motivos por los que continuaban elevando reclamaciones. Recordó, citando lo mencionado por el H c JHON FREDDY SERNA, que entre el Puente Bolívar y la glorieta existían huecos de gran tamaño, que no había reductores de velocidad pintados ni

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 13 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

señalización vial, situación que se repetía hasta el sector de Zaragoza. Expuso que estas deficiencias eran las que motivaban la invitación a la concesión, con el fin de conocer el destino de los recursos que percibía el peaje, y reiteró el reclamo de inversión para Cartago. Señaló que se hablaba de una inversión de 262.000 millones de pesos en el Valle del Cauca, y recordó que, más de un año atrás, el ingeniero había informado que ya se encontraba listo un contrato para la intervención integral de la vía Puente Bolívar – La Victoria. Sin embargo, manifestó que solo hasta un mes y medio atrás se había realizado un reparcho en el sector de la entrada al Ciprés, demorando más de un año la ejecución de un contrato que ya había sido anunciado como listo. Preguntó cuántos años podría tardar el proyecto de la vía Zaragoza – Aeropuerto Santa Ana, considerando que este apenas se encontraba en fase de estudios. Con todo respeto hacia los habitantes de Montenegro, Quimbaya, Alcalá y otras localidades beneficiadas con obras financiadas por el peaje de Cerritos, expresó que para ellos seguramente era grato recibir dichas inversiones, pero que en Cartago, a pocos metros del Puente Bolívar, ni siquiera se reparaban los huecos existentes. Señaló que, mientras se anunciaban obras en municipios del Quindío y Risaralda, los problemas viales de Cartago y La Victoria seguían sin resolverse. Expuso que no creía que los habitantes de Alcalá se desplazaran a Pereira pasando por Cartago para pagar el peaje, ya que podían tomar rutas más directas. Aclaró que la presencia de los representantes de la concesión en el recinto se debía a la inconformidad de la comunidad Cartagüña y no a la solicitud de informes de obras en otras regiones. Manifestó su solidaridad con el municipio de La Victoria, al cual consideró más cercano al peaje y cuyos habitantes probablemente sí lo utilizaban para desplazarse a Pereira. Sin embargo, afirmó que la vía de acceso a La Victoria presentaba un alto deterioro desde hacía varios años, lo que contrastaba con las inversiones que recibían otros municipios como Montenegro o Quimbaya. Finalmente, se dirigió al ingeniero JORGE RIVERA reiterando que el reclamo de los Cartagüños era por obras para Cartago, especialmente considerando que se trataba de uno de los peajes más costosos del país, con tarifas de 17.000 pesos por trayecto, es decir, 34.000 pesos ida y regreso. Concluyó agradeciendo por la palabra y el tiempo concedido para su intervención.

Se le concedió la palabra a la H C MARÍA AYDEE CORTES SERNA, quien saludó a los asistentes y manifestó que su intervención sería breve y puntual, refiriéndose al tema de la vía férrea. Recordó que el ingeniero había mencionado este asunto durante su exposición y señaló que, el año anterior, la Corporación había recibido la visita del ingeniero MAXIMILIANO, presidente de la Asociación de Ferrocarriles de Colombia, quien presentó una exposición completa sobre el tema. Solicitó que, a su correo electrónico, le fuera remitido el plano del corredor férreo entre Zarzal y Cartago, tanto en su versión anterior como en la actual. De igual manera, formuló una pregunta específica sobre el porcentaje de avance del corredor férreo entre

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 14 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

Zaragoza y Caimalito. Expresó que, según indagaciones propias, dicho corredor se encontraba en una fase tres, pero solicitó que la información oficial le fuera enviada tanto a su correo como al correo del Concejo Municipal, para contar con datos claros y precisos. Destacó la importancia del corredor férreo para el norte del Valle del Cauca y para el municipio de Cartago, y solicitó que la información requerida fuera remitida de manera detallada, con el fin de que la corporación contara con el conocimiento suficiente sobre el tema. Indicó que, en caso de no contar con la respuesta en ese momento, esperaba recibirla posteriormente por vía electrónica. Concluyó agradeciendo la atención prestada.

Se le concedió la palabra a la H C ANGELICA LEON PULGARIN, quien saludó a todos los integrantes de la Corporación y expresó su agradecimiento al ingeniero por su presencia, resaltando que ello representaba un acto de respeto hacia la comunidad. Manifestó que, en varias oportunidades, se habían citado funcionarios por solicitud de la ciudadanía y que, en el caso de la entidad presente, siempre se había contado con su asistencia para atender las inquietudes planteadas, reconociendo dicho compromiso. Indicó que su intervención se centraría en cuatro puntos. En primer lugar, se refirió a la socialización e informe presentado, en el cual se evidenciaba que la concesión tenía una proyección de 20 años y un recurso aproximado de 8.248 millones de pesos destinado al sostenimiento de obras. Solicitó claridad sobre los criterios para la distribución de dichos recursos, preguntando si se realizaba por solicitud de los municipios o con base en otro tipo de priorización, ya que, a su juicio, en Cartago y sus alrededores no se había evidenciado un impacto significativo de esa inversión, adhiriéndose a las apreciaciones de otros concejales que la antecedieron. En segundo lugar, recordó que, en la sesión del año anterior, se había abordado el tema de la tarifa preferencial, sin que hasta la fecha se hubiera otorgado este beneficio al municipio de Cartago. Explicó que, según se les informó en su momento, el asunto debía ser tratado en el comité directivo con participación de las gobernaciones del Valle del Cauca y Risaralda. Sin embargo, pese a los acercamientos realizados por el concejo municipal, no se había obtenido una respuesta de fondo, lo que consideró injusto para la comunidad Cartagüeña, especialmente para quienes laboran en Pereira. Como tercer punto, señaló deficiencias en la iluminación y señalización, especialmente en la vía Zaragoza, recomendando que estas fueran atendidas de manera prioritaria, por considerarlas elementos esenciales para la seguridad vial. Finalmente, en su cuarto punto, recordó la solicitud presentada por los 17 concejales en la legislatura anterior para la intervención de la vía hacia el batallón, gestión que fue realizada de manera conjunta y que esperaba se tuviera en cuenta, reconociendo que el trabajo en equipo había permitido mayores resultados. Concluyó agradeciendo la presentación y los avances informados, pero insistiendo en que se considerara a Cartago en las inversiones, especialmente en lo referente

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 15 de 24
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		CÓDIGO: DE.FO.012
			FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

al mejoramiento vial, mantenimiento, luminarias y señalización, reiterando que la corporación representaba los intereses de la comunidad Cartagüeña.

Se le concedió la palabra a la H C ANGELA MAGNOLIA ROBLES CORREA, quien saludó a los integrantes de la Corporación y manifestó que su intervención se dividiría en dos partes. En primer lugar, expresó que el equipo de concejales había coincidido en un mismo sentir, compartido por toda la Corporación y conocido previamente por los representantes de la entidad desde la última sesión en que asistieron al recinto. Indicó que la presencia nuevamente de los ingenieros y sus equipos de trabajo representaba una segunda oportunidad para abordar estas inquietudes, señalando que se trataba de una solicitud colectiva y municipal, orientada no solo a beneficiar a Cartago, sino también a todas las personas que transitan por sus vías y se desplazan entre diferentes municipios y ciudades. Resaltó que la mayor inconformidad de la comunidad se centraba en el tema del peaje y en la percepción de que las vías de Cartago no constituían una prioridad dentro de las intervenciones de la concesión. Preguntó cuáles eran los requisitos necesarios, o cuáles faltaban por cumplir, para que el municipio pudiera acceder a beneficios que, a su juicio, le correspondían por derecho. Solicitó que en la respuesta a estas inquietudes se ofreciera información oficial y específica, con el fin de evitar interpretaciones subjetivas y brindar a la ciudadanía un contexto claro sobre la situación planteada reiteradamente, pero que aún no había sido plenamente aclarada. En segundo lugar, informó sobre una problemática detectada en el barrio Los Sauces, ubicado en el sector de la variante sentido Pereira – Cali, a la altura de la rotonda hacia el municipio de Alcalá. Explicó que, frente a dicho barrio, se encontraba una finca en una zona elevada que, en épocas de lluvia, generaba un alto caudal de escorrentía. Señaló que en la doble calzada se había instalado un sumidero o rejilla para canalizar el agua desde la finca hasta el barrio, pero que esta infraestructura resultaba insuficiente para la cantidad de agua que llegaba, provocando que se desbordara sobre la vía y afectara a las viviendas del sector con inundaciones. Solicitó de manera específica que se realizara una visita técnica al lugar para analizar la situación y plantear soluciones, pidiendo que en la misma sesión se pudiera programar una fecha para dicha inspección. Concluyó agradeciendo la atención prestada.

Se le concedió la palabra al H C MAURICIO MOLINA ARANGO, saludó a todos los presentes y posteriormente manifestó que sería muy puntual en su intervención y expresó que compartía las palabras de sus compañeros, señalando que todos tenían el mismo sentir. Recordó que, como mencionó una de sus colegas que lo antecedió, quería hacer un llamado al ingeniero representante de Vías del Samán, solicitándole de manera respetuosa que prestaran atención a la ciudad y a sus vías. Indicó que, como en ocasiones anteriores, había visitado personalmente algunos

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 16 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

puntos; por ejemplo, mencionó que meses atrás estuvo en la vía junto al barrio El Ciprés, la cual se encontraba en pésimas condiciones en ese momento. Explicó que pasaron muchos meses para que se realizaran las reparaciones, y que fue necesaria la voz de muchos ciudadanos para que se cumpliera la solicitud. Afirmó que los Cartagüenos y la ciudad merecían respeto, especialmente teniendo en cuenta que, según él, eran quienes realizaban el mayor aporte económico al peaje. Señaló que los representantes habían manifestado que venían a escuchar y a adquirir compromisos, por lo que presentó dos peticiones puntuales. La primera correspondía a la vía peatonal ubicada a un costado del balneario de Horizonte, la cual, debido a las lluvias, permanecía llena de lodo y barro, resultando intransitable para los peatones. La segunda se refería a la variante saliendo del barrio La Esperanza, donde desde hacía aproximadamente seis meses se encontraba una tapa dañada posiblemente de cableado que había generado un hueco. Expresó que, pese a los llamados realizados en varias ocasiones, no se había dado solución. Comentó que incluso, el día anterior a la sesión, al pasar por el lugar y saludar a alguien, estuvo a punto de caer en dicho hueco. Concluyó agradeciendo la atención.

Se le concedió la palabra al H C SANDRA VIVIANA ALZATE ROMERO, saludó a todos en el recinto; luego manifestó que la sesión del día era supremamente importante, ya que contar con la presencia de los delegados acercaba a la corporación al Gobierno Nacional, especialmente por tratarse de funcionarios encargados de la intervención de las vías nacionales. Expresó que tenerlos en el Concejo resultaba de gran relevancia. En primer lugar, señaló que, tras escuchar la socialización de los dos grandes proyectos frente a la vía que comunicaría al departamento del Valle del Cauca particularmente al norte del Valle con el departamento del Quindío, consideraba que se trataba de una obra de gran importancia. Recordó que Cartago estaba ubicado estratégicamente y que podía unir a toda la región, siendo el epicentro del norte del Valle y manteniendo una cercanía importante con los departamentos de Risaralda y Quindío. Enfatizó que la obra no solo generaría conectividad, sino que también aportaría al desarrollo económico, al turismo y a la integración de la zona rural, donde existían veredas limítrofes con el Quindío que, por falta de conectividad, no podían aprovechar plenamente su potencial productivo. Solicitó al DOCTOR JOSÉ EDWIN SOTO que brindara información sobre el cronograma del proyecto, reconociendo que este se encontraba en etapa de estudios previos, y pidió conocer con mayor precisión cuándo podría iniciarse la obra. Argumentó que sería una noticia muy importante para los cartagüenos que seguían la sesión a través de las redes sociales. De igual forma, solicitó al ingeniero Jorge Rivera detalles sobre las obras de alto impacto, particularmente las relacionadas con la vía que comunicaría a Zaragoza con el aeropuerto de Santana, la cual según explicó permitiría descongestionar a Cartago, conectarlo con otros municipios y fomentar el desarrollo de infraestructura alrededor

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 17 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO 067 (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

del aeropuerto, con el objetivo de que este se convirtiera en uno de los más importantes de la región. Hizo un paréntesis para solicitar a la administración municipal la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), señalando que el vigente llevaba entre 20 y 25 años sin actualizarse. Preguntó si los estudios y diseños se habían realizado con base en este POT desactualizado, advirtiendo que cualquier modificación en el documento podía alterar sustancialmente la vocación y planificación del territorio. Asimismo, mencionó que el ingeniero había comentado sobre permisos pendientes con la CVC, y reiteró su interés en conocer cronogramas para confirmar la viabilidad real de los proyectos. Pidió que, de ser posible, se hiciera un compromiso público ante los cartagüesños. Posteriormente, solicitó información sobre el puente de Bolívar, que conecta con el departamento de Risaralda, y que recibe diariamente un alto flujo de vehículos pesados. Expuso que, en visitas realizadas con su equipo de trabajo, habían identificado la necesidad de intervenciones de fondo y estudios técnicos, y pidió conocer la periodicidad de los mantenimientos y las acciones realizadas hasta el momento, dado que consideraba este puente como prioritario para Vías del Samán e Invías, por su importancia para la seguridad de los transeúntes y habitantes de la zona. También solicitó apoyo en un asunto relacionado con la empresa local Mundo Ecosoluciones, dedicada a la recolección y transformación de aceite usado. Explicó que en el sector donde se ubicaba entre la calle 10 y las carreras 57 y 65, a lo largo de la doble calzada en Zaragoza se presentaban inundaciones que afectaban a varias empresas. Indicó que, en visitas realizadas con Empresas Municipales, se constató que las líneas de conducción del sistema de acueducto y alcantarillado se encontraban debajo de la carpeta asfáltica y que las cámaras de inspección estaban selladas, lo que impedía realizar las intervenciones necesarias. Solicitó que Invías emitiera los permisos correspondientes para que, junto con la administración municipal, se pudiera dar solución al problema. Finalmente, se refirió a la intervención de la glorieta de Los Almendros, cuya vía nacional se encontraba en mal estado y había sido escenario de accidentes de tránsito con víctimas fatales. Explicó que, aunque se había informado que la intervención estaba programada, existieron retrasos por trámites con la Secretaría de Tránsito Municipal, por lo que solicitó fechas tentativas de ejecución. Concluyó recordando la importancia del compromiso con el mantenimiento de las vías, no solo por su relevancia para los cartagüesños, sino también para todos los usuarios de las vías nacionales, destacando que el mantenimiento preventivo era fundamental para evitar accidentes y preservar la seguridad de las personas.

Se le concedió la palabra al Gestor JORGE RIVERA, representante de Invías, quien agradeció las preguntas formuladas. Inició respondiendo a las inquietudes planteadas por el Concejal JOHN FREDY, quien ya no se encontraba en el recinto, señalando que estas coincidían con otras preguntas realizadas por los concejales.

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 18 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		067 FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

Comenzó refiriéndose a la glorieta de Los Almendros, recordando que hacía un año o más, durante una visita anterior, había mencionado el compromiso de iniciar dicha obra. Explicó que el año anterior el proyecto fue priorizado en el comité directivo, integrado por los gobernadores del Valle del Cauca y Risaralda, así como por el director del Invías, quienes determinaban las obras a ejecutar. En ese momento, el compromiso fue iniciar la intervención de la glorieta de Los Almendros. Indicó que el contrato había sido adjudicado al mismo contratista encargado de la variante suroccidental de Cartago, quien inició en enero del presente año la revisión y ajuste de diseños para determinar si eran necesarias mejoras adicionales. Confirmó que la obra se iniciaría ese mismo año. Mencionó que el proceso había tenido demoras debido a la revisión de diseños, la obtención de permisos y la gestión predial, ya que era necesario adquirir una pequeña área de un predio ubicado en el costado derecho de la vía que conduce de Pereira hacia Zaragoza, donde funcionaba una estación de servicio denominada Terpel. Explicó que los propietarios no habían otorgado aún el permiso de intervención, pues estaban a la espera de que se completara el proceso predial y se definiera el valor del área a adquirir. Aclaró que ya se había obtenido el permiso de intervención para otro predio ubicado al frente, actualmente en zona verde, lo que permitía iniciar la obra a finales del mes en curso. Señaló que ya se contaba con la autorización de la Secretaría de Movilidad, se habían realizado socializaciones con la comunidad y se había informado a los transportadores. Estimó que la ejecución tomaría entre cuatro y cinco meses, finalizando en diciembre con el mejoramiento de la glorieta. Agregó que existía también un trámite ambiental por aprovechamiento forestal, ya que la tala de árboles requería autorización de la autoridad ambiental, proceso que esperaba se resolviera rápidamente para no generar más retrasos. Posteriormente, abordó otras inquietudes. Aclaró que el proyecto de Quimbaya no hacía parte del programa Vías del Samán, ni era financiado por este, sino por un programa denominado Reactivación 2.0 con vigencias futuras del instituto. Sin embargo, expresó que al Invías le preocupaban las “herencias” en infraestructura defectuosa, como retornos que no cumplían normas de seguridad vial, y mencionó la glorieta de Alcalá, en la que habían ocurrido accidentes con vehículos de carga pesada. Indicó que esta glorieta no estaba priorizada dentro de Vías del Samán, pero que podía revisarse dentro de la gestión vial de los comités con los gobernadores para iniciar estudios y diseños que permitieran su mejora. Añadió que existían transversales que no cumplían con los requisitos técnicos, y que se estaba trabajando para identificar las modificaciones necesarias. En relación con el sector de Los Sauces, señaló que, tal como mencionó una concejal, en la parte superior había viviendas desde donde, en época de lluvias, caía material granular sobre la vía, lo cual constituía un problema que ya había sido identificado. Indicó que esta situación provocaba taponamientos en las transversales y generaba inundaciones. Explicó que el equipo de mantenimiento rutinario del Invías actuaba de manera inmediata para limpiar los

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 19 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

sumideros y transversales, pero recalcó que la solución de fondo debía ser implementada por el municipio, ya que la causa se originaba fuera de la vía nacional. Comentó que se habían realizado acercamientos con la Administración Municipal y la Unidad de Gestión del Riesgo para abordar el problema en su origen, dado que el Invías no podía intervenir más allá del corredor vial nacional.

Se le concedió una interpelación a la H C ÁNGELA MAGNOLIA ROBLES CORREA, quien preguntó al ingeniero si eso significaba que su equipo de trabajo y el personal encargado ya habían realizado la visita técnica, y si el taponamiento o saturación del sumidero se debía a material granular.

Continuo con la palabra el GESTOR JORGE RIVERA, representante de Invías, quien informó que ya se había realizado la visita técnica, incluso en compañía de la Unidad de Gestión del Riesgo. Indicó que la directora de interventoría o el director de obra estaban presentes para responder puntualmente la pregunta, dado que habían identificado la problemática durante la visita.

El ingeniero NÉSTOR explicó que la situación se presentaba en el sentido Zaragoza–Pereira, costado derecho, pasando la glorieta de Alcalá. Precisó que el Instituto Nacional de Vías contaba en ese tramo con un sistema de recolección de aguas lluvias y sumideros laterales, pero que, en temporada de lluvias fuertes, el arrastre de material desde terrenos superiores taponaba la entrada de las alcantarillas. Aclaró que no se trataba de un problema de capacidad hidráulica, sino de obstrucción por el material desplazado desde la parte alta, producto de un desarrollo urbanístico y de trabajos de nivelación de terrenos. Señaló que era necesario convocar a Gestión del Riesgo y a Planeación Municipal para implementar obras de contención o retención del material, pues el inconveniente no correspondía directamente a la vía ni a la alcantarilla. Mencionó que, tras cada aguacero, cuadrillas de mantenimiento rutinario debían limpiar la vía, labor que en ocasiones podía tardar hasta dos días.

Posteriormente, el gestor RIVERA se refirió a la vía Ansermanuevo – Cartago, manifestando que, aunque el contrato de obra seguía en ejecución y ya se había pavimentado, aún se realizaban labores de demarcación horizontal y se instalarían señales verticales en el transcurso de la semana. Reconoció la preocupación de los concejales por el estado de la vía entre Pereira y La Victoria, indicando que el deterioro se había acelerado por el aumento del tráfico tras el daño del puente del Alambrado. Explicó que el costo estimado para rehabilitar la vía y dejarla en condiciones óptimas superaba los 40.000 millones de pesos. Señaló que, dentro del plan de gestión vial 2021 – 2041, anualmente se destinaban recursos para mantenimiento y rehabilitación, habiéndose apropiado 18.000 millones el año

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 20 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (0 8 AGO 2025)		0 6 7 FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

anterior. Detalló que este año se habían invertido 8.000 millones en el paso nacional de Cartago y en actividades de mantenimiento, aunque algunos sectores percibían que las obras no se habían realizado. RIVERA anunció que en el próximo comité directivo se priorizarían aproximadamente 24.000 millones adicionales para mantenimiento, e invitó a los concejales a considerar que los recursos eran limitados, pues también debían financiar proyectos como la variante occidental de Cartago, el mejoramiento de la vía Ansermanuevo–Cartago y la vía Panorama. Reiteró que la iluminación de vías nacionales correspondía a los municipios y no al Instituto Nacional de Vías, y que continuarían trabajando en mejorar la señalización y en jornadas de bacheo para mitigar la problemática e indicó que, hacia Zaragoza, existía un tramo donde se había realizado un reparcho que quedó con una especie de resalto, por lo que se solicitó al ingeniero Néstor revisar la situación. El funcionario respondió que en esa zona se había venido trabajando; el año anterior se ejecutó mantenimiento periódico y una rehabilitación de aproximadamente un kilómetro, incluyendo labores en pasos urbanos de Cartago y en la ciclorruta, como parte del mantenimiento rutinario. Solicitó al contratista de interventoría verificar el estado de las zonas con pintura amarilla, en especial en pasos peatonales y ciclorrutas, y garantizar su limpieza adecuada.

Una concejal intervino para manifestar que la ciclorruta hacia Zaragoza era insegura por falta de iluminación y porque los árboles formaban un túnel que dificultaba la visibilidad. Propuso podar la vegetación para aumentar la seguridad, de modo que, si ocurría algún hecho delictivo, pudiera ser detectado por quienes transitaban por la variante. El ingeniero explicó que para realizar podas se debía contar con autorización de la autoridad ambiental, aunque se podrían efectuar revisiones para intervenciones sencillas que no requirieran permiso, priorizando la seguridad de peatones y conductores. Posteriormente, se refirió al estado de las tapas de redes de acueducto o eléctricas en pasos de la vía nacional, aclarando que eran responsabilidad de las empresas de servicios públicos. Señaló que, en Cartago, se había solicitado a las entidades competentes su reparación; en un caso se solucionó, pero en otro no. Indicó que persistía una problemática con empresas de telefonía que no atendían los requerimientos. Mencionó que, aunque había señalización preventiva, esta era deficiente y debía mejorarse para evitar accidentes, por lo que se revisaría nuevamente la situación con la empresa Encarta. Sobre la glorieta de Los Almendros, explicó que las inundaciones obedecían a problemas de alcantarillado y falta de limpieza, competencia de la empresa. Sin embargo, el Instituto Nacional de Vías había asumido en ocasiones estas labores, encontrando obstrucciones en la red por desechos como colchones. Con las intervenciones previstas, se esperaba mejorar la evacuación de aguas y reducir el riesgo de inundaciones.

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 21 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

En relación con la red férrea, aclaró que el instituto no tenía a su cargo ese tipo de infraestructura y que el proyecto era competencia de la Agencia Nacional de Infraestructura. Sobre la variante, informó que, aunque el POT estaba desactualizado, se había coordinado con la Secretaría de Planeación y con el Aeropuerto Santa Ana para ajustar el trazado y evitar afectaciones a una futura ampliación aeroportuaria. Explicó que la obra estaba proyectada para iniciar en el primer semestre de 2026, una vez obtenida la licencia ambiental y adquiridos los predios, con una ejecución estimada hasta 2027. En cuanto a la gestión vial, indicó que los contratos tenían una duración de un año, con tres meses iniciales para revisión y actualización de estudios antes de iniciar los mantenimientos. Durante el año, se habían ejecutado labores en los tramos Cerritos–La Virginia, Cerritos–Cartago y Cartago–La Victoria, aunque persistían necesidades importantes. Respecto al puente Simón Bolívar, informó que un estudio reciente había determinado que su estabilidad no estaba en riesgo de colapso. Las inspecciones trimestrales y semestrales habían identificado la necesidad de mejorar una de las juntas del puente principal y realizar inversiones en el puente contiguo, obras que se contemplarían en la nueva gestión vial integral. Subrayó que Cartago sí estaba recibiendo inversiones significativas en obras nuevas, como la variante oriental y el mejoramiento de la vía Ansermanuevo–Cartago, y que, aunque el mantenimiento vial actual no era óptimo, se estaba trabajando para optimizarlo.

informó que se continuaría con la mejora de la glorieta de Los Almendros, donde ya se había realizado mantenimiento en algunas vías, trabajos que se seguirían ejecutando. Asimismo, se había intervenido el retorno del PR74 y se proyectaban futuras obras en el municipio, con el fin de demostrar que la comunidad no estaba olvidada. Desde la Gobernación del Valle del Cauca, la gobernadora Dilian Francisca Toro había gestionado constantemente en favor de toda la población del norte del departamento, incluyendo a Cartago, Ansermanuevo y los demás municipios ubicados sobre la vía Panorama.

Durante la sesión, se concedió una interpelación para preguntar sobre el estudio del puente, en el que se evidenció la necesidad de invertir en las juntas, no del puente metálico, sino del otro. Se aclaró que para realizar esta inversión era necesario pasar por el comité directivo, el cual priorizaría recursos dentro de la gestión vial integral del corredor, incluyendo fondos para el mejoramiento de juntas de puentes. Se precisó que la junta mencionada correspondía al puente que no había sido objeto de estudio, mientras que el puente metálico sí había sido evaluado mediante un estudio de patología estructural, debido a su antigüedad. Este último, ubicado en la vía de Pereira hacia Cartago, requería reemplazar una de sus juntas. Durante el mantenimiento realizado, se reparó una losa en la parte central y se intervinieron algunas juntas, quedando pendiente otro mantenimiento que se esperaba ejecutar

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO		PAGINA: 22 de 24
	Nit: 900.215.967 - 5		CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

con la nueva gestión vial integral. El objetivo era abrir convocatoria y adjudicar el contrato hacia finales de septiembre, para iniciar en octubre con otro contratista. A petición de los concejales y considerando los análisis técnicos, se manifestó la intención de priorizar dichas obras, dado que el puente Simón Bolívar era fundamental no solo para Cartago, sino también para la conexión con el departamento de Risaralda. Se recordó que la comunidad había presentado numerosas solicitudes y protestas, por lo que se reiteró la solicitud formal a la ingeniera para que la intervención se incluyera en las prioridades. Finalmente, se solicitó al ingeniero remitir al correo del Concejo y al correo personal de uno de los concejales la documentación enviada a entidades como Encarta, en la que se pedía la reposición de tapas de sumideros y redes. El ingeniero aceptó y reiteró su compromiso de enviar la información, agradeciendo la atención prestada y esperando haber resuelto las inquietudes.

Posteriormente, el H C MAURICIO MOLINA ARANGO, del Partido Liberal, propuso declarar sesión permanente debido a que se había superado el tiempo estipulado en el reglamento interno. La proposición fue puesta en consideración y sometida a votación; e inmediatamente se aprobó.

Se concedió la palabra al INGENIERO JOSÉ EDWIN SOTO, representante de Findeter, quien aclaró dos puntos. Indicó que tenía una nota del concejal Hernando Marín, sobre la cual el ingeniero Jorge ya había dado cierta claridad. Explicó que se trataba de la financiación de un proyecto entre Montenegro, Quimbaya, Alcalá y Cartago, el cual correspondía a un programa totalmente distinto al de Vías del Samán, denominado “Programa de Reactivación 2.0”. La financiación provenía de vigencias futuras del Invías y de un crédito de Findeter, dado que el instituto no contaba con los 225.000 millones que costaba el proyecto. A través de Findeter se realizó una bolsa y un convenio interinstitucional (217 de 2021), lo que permitió contar con los recursos ya viabilizados para su ejecución. Aclaró que el proyecto no estaba contemplado dentro del peaje Cerrito, y que se desarrollaría hasta la glorieta de Alcalá, con estudios y diseños, finalizando allí un proceso distinto a otras discusiones sobre las vías tratadas en la sesión. En ese momento, un concejal solicitó una interpelación para agradecer la aclaración y expresar que, aunque entendía el origen de los recursos, consideraba que un ciudadano cartagüeño que escuchara que se realizaban inversiones en el Quindío y en Media Canoa, mientras Cartago tenía múltiples problemas viales, no lo vería con agrado. Manifestó que los recursos provenientes del peaje pagado por la comunidad debían invertirse en obras dentro del municipio, y solicitó que a través de los medios de comunicación se informara a la ciudadanía en qué se destinaban dichos recursos. El ingeniero Soto respondió que, efectivamente, la mayor longitud del proyecto se encontraba en el Valle del Cauca, desde Alcalá hasta Cartago, y que así quedaba aclarado.

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 23 de 24
			CÓDIGO: DE.FO.012
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

Posteriormente, se refirió a una pregunta de la concejal Sandra Viviana sobre el cronograma del proyecto. Explicó que este contemplaba un año de estudios y diseños, iniciado en octubre de 2024 y con fecha de finalización el 28 de octubre de 2025. Sin embargo, debido a la incorporación de un tramo adicional desde Armenia, se previó una prórroga de tres meses para concluir esa parte entre Quimbaya, Alcalá y Cartago, con una nueva fecha de entrega para el 28 de enero de 2026. Detalló que, tras concluir los diseños el 28 de octubre, se proyectaba iniciar las obras en noviembre del mismo año. También informó que se esperaba realizar mantenimiento periódico a finales de agosto o principios de septiembre, especialmente en el tramo desde Alcalá hasta Piedras de Moler, incluyendo la glorieta de Alcalá en Cartago, así como la atención permanente a posibles deslizamientos. Antes de concluir, añadió que le había quedado pendiente responder una pregunta de otra concejal sobre el peaje Cerritos 2 y la tarifa diferencial. Explicó que esa decisión no dependía del instituto, sino que correspondía al Ministerio de Transporte, el cual definía las zonas con beneficio de reducción de tarifas. Invitó al municipio a presentar formalmente la solicitud ante el Ministerio, señalando que no solo Cartago, sino también municipios como Obando y La Victoria, habían planteado esta inquietud. Finalmente, agradeció nuevamente la atención.

5. Seguidamente el Secretario General dio a conocer que fueron radicados los siguientes Proyectos de Acuerdo;

- N° 012 DE 2025: "POR MEDIO DEL CUAL SE FORMALIZA E INSTITUCIONALIZA EL CARNAVAL POPULAR DEL SOL Y EL BORDADO COMO MANIFESTACIÓN Y PATRIMONIO CULTURALES INMATERIAL DEL MUNICIPIO DE CARTAGO, VALLE DEL CAUCA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"
- N° 012 DE 2025: "POR MEDIO DEL CUAL, SE DECLARAN A LA NUTRIA DE RÍO (*LONTRA LONGICAUDIS*), EL MONO NOCTURNO (*AOTUS AF. LEMURINUS*) Y EL YAGUARUNDI (*HERPAILURUS YAGOUAROUNDI*) COMO ESPECIES FOCALES EMBLEMÁTICAS Y BANDERA PARA LA CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD DEL MUNICIPIO DE CARTAGO, VALLE DEL CAUCA".

6. No se presentaron proposiciones.

7.Asuntos varios.

	CONCEJO MUNICIPAL CARTAGO Nit: 900.215.967 - 5		PAGINA: 24 de 24
	ACTA NÚMERO (08 AGO 2025)		CÓDIGO: DE.FO.012
	067		FECHA DE APROBACIÓN: 21/05/2024

Se le concedió la palabra al H C OSCAR ESTEBAN MORRILLO RINCON, seguidamente dijo que se presentaba nuevamente el proyecto relacionado con el jaguarundí, teniendo en cuenta los debates y observaciones realizados el año anterior. Señaló que, a partir de la retroalimentación recibida, el equipo de investigación había identificado que en Cartago era posible segmentar de forma precisa los nichos de conservación. Mencionó el caso del carpinterito punteado, especie que, además de contribuir a la preservación de los árboles, fortalecía el potencial turístico del municipio a través del aventurismo. Del mismo modo, resaltó tres especies nativas y emblemáticas que merecían reconocimiento: el mono nocturno, por su papel en el cuidado del bosque; la nutria, por su relación con la conservación del río; y el jaguarundí, especie transitoria con un rango de acción más amplio que las anteriores, lo cual le permitía contribuir de manera generalizada a la protección de los bosques. Indicó que estos animales serían referentes en futuras iniciativas ambientales y en la dinamización de proyectos de conservación. Durante la intervención, el H C FELIPE EDUARDO MEDINA QUINTERO, solicitó una interpelación para señalar que el 8 de agosto se conmemoraba el Día Internacional del Gato, razón por la cual considero un tema muy importante. El H C OSCAR MORRILLO, agradeció el trabajo del equipo profesional y de investigación que había dedicado su tiempo y esfuerzo a este proyecto, solicitando a sus compañeros de Corporación el acompañamiento para sacarlo adelante en beneficio de los ambientalistas, animalistas, biólogos y de la comunidad en general.

Por último el Presidente manifestó que existía un buen ambiente para la aprobación de los proyectos y que se haría lo necesario para convertirlos en acuerdos municipales. Antes de cerrar la sesión, anunció que se había enviado a los concejales la lista de personas que serían condecoradas, y se informó públicamente que recibirían reconocimientos e indicó que la Administración anunciaría, a través de sus medios oficiales, las personas que serían condecoradas por su parte.

CONVOCATORIA:

En último lugar el señor presidente, manifestó que no habiendo más honorables concejales inscritos para intervenir, finalizó la sesión a las 12:02 horas y convocó para el día 09 de agosto de 2025, a las 16:00 horas.


H C LUIS FERNANDO GIRALDO RODRIGUEZ
Presidente


MARIO FERNANDO ROMAN MONTAÑO
Secretario General

Elaboro: Yesica Alejandra Palacios
Secretaria de Actas.