



iSe nota!®

INFORME ESPECIAL - NOVIEMBRE 07/2025 - EDICIÓN 150- RODRIGO VICTORIA BOTERO - ISSN - 2462-9723

10 Años | Desde 2015

EL 8 DE NOVIEMBRE ES CLAVE PARA QUE NO SE DESCARRILE EL PROYECTO

¿SE ALEJA EL TREN DE CERCANÍAS?

A toda máquina y contra el reloj, la dirigencia vallecaucana aceleró esta semana el cumplimiento de contar con el 30% de financiación del proyecto más significativo y ambicioso para el Valle del Cauca. Sin embargo la firma del gobierno Nacional para completar el 70% está al límite del tiempo, pues mañana 8 de noviembre se inicia la Ley de Garantías Electorales en Colombia (Ley 996 de 2005) que impide refrendar convenios interadministrativos con gobernaciones y alcaldías.



FOTO: RODRIGO VICTORIA BOTERO - PORTENO, SE NOTA

El Tren de Cercanías para el Valle del Cauca, a punto de descarrilarse

No se concibe que un proyecto que solo traerá beneficios a los vallecaucanos y que cuenta con el apoyo de todos los sectores políticos, económicos y sociales del Departamento se vea empañado por denuncias y difamaciones sin sustento, que solo han servido para prender las alarmas del gobierno Nacional, lo cual tiene en vilo la firma de las vigencias futuras que le corresponden a la Nación.

Los palos en la rueda no son de ahora. Se le han puesto desde el año 2019, fecha en la que se materializó la idea, solo que en la actualidad se tiene como plazo límite el 8 de noviembre de 2025 -día en que entra en vigor la Ley de Garantías- para que el gobierno nacional se comprometa con las vigencias futuras para su financiación a través de la firma del documento Conpes que avale el giro de los recursos y no retrasar más un proyecto que debió iniciar en el año 2023 al tener listos todos los estudios de factibilidad.

Lo curioso es que protagonistas y antagonistas coinciden en que el proyecto se debe hacer, dado que cuenta con la aprobación de los recursos por parte de la Gobernación del Valle del Cauca con 14.62 % de vigencias futuras y las Alcaldías de Cali y Jamundí, con 14.6 % y 0.92 % respectivamente, a través de la Asamblea Departamental y los Concejos Distritales, quienes avalaron las vigencias futuras con la esperanza de que el gobierno nacional honre su palabra y el ente gestor, Sitren, inicie labores.

Sin embargo, sectores políticos afines al gobierno del presidente Gustavo Petro y otros de oposición a la gobernadora Dilian Francisca Toro, le han solicitado al gobierno nacional no desembolsar los \$8.4 billones por tener dudas en el manejo que vayan a tener estos recursos, pues para ellos la transparencia e idoneidad de la actual gobernadora y el alcalde de Cali están en entredicho.

Según el Representante a la Cámara por el Partido Verde, Duvalier Sánchez Arango, entregarle \$12 billones a la gobernadora es despertarle la codicia para que haga política en vísperas de elecciones. De allí su afán para que estos recursos se comprometan antes del 8 de noviembre, anotó. "No estoy en contra del Tren de

Las rencillas políticas y la desconfianza en la clase dirigente de la región nuevamente están descarrilando el proyecto vial más ambicioso para el Valle del Cauca: El Tren de Cercanías que uniría a través de rieles las poblaciones de Cali, Jamundí, Yumbo y Palmira, con una inversión cercana a los \$12 billones, 70% de los cuales financiaría el gobierno Nacional.



Cercanías. Estoy en contra de que ella administre esos recursos", puntualizó.

Para las concejales de Cali, Ana Leydi Erazo Ruiz y María del Carmen Londoño Sanna, del Pacto Histórico, el proyecto es necesario, viable y ejecutable, pero dudan de la transparencia en el manejo de los recursos ya que les parece sospechoso que tanto la gobernadora como el alcalde de Cali tanto afán en que se les aprueben las vigencias futuras, quizá para feriar los recursos en favor de sus candidatos.

"Ha habido denuncias de que el alcalde de Cali está utilizando varias dependencias de su Administración para direccionar la contratación en favor de sus candidatos Juan Pablo Rojas Suárez y Juan Fernando Reyes Kury, lo cual fue denunciado ante la Procuraduría y la Fiscalía para que se adelanten las respectivas investigaciones, pues son recursos de ejecución inmediata y no para ejecutar en el año 2028, como lo quieren hacer creer", aseguró la concejal Londoño Sanna.

Confianza ante desembolsos para 2028

Por su parte, el presidente de la Comisión

de Presupuesto del Concejo de Cali, Fabio Alonso Arroyabe Botero, manifestó que la Corporación le aprobó al alcalde Alejandro Eder comprometer vigencias futuras por \$1.7 billones para el Tren de Cercanías, como muestra de la confianza que se tiene en la Administración Distrital y en el proyecto, pues los dineros no llegarán sino hasta el año 2028 y empezarán contrataciones entre los años 2030 y 2038.

"El afán de que el presidente de la República se comprometa con la firma, es para comenzar a negociar con los presupuestos y precios de hoy. O sea, los únicos que dan recursos ahora son las Alcaldías y la Gobernación. El gobierno nacional no gira, sino que promete. Los caleños y los vallecaucanos ya cumplimos. Esperamos que lo haga el gobierno nacional", puntualizó Arroyabe Botero.

Entretanto, la Asamblea Departamental también aprobó vigencias futuras por \$1.7 billones a la gobernación del Valle del Cauca y el Concejo de Jamundí se comprometió con una partida de \$110.903 millones.

(sigue página 3)

El Tren de Cercanías para el Valle del Cauca...

¡Que no se nos vaya el tren!, es la iniciativa en movilidad más ambiciosa, que beneficiará a los vallecaucanos de los municipios de Cali, Palmira, Jamundí y Yumbo.

(viene página 2)

La gobernadora del Valle del Cauca, Dilian Francisca Toro Torres, fue enfática en afirmar que el Tren de Cercanías es un proyecto muy importante para el desarrollo de la región y es para todos los vallecaucanos, no es una caja menor para los mandatarios de turno, sino un beneficio para las 14.500 personas que se emplearán durante su ejecución.

Mientras que la alcaldesa de Jamundí, Paola Andrea Castillo Gutiérrez, corroboró su compromiso y el de los miembros del Concejo para sacar adelante este proyecto y solicitó al presidente Gustavo Petro firmar el compromiso de las vigencias futuras de la Nación antes del 8 de noviembre para no tener que dilatar un proyecto que ha cumplido con los requisitos técnicos, estructurales, ambientales, legales y financieros.

Tanto los gremios de la región, como la bancada de congresistas vallecaucanos, se han mostrado preocupados por el ostracismo con el que el gobierno Nacional viene manejando el tema del compromiso de las vigencias futuras, ya que la Ley de Garantías impide mover recursos y suscribir convenios públicos.

En carta dirigida al mandatario de los colombianos, los vallecaucanos pidieron que no los deje el tren. "Que sea una causa compartida, una decisión que trascienda partidos y gobiernos. ¡Que no se nos vaya el tren!, es la iniciativa en movilidad más ambiciosa, que beneficiará a los vallecaucanos de los municipios de Cali, Palmira, Jamundí y Yumbo.

De no firmarse ahora, los recursos habría que gestionarlos entre mayo y junio de 2026, sometiendo al Departamento a prolongar la espera por dos o tres años más y la idea es continuar con el cronograma estipulado para que en febrero de 2026 se abra el proceso de licitación con adjudicación del concesionario en agosto de ese mismo año", manifestaron los gremios.

Y mientras las acusaciones van y vienen, el 'vallecaucanibalismo' se acentúa, la desconfianza crece y el proyecto agoniza, tal como ha sucedido con el dragado del puerto de Buenaventura, la planta regasificadora, la vía Mulaló – Loboguerrero y el tren del Pacífico.

La desunión de los vallecaucanos, tanto en sus bancadas como en sus gremios y sectores políticos, han sido la excusa perfecta para que el gobierno se lave las manos y se haya limitado a decir, a través de la ministra de Transporte, María Fernanda Rojas Mantilla, que el Tren de Cercanías será una realidad, pero no ha habido ningún compromiso firmado, ni se han precisado fechas y mucho menos se ha expedido un documento oficial que avale la cofinanciación del 70 %.



Tramo Cali – Jamundí, el priorizado

El tramo Cali – Jamundí cuenta con 23.14 kilómetros de longitud, a lo largo de los cuales habrá 21 estaciones para movilizar un estimado de 51.8 millones de pasajeros anualmente, con intervalo de 6 a 7 minutos, provenientes de las comunas 2, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 16, 17 y 22 de Cali, y su zona rural de sectores como La Viga y La María. Mientras que en Jamundí se abarcarán las áreas urbanas y de expansión, así como la ruralidad de El Peón, San Isidro y Potreritos. En cuanto a su costo, se cobrará la misma tarifa del MIO, en Cali y del transporte intermunicipal, en las regiones.

Serán trenes eléctricos sencillos de 1.000 pasajeros, que pueden acoplarse entre sí, dotados de aire acondicionado que rodarán por siete tramos urbanos y suburbanos en los que habrá 2 viaductos férreos; uno de 340 metros y otro de 215 metros de longitud, atravesando 10 puentes sobre los cauces de los ríos Cali, Meléndez y Lili y el Canal Sur, con 54 intersecciones, 3 de ellas a desnivel y 39 con prioridad semafórica.

Este sistema tendrá un ahorro de emisiones atmosféricas, en las que se ahorrará un promedio de 313.000 toneladas de dióxido de carbono, evitadas durante los primeros diez años de operación del proyecto. Con su implementación se ahorran tiempos de viaje, disminuyendo un promedio de 33 % de Cali a Jamundí en tan solo 24 minutos.

Para atender los cauces hídricos que se interceptan con el sistema vial férreo habrá una estructura tipo Box Culvert, así como 34 coberturas de terreno y 51 estructuras para protección de redes.

El tramo 1 va de la Estación del Ferrocarril hasta la galería Santa Elena

El tramo 2 va de la galería de Santa Elena al barrio El Guabal

El tramo 3 va del barrio El Guabal a la Estación Simón Bolívar del MIO

El tramo 4 va de la Estación Universidad del Valle a la Universidad Autónoma de Occidente.

El tramo 5 va de la Universidad Autónoma de Occidente a Villa Fátima

El tramo 6 va de Villa Fátima a La Viga

El tramo 7 va de los patios de talleres de La Viga hasta Jamundí.

Para la movilidad peatonal se cuenta con un andén central 7 a 13.9 metros de ancho, con capacidad de 2.000 a 20.000 peatones que podrán desplazarse a lo largo de corredores de 134.8 a 212 metros, con ascensos y descensos en horas pico.

El patio taller tendrá 18 hectáreas, con edificaciones en las que funcionarán bodegas, oficina de administración, mantenimiento de vías ferroviarias, talleres, portería acceso de trenes, vías vehiculares, cuartos técnicos, puesto de mando patio taller, zona de parqueo, playas de maniobra, entre otros.

Todo está listo. El gobierno departamental y los gobiernos distritales han cumplido todos los requisitos de ley. Solo falta el documento que avale la cofinanciación de la Nación, que se espera llegue antes del 8 de noviembre, para que el Valle del Cauca progrese al compás del cha cha cha.



El tren lento va partiendo...

Ya son siete años de incertidumbre, discusiones y enfrentamientos los que ha tenido que soportar un proyecto indispensable para la reactivación vial, económica y social del Valle del Cauca, como lo es el Tren de Cercanías.

En el año 2019 se dio su prefactibilidad, en el 2020 se priorizó el primer tramo, en 2021 se dio la factibilidad, para en el año 2023 radicar el aval técnico, corroborado el año siguiente y conseguir los recursos departamentales y locales en el año 2025, con la esperanza de que ese mismo año el gobierno Nacional firmara su compromiso con el 70 % que corresponde por Ley de Metros.

Todo parecía ir sobre rieles, pues en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 ‘Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad’, en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 ‘Colombia Potencia Mundial de la Vida’ y en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, el gobierno Nacional puso todo su interés para hacerlo realidad.

En lo Departamental, a través del Plan de Desarrollo 2016 – 2019 ‘El Valle está en vos’, el Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD), el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 ‘Valle Invencible’ y el Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 ‘Liderazgo que transforma’, se hizo la tarea.

En el plano local, el Plan de Desarrollo del Distrito Especial Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali 2020-2023 ‘Cali, unida por la vida’, así como el Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali 2024-2027 ‘Cali, Capital Pacífica de Colombia’ y el Plan Integral de Movilidad Urbana – Visión 2030, se cumplió con las exigencias requeridas.

Y en Jamundí, a través del Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Jamundí Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 ‘El Gobierno de los Ciudadanos’, al igual que en el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 ‘Jamundí se Transforma’ y en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se garantizaron todos los pasos para que no hubiera excusa de incumplimiento alguno.

El corredor férreo existente se armonizó con el corredor verde, haciendo énfasis en la resiliencia al cambio climático, con miras a mejorar la calidad de vida de la población comprometida, la cual tendría un trabajo decente que le permitirá contribuir al crecimiento económico de la región.

Con todo en regla, los gobiernos del Valle, Cali y Jamundí dieron luz verde a la prefactibilidad Systra 2019, la cual concibió el proyecto en 2 líneas, implementadas por tramos, usando el corredor férreo existente: Línea 1: Yumbo – Jamundí 37.8 kilómetros. Línea 2: Cali centro – Palmira 30.6 kilómetros y un ramal al aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, de 5 kilómetros, para un total de 73.4 kilómetros.

En el año 2020 se priorizó el tramo Cali – Jamundí, con el viaducto férreo a la altura del Canal Sur de 340 metros y el viaducto férreo de la Avenida Sachamate de 215 metros y una estación en la carrera 18 con calle 16 de Jamundí.

Se adelantaron los estudios técnicos teniendo en la cuenta la topografía, el sistema vial y férreo, el urbanismo, el paisajismo, los servicios públicos, el impacto ambiental, los costos de operación y mantenimiento, entre otros factores, para proceder a los estudios jurídicos y financieros, con el único propósito de dejar todo en regla y proceder a su ejecución en el momento que lo determinaran.

Una vez consolidados los informes se procedió a realizar los trabajos de campo, donde se sobrevolaron 24 kilómetros de terreno haciendo un levantamiento convencional de 48.121 metros cuadrados y 70.138 metros de batimetría, como modelo digital de terreno.

Simultáneamente se realizaron 1.562 metros de investigación con 11 apliques, 71 puntos de aforo y 1.350 encuestas para conocer la demanda del tránsito, al igual que 23.6 kilómetros de inventario forestal, en los que 36 cauces fueron investigados.

EN CASO DE QUE NO SE FIRME EL CONVENIO, LA REGIÓN BUSCA PLAN B A LA ESPERA QUE PASE LA LEY DE GARANTÍAS

Una APP para el tren de cercanías



El tren de Cercanías ha sido un ejercicio de gobernanza colaborativa durante casi 10 años, y gracias a este modelo, la comunidad, el sector privado, la Unión Europea y por supuesto los entes de control podrán estar al tanto del desarrollo del proyecto.

“Al firmar el convenio, se va a tener una gobernanza en donde los municipios van a estar presentes, tanto el alcalde de Cali como los alcaldes de los municipios, la gobernadora, pero por supuesto, habrá una gobernanza y un seguimiento del sector privado, además de un seguimiento de la Unión Europea”, aclaró la mandataria.

El proyecto espera ahora la firma del convenio de cofinanciación por parte del Gobierno Nacional. Si este paso no se concreta pronto, el Tren de Cercanías podría enfrentar retrasos de hasta dos años en su ejecución, impactando en la competitividad de la región.

“Si el Gobierno no le cumple al Valle, eso significa menos desarrollo, menos sostenibilidad ambiental, además porque el tren va a ser eléctrico; la gente va a tener menos tiempo de desplazamiento y eso da mejor calidad de vida. Son 14.500 empleos que tampoco se van a generar, por supuesto, si no hay tren de cercanías”.

El Tren de Cercanías del Valle del Cauca es una apuesta estratégica por la sostenibilidad, la equidad y la competitividad regional, impulsando un modelo de movilidad moderna y limpia para el suroccidente colombiano.

El modelo de financiación del Tren de Cercanías sigue el esquema tradicional de cofinanciación para proyectos de infraestructura de movilidad urbana masiva en Colombia basado en un convenio entre la Nación y las Entidades Territoriales.

El Gobierno Nacional se compromete a aportar el 70% del costo total del proyecto, lo que equivale a una cifra cercana a los \$7.5 a \$8.4 billones de pesos (dependiendo de la estimación final). Estos recursos se gestionan a través del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP), y su compromiso se formaliza mediante la expedición de un documento CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica y la firma del Convenio de Cofinanciación.

Es inconcebible que algunos sugieran frenar el tren de cercanías solo porque a los mandatarios actuales no “merecer” entregar su ejecución.

Esa visión es miope y profundamente dañina para la ciudad.

Los proyectos de ciudad no se miden por ciclos políticos ni por egos personales.

Se miden por su capacidad de transformar vidas, integrar territorios y construir futuro. #SiAltren

Con este trino en X, la secretaria de Desarrollo Económico de Cali, Mabel Lara, defendió la viabilidad del proyecto y respondió a quienes se oponen a que el gobierno Nacional firme el convenio de cofinanciación antes de entrar en vigencia la Ley de Garantías Electorales que inicia el 8 de noviembre e irá unos tres meses más hasta que se produzca la primera vuelta de las votaciones presidenciales del 2026.

El trino de la secretaria se une a las voces que han solicitado al gobierno Nacional que firme para mantener los plazos y avanzar en el proyecto.

OPINIONES DE REPRESENTANTES DE LA COMUNIDAD

Manuel Eduardo Ceballos, líder comunal de Valle del Lili:

Cali tiene que mirar hacia el futuro y olvidarse que vivimos frustrados por no tener un metro o un sistema de trenes que habrían sido la solución, en vez del fallido intento del MIO, que es una alcancía que solo ha lucrado a transportadores privados que cobran por recorrido y no por pasajeros movilizados.

Ahora que tenemos la oportunidad de tener un Tren de Cercanías estamos poniendo trabas, a sabiendas que es un proyecto necesario para movilizar esa gran masa de ciudadanos que recurre al transporte pirata, tanto a nivel urbano como rural e intermunicipal.

Personalmente, creo que los enemigos del Tren de Cercanías son personas a las que no les conviene que el sistema de transporte actual cambie y sacan como pretexto que los dineros de la Nación quedarán en manos de la gobernadora y los alcaldes, lo cual es totalmente falso, pues son vigencias futuras que se aplicarán cuando ellos ya no ostenten sus cargos.

Edison García, abogado constitucionalista:

Cuando los mandatarios han hecho malos manejos de los recursos, han direccionado licitaciones o han sido ineptos en la ejecución de las obras para favorecer intereses personales, la comunidad les cobra lo que el control político de las personerías y contralorías no se atreven a hacer porque fueron precisamente ellos quienes los pusieron en esos cargos y se sienten moral y políticamente impedidos para contradecir a sus jefes directos.

Y ese ha sido el talón de Aquiles de Dilian Francisca Toro y Alejandro Éder, lo cual viene siendo aprovechado por políticos de oposición y detractores que han tenido en los medios de comunicación la caja de resonancia para magnificar un problema que no existe y dar pie a que el gobierno Nacional retenga los recursos por mero capricho.

Y en ese tira y afloje hay un solo perdedor: el pueblo vallecaucano.

Andrés Felipe Vargas, médico

Queda demostrado una vez más que la desunión de caleños y vallecaucanos es lo que no deja progresar esta región. No tiene presentación que congresistas, diputados, concejales y un sector de la ciudadanía se oponga a la entrega de unos recursos mientras manejan un discurso en el que enfatizan que el Tren de Cercanías es indispensable y lo apoyan irrestrictamente.

No se detienen a pensar que es un proyecto que ha tenido unos costos, inversiones en estudios, diseños y factibilidad que ya fueron aprobados, cuenta con los recursos de la región y son la esperanza de una población que padece fuertes problemas de movilidad. Para mí, se trata de una venganza política que solo perjudica al ciudadano de a pie.

¿Qué es? LA FIEBRE AMARILLA

es una enfermedad viral grave, **transmitida por la picadura de un zancudo hembra infectado con el virus**. No se contagia de persona a persona.

Principales síntomas:



Fiebre alta



Dolores en el cuerpo



Vómitos



Sangrados



Fatiga extrema e ictericia
(piel y ojos amarillos)

Es mortal en algunos casos



¡Vacúnate!



Se requiere **una única dosis** en la vida.



La vacuna es **gratuita y segura**.



La vacuna es obligatoria para viajar a zonas de riesgo.



Se debe vacunar **mínimo 10 días antes** de viajar.

¡La mejor protección es la prevención!

6 Y 7 DE NOVIEMBRE DE 1985: LAS 28 HORAS EN QUE COLOMBIA OMITIÓ EL GRITO: “QUE CESE EL FUEGO”

‘Con las armas al poder’, eslogan del M-19 que tuvo su acto cumbre con la toma del Palacio de Justicia, hace 40 años

RODRIGO VICTORIA BOTERO
Director

Uno de los documentos más notables sobre los hechos que han convulsionado a Colombia se encuentra registrado en el informe final de la Comisión de la Verdad que en el capítulo sobre los hechos del Palacio de Justicia afirma el desarrollo del “grupo guerrillero” desde su origen hasta la toma del templo de la justicia donde murieron, entre otros 101 colombianos, 11 magistrados de la Corte Suprema.

Para esta nota también hemos recurrido a los archivos de la Biblioteca Nacional de Colombia, la edición 184 de la revista Semana del 18 de noviembre de 1985 y el libro “Miércoles de Ceniza”, del periodista, docente y escritor Alejandro Cabezas Guerrero.

Este último resume su obra como una “narración que recuerda los pormenores de quienes protagonizaron quizá la incursión armada más importante del siglo XX desarrollada por organización guerrillera alguna en Colombia, ejecutada entre los días 6 y 7 de noviembre de 1985 en la ciudad de Bogotá y que conocemos como la toma y retoma del Palacio de Justicia”.

Por su parte, la Biblioteca recopila: “Los hechos del 6 y 7 de noviembre de 1985 en el Palacio de Justicia trascendieron más allá de la toma guerrilla y retoma militar del edificio. Los silencios institucionales y sociales impuestos tras la tragedia impidieron durante años un conocimiento pleno de lo ocurrido, desconociendo la negligencia estatal y la profundidad de las violencias perpetradas.

“A decenas de familiares de víctimas y personas desaparecidas se les negó el acceso a la verdad sobre el paradero de sus seres queridos y las circunstancias de su desaparición o muerte”.

Una de las preguntas que sigue retumbando en las cuatro décadas que se conmemoran de unas de las tragedias más sentidas en la historia de la violencia del país es: ¿qué razones llevaron al comando guerrillero al Palacio de Justicia?

La respuesta más repetida sobre los motivos del M-19 ha sido el posible nexo con el conocido como jefe del cartel de Medellín, Pablo Escobar. Y esto casi quedó establecido según una comisión nombrada por Andrés Pastrana en el 2001 y el libro del lugarteniente de Pablo, John Jairo Velásquez, alias ‘Popeye’, que afirmaron el pago de US\$1 millón para que ingresaran y asesinaran a los magistrados ponentes de la extradición y quemaron los expedientes que reposaban en los archivos del edificio.

“Si queremos vivir y entregar vida a nuestros hijos, si creemos que vamos a allanar el camino hacia el futuro, entonces debemos, primero que todo, no olvidar”.

Profesor Ben Zion Dinur, Yad Vashem, 1956

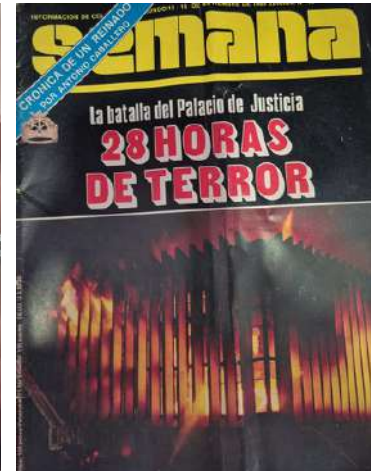
Incluso, cuatro décadas después dirigentes políticos recuerdan esta versión. Sin embargo, el hermano del capo dijo que ‘Popeye’ no tenía porque enterarse de ello de primera mano porque fue aceptado en la organización hasta 1989.

Y en el libro del catedrático Cabezas Guerrero se lee que Jaime Bateman e Iván Ospina nombrados por el jefe de sicarios como los comandantes que se fueron a refugiar donde Escobar después de los hechos del Palacio, habían fallecido antes.

“Con lo que no contaban Velásquez y la Comisión de la Verdad, es que para la época referida, ambos dirigentes guerrilleros ya habían muerto; Bateman en una accidente aéreo en las montañas de la Serranía del Darién el 28 de abril de 1983 y Ospina en combates con el ejército en la ciudad de Cali el 28 de agosto de 1985”.

De igual manera, en el libro “Miércoles de Ceniza”, se sigue leyendo: “la razón fundamental que llevó al m-19 a tomarse el Palacio de Justicia consistió en la necesidad de denunciar la aparente responsabilidad del gobierno Nacional frente a las distintas agresiones, que según la dirigencia guerrillera, violaban el Acuerdo de Cese al fuego y diálogo nacional firmado el 24 de agosto de 1984 en el municipio de Corinto, Cauca.

El M-19 nació en 1974 y su acto de presentación fue el robo o “sustracción de la espada del libertador Simón Bolívar”, de la Quinta de Bolívar, el 17 de enero.



“La idea era, una vez tomado el Palacio, realizar un juicio popularal proceso de paz, obligando al presidente a defenderse y teniendo como testigo de excepción a la Corte Suprema.

“...Atrincherarse en al sede de la Core y el Consejo de Estado, dos de las instituciones más prestigiosas del país, tenía un gran valor simbólico desde el punto de vista político”.

Revista Semana

Según Gustavo Petro, “podríamos decir que el M-19 en 1978 era un movimiento tupamaro. Nos organizábamos igual que ellos, y de su escuela militar aprendimos técnicas de guerrilla urbana que habían implementado en Montevideo”.

¡Es el momento de impulsar tu emprendimiento!

Creciendo con Fondo Turín

Si haces parte de alguno de estos oficios, ¡esta convocatoria es para ti!

- Barberos o peluqueros
- Estilistas
- Peinadoras de trenzas tradicionales
- Manicuristas
- Vendedores de agua de coco o pipa
- Vendedoras de frutas
- Cocineras tradicionales
- Artisanos (Bisutería)
- Influencers
- Periodistas independientes
- Modistas y Sastres
- Técnicos de dispositivos móviles y venta de accesorios

¿Tienes alguna duda? Escríbenos al correo: convocatoriaturin@avafenix.edu.co

[Cámara de Comercio de Buenaventura](#)
[Centro Comercial Bellavista](#)
[Centro Comercial Viva](#)

Viernes 07 De Noviembre

GRAN CARAVANA DE BIENVENIDA

¡PUERTO TEJADA RECIBE A SU CAMPEÓN!

Cristian Giraldo trae la primera medalla de ORO para Colombia en el para atletismo de los Juegos paparamericanos juveniles #Chile2025.

03:00PM Parque Principa, Puerto Tejada

Recorrido: Principales calles del municipio

¡TU VOZ CUENTA PARA QUE PUERTO TEJADA SIGA AVANZANDO!

La Administración Municipal de Puerto Tejada está elaborando su Plan Estadístico Municipal (PEM), una herramienta clave para mejorar la toma de decisiones, la planificación y el desarrollo local.

Para lograrlo, necesitamos conocer tu opinión, tus necesidades y tus ideas sobre la información estadística y los datos que consideras importante para nuestra comunidad.

DISPONIBLE HASTA 13 DE NOVIEMBRE

¡Escanéame!

Participa aquí

¡El Valle espera!

El Tren de Cercanías conectará a Cali, Jamundí y todo el suroccidente colombiano.

GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca

paraíso de todos

Ya hay 48 mercados internacionales abiertos para los productos agrícolas Colombianos

El gobierno del cambio le cumplió a los campesinos.

Conoce más.



CON DIGNIDAD, cumplimos

UNIÓN VIAL CAMINO DEL PACÍFICO CIMENTA EL FUTURO DEL VALLE

Entrega de obras de Mitigación de Emergencias

Sacyr Concesiones y la Concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico Lidera la Entrega de Obras de Mitigación de Alto Riesgo e Inaugura Tecnología IOHNIC, posicionando el Corredor Buga-Buenaventura a la vanguardia global.

En un evento de alto nivel que subraya la consolidación de la infraestructura regional, la concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico formalizó la entrega de soluciones de ingeniería robustas en los puntos más vulnerables del megaproyecto de Quinta Generación (5G) que conecta Buga con Buenaventura.

La jornada, liderada por el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Óscar Torres; la gobernadora del Valle del Cauca, Dilian Francisca Toro; y la cúpula directiva de Sacyr Concesiones y la Concesionaria, sirvió para auditar el progreso general de la iniciativa, que ya exhibe un avance consolidado superior al 12,26%, y para testimoniar el impacto de las intervenciones cruciales en la seguridad vial. La priorización de la estabilidad geotécnica ha sido el eje central de las obras entregadas, demostrando la capacidad de la Concesionaria para abordar desafíos complejos heredados.

Restauración en el PR 41+150 (Sector Los Tubos): este tramo, que sufrió un masivo deslizamiento en octubre de 2022 que incomunicó a Buenaventura durante tres días, ha sido completamente estabilizado mediante estrategias de ingeniería robustas. La intervención, iniciada en mayo de 2024, incluyó:

Instalación de 253 anclajes activos y pasivos, equivalentes a 6 kilómetros de cable de acero de alta resistencia, para anclar permanentemente el talud. Recubrimiento de 7.637 metros cuadrados de la superficie con concreto lanzado para mitigar la erosión y el riesgo de nuevos derrumbes. Implementación de sistemas de drenaje profundo que gestionan eficazmente las escorrentías, garantizando la durabilidad de la solución.

El proyecto implicó la remoción de 22.800 metros cúbicos de material inestable, restableciendo plenamente la seguridad y la transitabilidad en este eje fundamental.

Innovación Estructural en el PR 99+700 (Mirador Calima - Yotoco): en respuesta a un hundimiento progresivo que comprometía la calzada, la Unión Vial Camino del Pacífico desplegó una solución de ingeniería civil de última generación.



En los sectores Los Tubos, mirador Calima-Yotoco y túnel 91 la concesionaria Unión Vial del Pacífico que tiene a su cargo la terminación de la doble calzada Buga-Buenaventura terminó las obras de mitigación que ofrecerán movilidad segura.

La estrategia se basó en el uso de un terraplén aligerado mediante Geobloques de Poliestireno Expandido (EPS). Esta configuración minimiza drásticamente la carga aplicada al terreno subyacente, evitando futuros asentamientos, y fue complementada con un sistema de pilotes de concreto reforzado y drenaje profundo.

Esta obra no solo eliminó el riesgo de colapso, sino que también recuperó la estabilidad estructural, para lo cual fue necesario retirar 10.000 metros cúbicos de material fallado e incorporar 2.600 más de relleno mejorado, junto con 2.000 del innovador sistema de geobloques EPS22.

Las obras ejecutadas no solo representan un avance en infraestructura, sino que también han generado un impacto socioeconómico tangible en la región. Las intervenciones en los sectores críticos y en la modernización del túnel han facilitado la creación de más de 140 empleos directos para residentes de las comunidades aledañas, inyectando dinamismo a la economía local y fortaleciendo el tejido social del corredor, afirmó el gerente de la Concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico, ingeniero, Miguel Ángel Acosta.

Modernización y Sostenibilidad: El Túnel 91 estrena por primera vez luz IOHNIC: uno de los principales hitos de la visita fue la verificación del avance final de la modernización del Túnel estratégico 91. La estructura ya registra un 100% de avance en la instalación de elementos críticos de seguridad y operación, incluyendo ventiladores, cableado y transformadores de corriente.

El elemento más destacado es la implementación del sistema de iluminación IOHNIC, una tecnología patentada por Sacyr Concesiones que redefine la seguridad y eficiencia energética en túneles a nivel mundial.

Esta tecnología innovadora soluciona problemas comunes como el deslumbramiento, la trazabilidad y la uniformidad lumínica.

Gracias a una familia de más de 500 luminarias LED inteligentes, IOHNIC se adapta a la perfección a los requisitos de luminancia de la Comisión Internacional de Iluminación (CIE), logrando:

Un consumo hasta un 90% menor respecto a las instalaciones de alumbrado tradicionales. Una uniformidad longitudinal cercana al 100% que elimina el peligroso efecto de "parpadeo" (flicker), un factor clave para la seguridad y el confort visual. Al integrar esta tecnología de bajo consumo, el proyecto Buga-Buenaventura se posiciona como un referente en crecimiento económico responsable y consumo energético eficiente.

Sacyr y la concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico reafirman así su compromiso con el desarrollo sostenible, la seguridad vial y la incorporación de tecnologías de vanguardia que aseguren la prosperidad y la conectividad de los departamentos con el Valle del Cauca.