



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - Nº 42

Bogotá, D. C., viernes, 23 de enero de 2026

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

AUDIENCIA PÚBLICA NÚMERO 07 DE 2025

(septiembre 18)

10:00 a. m.

Tema: Situación de la navegabilidad del río Putumayo, estado, acceso y operación del muelle de La Esmeralda, el suministro y costos del combustible para la operación fluvial y las necesidades de mantenimiento y dragado del afluente, así como las implicaciones ambientales, logísticas y económicas para las comunidades ribereñas y la región.

Presidente Carlos Adolfo Ardila Espinosa:

Buenos días Comisión Primera de la Cámara de Representantes, bienvenidos los transportadores, bienvenidos los diferentes actores del departamento del Putumayo, cordial saludo a la Gobernación, cordial saludo a las entidades del nivel nacional, que hoy atienden esta citación de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes.

Señora Secretaria, sírvase leer orden del día, para que demos inicio a esta sesión.

Secretaria:

Sí, señor Presidente y señores asistentes, siendo las 10:45 de la mañana, procedo con la lectura del orden del día para esta audiencia pública.

HONORABLE CÁMARA DE
REPRESENTANTES

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL
SESIONES ORDINARIAS
LEGISLATURA 2025-2026
AUDIENCIA PÚBLICA

SALÓN DE SESIONES DE LA COMISIÓN
PRIMERA

“ROBERTO CAMACHO WEVERBERG”

ORDEN DEL DÍA

Jueves dieciocho (18) de septiembre de 2025

10:00 a. m.

I

Lectura de Resolución número 07 de 2025

(septiembre 11)

II

Audiencia pública

Tema: Situación de la navegabilidad del río Putumayo, estado, acceso y operación del muelle de La Esmeralda, el suministro y costos del combustible para la operación fluvial y las necesidades de mantenimiento y dragado del afluente, así como las implicaciones ambientales, logísticas y económicas para las comunidades ribereñas y la región.

Solicitud suscrita por el honorable Representante *Carlos Adolfo Ardila Espinosa*.

Formulario para inscripción: <https://forms.gle/yq6PUV8hvTuuzPT68>.

III

**Lo que propongan los honorables
Representantes**

El Presidente,

Gabriel Becerra Yáñez.

Vicepresidente,

Orlando Castillo Advíncula.

La Secretaria,

Amparo Yaneth Calderón Perdomo.

La Subsecretaria,

Dora Sonia Cortés Castillo.

Ha sido leído el orden del día, señor Presidente.

Presidente:

Primer punto Secretaria.

Secretaria:

Sí, Presidente, lectura de la resolución número 7 de Septiembre 11 de 2025.

RESOLUCIÓN NÚMERO 07 de 2025

(septiembre 11)

por la cual se convoca a audiencia pública.

La Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Honorable Cámara de Representantes,

CONSIDERANDO:

a) Que, mediante Proposición aprobada en la Sesión de Comisión del martes 19 de agosto de 2025, suscrita por el honorable Representante Carlos Adolfo Ardila Espinosa, con el tema: La situación de la navegabilidad del río Putumayo, estado, acceso y operación del muelle de La Esmeralda, el suministro y costos del combustible para la operación fluvial y las necesidades de mantenimiento y dragado del afluente, así como las implicaciones ambientales, logísticas y económicas para las comunidades ribereñas y la región, ha solicitado la realización de audiencia pública.

b) Que el artículo 264 de la Ley 5ª de 1992, faculta a los Congresistas a celebrar audiencias para el mejor ejercicio de su función.

c) Que el artículo 230 de la Ley 5ª de 1992, faculta a la Mesa Directiva, para reglamentar lo relacionado con las intervenciones y el procedimiento que asegure la debida atención y oportunidad.

d) Que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia, en relación con las audiencias públicas ha manifestado: “(...) las audiencias públicas de participación ciudadana decretadas por los Presidentes de las Cámaras o sus Comisiones Permanentes, dado que el propósito de éstas no es el de que los Congresistas deliberen ni decidan sobre algún asunto, sino el de permitir a los particulares interesados expresar sus posiciones y puntos de vista sobre los temas que se estén examinando en la célula legislativa correspondiente; no son, así, sesiones del Congreso o de sus Cámaras, sino audiencias programadas para permitir la intervención de los ciudadanos interesados”.

RESUELVE:

Artículo 1º. Convocar a audiencia pública para que las personas naturales o jurídicas interesadas, presenten opiniones u observaciones sobre el **la situación de la navegabilidad del río Putumayo, estado, acceso y operación del muelle de La Esmeralda, el suministro y costos del combustible para la operación fluvial y las necesidades de mantenimiento y dragado del afluente, así como las implicaciones ambientales, logísticas y económicas para las comunidades ribereñas y la región.**

Artículo 2º. La audiencia pública se realizará el jueves 18 de septiembre de 2025, a las 10:00 a. m., en el salón de sesiones “Roberto Camacho Weverberg”, de esta Célula Legislativa.

Artículo 3º. Las inscripciones para intervenir en la audiencia pública, podrán realizarlas hasta el miércoles 17 de septiembre de 2025 a las 4:00 p. m., diligenciando el formulario correspondiente.

Artículo 4º. La Mesa Directiva de la Comisión ha designado en el honorable Representante Carlos Adolfo Ardila Espinosa, la dirección de la audiencia pública, quienes de acuerdo con la lista de inscritos fijará el tiempo de intervención de cada participante.

Artículo 5º. La Secretaría de la Comisión, efectuará las diligencias necesarias ante el área administrativa de la Cámara de Representantes, a efecto de que la convocatoria a la Audiencia sea de conocimiento general y en especial de la divulgación de esta audiencia en el Canal del Congreso.

Artículo 6º. Esta resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 11 de septiembre de 2025.

El Presidente,

Gabriel Becerra Yañez.

El Vicepresidente,

Orlando Castillo Advíncula.

La Secretaria,

Amparo Yaneth Calderón Perdomo.

Señor Presidente y conforme al artículo 5º de la resolución que avalo la realización de esta audiencia pública, me permito dejar constancia de que la Secretaría emitió los oficios al área administrativa de la Cámara, en especial al Canal Institucional del Congreso, para que hiciera la convocatoria de la misma y todos los interesados que no hubiesen sido invitados, pudieran participar. Se inscribieron tres personas.

Se invitaron a solicitud suya a la señora Ministra de Transporte, al Ministro de Minas y Energía, al Gobernador del departamento del Putumayo, al Director General (e) del Instituto Nacional de Vías, al Alcalde Municipal de Puerto Asís, de Puerto Leguízamo, de Puerto Guzmán, de San Miguel, del Valle de Guamuez, el Secretario de Productividad y Competitividad de la Gobernación del Putumayo, la Directora General de la Corporación para el Desarrollo Sostenible del sur de La Amazonía, al Representante Legal de Transamazónica de Transportadores Fluviales y Terrestres (Cootransamazónica), al Representante Legal de Selvatrans, transportador Álvaro Betacour, Representante Legal de Rapiexpress del Amazonas, Representante Legal de Servicios y Suministros LTDA.

Representante Legal de Transporte Tres Fronteras, Representante Legal de Transportes Caribe S. A.

S., Presidente de la Junta Directiva Asociación Propietarios de Embarcaciones de Putumayo y Amazonas (APROEF), al Representante Legal de Cooperativa Multiactiva Transportadores Fluviales La Frontera, Representante legal de Transporte Fluvial y Terrestre JCLR SAS, Representante Legal de la Cooperativa de Transportadores Fluviales de Puerto Asís, Representante Legal de la Cooperativa de Transportadores Fluviales de Piñuña Negro, Representante Legal de la Empresa de Transporte Fluvial del Putumayo y el Representante Legal de la Cooperativa Multiactiva Empresa Comunitaria de Prestación de Servicios y Comercial (Ecootransvías LTDA.)

Estos fueron los invitados que se hicieron a solicitud suya señor Presidente, sin perjuicio de que se inscribieron de acuerdo al formulario que a bien debió hacer la Comisión Primera de la Cámara de Representantes. Con este informe señor Presidente, quiero manifestar además que hay delgados de la señora Ministra de Transporte, del Director de Invías y que hay una comunicación igualmente que mandara el Ministerio de Transporte a la Dirección de Invías, para que asumieran el tema del traslado de la invitación al Director General de Invías, envió la señora Ministra de Transporte.

Entonces, con este informe señor Presidente, usted puede dar inicio formal a esta audiencia pública.

Presidente:

Secretaria, muchísimas gracias. Sean nuevamente bienvenidos, señora Viceministra bienvenida, el equipo de MinMinas, doctor Julián Director de Hidrocarburos, bienvenido también a este importante espacio. Contarle a los transportadores y a los actores locales, que en las audiencias públicas el protagonista es el público, son ustedes y estos espacios resultaran exitosos, en la medida que logremos visibilizar las necesidades y después de visibilizar Viceministra, que nos pongamos tareas de cara a resolver las problemáticas. Aquí propongámonos hoy en este ejercicio, a hacer un ejercicio puntual, un ejercicio donde logremos visibilizar, donde tratemos con las diferentes entidades de fijar responsables, fijar tiempos y así encontrarle una solución a esta gran problemática.

Como los protagonistas son ustedes y los que más tienen que hablar son ustedes, yo voy a procurar un contexto bastante ligero, bastante general, para que ustedes puedan profundizar en todos y cada uno de los temas. Vamos a visibilizar la situación del río Putumayo como tal, su navegabilidad, el río Putumayo es el principal afluente del sur del país, señora Viceministra, es un río que conecta con Ecuador, con Perú, que desemboca en el Amazonas y que finalmente nos conecta con el Brasil. Este río se ha convertido en una arteria protagonista en el comercio de los departamentos de Putumayo, de los departamentos de Amazonas y porque no este río y esta gran autopista fluvial, termina siendo la que le permite al departamento de Amazonas suplir sus

necesidades en todos los sentidos: en alimentación, en construcción, en materia de combustibles y demás, como bien lo vamos a ver.

En este país erradamente se dice que el principal afluente del país es el río Amazonas doctor Camilo, el río Amazonas sí podría ser, seguramente en temas ambientales no hay discusión alguna, otros dicen que el principal afluente es el río Magdalena, por la historia que tiene en temas de comercio, por el gran protagonismo que jugó en su momento en el boom cafetero y yo digo, que el gran protagonista Viceministra y demás funcionarios es este río, el Magdalena será navegable en unos 700 kilómetros, este es navegable en aproximadamente 1.680 kilómetros. El Magdalena va desde Honda hasta la desembocadura en Barranquilla y este recorre departamentos, países, desemboca en el Amazonas y finalmente el Amazonas desemboca en el Atlántico y desafortunadamente no lo hemos logrado visibilizar y no hemos atendido lo que significa este río y este sector.

Este país ha librado una única guerra paisanos, una única guerra que es el conflicto Colombo-Peruano y esa guerra tuvo como protagonista ese río, la batalla que nos terminó graduando de victoriosos y que terminó salvaguardando gran parte de la Amazonía colombiana es la famosa Batalla de Güepí, que tiene lugar por aquí, ustedes navegan ese sector y terminan transcurriendo y la semana pasada visitábamos Leguizamo y ya les contamos la situación de ese río. Hemos identificado tres grandes problemáticas: la primera de ellas tiene que ver con el Muelle de La Esmeralda, el muelle como tal, su infraestructura en el muelle que es esa que ustedes están viendo ahí, esa es la infraestructura que hoy tenemos para poder embarcar, para poder cargar, para poder descargar, entonces un primer capítulo sería, la infraestructura para acceder a las embarcaciones.

El segundo gran tema es, la vía de acceso a ese muelle Viceministra, también vamos a ver imágenes de la vía de acceso a ese muelle, donde semanalmente registramos al menos un vehículo termina enterrado en esa vía, hace quince, veinte días, tal vez será un mes, una tractomula que transportaba ACPM, aproximadamente 10.500 galones casi termina volteándose, Viceministra ya le compartimos videos, imágenes de ese incidente y terminan todos los que están aquí viendo cómo contratan una máquina para sacar ese vehículo, cómo logran luego comprar un viaje de material para poder lograr generar ya un tránsito en la vía. Lo segundo, es que en ese muelle existe un bongo, ese bongo tiene como propósito ser una suerte de puente entre el vehículo de tierra y el que está en el río, una suerte de puente, excúseme la falta de tecnicismo, pero sería casi eso, pues ese bongo Viceministra no funciona hace años, eso está abandonado, está sedimentado, no hay posibilidad de llegar navegando a él y ya miraremos también el estado actual de ese bongo.

En temas de infraestructura, decíamos que el combustible que consume Amazonas sale desde aquí y resulta, que ese combustible debería conectarse

a través de una estación de trasiego, llegar a esa estación, descargar, luego de esa estación poder cargar las embarcaciones que van a transportar ese combustible. Pues paradójicamente hay estación de trasiego, pero la estación de trasiego no se usa, está construida, terminada y no inaugurada, está cero kilómetros Viceministra y demás funcionarios, entonces terminamos haciendo unos trasiegos de un camión a otro, de una tractomula a otra y demás, ¿Necesitan un esfero? Esta es una pausa necesaria, para que la Viceministra tome atenta nota de las intervenciones. Decíamos, que tenemos una estación de trasiego que no funciona, que no se utiliza, tenemos unas bodegas construidas que no se usan, tenemos unos corrales que no se usan, la poca infraestructura que hay, la poca que tenemos no está en uso, no está al servicio del transporte de este sector y eso uno finalmente no lo entiende y termina uno con una duda ahí paradójica.

Otro tema que podemos abordar aquí, tiene que ver con la presencia de las instituciones allá en el muelle, por aquí veía yo a la Inspectora Fluvial de Puerto Asís, sea bienvenida, quien ha tenido una actitud muy constructiva con estos transportadores y que en medio de tantas dificultades, han procurado siempre estar encontrando soluciones. Pues la oficina de la Estación Fluvial queda al frente del aeropuerto y no queda en el muelle, las instalaciones están bastante retiradas del muelle, cualquier trámite pues el que navega llega hasta cierto punto y tiene que tomar un transporte, irse a donde la Inspectora, hacer su trámite, regresar y demás. Cuando la lógica de esto, es que la infraestructura pública y los servicios públicos donde ellos deben adelantar los trámites, pues estén en el mismo muelle, no que terminen saliendo del muelle, cruzando todo Puerto Asís y tomando la vía que va hacia Mocoa, para poder ir a adelantar un trámite. Ese será también un tema que de seguro lo van a visibilizar. Con esto cierro el primer tema, que tiene que ver con muelle, acceso a muelle, funcionamiento de muelle.

El segundo tema, hay un contrato pendiente, hay un contrato pendiente para el mejoramiento del muelle que tiene serias dificultades en su ejecución, una de ellas de orden ambiental, que por fortuna y gracias a la labor de la Corporación, de Corpoamazonía hoy está superada, pero tenemos hoy pendiente un rediseño para ese muelle, eso está bajo el liderazgo de Invías y la ejecución la está adelantando el municipio de Puerto Asís, a quien aprovechamos y le enviamos un gran saludo al Alcalde, que volaba anoche desafortunadamente por un tema médico de su señora madre, debió cancelar su viaje para acudir a la clínica y llevar a doña Ernestina a cuidados médicos. Ese es otro tema que es la ejecución de este contrato, este es un contrato que ya cumple varios años y que desafortunadamente hoy no se ha terminado, no se ha ejecutado y es una gran necesidad que tenemos en este sentido. Esto sería muelle componente muelle.

Y ahora vamos a abordar el tema de navegabilidad, un segundo gran Capítulo sería la navegabilidad del

río, ¿Qué tenemos? Un primer tema, sedimentación y ¿Qué ocurre?, ¿Cada cuánto intervenimos? Intervenimos de manera muy coyuntural, de manera temporal acudimos, hay par de intervenciones y ahí queda el tema, ese trabajo logrará, ¿Qué sé yo? Un par de meses tal vez de funcionamiento y volvemos a lo mismo, volvemos a tocar puertas a las entidades, vuelve y juega y nos quedamos en ese gran dilema y en esa gran necesidad de cómo abordar. No hay actividades de dragado, no hay actividades de destronque, cuando viene una temporada de lluvia digamos, maravilloso porque tenemos un mayor nivel en agua, pero también tenemos retos en temas de árboles, en temas de troncos que se deben retirar que no se retiran, cuando hay temporada seca deberíamos aprovechar para adelantar actividades de dragado, que en su gran mayoría de veces no lo hacemos. Ese sería el Capítulo de navegabilidad.

Y lo otro para cerrar, en temas gruesos y fuertes, sería lo que tiene que ver con los combustibles que utilizan estas embarcaciones, una embarcación que va desde Puerto Asís a Leticia, en ir y volver puede estar consumiendo señores transportadores, ¿Unos 5.000 galones más o menos? Estamos hablando que casi el viaje de un doble troque termina consumiéndose en este viaje, ellos compran combustible como lo compran en cualquier estación de servicio, como si fueran un vehículo pequeño, como si fuera un camión, una NPR, cosa parecida y lo cierto es que las condiciones son distintas, es diferente usted tanquear un camión con 30 galones, a tanquear una embarcación con 5.000 galones para ir y volver, completamente distinto.

Ahí viene hidrocarburos, por qué no sentarnos desde ya y empezar a evaluar con este sector, con estos transportadores la posibilidad de que accedan, tal cual acceden en otros sectores del país, yo no me estoy inventando la rueda aquí, es que accedan a un combustible de menor costo, un fuel iol, o puede ser un combustible de menor Mari Diesel como bien lo dicen acá ustedes, todo esto que yo digo ustedes lo van a contar ahora, o un biodiesel de menos grados, en fin podríamos explorarlo para alivianar un poquito esa carga en materia de hidrocarburos que ellos tienen que asumir. Y de paso, pues que esto se termine reflejando también en la tarifa, que me lo decían ellos en estas reuniones preparatorias, subió el combustible lo que no sube es el flete y lo único que logramos es que la Superintendencia de Industria y Comercio adelante actividades alrededor de este tema. Esto lo podríamos empezar a explorar y es un tema que ya está inventado, ya funciona en otras zonas del país y, ¿Por qué no aterrizarlo a este importante afluente hídrico como es el río Putumayo?

Tenemos en materia de hidrocarburos, lo que tiene que ver con el Plan de Abastecimiento para el departamento del Putumayo y es que nosotros no entendemos por qué hoy, el departamento del Putumayo tiene que abastecerse de un único, de un único proveedor y eso es una resolución de ustedes, es un Acto Administrativo del Ministerio

de Minas, que ya tendrán ellos también oportunidad de avanzar. En temas de combustibles tenemos otro tema, existe una ley que le ordena en su momento a Ecopetrol y luego al Ministerio de Minas, de que esos departamentos, esos departamentos fronterizos accedan a un subsidio de transporte, ¿Cierto? Más allá del tema del precio de frontera que es una excepción al pago del IVA.

Pues resulta que en Nariño si lo hay y en Putumayo no lo hay, entonces cuando ustedes van a Pasto, ustedes se preguntan, ¿Por qué en el Alto Putumayo? Doctora Sidaly sea bienvenida, ¿El combustible es casi dos mil pesos más costoso que a media hora que está la estación del Encano? Pues tiene dos grandes causas: La primera tiene que ver con el Plan de Abastecimiento y la segunda, es que Nariño como departamento recibe el beneficio que está consignado en la ley y el departamento del Putumayo no lo recibe.

Y hay una respuesta que entregó el Ministerio de Minas, voy a contar solo una parte de la respuesta, porque la verdad la respuesta, el que redactó deberíamos darle un curso en el Sena de geografía al menos, él dice en esa respuesta que el departamento del Putumayo no está conectado con ninguna estación, ni con ninguna planta de este país, o sea nosotros según esa respuesta, somos una isla, somos un San Andrés Amazónico podría ser, una no sé, una república insular amazónica, cosa parecida. Pues hay que contarle a ese funcionario que nosotros sí estamos conectados con el país y hay que contarle que el Ministerio de Transporte liderado por la ANI, adelanta un proyecto ambicioso de 3.9 billones de pesos, que busca mejorar la conectividad entre Neiva, Mocoa, Santa Ana y que acaba el Invías de terminar un gran proyecto que es Santa Ana - Puente Internacional, hay que también contarle que Mocoa tiene conexión con Pasto, que es una conexión histórica desde los años 30 y que tiene origen en ese mismo conflicto peruano y que Pasto tiene conexión con Yumbo y que en Yumbo también hay un centro de abastecimiento, que lo propio tiene Neiva y demás. Pero eso será un tema que seguramente lo vamos a tener posibilidad de visibilizar y de poder encontrar soluciones.

Dejo el contexto aquí con una reflexión, este río señores funcionarios, este muelle es una gran oportunidad que tiene el país, esta frontera en materia geográfica es sin lugar a dudas una gran ventaja que tenemos y que requiere un poquitico de atención, ni siquiera es mucho, que le prestemos la atención necesaria y le demos a estos transportadores las condiciones mínimas, que les facilitemos su trabajo. Hay que decirlo aquí, desafortunadamente lo que hemos logrado desde el nivel central, en su gran mayoría y perdón por esta reflexión aburridora, es que terminan haciendo presencia las entidades es a través del control, que no está cumpliendo con esto, que le falta esto, que no sé qué y termina uno acompañándolos a la Superintendencia, termina uno en la Dirección del Ministerio de Transporte por este tema, terminan que el Zarpe no salió, terminan

con una multa aquí, terminan con una multa allá. Hombre, ¿Por qué no hacemos equipo?, ¿Por qué no nos sentamos?, ¿Por qué no aprovechamos la buena disposición de la Gobernación?

Y aprovecho y saludo aquí al señor Secretario al doctor Linares, que conoce este río, que lo ha navegado, que ha tenido posibilidad de ser Gerente de empresas de transporte fluvial y saludamos de paso al señor Gobernador, que desafortunadamente tuvo que viajar hoy en la mañana y no nos pudo acompañar. Aquí lo que hay es disposición para hacer equipo y construir soluciones, lo propio el Alcalde que conoce el sector transporte, que lo ha una y otra vez liderado y que lo ha visibilizado y que hoy nos dice, estoy listo, ¿Qué hay que hacer?, ¿En qué ayudamos?, ¿En qué aportamos? Sentémonos, construyamos soluciones. La Directora de Corpoamazonía está hoy presente aquí, Directora muchas gracias, le contamos del tema que teníamos, la problemática que teníamos con el tema de ocupación de cauce, en menos de dos semanas fueron los profesionales, visitaron, adelantaron la tarea, hoy está la resolución y hoy el contratista tiene la resolución lista para poder avanzar y lo propio ha dicho la Corporación, ¿En qué les acompaño?, ¿En qué ayudamos?, ¿En qué hacemos equipo? Y avanzamos.

Aquí lo que queremos Viceministra, Directores, es construir soluciones, vean ese muelle, vean ese río como una gran oportunidad, no para el departamento del Putumayo, es una oportunidad para el país, para que por ahí podamos exportar, para que desde ahí podamos conducir carga a Ecuador, a Perú, a Brasil, ¿Por qué en otros países si es protagonista el río? He tenido oportunidad de viajar a Brasil en los últimos dos años, con un proyecto de ley de Amazonía, ir a Manaus, ir a esas ciudades de río, el río es un verdadero protagonista, el río es el centro de la ciudad, el río es el gran protagonista, sus muelles, sus puertos, sus grúas, todo, ahí va uno y es tremendo tema.

El río Napo en Ecuador, dese una vuelta usted por el río Napo, Ecuador nos lleva años luz en esto y si nosotros no le prestamos atención, esa carga que hoy sale desde Puerto Asís, va a salir por el Napo, que ya ha pasado de hecho, ya lo han hecho, cuando no hay condiciones acá terminan diciendo miren no nos desgastemos con Puerto Asís, vámonos al Napo y del Napo terminamos navegando. No podemos perder esas posibilidades, no podemos perder esta gran oportunidad que tenemos, donde se requiere es atención, concurso de las entidades y de seguro que podemos jugarle una muy buena pasada en lo económico al departamento del Putumayo y de paso también a la economía de este país.

Así que yo dejo aquí esta introducción, dizque iba a ser corta, terminó alargándose muchísimo y ahora sí vamos Secretaria, a darle paso a los que se han hecho presentes. Vamos a hacerlo de la siguiente manera, les propongo esta dinámica, intervienen las entidades del nivel local, intervienen los transportadores y luego las entidades del nivel

nacional, tendrán oportunidad de darle respuesta a las inquietudes, procuremos ser lo más puntuales posibles, identifiquemos problemática para poder encontrarle una solución a la misma.

En ese orden le damos la palabra a la Gobernación del departamento del Putumayo, aquí está presente el señor Secretario de Competitividad el doctor Carlos Linares, está también presente la Directora de Corpoamazonía, que seguiría a la intervención de la Gobernación, terminamos con entidades y vamos luego con el sector transporte. Adelante doctor Linares.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Linares Burgos, Secretario de Competitividad de la Gobernación de Putumayo:

Buenos días, honorable Representante, buenos días para todos, reciban un saludo ancestral de parte de nuestro departamento del Putumayo y un saludo fraternal de parte de nuestro Gobernador, ingeniero John Gabriel Molina. Hoy vengo en calidad de funcionario público, ese es el cargo que ostento hoy, pero vengo también como navegante, porque ha sido el ejercicio y la actividad económica de mi familia durante toda la vida, incluso tengo licencia de tripulante fluvial en el grado de contramaestre de hace 15 años, lo que creo que me acredita para hablar de este tema de manera con gran conocimiento.

Es cierto lo que el Representante ha expuesto, el río Putumayo es el río más navegable de Colombia, alrededor de 1.680 kilómetros superando el doble al río Magdalena, es el único río que comparte cuatro fronteras: con Colombia, Ecuador, Perú y Brasil y es el río protagonista en la conexión del occidente con el oriente a través del proyecto de corredor intermoral Belém Do Pará. Lo que se mueve alrededor del río, o la economía que se mueve alrededor del río a veces no la dimensionamos y no la dimensionamos porque yo le expresaba a nuestro Representante, que tal vez la ley se ha quedado corta en el desarrollo legislativo de este transporte y se ha enfocado mucho en el transporte terrestre, tal vez la territorialidad de la Colombia profunda es diferente a la dinámica de la Colombia central y no visibilizamos la importancia que tiene este importante río.

Hoy creería que aquí se encuentra la Inspectora Fluvial, alrededor de trescientas embarcaciones fluviales se encuentran registradas en las Inspecciones Fluviales de Puerto Asís, Puerto Leguízamo y Leticia, que es lo que compone la cuenca amazónica, alrededor de seiscientos tripulantes pueden estar hoy enrolados en estas embarcaciones, son empleos directos, contando los empleos indirectos, además del transporte mobiliario y del transporte terrestre, porque la carga en su gran mayoría se moviliza de la ciudad de Bogotá hacia el departamento del Amazonas. Este río, esa importancia que tiene el río Putumayo para la Amazonía, no sólo para los putumayenses y para los países que lo componen, está radicada y hoy la necesidad la hemos basado en cinco aspectos.

El primero, el desarrollo legislativo de transporte fluvial, hoy un transportador terrestre va a Bancolombia, a un banco y a través de un leasing con cien millones de pesos, le entregan un tractocamión avalado en mil millones de pesos, para que un armador, para que un propietario de una embarcación fluvial construya una embarcación, tiene que sacar su dinero, no hay un crédito, una línea especial para el transporte fluvial, habrá una de libre inversión, con un interés elevado, yo creo que eso es necesario. El tema de los contratos de enrolamiento es necesario regular, el tema de precios y tarifas es necesario regularlo, es necesaria una regulación legislativa en torno al desarrollo del transporte fluvial, que sería el desarrollo económico de las regiones, no solo de la Amazonía, de la Orinoquía, del Chocó.

Como segundo punto, es necesario una infraestructura en astilleros, hoy las embarcaciones que ustedes miraron en las imágenes, no se construyen en Cartagena, en Barranquilla, no, se construyen a la orilla de un río en el Putumayo y ustedes podrán mirirlas y no podrán creer lo que de manera artesanal, con riesgo de seguridad, se construye y se construye de una manera informal, porque hoy no tenemos un astillero legalizado, que creemos nosotros es supremamente importante que el municipio de Puerto Asís tenga un astillero formalizado y legalizado, para que las condiciones de desarrollo y de construcción sean óptimas.

En segundo lugar, ya lo tocaba acá nuestro Representante, el tema del muelle de La Esmeralda, ustedes miraron las imágenes, da tristeza, hoy se mueven alrededor de 25.000 toneladas de carga al año por ese muelle, 25.000 toneladas de carga para el tema de Leguízamo y para Leticia, alrededor de, ¿Cuántos galones de combustible se mueven hoy José Armando? Y se mueven por un barranco, se mueven por un barranco no por un muelle, con la malicia indígena de nuestros braceros, que se dan todas las mañas para poder cargar, no tenemos nosotros una grúa para cargar un container, si se nos presenta hoy un contrato para transporte de containers, tenemos que decir no, no podemos porque no tenemos cómo hacerlo, no existe esa infraestructura.

Entonces, ¿Qué nos preocupa? Claro hoy tenemos un contrato de alrededor de doce mil millones de pesos para ejecución.

Presidente:

Cabina, regálenos un minuto más para el Secretario.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Linares Burgos, Secretario de Competitividad de la Gobernación de Putumayo:

Ese contrato que está en rediseño, nos da temor que en el rediseño diga no, es que ya no cuesta doce mil, cuesta veintidós mil, pues vamos a construir los doce mil y que entre esos doce mil el muelle no sea funcional y tendremos que esperar quién sabe hasta cuándo para que se haga la adición presupuestal de los diez para que el muelle sea funcional, porque ya han pasado casos, de dragados de alrededor de

dos mil millones de pesos hace cinco años, donde hoy el muelle flotante está sedimentado y está completamente en lo seco.

Tercero, necesitamos vías de acceso al muelle, son solamente 5 kilómetros, pero es una vía, una trocha inviable, donde los tractocamiones, tractomulas que llevan 10.000, 12.000 galones de combustible, simplemente se entierran. Hablaba el Representante como cuarto punto, el tema de los suplidos a los combustibles, el combustible es el factor de costo más alto en el transporte fluvial y lo compramos unos costos elevadísimos, por el estigma.

Presidente:

Termine la intervención Secretario.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Linares Burgos, Secretario de Competitividad de la Gobernación de Putumayo:

Esos son los puntos que hoy tenemos: navegabilidad fluvial, dragado y destronque del río de manera permanente, infraestructura en muelle La Esmeralda, vías de acceso, legislación actualizada para créditos, necesitamos astilleros. Hoy queremos que al río Putumayo le demos el nombre de nuestro departamento al río Putumayo, que ese río Putumayo genere el progreso y el desarrollo para Colombia entera, porque nosotros hoy movemos por ahí en carga y en combustible, incluso el combustible A1 que se utiliza para los aviones que llega a Leticia, se transporta por Puerto Asís a través de ese muelle, lo hacemos nosotros.

Hoy hacemos el llamado claro como empresas transportadoras, como Gobierno local a ustedes al Gobierno nacional, que nos den las herramientas y nos den el apoyo, para poder seguir construyendo patria, porque allí en ese territorio, somos nosotros los privados, los que hacemos patria. Muchas gracias.

Presidente:

A usted doctor Linares, Secretario de Competitividad, muchas gracias. Vamos a escuchar a la Corporación Ambiental (Corpoamazonía), que es nuestra autoridad ambiental para Amazonas, Putumayo y Caquetá, solo tiene a su cargo Directora, la mitad de la Amazonía colombiana o tal vez un poquitico más, tiene usted el uso de la palabra, adelante.

Para los que van a intervenir, cuando prendan el micrófono les va a titilar verde, eso es la solicitud a cabina, cabina les va a dar sonido y alumbra rojo, cuando alumbre rojo pueden adelantar la intervención. Adelante Directora.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Sidaly Ortega Gómez, Directora General Corporación para el Desarrollo Sostenible del sur del Amazonía:

Gracias, muy buenos días honorables Representantes, muy buenos días a los Representantes del Ministerio y en especial aquí a los Representantes de nuestra comunidad del departamento del Putumayo. Este es un tema

bastante álgido en nuestro territorio, el departamento del Putumayo está rodeado por dos fuentes hídricas bastante grandes, que es el río Putumayo y el río Caquetá. Y más principalmente en ese sector económico, por el río Putumayo, que es el río que es de mayor navegabilidad y más cuando hablamos de un tema de transporte de productos y de un proceso que para el territorio es supremamente importante.

Bueno, aquí no viene al caso hablar de todos los problemas que tenemos frente a temas de economía ilícita en el departamento, pero sí vale la pena resaltar que éste es una fuente hídrica, que permite potencializar nuestra economía lícita en el departamento. Las personas que se dedican a todo lo que mueven este río Putumayo, río Putumayo que es supremamente importante también cuando lo vemos como un tema ambiental. Esta es la cuenca que va y termina en Amazonas como tal, en toda la Amazonía, que es potencia como dice este Plan Nacional de Desarrollo, potencia mundial no, potencia mundial de la vida, río Putumayo para nosotros, río Isaac para Amazonas, una cuenca inmensa, pero una cuenca inmensa que presta servicios y como yo le digo esto es un servicio de navegabilidad, un servicio que cuando empieza a ejercer ese proceso más allá de lo ambiental, de esa economía lícita, pues tiene que ser competitivo.

¿Qué sucede cuando tenemos problemas de navegabilidad? Pues los empresarios quedan detenidos en varios puntos sobre el río, por periodos extremadamente largos. Y yo aquí quiero resaltar que estos empresarios, muchos de ellos, dentro de esta economía lícita, se maneja todo un tema de combustibles, de estaciones de combustible fluviales, todas ellas con planes de contingencia legalmente establecidos y en el marco de la reglamentación Nacional y legalmente registrados y con seguimiento desde esta autoridad ambiental que yo represento, que es Corpoamazonía. O sea, el ejercicio las personas de la comunidad lo están haciendo, pero necesitamos mayor apoyo del Gobierno central, nosotros somos un departamento que nos movemos en medio de unas condiciones bastante difíciles, frente a varias temáticas y que bien aquí, el honorable Representante Carlos Ardila, las citaba con todas estas debilidades que se han identificado frente a este recurso hídrico.

Yo vuelvo y digo, ésta es una mirada más allá de poder ver que sea un tema de beneficio, es un poco irónico que veamos que Nariño tenga un beneficio por un incentivo y no lo tenga Putumayo. Cuando resulta que Nariño tiene este beneficio, pero el mayor transporte o el transporte fluvial de un país a otro se hace por el río Putumayo, no por el departamento Nariño, o sea se hace en el departamento del Putumayo. Y ésta es una situación que se conoce perfectamente, éste es un proceso que arrastra toda una economía del sur de la Amazonía Colombiana. Porque pues muchos de estos productos se están moviendo desde el río, desde el departamento de Amazonas para subir y empezar a llegar al centro del país a temas de comercialización.

Entonces claro, cuando vemos esto traslapado, porque, ¿Por qué tenemos unos problemas de economía en el departamento?, ¿Por qué tenemos mayor presencia de otro tipo de incentivos económicos? Que pueden ser un poco perversos, pues muchas de las explicaciones están en situaciones, como las que el honorable Representante las ha traído aquí y si les pedimos con mucho respeto al Ministerio, que por favor veamos un poco esas situaciones, porque realmente genera procesos que nos permitan avanzar en ese desarrollo sostenible de nuestras comunidades.

Desde la autoridad ambiental estamos con toda la potestad, si ustedes consideran que podemos apoyar en el ejercicio en algo que necesitemos determinar, aquí estamos con las puertas abiertas, hemos estado acompañando el proceso para el tema de los permisos ambientales, que bien lo mencionaba también aquí el Representante, para la construcción del muelle La Esmeralda, sabemos que es un medio supremamente difícil el cargue en esta situación y cada vez que ocurre esto, también está como con ese temor de que, oiga pueda ocurrir un incidente ambiental.

Y entonces, cuando ocurre el incidente ambiental, terminamos en un también problema fronterizo, de país y ya lo hemos tenido en otras ocasiones y eso nos ha llevado a unos procesos también bastante difíciles, donde al final terminamos con un problema que es de los Ministerios, de diferentes Ministerios y no solo de la región, departamental. Es una necesidad clarísima del departamento esta situación y si no tenemos unos ojos con esto, pues no vamos a ser competitivos, sino que cada vez la situación para nuestra región va a ser más difícil. Más con estos temas de cambio climático, donde la navegabilidad, nuestras fuentes hídricas tienen unas dinámicas meandricas, bastante.

Presidente:

Un minutico más, por favor.

Continúa con el uso de la palabra la doctora Sidaly Ortega Gómez, Directora General Corporación para el Desarrollo Sostenible del sur del Amazonía:

Unas situaciones bastante complejas por la naturaleza misma del río y que si no se tiene una atención de, ¿Cómo poder ser más operativo, la fuente hídrica? Pues vamos a tener cada vez más dificultades. Y si a eso le añadimos que en tema de economía es costoso, pues no vamos a ser competitivo lamentablemente y los resultados que el país le ha apostado cada vez es más difícil alcanzarlos. Muchas gracias.

Presidente:

A usted Directora, muchas gracias. Estamos aquí tratando de resolver las dificultades propias de conexión con el municipio de Leguizamó, su Alcalde aprovechamos para saludarlo, el doctor Luis Emilio Bustos, el Secretario de Gobierno, el doctor Carlos Claros, están muy atentos, no han podido intervenir. Mientras logramos temas de conexión, vamos a

avanzar con transportadores y vamos a iniciar con la Asociación, el doctor Luis Ernesto Gamboa, tiene el uso de la palabra, se alista Jesús Canchala y Judy Vargas, para adelantar las intervenciones. Adelante, Luis Ernesto Gamboa.

La Presidencia concede el uso de la palabra, el doctor Luis Ernesto Gamboa Holguín, Asociación de Propietarios de Embarcaciones Fluviales del Putumayo y Amazonas (APROEF):

Gracias, doctor Ardila por la invitación, por la posibilidad de darnos la oportunidad de poder expresarnos en esta audiencia pública, por haber convocado a esta reunión, a esta audiencia, gracias a la Cámara de Representantes, la Comisión Primera. Represento y las personas que después de mí van a hablar, un gremio, una entidad sin ánimo de lucro, que es generadora del servicio del transporte público de carga que va para el Amazonas, Leticia, Puerto Nariño, todas las comunidades indígenas, corregimientos, pero también para el Taraira-Vaupés y es un trabajo importante que hacemos.

APROEF, la Asociación de Propietarios de Embarcaciones Fluviales del Putumayo y Amazonas, es uno de los tantos gremios que existen y que son usuarios del servicio, para el cual estamos hablando este tema y el cual fuimos convocados. Esta temática, allí en esta diapositiva estamos mostrando el trabajo que hacemos del interior del país, vía terrestre a Puerto Asís y después hacia el departamento del Putumayo, bien como lo dijo el doctor Ardila, el doctor Linares, que me antecedieron, estamos es reforzando lo que ellos expresaron, porque es así. Son a nivel terrestre setecientos veintidós kilómetros, pero a nivel fluvial son cerca de dos mil cuatrocientos cincuenta kilómetros que les toca a nuestras embarcaciones ir, pero también otros dos mil cuatrocientos cincuenta kilómetros regresar de Puerto Asís a Leticia y todas sus intermedias.

Siguiente diapositiva por favor, ah bueno, en esa diapositiva, antes de ir a la siguiente, la anterior por favor, estamos ahí, bueno sí la siguiente, en esa diapositiva, esta problemática la estamos señalando o enmarcando en la ley. La Ley 191 del 95 y después una modificación que hubo de la Ley de Frontera, la Ley 2135 del 2021, señalan que estos corredores, estas infraestructuras no son simplemente infraestructuras al servicio local, sino que hacen parte de la infraestructura de integración fronteriza de Colombia. Son infraestructuras tanto la hidrografía Putumayo, como el muelle La Esmeralda y la vía de acceso, son parte de la infraestructura de integración fronteriza señalada en la ley, y ahí la estamos señalando, la estamos indicando.

La solución pues, por lo menos para esa estamos en la primera parte en la vía de acceso, la vía de acceso son cerca de 5.500 metros, que históricamente esa vía siendo la entrada y salida de productos, de personas, del país, fuera del país y para el interior del país, esa vía no existe como tal, existe es una trocha, una trocha que todos los transportadores que usamos el muelle La Esmeralda, para transportar

la carga para Ecuador, para Perú, para Brasil, para Colombia, tenemos que atravesar esas trochas. Y una solución que estamos brindando ahí, es que exista ese asfalto o ese pavimento para esos 5.500 metros de vía, que no le corresponde ni siquiera al municipio y a la Gobernación, sino a la Nación porque así lo expresa la Ley 191 del 95, porque es una vía de entrada y salida al país.

Ahí están las entidades que deben de ser convocadas para este fin, éste no es un tema simplemente de Inviás o del Ministerio de Transporte, sino que la ley señala quiénes son las personas, que de acuerdo a lo que les señala la ley, deben de trabajar para que estas infraestructuras de verdad existan al servicio de toda la comunidad. Esta es la vía de acceso, mire lo que decía el doctor Ardila ahora, como se quedan los carros ahí hundidos y como la asociación APROEF, le toca con volquetas, llevar balastros, llevar arena, llevar cascajo, llevar cualquier cosa, para poder hacer lo que el Estado no hace. Históricamente real, esa vía ha estado abandonada, es una simple trocha.

Siguiente diapositiva por favor. Ese es el muelle como lo decía el doctor Ardila, ese es el muelle que tenemos, se llama muelle La Esmeralda, pero no existe la infraestructura portuaria que necesitamos, una infraestructura que ojalá tenga una pasarela de acceso adecuada, una unidad flotante, de verdad que permita hacer las operaciones que necesitamos.

Presidente:

Un minuto más, a Luis Ernesto y se alista Jesús Canchal. Ayúdenos con el tiempo, porque tenemos un lío y es que después de nosotros, sigue otra audiencia, entonces estamos contra las cuerdas en tiempos.

Continúa con el uso de la palabra a Luis Ernesto Gamboa Holguín, Asociación de Propietarios de Embarcaciones Fluviales del Putumayo y Amazonas (APROEF):

Y la navegabilidad que usted ya lo dijo doctor Ardila, no lo voy a señalar, eso ya usted lo expresó, ahí está la solución, el río además de ser una arteria fluvial, es una hidrovía y ahí está la ley.

Y el tema de los altos costos que tenemos para la operación, no solo el combustible pues, sino los salarios y toda la cantidad de costos y gastos que tenemos para prestar el servicio. Se hace necesario, todos aquí las autoridades del orden nacional, que constituyamos el sistema de información de costos eficientes, para el transporte fluvial de carga. Así como existe para el transporte terrestre, exista también para el transporte fluvial, para que tengamos tarifas de referencia y podamos nosotros junto con el mercado, poder establecer de manera técnica, ¿Cuáles son las tarifas que el mercado debe asumir para prestar ese servicio? Y terminamos agradeciéndole a Dios y a usted doctor Ardila. Muchas gracias.

Presidente:

Doctor Gamboa, muchas gracias. Jesús Canchala, tiene tiempo, perdón, ya no voy a tener derecho a

ñapa con el tiempo, calculen el tiempo, el tiempo está publicado en la pantalla y el tiempo que cabina les fije es el tiempo que vamos a tener para intervenir y se alista Judy Vargas. Adelante, Jesús.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Jesús Eduardo Canchala, Presidente Asociación de Propietarios de Embarcaciones Fluviales del Putumayo y Amazonas (APROEF):

Buenos días, buenos días, honorable Representante, buenos días, Viceministra y todos presentes. Para complementar lo que ha dicho aquí el compañero y ustedes se han podido dar cuenta, nosotros los transportadores en este momento no tenemos absolutamente nada, nos ha tocado echarnos la responsabilidad del Estado, arreglar la vía, crear un muelle, manipular la carga a mano, ¿Qué tenemos? Nada, ¿Qué queremos? Un muelle bien construido, una vía pavimentada, un mejoramiento de la infraestructura de la parte fluvial, necesitamos dragar el río, nos ha tocado cuando nos encontramos con obstáculos en el río, nos toca cortar con motosierra nosotros mismos los palos. Entonces, creemos que de verdad es justo de que ustedes le paren bolas a ese muelle.

Por aquí, yo veo que nombran solamente Leticia, es todo el departamento que se mueve la carga, no solamente para el departamento, también se hace comercio internacional, porque los productos los consume Brasil y los consume Perú. Igualmente vuelvo y rectifico, un 80% de la carga que entra para el municipio de Taraira del departamento del Vaupés, del río Caquetá, río Taraira, entra por ese lado. Entonces, de verdad que sí necesitamos el apoyo de las entidades públicas. Nosotros como Asociación, lo único que hemos recibido es demandas, en esos momentos tenemos una investigación que es injusta, los costos que nosotros recibimos por el transporte, ni siquiera retribuían en un tiempo, no retribuían lo que nosotros hacíamos, estábamos en quiebra, estábamos a punto de desaparecer, a Dios gracias logramos asociarnos y hoy en día nos hemos fortalecido. Pero pues tenemos a las entidades públicas también encima de nosotros, vigilándonos y mandando y queriéndonos sancionar. Yo creo que es suficiente, le doy la palabra, agradeciéndoles.

Presidente:

Muchísimas gracias, don Jesús. Yudy Vargas, tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Yudy Vargas Villamizar, Representante Legal de Transportes Caribe S. A. S. “Transcaribe S. A. S.”:

Muy buenos días, a la Comisión Primera de la Cámara Representante, al doctor Carlos Ardila, honorable Representante y a los demás participantes, a los señores Ministros, Viceministros y a toda la audiencia que nos acompaña en este momento. Yo quiero hablar como pionera de la navegación comercial en el río Putumayo y Amazonas, contamos con una fuente hídrica, muy importante que es el río Caquetá, Putumayo y Amazonas. Por

los cuales las comunidades se benefician a través de la navegabilidad.

Nos hemos visto azotados por actores armados, hoy como víctimas de las fuerzas armadas, de actores armados, quiero decir que el Estado nos tiene un poco abandonados, un poco no digamos que estamos abandonados. En este momento nosotros lo único que hacemos es Patria, haciendo trabajos para que se beneficien las comunidades de diferentes regiones, especialmente las riberas de Ecuador, Perú, es todo el país el que se mueve a través de esta vía tan importante que es la vía del río Putumayo y Amazonas.

Lo único que yo les quiero pedir al Gobierno, que tengan un poco de consideración con nosotros, como digamos, como partícipes de este arduo trabajo, que es la navegación comercial. De igual manera que estén muy atentos con todo lo que necesitamos, especialmente, tenemos una demanda con la SID y queremos que de pronto sea un poco más recíproca la situación, para que no tengamos este tipo de sanciones, donde nosotros con las uñas y con las garras, tratando de salir adelante en esta situación. Muchísimas gracias.

Presidente:

Muchísimas gracias a Yudy Vargas, por la intervención. Vamos con Cootransamazónica, es otra cooperativa de transporte fluvial, navegan el río Putumayo, navegan al Leguízamo, navegan a Leticia. Tiene el uso de la palabra, don José Tovar.

La Presidencia concede el uso de la palabra José Armando Tovar, Cootransamazónica Ltda.:

Hola, buenos días, un saludo a todos los funcionarios públicos, a la señora Viceministra, al señor delegado.

Presidente:

José, acércate un poquito más.

Continúa con el uso de la palabra a José Armando Tovar, Cootransamazónica Ltda.:

Del Ministerio de Minas, a los demás funcionarios del sector del departamento y del sector Nacional, agradecerle al señor Representante Carlos Ardila, por darnos este espacio. Pues, yo creo que ya ustedes han podido tener como una imagen de lo que es el abandono pues de todo lo que concierne a la navegabilidad del río Putumayo. El río Putumayo siendo un poquito repetitivo, en estos momentos es la principal arteria fluvial del país. El Ministerio de Transporte tiene las estadísticas, donde se han movido alrededor de 68.000 toneladas de carga en el año 2024 y este año pensaría que se van a superar esas expectativas. Entre lo que es transporte de hidrocarburos y lo que nosotros denominamos carga seca.

Nosotros, además de ser quienes llegamos directamente a las comunidades ribereñas del departamento del Putumayo, somos los que prácticamente sostenemos la economía del Amazonas, en el sentido que somos el único medio de transporte global, porque el otro medio

de transporte es aéreo y es demasiado costoso. El departamento del Amazonas, que la conexión es el río Putumayo, depende prácticamente de nosotros, de los transportadores, todos los transportadores, los señores de la carga seca que están aquí, los de hidrocarburos, los señores que transportan pasajeros que también están aquí.

Entonces, siendo reiterativos, es mirar el abandono total que hay en esa parte, que es la infraestructura de la vial para llegar al muelle, con una cantidad de años de retraso, donde está no es la única reunión que hemos tenido. Venimos de varias reuniones y en varios Gobiernos, donde se nos ha explicado que la vida del muelle ya es un hecho y en eso llevamos veinte años, donde se nos ha dicho de igual forma que vamos a tener un muelle. Un muelle que le pido a los señores que tienen que ver con todo este funcionamiento, más adelante, que represente las expectativas de lo que tiene la navegación en estos momentos.

Porque la navegación del río Putumayo en este momento, es la navegación más grande que tiene Colombia, la cantidad de embarcaciones que hay sobre el río Putumayo es impresionante, o sea superamos el río Caquetá, superamos la navegación de los Llanos Orientales, superamos al río Orinoco, ¿Por qué? Porque el departamento del Amazonas ha crecido con su potencial turístico enormemente y eso ha conllevado a que nosotros crezcamos, para suplir la necesidad de esos consumos del Amazonas. Ustedes han visto ya la cantidad de imágenes.

Presidente:

Huverney Getial, tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Huverney Getial Garcés, Representante Legal Cooperativa Transamazónica de Transportadores Fluviales y Terrestres “Cootransamazónica Ltda.”:

Hola, sí, gracias, buen día para todos, somos Cootransamazónica Ltda., una empresa fluvial o de transporte multimodal, que cumple todas las expectativas, que es habilitada por el Ministerio, que cumple con todos los requisitos exigidos, de todos los entes de control. Nos sumamos a la voz de protesta generalizada, del tema del abandono estatal, para una región tan importante como lo es el Putumayo. Como decían los datos estadísticos, las miles de toneladas que se mueven por esta importante vía fluvial son muy grandes. Nosotros a través de esa vía, abastecemos toda la región del Amazonas, es sencillo y para no ser repetitivos, ¿Qué es lo puntual que se necesita? Infraestructura portuaria. Nosotros hemos perdido, el delegado de la Gobernación hablaba de la posibilidad de contratos para transporte de carga, que viene por contenedores. Nosotros perdimos la oportunidad el año pasado de transportar grandes cantidades de mercancía, porque no teníamos la infraestructura portuaria.

Obviamente todos los que operamos en el muelle, en el llamado muelle, perdón si soy un poco exagerado, pero eso es un barranco, perdón

un bordo, donde arribamos las embarcaciones y ahí tratamos de desarrollar nuestra actividad comercial. Infraestructura portuaria es urgente, es necesaria. El año pasado nos reunieron en el municipio de Puerto Asís y que supuestamente en dos meses iniciaban la construcción del nuevo muelle, ya llevamos un año esperando. Entonces, por favor, sabemos que hay un contrato de por medio, unos recursos asignados, pero realmente no se mira el avance. Había un tema ambiental que ya se solucionó hace unos meses atrás, pero hasta ahora no hay ningún tipo de avance.

Segundo, el tema de la infraestructura vial y siempre es lo mismo y los que terminamos pagando estos mantenimientos somos las empresas. Uno va al ente estatal y la verdad no hay recursos o la ayuda es muy mínima. Nunca ha habido ayuda, pues bueno en la última reunión y eso porque fuimos ya un poco molestos, perdón los de la Alcaldía, pero realmente la ayuda fue mínima y de una cantidad que se había solicitado, la verdad nos ayudaron en algo muy mínimo.

Y tercero, es el mantenimiento la recuperación de la navegabilidad del río, es importante hacer la descolmatación y ese dragado debe ser permanente. Hace un rato alguien tocaba el tema de la ruta Ecuador, el río Napo, nos llevan ventaja porque allá sí dragan, el sector más complicado.

Presidente:

Termine la idea y termina la intervención Huverney, en representación de Cootransamazónica.

Continúa con el uso de la palabra Huverney Getial Garcés, Representante Legal Cooperativa Transamazónica de Transportadores Fluviales y Terrestres “Cootransamazónica Ltda.”:

Muchas gracias, doctor Ardila. Hablaba del tema del dragado, allá sí dragan la parte más complicada que hay, acá prioritario, la ruta o el tramo Puerto Asís-Puerto Leguizamó, hay cantidad de bancos de arena, troncos, etcétera, es necesario y es urgente hacer ese trabajo. Transportamos como le digo, cantidades de toneladas, pero parece que el Gobierno central no ve la magnitud, o la posibilidad de desarrollo que genera esta importante vía fluvial y obviamente la cantidad de empleos directos, indirectos, comerciantes. Mire, yo quiero resaltar la labor que hacen nuestros asociados, más de veinticinco años prestando el servicio, hacer empresa en estas regiones olvidadas es muy difícil, sin embargo, nos hemos mantenido. Entonces por favor, es necesario y es urgente la atención del Gobierno Central a estas regiones olvidadas. Muchísimas gracias.

Presidente:

A usted Huverney. Sandro Muñoz, en representación de la Cooperativa de Transporte Piñuña, tiene el uso de la palabra, adelante Sandro.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Sandro Muñoz Méndez, Representante Legal Cooperativa de Transportadores Fluviales de Piñuña Negro “Cootranspiñuña Ltda.”:

Bueno, muchas gracias a los que nos invitaron, al honorable y también un saludo aquí para la Viceministra y el Viceministro. Aquí pues, venimos hacerles conocer la problemática que tenemos nosotros los transportadores del río Putumayo. Cootranspiñuña, es una cooperativa que se crio en un pueblito que llama Piñuña Negro, en la mitad de la selva del Putumayo, ahí se creó Cootranspiñuña. Es una empresa dedicada al servicio de transporte de carga, que vamos a Puerto Leguizamó y servicio de transporte de pasajeros, que hacemos el recorrido entre Puerto Asís, Piñuña Negro, Puerto Ospina, Leguizamó y también transportamos al Amazonas, si, pasando por Puerto Alegría, el Encanto, llegamos a un pueblo final que llama Marandúa, que queda al frente del Estrecho.

Nosotros ejercemos el servicio en motores cuatro tiempos, sí, que son a gasolina y por el motivo pues del incremento del combustible, pues hemos venido muy afectados, pues en incremento del pasaje, que lo hemos venido incrementando anualmente, pues porque el precio del combustible ha venido subiendo. Entonces, pues el servicio de transporte que nosotros prestamos, es el servicio de transporte de los pobres, si, como lo llamamos nosotros regularmente. Porque el rico se monta en un avión y llega a su destino. Nosotros transportamos toda la ribera del río Putumayo y como vuelvo y les doy a conocer, el combustible nos tiene a nosotros los transportadores de pasajeros, en una encrucijada, que las ganancias que nosotros nos vemos y que nosotros hacemos, nuestros equipos de trabajo son muy pocas, por el tema del combustible.

También hago énfasis en esto, las empresas de transporte de pasajeros, no tenemos un terminal para ejercer el servicio de pasajeros, nosotros con las uñas hemos hecho unas balsitas donde llegan los pasajeros ahí en medio del barranco por una escalerita baja y ahí nosotros ejercemos ese servicio. Entonces, pues aquí a los Viceministros, a la Viceministra, al honorable Carlos, para que nos apoyen en ese sentido, pues de que nosotros podamos ejercer el transporte, como lo venimos ejerciendo, un transporte legal, pero con muchas dificultades. Muchas gracias.

Presidente:

Muchísimas gracias, Sandro. John Freddy Rodríguez de Transporte Fluvial Putumayo, tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Jhon Fredy Rodríguez Espinoza, representante legal Empresa de Transporte Fluvial del Putumayo Ltda.:

Muchas gracias, señor Representante. Buenos días, mi nombre es John Rodríguez. Nosotros somos la Empresa de Transporte Fluvial de Putumayo, somos las personas que comunican el corredor Puerto Vega Teteyé, con el municipio de Puerto Asís, más o menos un recorrido de cinco minutos. Quise hablar porque, nosotros tenemos una problemática, que con mi compañera Milena, que es de Cootransvías, que como aquí también dijo

el señor Sandro, no tenemos un muelle para que las personas tengan donde desembarcar. Nosotros a gatas, pues en las temporadas de lluvia, nos han venido abajo los puertos, nos toca improvisar a veces puertos y buscar lugares para prestar el servicio. Muchas comunidades se han visto afectadas, porque cuando el río se desborda, en mi caso no puedo prestar el servicio y mi compañera Milena se ve a gatas, porque es mucha la cantidad de personas que se mueve por el corredor.

Además, por el corredor también está el tema hidrocarburos con gran tierra, allá tienen sus campos petroleros, llama Putumayo sur. Además de eso también se mueve mucho el tema de vehículos por el transporte, hay un ferry que transportan todos los vehículos que también se comunican con la frontera con Ecuador. Mucha gente a veces se va por ahí, para evitarse toda esa recta que va de Santana hasta La Hormiga, por ahí recorta más o menos de una hora, recorta el recorrido. Entonces, ahí no solo es pasajeros, también se transporta carga. Aquí también se cargan las empresas que van para Leguizamo, en el tema de que llevan carga seca, unas embarcaciones en el muelle donde nosotros o donde estamos nosotros ubicados, también cargan sus mercancías.

Entonces, nos vemos afectados también es en el tema de las vías. Si bien aquí ya nos dieron el tema de las vías del muelle, aquí hay una vía que es de la iglesia hacia el lado del río, se llama el Peña Hong Kong, esas vías mantienen literalmente cada dos meses muchos huecos, la gente, muchas comunidades se quejan por el estado de las vías, la Alcaldía pues no se ve presente. Nosotros aquí, entre todos, los que de la ribera de Puerto Asís, señorita Milena, don Sandro, nos ha tocado por el beneficio de la comunidad, arreglar esa vía, que es más o menos unos tres o cuatro kilómetros, donde tenemos que reunir nuestros esfuerzos y contratar gente, ¿Para qué? Para que nos ayude a regar balastro, maquinarias, raspadoras. Entonces, esto también mueve más o menos, se puede decir un promedio de quince mil personas diarias, o al mes.

Y también como dijo aquí el señor Sandro, nosotros nos vemos por el precio de los combustibles, acá en un lapso de tres años ha subido seis mil pesos y por el tema del combustible, hemos tratado de pronto, no afectar mucho a la comunidad, pero nos vemos inducido de pronto, a subir los costos.

Presidente:

A usted John Freddy, muchísimas gracias, ¿Transportadores estamos todos listos?, ¿Nos falta alguien de los que se inscribió por intervenir? Sandra Milena me dicen, ¿Falta?, ¿Sí? Sandra Milena López, Representante de la Cooperativa Multiactiva, Ecootransvías, tiene el uso de la palabra. Terminamos con Sandra y damos paso a la intervención de las entidades del nivel Nacional. Adelante Sandra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Sandra Milena López Meneses, Representante

Legal Cooperativa Multiactiva Empresa Comunitaria de Prestación de Servicios y Comercial “Ecootransvías Ltda.”:

Hola buenos días a todos, represento a la Cooperativa Ecootraosvías. Ecootraosvías está conformada por cincuenta y tres Juntas de Acción Comunal, tres cabildos y dos resguardos. Somos una cooperativa netamente comunitaria, tenemos diferentes actividades, la principal es transporte fluvial de pasajeros y transporte fluvial de carga. Estamos ubicados en otro muelle, al muelle La Esmeralda donde menciona el compañero John, nosotros somos otro muelle que no tenemos, sino que nosotros lo hemos improvisado, sí. En este sector, más o menos, Corredor-Puerto Vega Teteyé hay más de dieciocho mil habitantes, donde sacamos la parte agrícola, de todas estas comunidades, por medio del ferry, donde van las chivas y sacan todos estos productos y también los botes.

Queremos decirles o dejarles como la inquietud, que también nos ayuden con el proceso de vías y muelles. Nosotros como empresas privadas, hemos construido unas balsas, unas balsas donde nosotros embarcamos y desembarcamos a nuestros clientes, pero es muchísima, muchísima la comunidad en este sector. Conozco todos los procesos del otro muelle también, estaba acompañando en los diferentes actos que se han llevado, pero sí quisiéramos que también nos tengan a nosotros en cuenta. El otro es un muelle que va pues, hacia Leticia y todo eso. El de nosotros es el que va Corredor-Puerto Vega Teteyé que también es zona fronteriza con Ecuador, de ahí solo queda hora y media y ya llegamos a Ecuador.

Pero el río Putumayo siempre con todas sus afectaciones, ahorita lo que fue mayo, junio y julio, la verdad fue un caos para nosotros. Afectando las diferentes comunidades ribadereñas, en este caso está Puerto Vega, algunos han visto todo el tema de afectación que hubo con ellos. Entonces, sí quisiéramos que nos tengan en cuenta tanto para muelles como para el mantenimiento de vía. Nosotros, el mantenimiento de vía, siempre somos nosotros las empresas, así como lo mencionan los diferentes actores acá, porque siempre venga usted, ¿Cuánto aporta?, usted coloque la motoniveladora, usted lleve tantos viajes de balastro. Venga, la comunidad que tiene el acceso a la playa, ¿Cómo pueden ayudarnos, para nosotros poder sacar material más económico? Y todos nos unimos. Si no tenemos máquina, bueno, saquemos los señores que le llamamos los coterros, también ellos van, nos ayudan con palas a arreglar, a arreglar todo el tipo de muelles que nos toca a partir de las inundaciones y las afectaciones que nos dejan. Y de eso, cada tres meses nos toca hacerle mantenimiento a las vías, para nosotros poder transitar y dar un mejor servicio y que la comunidad tenga los diferentes accesos. Muchas gracias.

Presidente:

Muchísimas gracias, terminan así las intervenciones del sector transporte, también de las

entidades del nivel departamental, vamos a darle paso a las entidades del nivel Nacional. Está presente hoy, el Ministerio de Transporte, liderado por la señora Viceministra de Infraestructura, la doctora Lina María Huari. Tiene usted el uso de la palabra, doctora Viceministra, ¿Perdón, José? No lo sabía, pero me dice que Invías, va a ser la presentación. Adelante, señora Viceministra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a Lina María Huari Matéus, Viceministra de Infraestructura:

Representante muy buenos días, muy buenos días para los transportadores y sobre todo para las transportadoras, es un honor estar con ustedes, se ve el liderazgo de las mujeres, el poder femenino del Putumayo, nuestra autoridad ambiental, tan bien representación, qué chévere, que sea una mujer y que nos veamos tan bien representadas, nuestra inspectora fluvial. Yo soy Lina Huari, soy Viceministra de Transporte. En el Ministerio hay dos Viceministerios, el de Transporte y el de Infraestructura. Me corresponde a mí, como encargada por el señor Presidente, soy Asesora del despacho de la Ministra y estoy encargada del Viceministerio de Transporte.

Lo primero que todo, es extender un saludo muy cariñoso, de parte de nuestra Ministra, la doctora María Fernanda, a quien hoy desafortunadamente no pudo asistir, pero estoy en representación del Ministerio de Transporte. Voy a dar algunos datos que seguramente, el Representante, como nos hemos enfocado tanto en carga, digamos, creo que es necesario contarlos. Nosotros tenemos dos Inspecciones fluviales, la de Puerto Asís y la de Puerto Leguizamo, muchas personas creen que los inspectores hacen una labor de inspección o de control o que tienen funciones de investigación, para nada, ustedes los transportadores saben, que nosotros somos unos facilitadores en el terreno, unos facilitadores que tenemos a través de nuestros representantes dos funciones principales, es el registro de embarcaciones y llevar también ese registro de modificaciones, facilitarles a ustedes la vida.

Hoy en día, hoy en día Representante, nosotros tenemos el zarpe electrónico, es decir cada que una embarcación zarpa, no debe acudir a nuestra Inspección fluvial, lo que sí se hacía hace algunos años, hoy en día todo es electrónico. Y a partir de ese zarpe electrónico, nosotros tenemos unas cifras bastante importantes y sabemos también que, en estas dos Inspecciones, los que lideran los procesos de transformación, son transportadores habilitados, son transportadores formales, no son transportadores informales, son transportadores que han cumplido con toda su reglamentación, que cumplen, que son cuidadosos en tener sus licencias de tripulantes. Secretario, lo felicito por también tener su licencia de tripulante, eso para nosotros digamos es muy importante, tener ese documento en otros sitios no los tienen, en otros sitios no están organizados,

en otros sitios digamos, es poco lo que se ve ese compromiso que se ve con ustedes.

Nosotros, tenemos como empresa de pasajeros, tenemos cuatro empresas de pasajeros; Coontrapiñuña, Coontraspuertoasis y Transporte Fluvial de Putumayo, la Multiactiva de Cootransvias, estas cuatro empresas solo estas cuatro empresas tienen cuarenta y cinco embarcaciones y de carga tenemos también a Cootranspiñuña, Cootranspuertoasis, Servicios y Suministros, Transporte del Caribe, Transamazonia, Ecootransvias, Selvatrans, Rappiexpress, ellas tienen en su mayoría carga general y Ecootransvias transporte también de transbordo de vehículos y Selvatrans transporte de hidrocarburos, además de carga general. Lo mismo Rapiexpress del Amazonas.

En hidrocarburos y carga general, también esta Cotransamazonia, Betancourt Gómez Alvarado, Cootransfronteras, Tresfronteras, Transamazonia, JCLR S. A. S., Soscmac, Lizmat, solo estas empresas tienen ciento cincuenta y cuatro embarcaciones. Es decir, que tenemos cuarenta y cinco de pasajeros y ciento cincuenta y cuatro, casi doscientas embarcaciones lo que demuestra que efectivamente la importancia de la navegabilidad. Nuestros reportes y nuestro sistema de zarpe, nos dan que el total de carga transportada para el año 2024 fue de sesenta y dos mil trescientas ochenta y ocho toneladas y en lo que va acorrido del año, treinta y cinco mil cuatrocientas setenta y seis. Los pasajeros del año 2024, fueron cuatrocientos setenta y seis mil quinientos cuarenta y siete pasajeros y hasta julio del año 2025, doscientos cuarenta y nueve mil trescientos quince pasajeros. La calidad del reporte demuestra de verdad, la seriedad de los transportadores que están trabajando en el río Putumayo.

Es cierto y no lo podemos negar, lo que hay allá no es un muelle, es una digamos, es algo que armaron como para arreglarse la vida. Desafortunadamente, hoy podemos decir, que tenemos la mejor infraestructura para que ustedes puedan prestar.

Presidente:

Cabina, regálemele tiempo libre a la Viceministra, por favor que estamos atentos a su intervención.

Continúa con el uso de la palabra la doctora Liliana María Ospina Arias, Viceministra de Transporte:

Los verdaderos problemas en infraestructura, el río Putumayo tiene niveles de agua limitada para su operación, entramos de agua altos y en temporada de verano por la sedimentación alcanza a secarse totalmente algunos tramos, lo cual nos impide. Sin embargo, pues ustedes están ahí superando todas estas barreras físicas. Conocemos y con estos números nos damos cuenta, que efectivamente muchos locales se valen de este transporte. Desafortunadamente, tenemos un servicio de dragado un poco limitado.

Todo esto para contarles, primero para destacar la labor. Segundo, para decir que el Ministerio de Transporte si bien por la desconcentración de

funciones, no realiza directamente las mejoras en la infraestructura, ni en la infraestructura fluvial, ni en la infraestructura de carreteras, si tiene unas entidades adscritas y vinculadas que tienen a su cargo solucionar estos problemas y es por esto que, la señora Ministra solicito la presencia del Invías, los ingenieros Camilo y Daniel, a continuación presentaran esos proyectos que están y las metas que tenemos para a ustedes presentarles y comentarles sobre las mejoras que se pueden realizar.

En cuanto al combustible, afortunadamente está aquí el Director de Hidrocarburos que nos puede colaborar. El Ministerio de Transporte, si bien acompaña estos procesos, pues no tiene una competencia en poder manifestarles a ustedes, si comprometerse en lograr una disminución parecida a lo que hoy ocurre en el transporte marítimo, pero seguramente el Ministerio de Minas, podrá contarles a ustedes también las perspectivas en cuanto a este caso.

Nosotros como Ministerio de Transporte, no solo a través de nuestras Direcciones Fluviales, está conmigo también Ismael, creo que para ustedes es muy conocido Ismael, porque a todos incluso por WhatsApp les contesta sus requerimientos. Del grupo de transporte fluvial, estamos comprometidos en conseguir soluciones y seguramente, si no es del Viceministerio de Transporte y seré entonces más bien, seré entonces el canal de comunicación para comentarle a la Viceministra de Infraestructura, para que logremos con ustedes conseguir una situación mucho, mucho mejor porque estamos seguros que con toda esta comunidad que necesita el transporte, pues no bastan los buenos deseos, sino que también tenemos que comprometernos con ustedes a entregar soluciones, soluciones concretas.

Dicho esto, le doy la palabra al Invías. Repito, no sin desligarnos de la responsabilidad de hacer el seguimiento, de verificación, de estar mirando en que más les podemos colaborar en estas situaciones y manifestarles de verdad, que el Ministerio de Transporte, quiere acompañarlos en este proceso. Y que, pues que estamos dispuestos a hacer el seguimiento que sea necesario a la inversión de los recursos. Si bien, desafortunadamente son escasos y no tenemos una fuente de recursos específica para la inversión en muelles, los esfuerzos que ustedes van a ver ahora son esfuerzos bastantes grandes para conseguir de alguna manera, que se mejoren las condiciones de navegabilidad. Entonces Representante, le doy la palabra al Invías, pero igual manifiesto de verdad que nos quedamos atentos al desarrollo de la reunión, a los compromisos y hacer un canal de comunicación con el Viceministerio de Infraestructura.

Presidente:

Viceministra, muchas gracias. Ministerio de Transporte, clave protagonista en este importante tema. Tiene el uso de la palabra el Invías, está el Subdirector de Marítima, Fluvial y Férrea, el ingeniero Camilo Andrés Roa, tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Ingeniero Camilo Andrés Roa, Subdirector Marítimo, Fluvial y Férreo del Ministerio de Transporte:

Gracias, Representante. Buen día, cordial saludo para todos, Camilo Roa, Subdirector Marítimo, Fluvial y Férreo, extendiendo el saludo del Director General Encargado Ingeniero John Jairo González, desafortunadamente por una agenda ya saturada, no pudo acompañar la sesión, pero me delego para atender la Mesa. Quiero de entrada ratificar, las palabras del Representante en cuanto a la necesidad de la sinergia que hay entorno al modo fluvial. Nosotros, hoy desde el Instituto Nacional de Vías, tenemos una gran responsabilidad y recae sobre nosotros un programa de conectividad fluvial, que nunca antes había existido en el Sector Transporte, esto en torno al desarrollo al Plan Nacional de Desarrollo, que establece el Gobierno actual y que pretende fortalecer el modo fluvial y cerrar las brechas que han existido históricamente en este modo.

Nosotros, para entrar un poco ya en concreto en los puntos, tenemos una consultoría adelantada de navegabilidad a fase 2 desde el Instituto Nacional de Vías, entre 20011 y 2014. Desafortunadamente, esta consultoría aun cuando era integral, debió focalizar sus esfuerzos en el tramo entre Puerto Asís-Puerto Leguizamo - Puerto Alegría, por temas de orden público no fue posible para el consultor en su entonces, acceder de aguas abajo de Puerto Alegría hasta la desembocadura del río Amazonas. Sin embargo, tuvimos unos resultados parcializados con respecto a unas necesidades puntuales en esta navegabilidad, en la cual tenemos algunos dragados de puntos específicos, hay seis puntos específicos que tienen una propuesta o un presupuesto asociado a dragado, algunas obras duras como espolones y obras de control de caudales, todo esto está tasado en Presupuesto 2014 en cerca de doscientos cincuenta y dos mil millones de pesos.

Como lo pueden ver, pues efectivamente las intervenciones asociadas a dragados en ríos, tienen unos presupuestos muy importantes asociados. Nosotros tenemos en hoja de ruta, una primera fase de alcances hoy en el Programa de Conectividad, netamente focalizada sobre la infraestructura, estos son los muelles, nosotros tenemos un gran programa hoy que pretende ejecutar, mejoramientos, mantenimientos y construcciones de muelles a nivel nacional. Este programa tiene un avance significativo a hoy, parte del programa es el muelle de La Esmeralda y no solo el de La Esmeralda, también la prolongación del muelle Victoria, Regia, que son dos muelles álgidos e importantes en este corredor. Por supuesto desde la Subdirección Marítima, tenemos una interacción día a día con los contratistas que operan en la región y sabemos y conocemos de todas las dificultades, que existen en la práctica y en la ejecución de estos proyectos.

Adicionalmente, como políticas públicas asumidas dentro del Gobierno actual en cabeza del Ministerio de Transporte y a través de un nuevo

actor, que es la UPI Unidad de Planificación de Infraestructura, tenemos el PATIS que es el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible, el PATIS prioriza unos corredores y da una alta potencialidad de uso al modo fluvial, en el tenemos propuestas de intervención por 2.3 billones de pesos en toda la región Amazónica. Por supuesto, con el programa que tenemos hoy atendemos parcialmente esta inversión, aquí tenemos alguna inversión de proyectos del Instituto Nacional de Vías, cercana a los cuarenta y cuatro mil millones y otras terminadas de treinta y un mil millones. Por aquí tenemos un detalle de los muelles, que se han atendido en el corredor del Putumayo, tenemos ocho construcciones, mantenimientos y mejoramientos, cinco de ellos terminados que son las fotografías que vemos en Puerto Arica, en el Amazonas; Puerto Alegría, El Encanto, Buenavista y Piñuña Blanco, son intervenciones que se han viabilizado y ejecutado en el Gobierno actual.

En curso de ejecución tenemos tres muy importantes, Puerto Leguizamó, El Muelle Campesino, que termina en el último trimestre de esta vigencia, el muelle de Puerto Silencio, que también termina en esta vigencia y el Muelle de La Esmeralda, que se encuentra en ejecución, hoy tiene un plazo contractual hasta abril de 2026. Como lo mencionaban del gremio de transportadores nos acompañan, el contratista que tiene el curso de ejecución el contrato. Vamos a entrar un poco en detalle de este contrato, es un Convenio Interadministrativo que se adelanta entre el Instituto Nacional de Vías y el municipio de Puerto Asís, es el 1698 de 2022 tiene una inversión asociada de diecisiete mil ochocientos ochenta y seis millones, esto no incluye la interventoría. La interventoría, son otros cuatrocientos noventa millones que se adelantan desde el Instituto Nacional de Vías, ¿Cuál ha sido la hoja de ruta que hemos tenido para la ejecución de este contrato? El primer año, se surtió en la actualización de estudios y diseños.

La Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea del Instituto Nacional de Vías, saca y entrega unos estudios a Fase 2 para que el contratista los actualice y se apropie y asuma el riesgo de la intervención, que ejecuta a futuro. En ese primer año, surtimos esa etapa de actualización de estudios y diseños y pues aquí viene una de las necesidades inminentes de la sinergia que se genera, desafortunadamente el permiso de ocupación de causa que obtuvimos en agosto del presente año, tardó trece meses al interior de la Corporación Autónoma. Entonces, estos escenarios son muy valiosos y muy fructíferos para que entendamos y pongamos sobre la Mesa, la necesidad de articulación entre los diferentes actores en torno a estas intervenciones y a estos proyectos, que estamos viabilizando hoy desde el Instituto Nacional de Villas.

El alcance del muelle, por aquí tenemos la actuación actual la situación actual del muelle, es conocida por todos tenemos una dinámica compleja en el régimen del río Putumayo, en el sector donde

está implantado el flotante existente. Por supuesto, tenemos entre cuatro y seis meses de estiaje con niveles mínimos que ponen esta condición compleja, esta situación está incluida en el alcance que tenemos hoy en el contrato, hay un mantenimiento sobre este flotante, en ese alcance vamos a remover el material sedimentado en torno al flotante para devolverle su flotabilidad y su condición operativa. Adicionalmente tiene, pues unas obras o unos ítems de pintura y mantenimiento natural de desgaste del muelle existente.

Lo más importante y lo que quiero resaltar en el contrato, es que en esa etapa de actualización de estudios y diseños, se determinó una necesidad de un muelle muy importante, tiene una envergadura de un muelle que no hemos construido desde la Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea en el Instituto Nacional de Vías, estamos hablando de un muelle de treinta y cuatro mil millones en su presupuesto, hoy contamos con diecisiete mil millones lo que nos obliga a fasear en dos etapas esa intervención. Lo que vemos en la imagen, en el costado izquierdo, en color amarillo, es lo que se pretende construir hoy en el marco del convenio, es el alcance que tendría el convenio actual. Y por supuesto, el contrato derivado a través de la Alcaldía de Puerto Asís. Aquí estamos hablando de un muelle de carga, unas plataformas y un flotante de una dimensión importante, es un flotante que tiene treinta metros por quince, entonces tiene un área significativa para operación.

Esta implantación del muelle, los estudios y diseños, nos arrojó una estabilidad hídrica doscientos cincuenta metros abajo de donde está el flotante existente y ese sería el punto de implantación del proyecto que esta hoy en curso de ejecución, a través del convenio con la Alcaldía de Puerto Asís. Las actividades que contemplamos, pues la construcción de estructura metálica, redes, instalaciones eléctricas, mantenimiento y reparaciones de la unidad flotante existente y las soldaduras. En el programa de obra o cronograma de obra, tenemos dispuesto inicio para el mes de octubre, ya formal por parte del contratista en sitio, en este momento se encuentra adelantando toda la logística social, traslado de materiales, personal y equipos.

Ahora, con eso cierro un poco el alcance de la intervención que tenemos hoy, me gustaría responder algunas inquietudes que he escuchado en torno a esta sesión: la primera de ellas la vía de acceso, dentro del alcance que tenemos hoy, contemplamos la conexión a la vía que existe hoy en el perímetro de este sector. Pero, validando efectivamente al interior del Instituto Nacional de Vías, la vía que existe de los cinco kilómetros que mencionaban para llegar al muelle, no está tipificada como de primero o tercer orden para que pueda ser atendida por parte del Instituto Nacional de Vías. Quiere decir esto, que la que la vía es del orden territorial y debería de articularse a través de la entidad territorial, bien sea Gobernación o Alcaldía, algún tipo de intervención asociada a la vía de aproximación, llamémosle

de alguna forma al muelle, que entendemos los inconvenientes que tiene y por supuesto, son del conocimiento de todos y lo vivimos también nosotros en el desarrollo de nuestros proyectos a diario. Esa es la primera claridad con respecto a la vía de acceso.

Sistema de Trasiego y bodegas titularidad del Instituto Nacional de Vías, efectivamente se construyeron hace algún tiempo como una solicitud del ente ambiental, por el manejo allí de combustibles. El Instituto Nacional de Vías, se encuentra hoy validando el instrumento ambiental, para que se pueda dar uso a esa infraestructura. Nosotros desde el Instituto Nacional de Vías, no contamos con una capacidad administrativa instalada para operar muelles, pero sí podemos generar un tipo de vehículo llamado comodato, si existe una iniciativa en territorio para la operación de esta infraestructura. Esta infraestructura está tipificada, como bienes y pues no puede segmentarse su uso hacia un privado, es importante por eso que esa iniciativa nazca de la entidad territorial, que no segmente su uso hacia una sola línea de acción, sino que pueda seguir siendo de uso público como está tipificado, esto es clave. Si existe alguna iniciativa por supuesto de territorio, Gobernación o Alcaldía, es bien recibida y por supuesto, podemos articular una futura Mesa para para formalizar esa solicitud. Creo que con esto.

Presidente:

Le sumo una pregunta ahí, a propósito de la intervención del ingeniero Camilo Andrés. Eso es un tema que lo hemos discutido durante muchos años y es la capacidad para poder administrar la infraestructura: las bodegas, la Estación de Trasiego, el muelle también. Que hay que decirlo, el Invías tiene presencia allá, no tiene un personal dedicado a esa operación y de paso también a la administración, eso implica un mantenimiento y demás. Y me alegra mucho escuchar en esta intervención, que existe la posibilidad de un comodato. Así que, señor Secretario, al Alcalde que nos está escuchando, hay que ponernos en la tarea entre las entidades locales para poder recibirlo. Pero, eso incluiría: ¿Bodegas en la Estación de Trasiego y el flotante?

Continúa con el uso de la palabra el Ingeniero Camilo Andrés Roa, Subdirector Marítimo, Fluvial y Férreo del Ministerio de Transporte:

Hoy podríamos ejecutarlo, sobre esas tres estructuras que son las existentes, a futuro si hay interés sobre el muelle que se construya, por supuesto también podría formalizarse.

Presidente:

Perfecto. Muchísimas gracias ingeniero. ¿Ingeniero, termino Invías la intervención?, ¿Sí? Perfecto. Vamos con el Ministerio de Minas y Energía, ahí está presente el Director de Hidrocarburos, se encuentra presente el Ingeniero Julián Flórez, que tiene el uso de la palabra. Adelante doctor Julián.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Ingeniero Julián Flórez Quiroga, Director

de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía:

Representante Carlos Ardila, pues felicitarlo a usted por la ocupación y la preocupación permanente que siempre ha mostrado al respecto de los hidrocarburos, al respecto de los combustibles para el desarrollo del país. Sabemos que, y estoy convencido de que los combustibles son necesarios para el desarrollo del territorio, para el desarrollo del departamento del Putumayo, de Amazonas, de Nariño, el sur de Colombia, área olvidada, tan olvidada ha estado que los tubos que transportan el combustible, solamente llegan hasta Yumbo.

Y vamos a responder rápidamente las inquietudes y empezemos. Por ejemplo, los datos hablan de que, en Putumayo en agosto se entregaron tres mil cien galones de combustible, aquí tengo las cifras de cada tipo de combustible, perdón tres millones excúseme, sí tres millones. Y hemos entregado dos millones ciento treinta y dos mil en este momento, a hoy, a ya en este mes. El combustible fluye por Putumayo, también fluye por Amazonas, entregamos seiscientos ochenta y un mil novecientos cuarenta y tres galones el mes pasado y éste llevamos ciento ochenta mil. Si estos volúmenes crecen, significa que hay más desarrollo, porque el combustible es un medio de desarrollo y pues toda mi consideración, a los actores de transporte, a los distribuidores minoristas, porque el combustible efectivamente tiene limitaciones en llegar a sus departamentos. Ha tenido históricamente las limitaciones, las refinerías de Barranca, la de Cartagena, no han sido suficiente para poder irrigar en los territorios periféricos olvidados, estos medios energéticos.

Hoy en día, pues el combustible llega desde Neiva, Puerto Asís y llega a Putumayo, es un trayecto largo, estamos implementando otro mecanismo de ingreso de combustibles desde el Puerto de Tumaco y desde Buenaventura. El abastecimiento del Putumayo, depende de una sola empresa como lo decía el honorable Representante, tenemos que lograr competencia, tenemos que asociar para poder incorporar más mayoristas, que se genere una competencia sana para que el combustible llegue de una forma más disponible.

El precio, lo incrementa la dificultad de transporte y es allí donde también tenemos que trabajar. El combustible nuestro en Colombia, tiene un componente biocombustible el 10% de etanol, en la gasolina el 10% de Diesel, de Biodiesel, en Diesel, el ACPM y obviamente, esos productos orgánicos son un poco más costosos y hacen que el combustible suba un poco de precio, si lo comparamos con la frontera de Ecuador donde consigue usted el combustible fósil, totalmente fósil, pues siempre genera una diferencia de precio. Pasa lo mismo en La Guajira, pasa lo mismo en Nariño. Al respecto del Plan de Abastecimiento, sí tenemos que sentarnos con los actores del territorio, para revisar otro mecanismo de que el combustible llegue más rápido, a menor costo, que la cadena de precio se optimice, eso es una promesa que hago

y Representante, me pongo a su disposición para trabajar en ello, para que el combustible llegue de forma más abundante, más fácil y a menor precio.

Esperaría, yo hacer un piloto pudiéndole quitar los elementos orgánicos, para poder bajarle ese costo del biocombustible, eso en cuanto al abastecimiento. También hemos hablado de los cupos, no hemos hablado, cupos son Ley de Fronteras, tenemos más de dos millones y casi dos millones doscientos galones que tienen en trece municipios del Putumayo, la posibilidad de tener un mejor precio porque están al lado de la frontera y eso hace que la Ley de Fronteras, le quite los impuestos nacionales, esto les da mejor competitividad a las poblaciones del sector, en ese sentido.

Entonces, el tema de abastecimiento, el tema de cupos, el tema de transporte, sí Nariño tiene unas leyes que se han generado a favor de ese departamento sobre la misma justificación que les compete a Putumayo, que no hay un tubo que les lleve el combustible. Aquí para Putumayo, infortunadamente no hay ley que nos obligue a dar una compensación en transporte. En Nariño, se destinan cerca de ochenta mil millones al año, que le aporta cada galón quinientos veintitrés pesos. En este momento en Nariño, estamos en una implementación de un nuevo plan de abastecimiento desde el Puerto de Tumaco y desde la Planta Petronar Chachagüí cerca de Pasto. En el Putumayo, tenemos que hacer un esfuerzo para poder incorporar más combustible de forma más ágil por ojalá el Puerto de Tumaco, ojalá agilizando un poco más la llegada del combustible.

Otro tema importante fuera de abastecimiento, de precios, de los cupos, es revisar la cadena de distribución minorista, acompañar el ejercicio del negocio llamémoslo así de transporte fluvial, ahí tenemos que sentarnos a trabajar a ver qué más podemos hacer con ustedes los actores y poder trabajar en equipo. Grosso modo, este Gobierno, cree que Putumayo, cree y ha demostrado que Putumayo es una población objetiva de nuestro Gobierno, son poblaciones periféricas que históricamente que no han tenido la atención, la inversión para poder suplir esas deficiencias que hoy en día tenemos todavía en la llegada del combustible.

Entonces, me dispongo a ofrecerme para trabajar en equipo, Mesas de Trabajo. Y el Putumayo nos interesa, nos interesa Amazonas, hemos pensado en la posibilidad de importar combustibles por Leticia, por el Puerto porque también allí suceden restricciones para el abastecimiento. ¿Qué más les puedo decir? Toda la disposición del Gobierno, para poder solucionar los temas de precios del abastecimiento. Tenemos una refinería en Putumayo, estuvimos ayer terminando una sesión de trabajo, mirando la tratabilidad de Ecopetrol, ¿Qué desarrollo le podemos dar? Si logramos desarrollar más esta refinería, pues vamos a tener los combustibles más cerquita. Tenemos un plan de trabajo y ojalá pronto pudiésemos estructurar con Ecopetrol, un desarrollo

de esa refinería, hay que pensar en el desarrollo de refinería.

Tenemos petróleo en Putumayo, producimos hidrocarburos en Putumayo, tenemos la riqueza en el suelo, tenemos unos inconvenientes de seguridad y de mal uso del hidrocarburo, cuando se saca por el tubo que llamamos Oleoducto Transandino y se exportaba por el Puerto de Tumaco. La potencialidad en hidrocarburos, la potencialidad en el combustible en Putumayo, está dispuesta para que podamos hacer un Plan de Desarrollo, podamos seguir creciendo en producción, en exportaciones de hidrocarburos, en Regalías, podamos seguir refinando petróleo en la refinería de Ecopetrol, son ideas, son estrategias que estamos trabajando.

Pero, en este Gobierno que es un Gobierno de transición, también queremos ofrecerles las posibilidades de implementación de energías limpias, allí tenemos potencialidades en tema solar, podemos estructurar a través del billón de pesos que el Ministerio de Hacienda le asigno al Ministerio, para desarrollar allá territorios solares y poder también potencializar el departamento. Muchas gracias, Representante

Presidente:

A usted doctor Julián, por la intervención. Hemos terminado las intervenciones, hemos abordado temas muy sentidos con la infraestructura del muelle, hemos abordado temas relacionados con la navegabilidad del río, hemos abordado temas relacionados con el control, también a las diferentes embarcaciones, lo que tiene que ver con las normas que relacionan el mismo. El componente ambiental, que bien lo planteaba la Directora y hemos aquí planteado una agenda y le decía yo a los transportadores y lo hablábamos con las entidades, que esta Audiencia tendrá como gran propósito, visibilizar lo que está ocurriendo, escucharnos y ahora sí ponernos tareas de cara a encontrar soluciones en los temas planteados, porque en medio de la audiencia no vamos a solucionar absolutamente nada, eso lo hemos dejado de manera clara.

En ese orden y a manera de conclusión, yo le pediría a la Gobernación que, como entidad departamental, sea quien nos convoque, sea punto de convergencia y podamos empezar a avanzar en varios puntos que, si se me escapa alguno, ustedes me ayudan por favor a anotarlo. El primero, Invías Ingeniero Camilo, ayúdenos con una Mesa Técnica, donde tenga presencia la Alcaldía, donde tenga presencia los transportadores, donde tenga presencia la empresa que ejecuta el contrato del nuevo muelle y podamos en esa Mesa Técnica, fijar de manera puntual tareas en ese sentido. Concentremos solo construcción de Muelle en una Mesa Técnica, para poder escucharnos, escuchar preocupaciones, que le he escuchado a mucho transportador que el proyecto inicial, que el diseño original no terminaba atendiendo las necesidades de los transportadores.

Un segundo punto, que tiene que ver con esa vía de acceso, esa es una discusión bien, bien, bien

conocida allá, no es la primera vez que nos vamos a sentar a hablar de esa vía. Incluso a propósito de esa vía, tuvimos presencia de una Ministra de Transporte en ese muelle. Entonces, una segunda Mesa Técnica que aborde única y exclusivamente acceso al Muelle La Esmeralda, donde esté presente la Alcaldía, Secretario, donde esté presente la Gobernación con la Secretarías responsables y, por supuesto, el Inviás. Y empecemos de una buena vez a fijar responsables y de paso a formular el proyecto, porque tengo entendido que no tenemos un proyecto que nos diga cuánto costará la vía de acceso a este importante muelle.

En el tema de hidrocarburos, tenemos varias diferencias en la intervención que usted ha adelantado señor Director. Pero por supuesto, este no es el espacio para debatir, la ley que fija condiciones es una ley del orden nacional y que aplica para todos los departamentos, todos y en ese todos, está incluido el departamento de Putumayo, pero aprovechamos su invitación a sentarnos y lo propio, que la Gobernación convoque a este espacio, sea la entidad llamada a convocarlos, a convocar las Alcaldías, porque eso es un tema sentido de los trece municipios y que también inviten a los distribuidores minoristas, que aquí hoy está presente uno de ellos y que desafortunadamente, no logramos por tiempos la intervención y escuchemos a los diferentes actores, lo que tiene que ver con plan, lo que tiene que ver con el subsidio, no sé si se denomina técnicamente así al transporte y lo propio con los cupos para departamentos de frontera.

Nos quedaría pendiente, un tema adicional y tiene que ver con la navegabilidad del río, que eso sería competencia de Inviás, señora Viceministra tengo entendido, ustedes son los rectores de la política pública e Inviás termina siendo el ejecutor de la misma. Y bien lo planteaban los transportadores, en especial del sector de Puerto Asís a Leguízamo, tenemos serias dificultades por las condiciones del río; madera, troncos, arena donde hay que hacer unos mantenimientos, ese sería un espacio también dedicado y yo lo propongo como un nuevo espacio, para que sea única y exclusivamente el tema de navegabilidad. A ese espacio sí o sí tenemos que invitar a la Agencia Nacional de Minería, porque ya nos ha ocurrido que avanzamos y luego terminamos con la Agencia Nacional de Minería, en serias dificultades por el tema del material que se extrae y aquí termina siendo un protagonista, la Corporación Ingeniera Sidaly, para que por favor acompañe usted esa Mesa, ese espacio y puedan avanzar.

Tareas, aquí nos llevamos tarea ya para poder en el corto plazo, Gobernación, Alcaldías, empezar a articularnos; a los transportadores que sigan activos, sigan proponiendo que estoy seguro que en la medida de que los esfuerzos terminen sumándose, las soluciones se van a encontrar. El tiempo no nos da más, me da pena no tengo lugar a más intervenciones, porque tenemos una audiencia y nos comprometimos a entregar el salón a las 12:30, son las 12:40 y tengo a la Secretaria aquí lista. No, en

todas por supuesto, no es que en todas, en ninguna puede faltar. Por eso insisto en la invitación, les invito a que sigan propositivos, a que sigan activos y en todos los espacios que acabamos de iniciar, los transportadores deben estar presentes en este ejercicio. Así que, damos por. José, ya para cerrar.

La Presidencia concede el uso de la palabra al señor José Alexis Gutiérrez Claros, Representante Legal Servicios y Suministros Ltda.:

Y eso está obsoleto, por ejemplo, nosotros tenemos una gran mutación gravísima que es que, nosotros como empresa sí hemos viajado a otros países, resulta que los certificados nuestros dicen “Para navegar en el territorio nacional” y eso nos crea los contratiempos más grandes, que hemos tenido y que todavía estamos sufriendo, ¿Sí? Que nos ha expuesto a mil cosas, porque hay palabritas textuales que nos mutaron, porque nunca se tuvo en cuenta que nosotros navegamos en otros países. Esa parte que es como una Mesa Técnica, porque hay varios punticos de los artículos del Estatuto que ya no son viables, están obsoletos y hay que mirar de qué forma podemos.

Presidente:

Viceministra, puede usted convocarlos a un espacio para discutir ese tema, que de seguro debe ser un tema sentido en todo el país. Habla la Viceministra y luego, don Luis interviene para cerrar.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Liliana María Ospina Arias, Viceministra de Transporte:

La primera, el Código Fluvial en Colombia, desafortunadamente no hay. Nosotros, ya estamos avanzando, incluso publicamos, enviamos a la SIC, tenemos muy avanzado un decreto. Pese a que no hay ley, yo creo que con el decreto se avanza mucho. Y respecto al transporte fluvial e internacional tenemos un problema y es, que no hay un convenio que establezca lo internacional, pero ya estamos empezando a trabajar, la DIAN ya nos empezó a citar, porque eso no lo hacemos solamente nosotros, sino muchas entidades y no es solamente en el río Putumayo, tenemos otras.

Así es, estamos enfrentando y desde luego, vamos a tener que hablar con ustedes, porque incluso la Dimar también nos está presentando estas dificultades, pero no vamos a convocar y también quisiera robarle un minutico para contarle como un poquito más en detalle, porque yo sé que esto ya se está acabando y sumerger necesita desocupar. Pero, tiene toda la razón, está obsoleto tanto el Código que es ley, como el decreto, pero en el decreto vamos supremamente muy avanzados.

Presidente:

Vamos con don Luis, Sandro y ahí sí ya no me da para más. Adelante don Luis, un minuto, que sea un minuto, que sea un tema ojalá muy, muy, puntual.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CAMARA DE REPRESENTANTES



ARDILA
Representante a la Cámara
Departamento del Putumayo

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20251081187661

15-09-2025

PROPOSICIÓN

Audiencia Pública

Con la venia de la Honorable Mesa Directiva, me permito poner a consideración de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes la presente proposición, para que se cite una **Audiencia Pública con el propósito de abordar la situación de la navegabilidad del río Putumayo, estado, acceso y operación del muelle de La Esmeralda, el suministro y costos del combustible para la operación fluvial, y las necesidades de mantenimiento y dragado del afluente, así como las implicaciones ambientales, logísticas y económicas para las comunidades ribereñas y la región.**

El objetivo de esta audiencia es analizar las problemáticas en torno al río Putumayo como eje estratégico para la conectividad, el comercio, el transporte de pasajeros y carga, garantizando el desarrollo sostenible y el bienestar de las comunidades, a través de la articulación interinstitucional y la definición de compromisos concretos.

Para efecto, al Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías - Invias, el Ministerio de Minas y Energía y la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonía - Corpamazonia. Asimismo, invítase a la Gobernación del Putumayo, las alcaldías de Puerto Asís, Puerto Leguizamó, Puerto Guzmán, La Dorada y Valle del Guamuez, así como representantes de las comunidades ribereñas, asociaciones de transporte fluvial, gremios y empresarios del sector.

Durante la audiencia se abordarán temas clave como el diagnóstico actual de la navegabilidad del río Putumayo y el cronograma de dragado; el estado de la infraestructura y las proyecciones de mejora del muelle de La Esmeralda; y las políticas y medidas necesarias para garantizar el suministro y precios justos del combustible destinado al transporte fluvial. También se tratarán los planes de mantenimiento preventivo y correctivo para asegurar la operación continua, así como el impacto ambiental y las medidas de mitigación que deben implementarse en el marco del desarrollo fluvial.

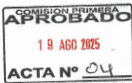
El río Putumayo es un corredor estratégico para la integración regional, nacional e internacional, vital para la economía, el transporte y la seguridad alimentaria de miles de familias. Su navegabilidad y adecuada infraestructura portuaria son esenciales para mejorar la competitividad, garantizar el acceso a bienes y servicios, y promover un desarrollo sostenible que respete los ecosistemas amazónicos.

La fecha para la realización de la audiencia pública será propuesta posteriormente, en función de las condiciones logísticas que lo permitan.

Cordialmente,



CARLOS ARDILA ESPINOSA
Representante a la Cámara
Departamento del Putumayo





19-Asot-25



Transporte

Bogotá D.C.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20251081187661

15-09-2025

Docotor
JHON JAIRO GONZÁLEZ BERNAL
Director General (E)
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS
Calle 25G # 73B-90
atencionciudadano@invias.gov.co
Ciudad

Asunto: Traslado por competencia Derecho de Petición Radicado MT No. 20253031582942. Solicito información sobre la situación de la navegabilidad del río Putumayo.

Cordial saludo Director González,

En atención a la comunicación con radicado del asunto, donde LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES, solicita información sobre la situación de la navegabilidad del río Putumayo, atentamente se solicita al Instituto Nacional de Vías-Invias que, en el marco de sus competencias legales y misionales, emita respuesta directa sobre la petición al Congresista con copia a este Ministerio.

De acuerdo con lo anterior, se legaliza el traslado por competencia de la solicitud mencionada, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, que faculta a las entidades públicas a remitir a la autoridad competente aquellas peticiones cuya atención no se encuentre dentro del ámbito de sus funciones.

Agradecemos su respuesta en términos.

Cordialmente,



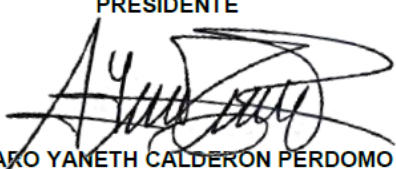
BLANCA OLIVA CORDOBA MARTINEZ
Asesora Despacho Cód. 1020

Anexo: Radicado MT No. 20253031582942
Copia: Comisión Primera de la Cámara de Representantes - comision.primerac@camara.gov.co
Elaboró: Valentina Polo - Contratista Enlace Congreso pp

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte. Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 119990. Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., atendiendo su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2uTtTt1> Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112942. Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.com/quepasospara> Correo electrónico: serviciociudadano@mintransporte.gov.co, de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.

 Al contestar cite este radicado: 2025S-VBOG-067434 Fecha: 2025-09-12 12:10:03 DOCTORA AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO SECRETARIA COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL CONGRESO DE LA REPUBLICA CRA 7 NO. 8 - 68 CONGRESO DE LA REPÚBLICA debatescomisionprimera@camara.gov.co BOGOTÁ, D.C. ASUNTO: Delegación al radicado No 2025E-VUVRAZ-101631 Respetada Secretaria, En atención al radicado del asunto, desde la Dirección General del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, agradecemos la cordial invitación para participar en la “<i>Audiencia Pública sobre la situación de la navegabilidad del río Putumayo, estado, acceso y operación del muelle de La Esmeralda, el suministro y costos del combustible para la operación fluvial y las necesidades de mantenimiento y dragado del afluente, así como las implicaciones ambientales, logísticas y económicas para las comunidades ribereñas y la región</i>”, la cual se llevará a cabo el jueves 18 de septiembre de 2025, a las 10.00 a.m., en el salón de sesiones de la Comisión Primera “Roberto Camacho Weverberg”. En relación con la audiencia pública, lamentamos informar que, por compromisos previamente adquiridos en la agenda institucional, no será posible contar con la asistencia de la Dirección General. No obstante, tras la revisión de los temas a tratar, se ha designado como delegado del INVÍAS al ingeniero Camilo Andrés Roa Rojas, Subdirector Marítima, Fluvial y Férrea, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.136.879.119 y correo electrónico caroa@invias.gov.co, quien cuenta con plena competencia para atender los requerimientos que se presenten en el marco de la audiencia. Cordialmente, JHON JAIRO GONZALEZ BERNAL DIRECTOR GENERAL (E) Revisado por: RUBY AMPARO MALAVER MONTAÑA Aprobado por: RUBY AMPARO MALAVER MONTAÑA Copia Interna a: CAMILO ANDRES ROA ROJAS (1120400), MARISOL ANDRADE MARTINEZ (1000000), NELSON ENRIQUE LOPEZ WALTEROS (1000000) INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Dirección: Calle 250 # 73B - 90, Bogotá D.C., Colombia PBX: (+57) 601 377 0600 Línea gratuita: 018000117844 Correo Institucional: atencionsocietadefians@invias.gov.co http://www.invias.gov.co	 Página 1 de 2 Radicado No.: 2-2025-040643 Fecha: 18-09-2025 Código Dependencia: 1002 Acceso: Reservado (), Público (x), Clasificado () Código validación comunicación: 7561d Número de expediente: 202500632E Código de validación expediente: 1546a Bogotá, D.C. Doctor (a) Amparq Yaneth Calderon Perdomo Congreso de la República de Colombia debatescomisionprimera@camara.gov.co Carrera 7 N° 8 – 68, oficina 238 B Bogotá, D.C. Asunto: Excusa y delegación audiencia publica sobre la situación de la navegabilidad del río Putumayo. Respetada Secretaría Amparo Calderón, De manera atenta, nos permitimos informar que el señor Ministro de Minas y Energía, Doctor Edwin Palma, se encuentra en completa disposición de poder atender la invitación a participar en la Audiencia Pública “sobre la situación de la navegabilidad del río Putumayo” según radicado 1-2025-045714 con fecha del 11 de septiembre 2025. Sin embargo, la mencionada invitación se cruza con una agenda previa. Por lo anterior, se presenta la excusa y la delegación de Julián Flórez Coordinador de la Dirección de Hidrocarburos y Javier Orlando Reyes del Grupo de Asuntos Legislativos. Agradecemos el interés y la iniciativa por promover temas de interés, y les invito a que sigan convocando abiertamente estos escenarios de discusión. Ministerio de Minas y Energía Dirección: Calle 43 No.57 - 31, CAN, Bogotá D.C., Colombia Conmutador: (+57) 601 2200300 Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910180
--	---

Nuestra labor está comprometida con la Minería para la Vida, la Reindustrialización y la Transición Energética Justa, de la mano de las comunidades. Cordialmente,  David Alexander Cárdenas Díaz Coordinador Grupo de Asuntos Legislativos Documento firmado electrónicamente amparado en las disposiciones referidas por la Ley 527 de 1999. Radicado Padre: 1-2025-045714 Elaboró: Paola Andrea Muñoz Torres Revisó: Sebastián Ramírez Mosos, David Alexander Cárdenas Díaz Aprobó: David Alexander Cárdenas Díaz	CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA PRESIDENTE  AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO SECRETARIA
---	---