



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Al día con la *Vía*

EDICIÓN
No. 19
Agosto 2022



Entregamos el primer túnel de Norte de Santander



VIGILADO
SuperTransporte

Unión Vial
Río Pamplonita
Una Compañía de Sacyr Concesiones



Agencia Nacional de
Infraestructura

Unidad Funcional 1: Desafío Cumplido

Escuchar el sonido de las sirenas y el aplauso de las personas al momento de ingresar los primeros vehículos al túnel de Pamplona nos llena de orgullo. Hemos entregado la Unidad Funcional 1 del Proyecto Pamplona-Cúcuta, un tramo de 4 kilómetros de vía que traerá beneficios a todos los habitantes de Pamplona.

Con la puesta en marcha de esta Unidad Funcional, seguimos cumpliendo el desafío de construir el proyecto de infraestructura vial más importante de Norte de Santander, una obra que le permitirá al departamento conectarse con el interior del país mediante una vía ágil, segura y confortable.

Entregar el primer túnel a Norte de Santander nos da un lugar en la historia de este departamento. Por esto, pusimos a disposición toda la tecnología para implementarla en esta estructura, sin envidiar a otras obras que se construyen en el país e incluso en otras partes del mundo.

Solo queda agradecer a cada una de las personas que han creído en nosotros y hoy disfrutan de la variante de Pamplona. Seguiremos trabajando para hacer realidad el anhelado sueño de los nortesantandereanos y contribuir al desarrollo del departamento.

Francisco Javier García
Gerente General Unión Vial Río Pamplonita.

Entregamos el primer túnel de Norte de Santander.

Págs. 3, 4 y 5

La variante-Pamplona, un sueño hecho realidad.

Págs. 6, 7 y 8

Avanza nuestra Gestión Socioambiental

Págs. 9 y 10

Guillermo Reyes González
Ministro de Transporte.

Pág. 11

Fotos: Unión Vial Río Pamplonita

Entregamos el **primer túnel** de Norte de Santander



Autoridades departamentales, locales y gremios nos acompañaron en el acto protocolario de entrega de la Unidad Funcional 1.

Con la presencia de autoridades departamentales y municipales, el pasado 4 de agosto pusimos en funcionamiento la Unidad Funcional 1. El acto principal fue liderado de manera virtual por el presidente Iván Duque, quien se encontraba en el departamento de Caldas. Desde ese punto dio la orden de dar paso a los primeros vehículos por el túnel de Pamplona, el primero que se construye en Norte de Santander.

Durante el evento contamos con las palabras de agradecimiento del Gobernador de Norte de Santander, Silvano Serrano, así como el alcalde de Pamplona, Humberto Piscioti, el acompañamiento de gremios de transporte de carga, transporte de pasajeros, empresarios, academia, comunidad, representantes del comité pro-variante, entre otros.

También estuvimos acompañados por un grupo de periodistas de los diferentes medios locales y nacionales, con quienes hicimos un recorrido por el túnel de Pamplona y fueron los primeros testigos de la imponente estructura.

Silvano Serrano, Gobernador de Norte de Santander, conoció las instalaciones de nuestro Centro de Control del Túnel.



Sin duda, el momento más emotivo fue el paso de la caravana de vehículos, los primeros que ingresaron al túnel y lo hicieron acompañados del sonar del claxon y los aplausos de los asistentes.



#EntregamosLaUf1

La variante de Pamplona es una realidad, construimos 4 kilómetros de calzada sencilla bidireccional y el primer túnel de Norte de Santander.

Obras ejecutadas



Construcción de
4 kilómetros de calzada sencilla



Construcción de
2 glorietas



Construcción del
túnel de Pamplona, 1.4 kilómetros



Galería de emergencia de
924 metros



Centro de
Control del túnel

Una vía que cuenta con:



3 postes S.O.S



2 paneles de mensajería variable



10.90 metros
de ancho de calzada



2 gálibos eléctricos sonoros



- La velocidad de diseño de la UF 1 es de

60 km/h

- Más de **500** personas ayudaron a la construcción de la variante de Pamplona



Túnel de
1.400 metros
de longitud

Sentido
bidireccional



Ancho de calzada:



8.3 metros

Galería de
924 metros con
3 puntos de acceso



Construimos el primer túnel de Norte de Santander



Sistema de ventilación
longitudinal.



1 Centro de Control del
Túnel - CCT.



21 hidrantes.



Primer túnel con tecnología
IOHNIC en el país. 2800
dispositivos de luz Led
regulables.

11.688

horas de trabajo para lograr el
cale del túnel.

Tiempo de excavación y cale:

16 meses

Solo 5 minutos

tardará el recorrido entre los dos
extremos de Pamplona.

Beneficios

- > La variante y el túnel son una solución al paso de vehículos pesados y de carga por el casco urbano de Pamplona.
- > Mejora la movilidad y seguridad para los usuarios de la vía.
- > Una vía más confortable para los conductores, gracias a su diseño geométrico con mejores características.

La variante Pamplona, un sueño hecho realidad

Dedicado a quienes perdieron la vida o quedaron con problemas físicos por culpa de un accidente que se había podido evitar, a quienes lucharon por una solución y fueron incomprensidos y a todas las familias que soportaron el paso del tráfico pesado frente a sus casas.

Por: Pedro Nel Santafé Peñaranda¹



Dicen algunos historiadores que los pueblos crecieron y se desarrollaron a lo largo de los caminos. Si bien esto es cierto no es el caso de Pamplona. Su relación con un camino no es de progreso y bienestar sino de sufrimiento. Es el camino de las tractomulas que han pasado día a día por esta ciudad dejando humo, polvo, grietas, huecos, peleas y hasta muertos.

Pamplona en los tiempos de la Colonia y principios de la República era un centro de poder, que fue decreciendo en la medida que la economía de la región nororiental del país se fue desplazando a otros centros como Cúcuta, Bucaramanga y Ocaña. En esa involución finalmente quedó circunscrita a una economía de servicios: educación, comercio y construcción. Nuestra industria es mínima y nuestra agricultura, de sobrevivencia. Por esta limitación, en las últimas décadas se han hecho intentos de fortalecer su economía vía turismo con perfil religioso, sin mayor éxito.

En la medida que el comercio internacional de Colombia, con la apertura económica, se fortaleció en las dos últimas décadas del siglo pasado y de manera particular con Venezuela, el Cristo del Humilladero empezó a padecer, un poco más, y con él todos los vecinos de las entradas de Bucaramanga y Cúcuta, y de las calles tercera y cuarta.

Por estas vías empezaron a transitar con cuarenta o cincuenta toneladas tractomulas, tractocamiones, camiones y volquetas, con rumbo a Cúcuta, por la calle cuarta y a su regreso por la calle tercera rumbo a Bucaramanga. Además, por la contaminación, el sufrimiento se hizo extensivo a buena parte de los pamploneses, especialmente los universitarios por cuanto no tienen otra alternativa que caminar por estas vías.

La leyenda dice que el carro más pesado que había transitado por nuestras calles fue el inolvidable “Bus de Apuleyo”. Años después de ese lento y romántico vehículo llegaron los monstruos ¡llegaron los tractomulas! Al principio los mirábamos con curiosidad, pero al poco tiempo empezaron a pasar al día diez, veinte, treinta, o más, nos

dimos cuenta de que la ciudad y nuestras vidas estaban cambiando. Nos “jodimos” fue la expresión con la cual todos manifestamos nuestra preocupación. Era el año de 1993, el año de la apertura económica.

El problema

En Colombia, la evolución de la infraestructura vial comenzó a principios del siglo XX con la construcción de las primeras carreteras en la década de 1920 entre ellas la Central del Norte. El desarrollo vial del Norte de Santander ha sido lento y aún persisten sectores casi olvidados como el terciario. De las vías más importantes del Norte de Santander se salva la de Cúcuta – Pamplona y de las demás digamos que hay buenas intenciones. La vía de la Soberanía produce desanimo.

El tramo Cúcuta – Pamplona se inauguró el 7 de agosto de 1925 siendo presidente de la República Pedro Nel Ospina Vásquez. Pamplona es la ciudad que une la Central del Norte (Vía Cúcuta, Pamplona, Chitagá, Málaga, Duitama, Tunja, etc) con la Ruta Nacional 66, (Vía Cúcuta, Pamplona, Bucaramanga, San Gil, etc.) que hacia el año 1935 en el gobierno de Alfonso López Pumarejo estaba en plena construcción. Es decir, Pamplona es un “nudo estratégico vial”.

El problema nació cuando terminaron los tramos Cúcuta – Pamplona y Pamplona – Bucaramanga y no los unieron decidiendo que el tráfico, que en esa época era menor, circulara por las calles tercera y cuarta, como sucede después de 80 años. Algo parecido se ve en muchas ciudades de Colombia. Pasó el tiempo y se les olvidó que había que unirlos, sin imaginarse el sufrimiento que este olvido causaría. De 1940 a 1990, aproximadamente, el tráfico que pasaba por Pamplona era normal y tranquilo, unido al transporte que hacían las cooperativas que viajaban de Pamplona a Cúcuta o a Bucaramanga.

Solución al problema

En 2012, según cálculos de la Cámara de Comercio Colombo-Venezolana, se dio un comercio de 3.000 mil millones

de dólares² y nadie reparó que mínimo el 50% de esos miles de millones de dólares pasaban por nuestras calles, claro está, sin dejarnos un poquito del progreso que estas mercancías generaban en otras ciudades y regiones.

Para 2015, en el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) del 2 de octubre de 2015 ya se calculaba un promedio en el corredor Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta de 2.400 vehículos diarios y en 2020 según cálculos del Concesionario Unión Vial Río Pamplonita, los flujos de vehículos llegaban hasta 12.000 automotores diarios un fin de semana³ sin estar abierta la frontera. ¿Cómo será esto cuando se normalicen las relaciones comerciales con Venezuela?

Por todo lo anterior, la construcción de una variante como solución al problema, se hizo perentoria. Empezamos a protestar y surgieron las propuestas. Se organizaron comités, unos todavía sobreviven; algunos ciudadanos quisieron incursionar ingenuamente en la política pensando que desde el Concejo Municipal se podía impulsar la idea; otros lo hemos hecho individualmente. Un grupo de ciudadanos: Juan Leal, Darío Zequeda, Luis Antonio Ortega, entre otros, se constituyeron en Junta Cívica desde hace 40 años con el mismo objetivo.

Ante las frustraciones, unos ciudadanos desesperados trataron de bloquear el tráfico a la entrada de Cúcuta-Pamplona; la Policía apareció y en pocos minutos, con bolillo en mano, acabaron la protesta. Lacerados, dolidos y con las nalgas moradas se retiraron estos amigos y al final todo pasó a ser una anécdota más.

Así las cosas, la gran mayoría de la población se resignó y terminó “familiarizándose” con las tractomulas; pero otros no nos resignamos y continuamos la lucha utilizando la única arma con que hemos contado: la palabra. Escribimos y enviamos cartas y documentos demostrando la necesidad de la variante; asistimos a cuanta reunión se programaba.

Mientras el tiempo pasaba y nosotros sufríamos y respirábamos humo, con Humberto Ayala, Jorge Navia y nuestras familias hacíamos caminatas por Cristo Rey y los cerros y fincas aledañas, y con nuestra ilusión de ver algún día solucionado el problema, diseñábamos la ruta por donde podría pasar la variante. Hicimos por lo menos una docena de planos, soñábamos con una carretera de doble vía, sobre superficie, iluminada con grandes faroles.

En cierta ocasión, el ingeniero Gregorio Torres (q.e.p.d.) dueño de una de esas fincas, propuso que lo mejor era un túnel. Sin fórmula de juicio lo descalificamos inmediatamente, Ah ¿para que nos pase lo mismo que con el túnel de la Línea? le advertimos disgustados. No se volvió a hablar del tema. Tenía razón, se construyó un túnel. Faltaba algo que nos permitiera realmente sustentar ante las autoridades la necesidad de la variante.

Como una especie de diagnóstico de la realidad y escribirlo y publicarlo. Fue así como un grupo de pamploneses redactamos un documento que se convertiría en la “carta de presentación” ante las autoridades nacionales, departamentales y municipales.

Respuesta al diagnóstico

Apoteósica, no podía ser de otra manera en este bello país del Sagrado Corazón, que tanto amamos:

1. El Gobierno respondió cerrando la Oficina de Vías que funcionaba en Pamplona, culpando al ingeniero que la administraba, “porque solo un ingeniero era capaz de argumentar la situación en los términos anteriores”.
2. La segunda respuesta que recibimos fue tumbar una casa en la calle cuarta con carrera segunda para que las tractomulas y el resto de esos monstruos, pudieran pasar más fácilmente, ya que en esa esquina se atascaban muchas veces. Por su parte, los ciudadanos: que se orillen, que se escondan, que den la vuelta, etc.

Nace una esperanza

En estas condiciones llegamos al 2013 y sin darnos cuenta el Gobierno Nacional emprendió la ejecución del ambicioso programa de infraestructura de vías de cuarta generación (4G).

Debo confesar que, cuando con mi señora nos enteramos por la televisión de este plan, sentimos que nos habíamos equivocado de canal. No era posible que esto tan bello sucediera en Colombia. Y como llevamos tantos años siendo víctimas del olvido vial, casi instintivamente enviamos un oficio vía correo electrónico a la Vicepresidencia de la República preguntando si la variante Pamplona estaba incluida en este programa, porque aparecía como último proyecto el tramo Pamplona – Cúcuta, pero no mencionaba la variante, además explicándonos nuevamente las razones técnicas y sociales que justificaban la necesidad de construirla. Esta vez el diagnóstico mencionado anteriormente sí lo leyeron.

El martes, 2 de diciembre de 2014 llegó la respuesta: “Atendiendo instrucciones del Señor Vicepresidente de la República Doctor Germán Vargas Lleras, procedemos con la respuesta al Oficio en los términos siguientes: Hemos leído con atención su Oficio relativo a las razones sociales, ambientales y técnicas que sustentan la necesidad de construir una variante que retire el tráfico de vehículos pesados por las calles 3 y 4 de la Hidalga Ciudad de Pamplona, Norte de Santander, encontrándolas atinadas y pertinentes. Al respecto, comedidamente le informamos que dentro de la Tercera Ola del Programa de Concesiones de Cuarta Generación (4G), está incluida la Vía Bucaramanga-Cúcuta y que dentro de ella está prevista la construcción de la variante en el Municipio de Pamplona”.

Por fin recibimos una respuesta positiva del Gobierno Nacional. Respuesta a la que le dimos el título de “nace una esperanza” y la enviamos a todo el mundo por las redes sociales. Nadie creyó. Algunos recordaron al apóstol Tomas “hasta no ver no creer” y otros refunfuñaron diciendo que “habrá que esperar”; ciertos amigos afirmaron que era la misma politiquería de siempre. En el diseño de un macro proyecto de esta magnitud intervienen muchas personas, pero siempre hay un líder que establece el sentido y la ruta, para nuestro caso fue el Doctor Germán Vargas Lleras y su equipo de especialistas y técnicos de la ANI, ocupaba el cargo de vicepresidente de la República y encargado por el presidente Juan Manuel Santos de liderar el desarrollo vial del país.

La esperanza duró poco

El 4 de mayo de 2016 nos desayunamos con la noticia, publicada en la Silla Vacía por Juan Esteban Lewin, contándonos que “Esta mañana la ANI hizo la audiencia para

recibir las ofertas de los interesados en construir la doble calzada entre Pamplona y Cúcuta. Y por primera vez desde que empezó el programa de licitaciones de cuarta generación (conocido como 4G), nadie hizo una oferta, lo que abre un interrogante sobre la principal apuesta de inversión e infraestructura del Gobierno”.

Y continuaba “según dos fuentes del sector, el proyecto no era financieramente viable, y por eso ninguna de las constructoras que han estado detrás de esos proyectos se presentó. Según una de ellas, las vigencias futuras que se comprometía a poner el Estado se quedaron cortas por unos 300 mil millones de pesos. Por el lado de la ANI, la idea es revisar el proyecto para sacarlo adelante”. Quedamos fríos, atontados. Cómo era posible que nos pasara esto. Se nos quemó el pan en la entrada del horno. Y como siempre acudimos al Señor del Humilladero pidiéndole protección. Creo que nos hizo el milagro.

La última parte de la noticia nos permitía una leve esperanza. La ANI se comprometía a revisar el proyecto, para sacarlo adelante. Quedaba claro que el proyecto era integral es decir la doble calzada Pamplona – Cúcuta incluía la variante Pamplona, ni soñar que construyeran solo la variante. Por esto terminamos exigiendo y respaldando, además de la variante, también la “doble calzada a Cúcuta” y no nos equivocamos.

En 11 meses, la ANI ajustó el proyecto. Fue un proceso de la más alta y pura convicción de la necesidad de la obra y donde intervinieron otros altos funcionarios del Gobierno; así el 19 de abril de 2017 durante audiencia pública, desarrollada en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se adjudicó a la firma española Sacyr Concesiones Colombia SAS la concesión de Cuarta Generación (4G) Cúcuta - Pamplona. La emoción fue inmensa y mucho más al conocer el cronograma de la obra. Comenzaría por la variante (Unidad funcional 1), además le dieron el carácter de obligatoria.

Inicio y finalización de la obra

El 8 de julio de 2017, el presidente Juan Manuel Santos firmó el acta de inicio de las obras con una inversión cercana a los 3,8 billones de pesos. El acto se llevó a cabo en la curva de los “Adioses” a la salida para Cúcuta. En una tarima especial se ubicaron las autoridades y los empresarios que construirían la obra. Los vecinos el pueblo en el lado izquierdo aplaudíamos las intervenciones que fueron cortas, pero sin ninguna oportunidad de participar.

Durante el acto me hice al lado de los amigos Juan Leal y Luis Antonio Ortega viejos conocidos y personalidades influyentes en la vida cívica de la ciudad. A Juan y a Darío el destino no les permitió ver la obra que nos entregaron.

Hablamos y recordamos anécdotas, ya sin el resentimiento que produce el abandono de los gobiernos. Lo “logramos” era la expresión de todos, que “verraquera”, “por fin” coincidimos todos. El futuro de Pamplona será mejor, especialmente en los sectores turismo y comercio y los habitantes de las calles tercera y cuarta, los verdaderos héroes durante 80 años, dormiremos tranquilos y los niños y viejos transitarán sin peligro por las calles.

Hasta el último día, estas calles fueron escenario de los más grandes trancones, como si se estuvieran despidiendo las tractomulas y los dobletroques y todo el tráfico pesado del oriente colombiano.

Puesta en marcha

La variante Pamplona “un sueño hecho realidad” fue la sentencia del Gobernador del Departamento Norte de Santander Silvano Serrano, el día 4 de agosto de 2022 fecha de la inauguración. Fue un acto emotivo, lleno de recuerdos y todos con la convicción de que Pamplona será otra, para mejorar, a partir de esta fecha.

La puesta en marcha de la variante significa un cambio radical en la vida y costumbres de los pamploneses, especialmente los vecinos de las calles tercera y cuarta, cambios que pueden afectar inicialmente hasta la salud mental de algunos ciudadanos. Viviremos una especie de transición y veremos situaciones impensables. Es tanta la “familiarización” con las tractomulas y el tráfico pesado, que a muchos les hará falta. Se sentirán solos y hasta no podrán dormir. Será como una especie de “síndrome de Estocolmo” cuando la víctima se hace dependiente del victimario.

A medida que se vayan notando los beneficios irán cambiando y mejorando su nivel de vida. De todas formas, los organismos de salud deben preparar programas especiales. Los que hemos añorado por tantos años la variante dormiremos placidamente y, como se dijo anteriormente, nuestros niños, ancianos y estudiantes podrán caminar tranquilos por nuestras calles. No podrán suceder más accidentes mortales ni volveremos a ver accidentes como el de Karen que destruyó nuestros corazones.

Es una falacia afirmar que el desarrollo económico es fruto del gran aporte del tráfico pesado y que al sacarlo la ciudad se acabará. Que la ciudad quedara “sola y abandonada” como dice la canción. Los tractocamiones y camiones pesados que pasan por Pamplona no gastan un tinto, en el recorrido por la ciudad solo producen daños y accidentes, la mayoría involuntarios.

El turista vendrá a Pamplona a conocer la ciudad, a degustar su gastronomía, a conocer sus costumbres, el arte, la música, los colegios, las Iglesias, la gente. Llegará en su vehículo particular o en servicio público. Hay que ofrecerles programas turísticos llamativos y atractivos. Con un servicio hotelero acorde con el visitante. Que las calles no tengan huecos. Que los frentes de las casas estén limpios, pintados ojalá todos de blanco.

Termino estas sencillas páginas citando el último terceto de un soneto del Padre José Rafael Faria Bermúdez intitulado “Nueva Pamplona” declamado por él mismo en un acto de la Universidad de Pamplona.

“Prosigue, con afán noble y seguro Aprende a hacer de tu pasada gloria Peldaño a tu grandeza del futuro”.

*Diagnóstico firmado por: Humberto Ayala Barrera, Juan de Dios Peláez Herrera, Fernando Rojas Parada, Jorge Navia Castrillón, Jesús Ernesto Duque, Carmen Julia Parra Peñaloza, Luis Enrique Duarte Castillo, Julio Enrique Camperos Serrano, Ángel Ramírez Castellanos, Carlos Alberto Santafé Villamizar (fue el ingeniero que escribió las justificaciones técnicas) y Pedro Nel Santafé Peñaranda.

1 Integrante del comité en pro de la variante de Pamplona, quien durante muchos años vivió lo problemas que tuvo la ciudad con el ingreso del tráfico pesado a sus calles. Nos permitimos hacer un proceso de edición del texto original para reducir su extensión y así poder publicarlo en nuestro boletín, puede encontrar la crónica completa en nuestra página web <https://www.unionvialriopamplonita.com/>

2 Informe publicado en El Nuevo Siglo del 24 de enero de 2012. Medio electrónico.

3 Información publicada en el diario La Opinión enero de 2020.

Avanza nuestra gestión socioambiental

“Pintamos Futuro” para los estudiantes de El Páramo

De la mano de la comunidad de la vereda El Páramo (Pamplonita) y con el aporte voluntario de colaboradores del proyecto, quienes donaron un día de su descanso, realizamos nuestra séptima jornada de voluntariado en la Institución Educativa Nuestra Señora del Pilar -sede El Páramo, donde aportamos nuestro trabajo para embellecer la infraestructura de la sede escolar, los espacios de recreación y deportivos; así como el mejoramiento y la recuperación del cerramiento, los portones y el aviso escolar. Así, los estudiantes podrán disfrutar de espacios seguros y confortables para su formación y desarrollo integral.



Peatones Somos Todos, nuestra Campaña de Cultura Vial

En el parque principal del municipio de Pamplona lanzamos nuestra campaña de Cultura Vial denominada “Peatones Somos Todos”, dirigida especialmente a este actor del corredor vial Pamplona – Cúcuta. Con la jornada buscamos impactar no solo a peatones sino a los demás actores viales como motociclistas, conductores y ciclistas sobre la importancia de seguir las normas de tránsito, y promover actitudes de respeto y responsabilidad que ayuden a preservar la vida y la seguridad vial en el municipio.

A través de actividades lúdicas buscamos que los asistentes aprendieran a identificar las diferentes señales de tránsito y la forma correcta de transitar por las vías, específicamente por los lugares designados para ello, tales como pasos peatonales, andenes y puentes peatonales. Esta actividad contó con el apoyo de la Secretaría de Tránsito del municipio y el grupo de Prevención de la Policía de Tránsito y Transporte del Departamento (DENOR) quienes brindaron recomendaciones a los asistentes sobre la manera correcta de transitar.

23 familias se beneficiaron de capital semilla



Los proyectos "Familias Productivas" de la vereda San Rafael del municipio de Pamplonita recibieron distintos elementos, insumos y materia prima para el fortalecimiento de actividades productivas relacionadas con la cría de especies menores, pollos de engorde y gallinas ponedoras.



Estas acciones son realizadas por el proyecto Pamplona –Cúcuta, y buscan potenciar las capacidades instaladas en las comunidades, propendiendo por el desarrollo sostenible, la seguridad alimentaria y el mejoramiento de la calidad de vida de las familias beneficiadas por nuestro programa social de Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional.

“Aprendamos sobre Compostaje”

Este fue el tema de la novena jornada cívico ambiental que desarrollamos en el Centro Educativo Rural Chíchira – sede El Naranjo, con el objetivo de enseñar a los estudiantes y comunidad educativa en general a transformar la materia orgánica para ser usada como sustrato de las plantas (abono orgánico) y reducir el volumen original de los residuos sólidos generados.

Para su desarrollo, realizamos la adecuación y nivelación del área para la construcción de un compostador, en el cual se llevará a cabo el proceso de compostaje por parte de la comunidad educativa como parte de los procesos de formación y de servicio social desarrollados por los estudiantes de grados superiores. Además, realizamos el foro “Aprendamos sobre Compostaje”, orientado por el docente de la sede educativa Jesús Bautista, quien capacitó a la comunidad educativa sobre el proceso para la obtención del abono orgánico. Al finalizar, realizamos una jornada práctica en la que se llevó a cabo el depósito de las lombrices rojas californianas junto con una base de residuos orgánicos aprovechados, tales como cáscara de frutas, vegetales y semillas.

Estas jornadas hacen parte de las acciones que desarrolla el proyecto Pamplona – Cúcuta, en su programa de Capacitación y Educación a la Comunidad aledaña, como parte de las estrategias desarrolladas para la promoción de la educación y prácticas ambientales sostenibles en instituciones educativas y comunidades.





Guillermo Reyes González

Ministro de Transporte

Oriundo de Barrancabermeja, Guillermo Reyes es Abogado, especialista en Derecho Tributario de la Política de la Universidad Complutense de Madrid. Actualmente, es rector de la Universidad del Sinú, Universidad del Rosario, magister en Filosofía del Derecho y doctor en Filosofía del Derecho, Moral y también se desempeña como escritor y académico.

Reyes hizo parte de la Séptima Papeleta, lo cual le permitió ser asesor en la Asamblea Constituyente de Colombia de 1991. Después de fungir como tal, ocupó vacantes como Magistrado Auxiliar de la Corte Constitucional de Colombia, rector de la Universidad Católica de Colombia, así como decano de la Facultad de Derecho de la misma institución.

El abogado además de haber sido Viceministro de Justicia, Presidente del Consejo del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Presidente del Consejo Directivo de la Superintendencia de Notariado, Presidente del Consejo Directivo de la Dirección Nacional de Estupefacientes y Presidente del Consejo Directivo de la Imprenta Nacional, también ejerció la presidencia y la vicepresidencia del Consejo Nacional Electoral y fue pionero del Consejo Electoral de la

Comunidad Andina de Naciones. Asimismo, fue representante del Ministerio del Interior y de Justicia ante la Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación y perteneció al Consejo Directivo del Instituto Nacional de Medicina Legal.

En la arena internacional, el barranqueño ha ejercido como Ministro Consejero de la Embajada de Colombia ante las Naciones Unidas, Vicepresidente de la Comisión de Organizaciones No Gubernamentales del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, Coordinador de la Comisión de las Naciones Unidas, Vicepresidente de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y Vicepresidente de la Comisión de Privilegios e Inmunidades de los Agentes de los Estados.

En el proyecto Pamplona-Cúcuta estamos a su servicio



Horarios:

Lunes a viernes:

8:00 a.m. a 12:00 m. y de
1:00 p.m. a 5:00 p.m.

Sábados:

8:00 a.m. a 12:00 m.

Oficina Fija

PR120+600, vía Cúcuta-Pamplona, recta Corozal, Centro de Control Operacional, municipio de Los Patios. Línea de atención: **350 280 6824**

Satélite UF1

Carrera 7 No. 5-64, local 102, barrio El Centro, Pamplona.
Línea de atención: **350 460 5280.**

Satélite UF2

Carrera 1 No. 3-88, barrio La Quinta, Pamplonita.
Línea de atención: **321 463 4748**

Satélite UF3

Predio La Esperanza, PR81+800, vereda San Rafael, sector EL Recuerdo, Pamplonita.
Línea de atención: **350 375 4273**

Satélite UF4

Calle 5 #3-27, barrio La Cordialidad, Bochalema.
Línea de atención: **350 375 4274**

Satélite UF5

Calle 5 #5-20, barrio El Carmen, local 2, Chinácota.
Línea de atención: **350 375 4275**

Oficinas Móviles:

350 280 6823 / 350 280 6821

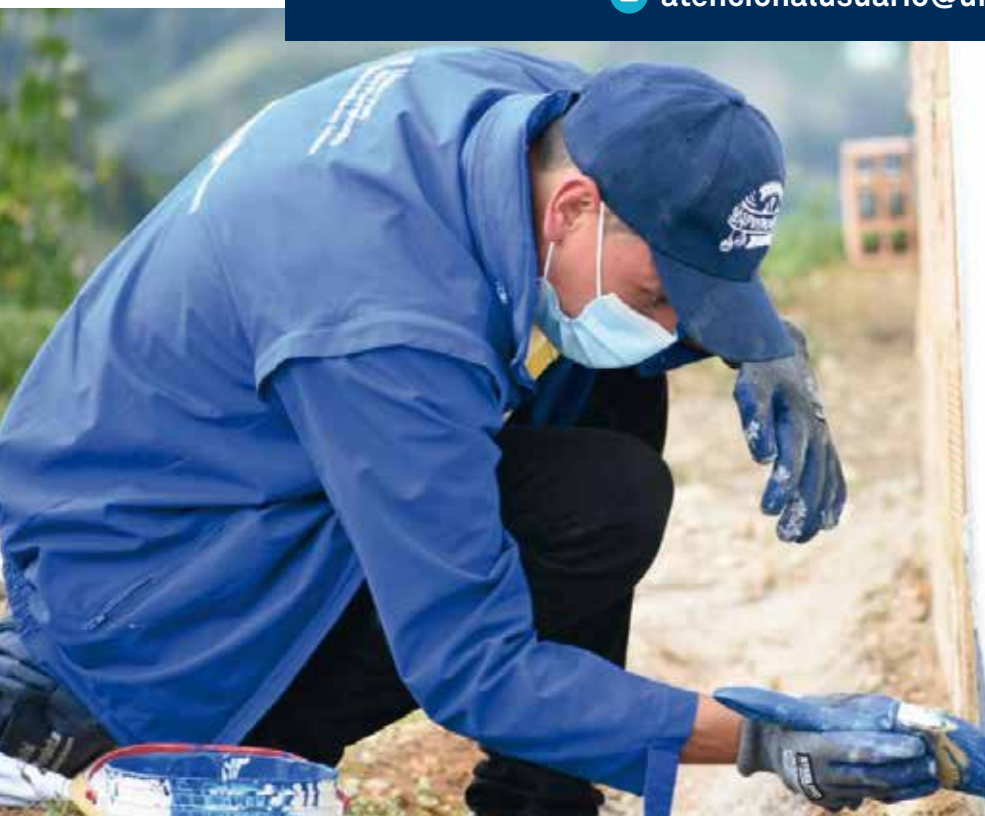
Consulte la ubicación semanal de nuestras móviles en:

www.unionvialriopamplonita.com/atencion-al-usuario

La atención a través de nuestros otros canales funciona con normalidad:



atencionalusuario@unionvialriopamplonita.com



Unión Vial Río Pamplonita

