COMUNES

Bogotá D.C. 13 de noviembre de 2024

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE
Secretario General
Cámara de Representantes

Ref: Radicación de proyecto de ley **JOSÉ MARIA VILLA VILLA - PUENTES COLGANTES** – Por medio de la cual se exalta la memoria del ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa" por sus contribuciones técnicas y científicas al desarrollo económico, social y cultural de la Humanidad, se promueve el diseño y la adopción de una política pública para la protección y conservación de los Puentes Colgantes en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Respetado Secretario General

En nuestra calidad de congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, nos permitimos respetuosamente radicar el proyecto de ley de la referencia y, en consecuencia, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

De los honorables congresistas,

PEDRO BARACUTAO GARCÍA OSPINA
Representante a la Cámara
Partido Comunes

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA | PACTO HISTÓRICO COLOMBIA FUERTE | CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES

UN PARTIDO PARA LOS NIÑOS TIENEMOS

COMUNES

Partido Comunes

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"		
Germán Gómez. Comunes Atlántico.	Jairo Cala	Susana Gómez C Repr. Pla Ant.
Aurora Contanco	David Alejandro Toro. TORO.	Jesús Carlos Ochoa Arango
Oscar D Pérez	Juan E	CARVALHO
Mauricio Parodi	Hernando González	Omar Restrepo Omar Restrepo
Jaime Salamanca. JAIME SALAMANCA T BOYACÁ—VERDE	Diego Ciceto	

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA | PACTO HISTÓRICO COLOMBIA PUEDE | CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES

UN PARTIDO PARA CUMPLIR TIERRA

COMUNES

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"		
Germán Gómez Comunes / Atlántico	CITREP 10 N.	
ALBÁN - COMUNES		Luis H. López
Dolcey Tony	Juan Jairo Bermúdez	
Fernando Giraldo		

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA | PACTO HISTÓRICO COLOMBIA PUEDE | CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES

UN PARTIDO PARA ESTOS TIEMPOS

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2024 CÁMARA

Por medio de la cual se exalta la memoria del ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa" por sus contribuciones técnicas y científicas al desarrollo económico, social y cultural de la Humanidad, se promueve el diseño y la adopción de una política pública para la protección y conservación de los Puentes Colgantes en Colombia y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. OBJETO. Exaltar la memoria del ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa" por sus contribuciones técnicas y científicas al desarrollo económico, social y cultural de la humanidad, se promueve el diseño y la adopción de una política pública para la protección y conservación de los Puentes Colgantes en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2º. ACTO SOLEMNE. La Mesa Directiva del Honorable Congreso de la República de Colombia en sesión solemne rendirá honores a la memoria del ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa", cuya fecha, lugar y hora serán programados con la presencia de los Ministros de Transporte, las Culturas, las Artes y los Saberes, Comercio, Industria y Turismo, Tecnologías de la Información y Comunicaciones y Educación, familiares e invitados especiales.

Parágrafo 1°. IMAGEN EN BILLETES O MONEDA LEGAL. La próxima emisión de los billetes o de moneda metálica tendrá en una de sus caras la imagen del ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa" como arquitecto pionero de los puentes colgantes en Colombia.

Parágrafo 2°. EMISIÓN DE ESTAMPILLAS. Servicios postales nacionales S.A.S (**4-72**), entidad vinculada al Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, en el término de los seis (06) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, iniciará el proceso de diseño y la producción de una estampilla de correo y/o emisión filatélica o postal conmemorativa de la vida y obra del genio e ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa".

Artículo 3°. POLÍTICA PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES COLGANTES DE LA NACIÓN -PCPCN-. El Ministerio de Transporte en asocio con el Ministerio de las Culturas, las Artes y los

Saberes, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Departamento Administrativo de Planeación dentro de los seis (06) siguientes a la promulgación de la presente Ley diseñará, formulará, adoptará y divulgará la **POLÍTICA PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES COLGANTES DE LA NACIÓN -PCPCN-**.

Artículo 4°. FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA SOSTENIBLE. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Fondo Nacional de Turismo -FONTUR-, y dentro del término de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, priorizará la financiación sectorial de los planes, programas y proyectos identificados por las entidades, y cuya finalidad se oriente a lograr la construcción, el mantenimiento y/o la rehabilitación de los puentes colgantes inventariados de la Nación y sus entornos paisajísticos en aras de promover y revitalizar los **ESPACIOS DE CONECTIVIDAD CULTURAL PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO SOSTENIBLE -ECCTS**.

Parágrafo 1°. PRIORIZACIÓN INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD. El Fondo Nacional de Turismo -FONTUR- priorizará la intervención en los espacios delimitados por los municipios de Santa fé de Antioquia y Olaya, Antioquia, con el propósito de adelantar las obras civiles necesarias de infraestructura requeridas para la implementación del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Puente de Occidente.

Artículo 5°. PLAN DE SALVAGUARDIA PUENTE COLGANTE DE OCCIDENTE. En el término de los seis (06) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, garantizará la financiación del Plan de Salvaguardia del Puente Colgante de Occidente, ubicado entre los municipios de Santa fé de Antioquia y Olaya, Departamento de Antioquia.

Parágrafo 1°. El Museo Juan del Corral, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes liderará la investigación que permita documentar el plan de salvaguardia para adelantar el proceso de ingreso del bien de interés cultural "Puente Colgante de Occidente" como Patrimonio Material y Cultural de la Humanidad, y del modelo de diseño para los puentes colgantes ideados por el ingeniero y matemático "José María Villa Villa" en la lista de Patrimonio Inmaterial reconocidos por la UNESCO.

Artículo 6°. FUNDACIÓN ESCUELA TALLER DE ANTIOQUIA "JOSÉ MARÍA VILLA VILLA". El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes financiará con los recursos del presupuesto general de la Nación o de cooperación internacional la creación de la **FUNDACIÓN ESCUELA TALLER DE ANTIOQUIA "JOSÉ MARÍA VILLA VILLA"**, cuyo domicilio principal se ubica en el municipio de Santa fe de Antioquia. Además del diseño, construcción, adquisición y/o la entrega en comodato de una sede, se garantizará la dotación, operación y puesta en marcha dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

Parágrafo 1°. La Fundación Escuela Taller de Antioquia "José María Villa Villa" promoverá la oferta para la salvaguardia de oficios y saberes tradicionales de Antioquia, además de programar los seminarios, debates, conferencias, talleres, proyecciones, exposiciones y las actividades museológicas itinerantes y académicas que permitan exhibir los planos, memorias y la semblanza de la vida y obra del genio ingeniero, matemático y músico "José María Villa Villa", en aras de garantizar el cuidado y conservación del patrimonio cultural, su identidad y la memoria histórica como herramienta para consolidar la Paz en Colombia.

Parágrafo 2°. La Fundación Escuela Taller de Antioquia "José María Villa Villa" tendrá por función, la administración del bien de interés cultural de la Nación "Puente de Occidente", y de los demás espacios de conectividad cultural para el desarrollo del turismo sostenible -ECCTS delimitados; adicional, a aquellas actividades de gestión de custodia, conservación y promoción cultural del Museo Itinerante "José María Villa Villa", el cual operará desde el municipio de Olaya, Antioquia.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las leyes que le sean contrarias.

PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Político Comunes
Partido Comunes

COMUNES

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"		
Hermán Henao. COMUNES Atlantico.		Susana Gómez C. Rep Ant. PA
ALBEIRO COMUNES.	Juan COMUNES	TORO
Luis Carlos Ochoa Ortiz	Oscar D Ruiz	JUANITE
Mauricio Parodi	Hernando González	CARVALHO
Omar Restrepo	Dolcey Torres	ALIANZA VERDE

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA | PACTO HISTORICO COLOMBIA PUEDE | CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES

UN PARTIDO PARA LOS NUEVOS TIEMPOS

COMUNES

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"		
Diego Cancelo		ITDEP JO
	Juan J Berria	Luis E Díaz
Mauricio Giraldo		

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA | PACTO HISTORICO COLOMBIA PUEDE | CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES

UN PARTIDO PARA LOS TIEMPOS

COMUNES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

1.1. LA VIDA Y OBRA DEL GENIO MATEMÁTICO, INGENIERO Y MÚSICO JOSÉ MARÍA VILLA VILLA.

José María Villa Villa (1850-1913), fue un genio colombiano identificado como matemático y polímata, impulsor y forjador del progreso material de Colombia, y educador de la más grande generación de ingenieros del siglo XIX. Nació en La Siberia, finca de su familia, la cual se localiza sobre la ladera de la montaña a 2100 m.s.n.m., zona donde hoy se ubica el corregimiento Horizontes, a 30 km del casco urbano del municipio de Sopetrán, subregión del occidente de Antioquia. La casa aún existe, y fueron los terrenos, el paisaje, campos de cultivo, los que vio, pisó y amó el reconocido padre de los puentes colgantes en Colombia.

Con apenas ocho años, Villa resolvía cálculos matemáticos complejos con una capacidad tan insólita, que su padre, Sinforiano Villa Vergara, y su madre, Antonina Villa Leal, se preguntaban allá en el pueblo natal: ¿esto es obra de Dios o del demonio? Su tataranieto Juan Francisco Villa continúa la anécdota que ha pasado por generaciones: "resolvía sumas y demás operaciones sin tocar lápiz ni papel, en un departamento en el que había casi un 82 % de analfabetismo.

Por eso Sinforiano y Antonina decidieron hablar con el médico Juan Nepomuceno Villa Villa, políglota y pianista, quien dijo: entréguenme al niño, aquí tenemos un genio". Juan Nepomuceno lo apadrinó para su formación intelectual. Entre los ocho y los catorce años se encargó de "vaciar" en el pequeño, miles de enseñanzas: el idioma inglés, francés, la lectura de los clásicos de su biblioteca como Ética de Baruch Spinoza, y la interpretación del violín. Fue él quien terminó de perfilar las capacidades que José María Villa Villa expuso naturalmente desde muy corta edad. *"Después de abandonar su terruño, éste Ingresó a la Escuela de Artes y Oficios de Medellín y después a la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Antioquia. La guerra civil de 1876 obligó al cierre de la Universidad, y ante la imposibilidad de continuar sus estudios en Colombia, y gracias al apoyo del General Pedro Justo Berrío, gobernador de Antioquia, viajó a Estados Unidos y se matriculó en el Instituto*

L

Stevens, en Hoboken, Nueva Jersey"[1]. Logró su título de ingeniero en la mitad del tiempo, **fue alumno universitario a los 14 años, profesor a los 17, y decano a los 23 años de la Escuela de Minas de Universidad Nacional, y luego de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Antioquia**. Fue invitado por Tulio Ospina, encargado de la Rectoría de la Escuela Nacional de Minas, para que formara parte de las 12 personalidades ilustres que darían sustento académico y humano a la Institución, y él era el personaje que llegaba con el mayor número de méritos.

Es catalogado por la lista Mansfield Merriman como uno de los ingenieros más grandes del mundo en el siglo XIX en lo referente a las estructuras de puentes, y hacedor de tres (03) récords mundiales en la categoría de puentes colgantes en madera. Presente en la primera facultad de Ingenieros mecánicos en la universidad Stevens Institute Hoboken como el primer latinoamericano graduado, y que colaboró en la construcción del puente de Brooklyn. En su paso por EEUU corrigió la matemática de Pierre Simón de Laplace y la aritmética de Euclides. *"Su tesis de grado, sobre la Mecánica del calor, fue laureada. Rápidamente fue reconocido en el exigente medio estadounidense como un gran talento científico y práctico en matemáticas e ingeniería. Tomás Alva Edison, el gran físico e inventor lo conoció, lo apreció, y repetidamente lo invitó a trabajar con él, ellos dos mantuvieron correspondencia y amistad durante 30 años sementando un respeto más en la humanidad y personalidad de un hombre que nunca dejó indiferente a nadie con quien tuviese trato"*[2].

Regresó a Antioquia en 1880, la colonización antioqueña hacia el sur y el occidente, en pleno auge de las actividades agrícolas como el cultivo de café o de explotación como la minería, hacían necesario superar el aislamiento geográfico por falta de medios de conexión. Éste era un propósito personal.

"La primera iniciativa concreta de Villa nació en el suroeste antioqueño, específicamente el proyecto de un puente sobre el Río Cauca para el camino entre Jericó y Fredonia. Don Alonso Ángel obtuvo el privilegio para construir y explotar esa obra en el sitio Las Piedras, creó la sociedad constructora respectiva y contrató a José María Villa para emprenderla. Este puente colgante tuvo una importancia enorme porque facilitó las comunicaciones

[1] https://es.wikipedia.org/wiki?curid=536413.
[2] https://es.wikipedia.org/wiki?curid=536413

entre el suroeste y el resto de Antioquia, dando paso a las recuas de mulas, el transporte de ganado y el tránsito de pasajeros, fundamentales para el progreso de la región. La obra se hizo entre 1881 y 1885"[3].

Varias son las construcciones emblemáticas de Villa: una de ellas fue el puente sobre el Río Cauca entre Yarumal e Ituango, en el sitio Pescadero. Inició obras en 1882 y sin estar culminado, el puente tuvo que prestar servicio para el paso de tropas en la guerra de 1884 y 1885.

También en enero de 1887 el Ministerio de Fomento y el gobernador Marceliano Vélez concedieron a los señores Gómez Hermanos y Braulio Chavarriaga dió autorización para construir un puente colgante sobre el río Cauca en el paso de La Pintada, en el camino de Lomitas a Arquía, pasando por los distritos de Santa Bárbara y Valparaíso. Obra que se culminó en 1895 y garantizó la comunicación de Antioquia con el sur de Colombia así como reforzar el transporte con el Suroeste antioqueño.

Pero la obra cumbre del ingeniero Villa: El puente de Occidente unió Sopetrán con Santa Fe de Antioquia. *"El gobernador Vélez estaba empeñado en mejorar las vías de Antioquia, en este caso el camino de occidente, buscando salida al mar por Urabá. "En Santa Fe de Antioquia se conformó la Sociedad Puente de Occidente S. A., liderada por Enrique White y por el mismo gobernador, con la participación como socios, entre otros, del Estado de Antioquia, Carlos del Corral, Julio C. del Corral, Federico Villa, Julio Ferrer, Lucio Martínez y Alonso Ángel. Iniciaron labores en noviembre de 1887. Villa estaba feliz y optimista. Sabía a lo que se enfrentaba y había dicho: «La obra es practicable y está al alcance de los recursos con los que podemos contar»".*[4]

José María Villa se destaca en esta obra por que para la época se esforzó en encontrar un diseño arquitectónico que se acomodara a las dimensiones del puente, seleccionando los materiales principalmente de la región que cumplieran con la durabilidad, la resistencia y el peso y cuyo financiamiento fuese accesible; un esfuerzo que resultó en una obra de 291 metros de largo, 167 toneladas de peso muerto y 95 toneladas de carga viva admisible.

[3] https://es.wikipedia.org/wiki?curid=536413
[4] https://es.wikipedia.org/wiki?curid=536413

"El puente se entregó el 27 de diciembre de 1895. Hasta el lugar llegaron gentes de Santa Fe de Antioquia, Sopetrán y Medellín, en alegres grupos. El día era una fiesta. En presencia de la concurrencia, encabezada por el gobernador de Antioquia y el obispo de Santa Fe de Antioquia, se hizo la prueba de carga de la estructura, metiendo en ella un elevado número de reses, que quedaron quince minutos mugiendo y pateando. El examen posterior mostró que la estructura no había cedido con la carga. El público estalló en aplausos y en gritos de «¡Viva José María Villa!», a los cuales éste contestaba: «¡Que beba!». En 1930, un viajero extranjero anotaba, encantado con esta obra: "El puente sobre el río Cauca, que corre caudaloso a nuestros pies, está considerado en los Estados Unidos el séptimo del mundo por su longitud y resistencia; y aun siendo ligero, puede considerarse uno de los más hermosos. Al constructor, ingeniero José María Villa, colombiano (acaso lo creerán inglés, debido al material que empleaba en la construcción), ha hecho obra digna de celebrarse".[5]

Si bien hoy en día existen otros puentes colgantes en América del Sur mucho más largos, originalmente el Puente de Occidente era el más largo de todo el subcontinente en su tipo, y es allí donde radica la importancia histórica y cultural del puente, siendo en su momento pieza clave en el desarrollo de la región y el país. La obra es fiel testimonio, además, de la extraordinaria visión vanguardista de su diseñador, el ingeniero José María Villa, así como del más avanzado quehacer técnico y científico de la época. Fue declarado Monumento Nacional de Colombia el 26 de noviembre de 1978[6].

Igualmente, el ingeniero Villa participó en la construcción de los puentes Brooklyn, sobre East River de Nueva York (EEUU). El puente de Brooklyn en NY con su relación 1:10 ***(500 Mtl entre apoyos y 49 Mtl de altura de torres)*** mostraba ostentoso el alcance constructivo de una nación industrializada, tan distante para la inmensa mayoría de las naciones de aquel entonces incluidos nosotros los colombianos. Además, diseño y construyó la infraestructura de Puente Iglesias (Fredonia), Pescadero (Ituango), La Pintada y Puente Navarro en el municipio de Honda (departamento del Tolima). De estos, cuatro (04) fueron diseñados y construidos por José María Villa, y se estima que tres (03) restantes fueron hechos por sus alumnos con la base de enseñanzas y conceptos. Además, fue pionero del

[5] https://es.wikipedia.org/wiki?curid=536413

[6] Congreso de la República de Colombia. «Ley 25 de 1978 por medio de la cual se declara un monumento nacional, se honra la memoria de un servidor de la patria y se dictan otras disposiciones.». Lex Base Colombia. Archivado desde el original el 3 de octubre de 2008. Consultado el 18 de agosto de 2008. «**Artículo 1º.**-Declárase monumento nacional el "Puente de Occidente", sobre el río Cauca, entre los Municipios de Olaya y Santa Fe de Antioquia y rindase tributo de admiración a su constructor el ilustre ingeniero José María Villa.»

}}

desarrollo eléctrico antioqueño con el diseño y construcción de la primera generadora eléctrica en la represa de Piedras blancas, ubicado en el corregimiento de Santa Elena, Medellín, Antioquia.

Esta generadora eléctrica, la 4ª en el país, trajo el primer alumbrado eléctrico a Medellín en 1898. Hoy Antioquia produce el 55% de la electricidad de Colombia, siendo el 5.5% del territorio colombiano. José María Villa Villa estuvo presente en una época favorable para la ingeniería, pues para ese entonces el gobierno del general Marceliano Vélez había emitido la Ley 30 de mayo de 1881 que otorgaba recursos para construir un puente que uniera a los municipios de Olaya y Santa Fe de Antioquia. "Fue pionero en una forma de construir". Villa Villa también fue el primer decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Antioquia, y durante el gobierno de Carlos E. Restrepo fue llamado a ser el líder del Ministerio de Obras Públicas. Así, para él resultaba más importante e interesante quedarse en la academia: "**yo voy a formar a los próximos ingenieros del país**", fue una de las sentencias que se escuchó decir. Con su personalidad racional, su gran porte, gusto por la música y la vida simple, se le considera una de las mentes más brillantes de Colombia en el siglo XIX.

1.2. EL CONTEXTO ACTUAL DE LOS PUENTES COLGANTES EN COLOMBIA

El progreso humano en Colombia se tejió con los puentes colgantes de madera y alambres diseñados y construidos por José María Villa en el siglo XIX. La hermosa filigrana emergió con los bordados de madera, barro, hilos de acero y las manos de los labriegos de la región, lo cual configuró una hazaña que logró nuevas formulas matemáticas para garantizar capacidades de cargas, y geometrías impensadas hasta ese momento, permitiendo además que personas, anhelos, necesidades y carencias pudiesen ir de un lugar a otro. Precisamente esto fue lo que lo hizo tan significativo a los ojos de la ingeniería de su época en geografías cercanas, e incluso en las más distantes a las colombianas, lo que hoy se percibe como el puente de Occidente, el cual tuvo mucho que decirle al 90 % del mundo con poco desarrollo industrial, pues con su relación 1:26 ***(300 mtl entre apoyos y 11.29 mtl de altura de torres)*** desafió la ingeniería con matemática y materiales al alcance de todas las naciones no industrializadas.

El puente de occidente preside como símbolo de la transformación económica y social en Colombia, pues representa un cambio en el paradigma del desarrollo territorial para el siglo XIX. No obstante, hoy es justo decir, que los cambios de mentalidad colectiva para avanzar hacia el desarrollo económico de la Colombia rural y urbes citadinas, sucumbió hasta llegar a nivel de obsolescencia, dado que los mismos puentes colgantes pasaron de ser la solución vial moderna a la de bienes obsoletos por la indiferencia estatal.

La creciente demanda de soluciones para el transporte y los nuevos modelos constructivos llevó a minimizar las intervenciones del Estado en el siglo XX, y con esto, la ausencia de un mantenimiento de los puentes colgantes. Lo que se puede observar hoy, es la identificación de situaciones de riesgo por falta de garantía al derecho de contar con condiciones mínimas de seguridad y reglas técnicas que prevengan accidentes en personas, aspecto mismo que limita la oportunidad de acceso a la educación de los niños, niñas y adolescentes, y a causa del tránsito indebido hacia las cientos de escuelas rurales del país, o que decir de las mulas con sus cosechas a poblados cercanos, campesinos por víveres, enfermos a los centros de salud, y ante todo, la esperanza de un lado al otro de promover la Colombia rural equitativa sostenible y en paz. El Estado debe brindar a la gente la oportunidad de seguir conectados a través de los puentes colgantes en regiones complejas y naturales, garantizando recursos para el mantenimiento y/o la rehabilitación de estos.

De este modo, velar por los puentes colgantes como un patrimonio arquitectónico, cultural y social de la nación que atrae progreso cultural, y ya no sólo por el tránsito de mercancías para aquella propiedad que no cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, tal y como lo definió la Resolución 1528 de 23 de mayo de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte[7]; podría generar la oportunidad de lograr migrar hacia un turismo sostenible en sitios apartados que comunique las veredas, los pueblos patrimonio, las reservas naturales y la fauna con la revitalización de los espacios que facilitan la salvaguardia de la identidad cultural en comunidades y economías locales. Lograr ser parte del equilibrio arquitectónico mundial, vale tanto para la economía como para el progreso social y cultural. Por ello, es necesario censar o inventariar las estructuras de los puentes colgantes en Colombia, dado que la ausencia de los datos sobre ellos es aún desconocida. La ausencia de política pública, o los vacíos

[7] "Por la cual se implementa el Sistema de Administración de Puentes de Colombia SIPUCOL de la Red Vial Nacional, la Ficha Técnica de Información de SIPUCOL y se dictan otras disposiciones"

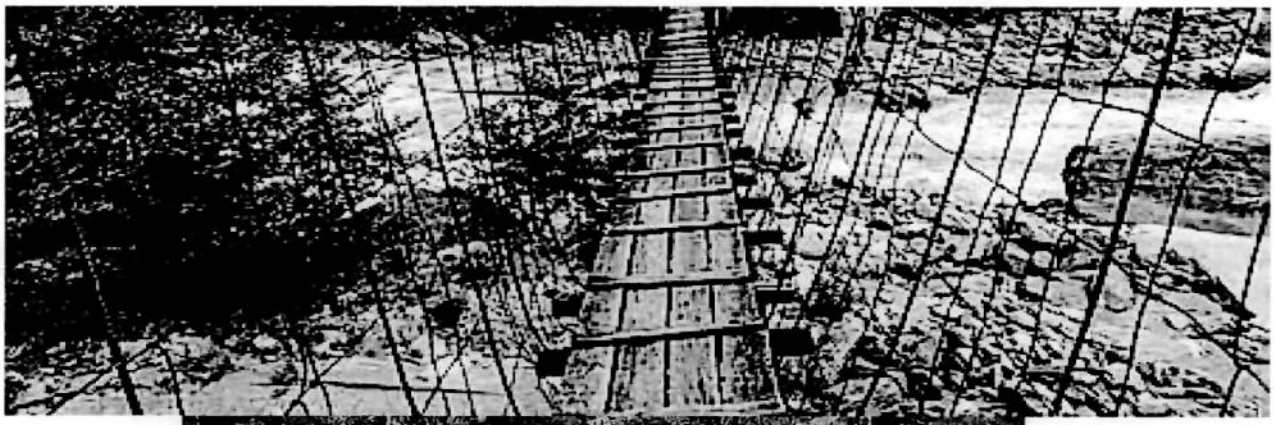
normativos que no determina las responsabilidades, competencias ni la administración de los recursos públicos para mejorar su patología y consolidar el mantenimiento oportuno y productivo, sugiere la necesidad de adelantar nuevas acciones con enfoque de desarrollo humano emergente para aquellas regiones relocalizadas del país. Es válido decir, que existe un número no identificado de la figura de los puentes colgantes en Colombia, y una cantidad más que se requieren construir para lograr seguir haciendo patria como lo hizo José María Villa Villa, en aras de garantizar el acceso a los derechos de personas que habitan nuestra Colombia profunda.

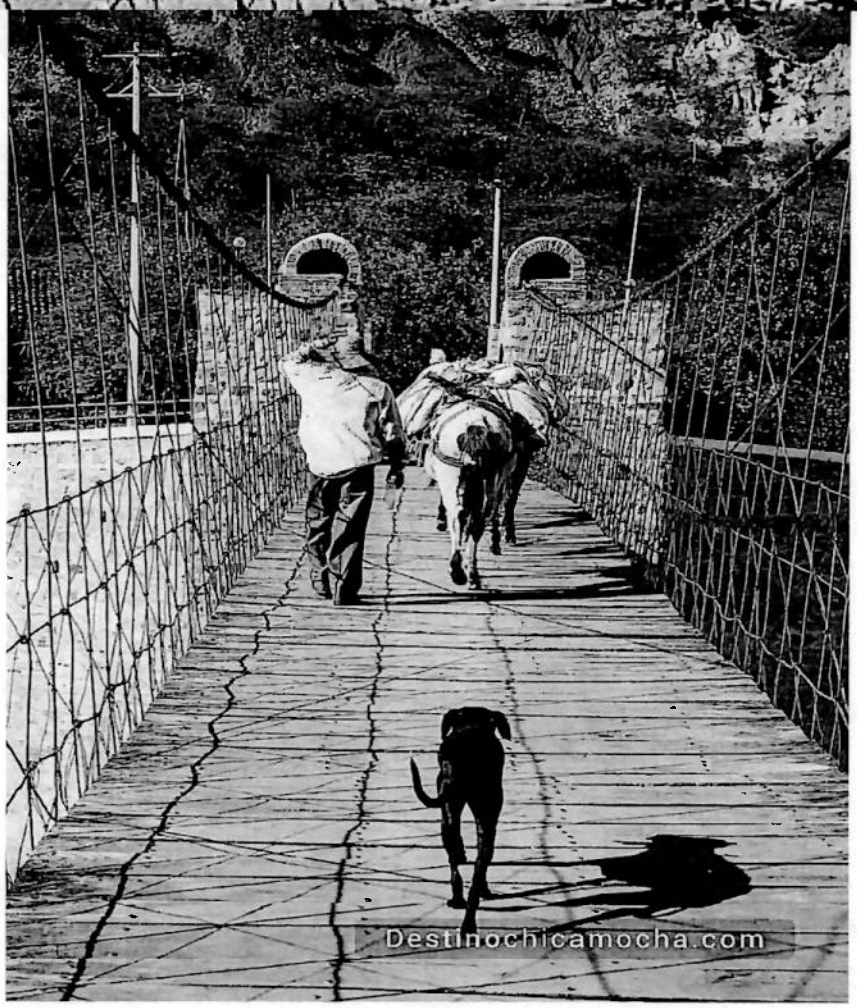
Algunos de los puentes son históricos, otros están ubicados en zonas aisladas y son mezcla de técnicas modernas y artesanales, otros se constituyen con la técnica más moderna por el ejército para fines de seguridad, y todos al unísono hacen patria tejiendo relaciones más allá de lo comercial, y afectando a escala más humana de lo que lo hacen grandes puentes vitales de las generaciones de vía 4G, las cuales se consideran hoy, como los que dinamizan la economía de la nación. Hoy el tratamiento que se le otorga a esta categoría de puentes en Colombia es el de ser Puentes Peatonales Tipo, tal como indica la Resolución N° 4745 de 7 de diciembre del 2022 de Invias[8]. Sin embargo, es necesario pensar en estás otras dinámicas, y así fomentar estos infinitos hilos invisibles que aún hoy, y por la falta de muchos otros puentes como puentes de Lengerke en el departamento de Santander, o Puente de Occidente en Santa fe de Antioquia, mantienen la ruralidad colombiana sin las posibilidades manifiestas del siglo XXI, pero que inciden decididamente en reafirmar la identidad de la nación.

Que importante es unir territorios para quienes deseamos paz, reconciliación, equidad, y oportunidades. El puente de Occidente es un ejemplo y un legado, pues representó un hito para la región y el mundo que dejó para la humanidad una nueva técnica en la construcción de los puentes colgantes para lugares de difícil acceso, por ello, incluso, es la más notable hazaña técnica y matemática del sabio y genio José María Villa Villa. Su genialidad, tesón de nuestras gentes y los puentes colgantes burlaron la lógica con la matemática y voluntad humana, creando poéticas tramas que hoy tienen vigencia, y cuyas épicas hazañas sobre el indomable y peligroso río Cauca, desafiaron y superaron la frontera infranqueable.

[8] "Por la cual se adopta la Cartilla Puentes Peatonales Tipo".

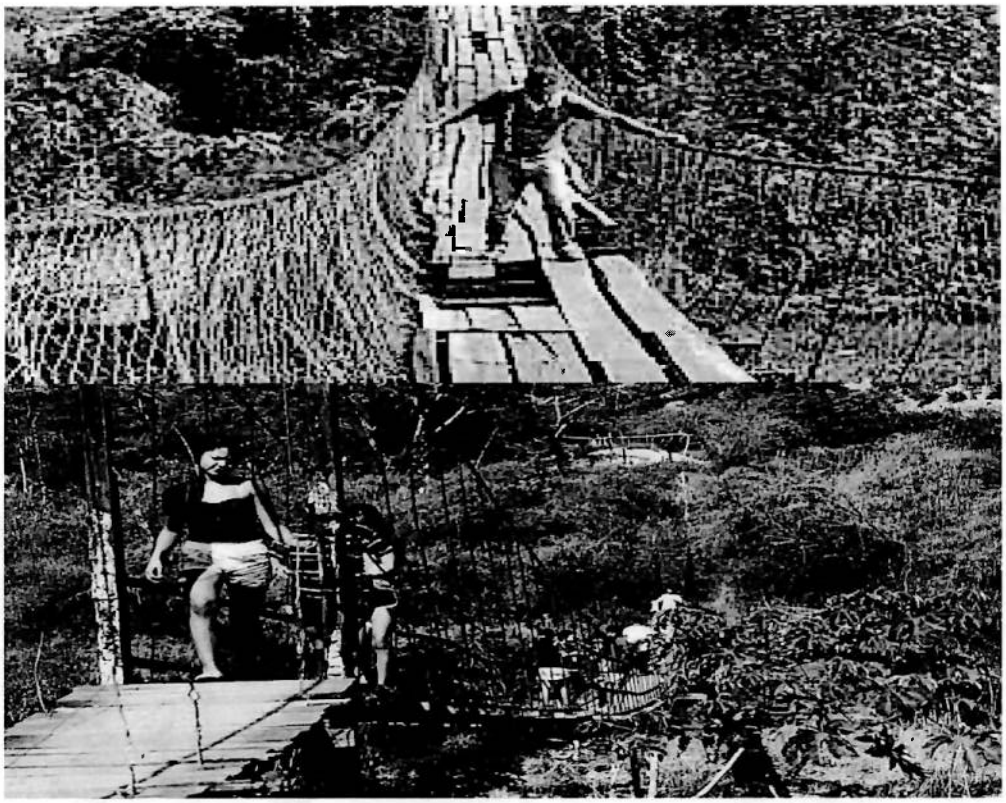
COMUNES





COMUNES

COMUNES



COMUNES

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA

PACTO HISTORICO COLOMBIA FUERTE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

UN PARTIDO PARA LOS NUEVOS TIEMPOS

2. ALCANCE DEL PROYECTO

El presente proyecto de Ley pretende exaltar la vida y obra del ingeniero, matemático y músico José María Villa Villa, al buscar rememorar la genialidad que para la época significó el gran avance de la ingeniería colombiana, lo cual es visto como un legado científico para el diseño y construcción de puentes colgantes del siglo XIX; pero además, trasciende hacia la idea de buscar garantizar la transmisión generacional de una cultura arquitectónica de la época en conexidad con el derecho a la memoria histórica que permitirá el impulso del modelo turismo sostenible[9] adoptado como una política que preservará la infraestructura sociocultural de la época.

[9] La política de turismo sostenible "Unidos por la Naturaleza" tiene como objetivo posicionar la sostenibilidad como pilar fundamental para el desarrollo del turismo en el país, como factor de competitividad de los negocios turísticos y de desarrollo social y cultural local.

No obstante, es menester señalar que, hoy subsisten tales obras en medio del abandono, deterioro y olvido, por ausencia de una política pública que le asigne recursos necesarios a los puentes colgantes, y con lo cual se garantice el mantenimiento y/o la rehabilitación de dicha infraestructura social con una vocación de permanencia para reforzar la idea de fortalecer la identidad nacional, y que atendiendo al enfoque de conexión con la política de turismo sostenible logre promover el cuidado, la conservación y protección de aquellos bienes de interés cultural, cuyas obras se catalogan como auténticas joyas arquitectónicas y patrimoniales de la nación, debiendo ser intervenidas desde el principio de precaución[10].

En investigación adelantada por Martín Jiménez[11] (2021), éste describe lo siguiente:

> **"A pesar de la gestión adelantada para inventariar los puentes del país, las actividades de intervención (para rehabilitación, reparación, entre otros) se quedan cortas y opacan dicho panorama. Es evidente la escasez de recursos y falta de interés y voluntad política, que se refleja en una escasa planificación en el país de mantenimientos preventivos y correctivos en estas estructuras, y ausencia de documentación y reglamentación para su evaluación e intervención".**
>
> **"De igual forma, la insuficiencia de políticas de revisión continua o instrumentación y precario mantenimiento que se realiza al sistema estructural de un gran número de puentes en el territorio colombiano incrementa la probabilidad de que se generen fallas por el deterioro de su estructura o por la detección tardía de afectaciones críticas, que conduzcan posteriormente a su cierre parcial y, en casos más extremos, al colapso de su estructura.**
>
> Los daños que se presentan comúnmente en las tipologías de puente más usadas en Colombia son (Laureano Gómez, s/f):
>
> ✓ Puentes en concreto reforzado: fisuras, aplastamiento local, asentamientos, volcamiento, vibración excesiva, hormigueros, segregación, fisuración por retracción, problemas en las juntas frías, exposición del acero de refuerzo, eflorescencias, corrosión de la armadura, contaminación del concreto, fallas por impacto y socavación.

---

[10] En la actualidad, en los países desarrollados, con grandes activos en materia de infraestructura, existen o se vienen implementando sistemas de gestión perfeccionados con guías y manuales que permiten evaluar los puentes existentes y dar parámetros y especificaciones para la intervención de los que presentan deficiencias estructurales, con miras a rehabilitar, reparar, reforzar, reacondicionar o reemplazar su estructura, de manera que su comportamiento cumpla o se ajuste lo más cercano posible a las normativas actuales que rigen cada país. Y debido a que gran parte de los puentes son antiguos estas directrices se convierten en una herramienta fundamental para mejorar la integridad de la infraestructura del país.

[11] Guía para la Rehabilitación de Puentes con Estructura de Acero Caso de Estudio: Puente Colgante con Estructura de Acero en Colombia.

✓ Puentes en estructura metálica: corrosión, deterioro de pintura, pérdida de recubrimiento en los cables, pérdida de tensión en los cables y pendolones, fisuras, pandeos, fallas por impacto, deflexiones excesivas, mal estado de conectores, aplastamiento, desgarramiento y fallas en la soldadura.

Se reitera, que es notable la ausencia de una Política Pública de Estado frente al programa de mantenimiento de puentes colgantes en Colombia. El Ministerio de Educación es quien mejor puede dar cuenta de alertas generadas por el paso de niños, niñas y adolescentes para acudir a los establecimientos educativos rurales. Contrario a ello, es la operación de programas orientados a mejorar y conservar la infraestructura de los puentes de acero y concreto de la red vial nacional las priorizadas, para adaptarlos acorde a las necesidades actuales de transporte con mayor capacidad de carga, resistencia a las vulnerabilidades sísmicas e incrementos del tránsito promedio diario futuro en la red vial nacional. (DNP, 2008)[12]. Con relación a lo anterior, Martín Jiménez (2021) reseña lo siguiente:

> "El Estado Colombiano comenzó la labor de cuantificar, clasificar y evaluar los puentes desde 1983, cuando elaboró el primer proyecto relacionado con la gestión y administración de puentes denominado Revisión periódica de puentes. Posteriormente, entre 1989 y 1991 el Ministerio de Obras Públicas y Tránsito (MOPT) y la Universidad del Cauca mediante un convenio interinstitucional ICFES-BID, realizó un trabajo denominado Investigación Nacional de Puentes, que consistió en el inventario e inspección de daños en los puentes ubicados en cada uno de los diferentes Distritos de Obras Públicas. Para el año de 1996, se implementó el Sistema de Administración de Puentes de Colombia (**SIPUCOL**), a través de un convenio internacional de asistencia técnica entre el Instituto Nacional de Vías y la Dirección de Carreteras del Ministerio de Transportes de Dinamarca, esta herramienta, que se basó en las experiencias de Danbro (Sistema de Administración de Puentes de Dinamarca) y SIPUMEX (Sistema de Administración de Puentes de México) ha fortalecido la gestión relacionada con el seguimiento y conservación de los puentes.
>
> Con la puesta en marcha de la base de datos SIPUCOL, se obliga a los concesionarios viales a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para que presenten un reporte completo trimestral del estado de puentes a lo largo del corredor concesionado; pero lamentablemente, la actualización en muchos casos no es tan eficiente. Dentro de una inspección realizada para el año 1996 por SIPUCOL para puentes de longitud mayor a 10 m de la red vial primaria en Colombia, y complementada posteriormente por Yamin & Ruiz, 2014 se obtuvo como resultado un valor estadístico sobre la tipología de puentes en todo el territorio nacional.

[12] https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0041001830000.pdf

Al respecto Martín Jiménez (2021) afirma: "en países en vía de desarrollo como Colombia, se vienen ejecutando iniciativas para la administración de la infraestructura de puentes como SIPUCOL, pero debido a la escasez de recursos, especialmente, en investigación, no se cuentan con suficientes guías y manuales, y mucho menos, normativas que permitan realizar de manera certera y confiable evaluaciones de los puentes existentes, así mismo, la rehabilitación y reacondicionamiento de puentes. Con lo anterior se denota que, con la expedición de la Resolución N° 1528 de 23 de mayo de 2017, publicado en el Diario Oficial N° 50.242 de 23 de mayo de 2017 por el Ministerio de Transporte se establece un régimen de protección de administración de Puentes de Colombia (Sipucol) de la Red Vial Nacional, y cuyo alcance determina que:

> ***(...) "Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de este con los demás países".***

Lo anterior nos permitirá concluir que, actualmente existe un vacío normativo en lo que respecta a la regulación de un sistema de protección y conservación de puentes colgantes en Colombia con un valor histórico y cultural generacional. En otras palabras, lo que se evidencia es un ***"régimen de desprotección de los puentes colgantes en Colombia por la ausencia de una política pública de conservación"***, por cuanto aquellas servidumbres de tránsito y transporte que se constituyeron como un hito de la ingeniería para el siglo XIX, y que facilitaron el paso de las personas y sus mercancías para promover el progreso de la Colombia rural y profunda, hoy no tienen ningún reconocimiento y valor por el Estado. Los puentes colgantes, nuestros puentes, son la memoria viva que nos permite recordar el esfuerzo de todos aquellos ancestros que forjaron la pujanza en regiones de Colombia, son testigos del paso de la historia del desarrollo económico, social, cultural, ambiental y espiritual de nuestras gentes. Su legado no es simplemente acero o cemento, sino, la fiel fotografía de las guerras y el conflicto armado que permitió la independencia de nuestro pueblo, pero también la llegada de la Paz a los territorios por la presencia de los actores armados que en estado de rebelión o sedición inhibían la memoria de los colombianos.

Para un sector de la sociedad, los puentes colgantes en Colombia han perdido capacidad y funcionalidad para atender demandas crecientes de tránsito y transporte para personas y mercancías. Esta apreciación desconoce que, los mismos constituyen oportunidad para

lograr que se potencialicen nuevos sectores de la economía global, como el creciente turismo sostenible. El turismo tiene un impacto económico en la sociedad y en el país, ya que: (i) Contribuye al desarrollo de la industria local, al demandar bienes y servicios. (ii) Crea empleo, ya que se necesitan trabajadores y empleados para ofrecer los productos y servicios. (iii) Genera ingresos para el Estado, ya que se pagan impuestos y tasas; y (iv) Mejora el nivel de vida de la población, ya que se desarrolla la producción de bienes de consumo. Hoy, un medio para potencializar el turismo sostenible es el puente colgante.

Más que un convidado de piedra condenado al ostracismo, estos puentes colgantes son la memoria viviente del hombre "José María Villa Villa", quien con genialidad matemática, habilidad ingenieril guío el progreso de Antioquia y Colombia al superar las agrestes y hondonadas aguas de los Ríos Cauca y Magdalena, aportando así a forjar los sueños de muchos hombres y mujeres colombianos que hoy habitan las tierras de esta Colombia. Ello facilitó el progreso de ciudades capitales y que hoy resisten a reconocerlo.

Honrar el legado y la memoria de "José María Villa Villa", buscando cuidar, proteger, conservar y garantizar la sostenibilidad de estas joyas arquitectónicas y medios de transporte que se representan como bienes de interés social, cultural y patrimonial, es avanzar hacia la generación de recuperar la memoria histórica que nos conecta con nuevos espacios culturales que potencialicen el turismo sostenible como lugares dignos para respetar y preservar la dignidad, a partir de la adopción de una **POLÍTICA PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES COLGANTES DE LA NACIÓN -PCPCN-** que genere **ESPACIOS DE CONEXIÓN CULTURAL PARA EL TURISMO SOSTENIBLE-ECCTS-**.

3. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA DEL PROYECTO DE LEY

Mediante la Ley 25 de 1978, el Congreso de la República decretó;

> ARTÍCULO 1o. Declárase monumento nacional el "Puente de Occidente", sobre el río Cauca, entre los Municipios de Olaya y Santa Fe de Antioquia y ríndase tributo de admiración a su constructor el ilustre ingeniero José María Villa".
>
> ARTÍCULO 2o. El Ministerio de Obras Públicas restaurará el mencionado puente y velará permanentemente por su conservación.

ARTÍCULO 3o. La Corporación Nacional de Turismo incluirá dentro de los sitios de atracción turística el "Puente de Occidente" y, para tal efecto, construirá paradores en los terrenos aledaños a sus estribos con el fin de facilitar la recreación y atención de los visitantes.

ARTÍCULO 4o. El Ministerio de Comunicaciones emitirá estampillas, de diversos valores, alusivas al Puente de Occidente y que honren la memoria de su constructor.

ARTÍCULO 5o. El Gobierno Nacional construirá en el Municipio de Sopetrán, Antioquia, tierra natal del Ingeniero José María Villa, en terrenos que señalen las autoridades municipales, un parque en el cual se levantará una estatua de tan eminente profesional y que llevará su nombre.

ARTÍCULO 6o. Revístase al señor Presidente de la República de facultades extraordinarias, por el término de tres años, a partir de la sanción de la presente Ley, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la misma. En virtud de estas facultades el Gobierno Nacional efectuará las operaciones presupuestales correspondientes, obtendrá empréstitos, si fuere necesario, y celebrará los contratos a que haya lugar.

Como puede observarse, los artículos promulgados obligaban al Estado colombiano para que en el término de tres (03) años, este diera cumplimiento con actos concretos, y cuyo desarrollo comprometía al gobierno nacional con la ejecución de las obras y actividades definidas en la Ley, entre las que se identifican; (i) Restauración del puente. (ii) Parador turístico. (iii) Emisión de estampillas, y (iv) construcción del parque. Al respecto, en la indagación no se evidencia constancia de acto administrativo o contrato para la ejecución de acto u obra determinada. En tal sentido, y como se pudo corroborar, ninguno de estos mandatos tuvo cabal ejecución, hecho que se constituye notorio, además reflejado en el territorio beneficiario.

De tal forma que, se considera que desde el análisis interpretativo de esta Ley, la misma ha perdido la vigencia o vigor por la falta de eficacia social o por sustracción de materia, al evidenciar la no ejecución del objeto o la finalidad que estaba llamada a cumplir, y por la caducidad procesal legislativa que se evidencia en el plazo vencido. Así las cosas, con relación a la materia conceptual, la Sentencia C-873/03 expresó lo siguiente:

3.2.2. <u>El alcance de los conceptos en el ordenamiento colombiano</u>

Procede, pues, la Corte a determinar el sentido que se debe adscribir a las categorías en comento, de conformidad con el uso que se les ha dado en el ordenamiento jurídico nacional, no sin antes advertir que se trata de figuras a menudo ligadas entre sí, cuyos significados confluyen en varios puntos:

(c) La *"eficacia"* de la norma puede ser entendida tanto en un sentido jurídico como en un sentido sociológico; es el primero el que resulta relevante para efectos del asunto bajo revisión. El sentido jurídico de "eficacia" hace relación a la *producción de efectos en el ordenamiento jurídico* por la norma en cuestión; es decir, a la aptitud que tiene dicha norma de generar consecuencias *en derecho* en tanto ordena, permite o prohíbe algo.

Por su parte, el sentido sociológico de "eficacia" se refiere a *la forma y el grado en que la norma es cumplida en la realidad,* en tanto hecho socialmente observable; así, se dirá que una norma es eficaz en este sentido cuando es cumplida por los obligados a respetarla, esto es, cuando modifica u orienta su comportamiento o las decisiones por ellos adoptadas.

(d) La *"vigencia"* se halla íntimamente ligada a la noción de "eficacia jurídica", en tanto se refiere, *desde una perspectiva temporal o cronológica*, a la generación de efectos jurídicos obligatorios por parte de la norma de la cual se predica; es decir, a su *entrada en vigor*. Así, se hace referencia al *período de vigencia* de una norma determinada para referirse al lapso de tiempo durante el cual ésta habrá de surtir efectos jurídicos. La regla general en nuestro ordenamiento es que las normas comienzan a surtir efectos jurídicos con posterioridad a su promulgación, según lo determinen ellas mismas, o de conformidad con las normas generales sobre el particular. El verbo "regir" es utilizado por las normas para hacer referencia a su vigencia, entendida en este sentido.

(e) La *"aplicación"* de las normas es el proceso a través del cual sus disposiciones son interpretadas y particularizadas frente a situaciones fácticas concretas por parte de los funcionarios competentes para ello, sean administrativos o judiciales. Así, se "aplica" una determinada norma cuando se le hace surtir efectos frente a una situación específica, desarrollando el contenido de sus mandatos en forma tal que produzca efectos jurídicos respecto de dicha situación en particular,

determinando la resolución de un problema jurídico dado, o el desenlace de un determinado conflicto.

(f) Finalmente, la *"implementación"* de una norma hace referencia al proceso por medio del cual la política que dicha norma articula jurídicamente es puesta en ejecución; se trata de una serie ordenada de pasos, tanto jurídicos como fácticos, predeterminados por la misma norma –o por aquellas que la desarrollen -, encaminados a lograr la materialización, en un determinado período de tiempo, de una política pública que la norma refleja. Por lo mismo, la noción de "implementación" tiene una dimensión jurídica, una dimensión material o fáctica y una dimensión temporal, cuyo contenido habrá de ser determinado por el Legislador. Analíticamente, una política pública primero es diseñada y luego es implementada. La articulación jurídica del diseño de la política conlleva que la implementación futura de ésta no sea sólo política sino también judicial.

Visto lo anteriormente descrito, se podrá comprender que la norma en mención entró en estado de obsolescencia, dado que a ésta no se le pudo dar cumplimiento cabal, salvo el declarar al Puente de Occidente como un monumento nacional; por lo que se desconoció el espíritu para la cual fue promulgada la Ley, quedando así el propósito de lograr exaltar la memoria de "José María Villa Villa" inconcluso. De tal modo que en la actualidad se hace necesario la promulgación de una Ley que atienda la exaltación de la memoria y a la vez logre impulsar el desarrollo de la economía desde el enfoque del turismo sostenible para el cuidado y conservación de la memoria histórica. Bajo el liderazgo del Presidente Gustavo Petro Urrego, Colombia es reconocida como el "País de la Belleza", gracias a nuestra riqueza auténtica y única, representada en la biodiversidad, así como el valioso patrimonio cultural que configura al país como una potencia para la vida en el planeta[13].

4. MARCO JURÍDICO

Con relación a las leyes de honores, la Sentencia C-766 de 2010 de la Corte Constitucional de Colombia delimita claramente las condiciones para su promulgación:

[13] https://fontur.com.co/sites/default/files/2024-02/PLAN%20SECTORIAL%20DE%20TURISMO%202022-2026.pdf

1. Las leyes de honores, homenaje y de aniversario en el ordenamiento constitucional colombiano.

En el orden constitucional colombiano el artículo 150 de la Constitución atribuye al legislador la elaboración de la ley. Dentro de éstos se encuentra el decreto de honores a ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria -artículo 150 numeral 17-. Respecto de este tipo de leyes, conocidas como leyes de honores, la jurisprudencia constitucional ha manifestado que son cuerpos normativos en cuyas "*disposiciones, se exaltan valores humanos que por su ascendencia ante la comunidad, han sido considerados como ejemplo vivo de grandeza, nobleza, hidalguía y buen vivir, y por ello se les pone como ejemplo ante la posteridad*". De forma más extensa ha manifestado.

Una lectura de las leyes de homenajes, honores o celebración de aniversarios que han sido expedidas permite clasificarlas en tres grandes grupos:

i. leyes que rinden homenaje a ciudadanos;

ii. leyes que celebran aniversarios de municipios colombianos; y

iii. leyes que se celebran aniversarios de instituciones educativas, de valor cultural, arquitectónico o, en general, otros aniversarios[14].

En todas estas celebraciones es un valor predominante el aspecto cultural, histórico o social de los eventos, monumentos o ciudadanos exaltados, como es propio de un Estado fundado en el principio de la laicidad. Lo que fue reiterado en la sentencia C-782 de 2001, en donde se recordó que "*este tipo de disposiciones, denominadas leyes de honores, 'producen efectos particulares sin contenido normativo de carácter abstracto'*[15]*. Así, desde el punto de vista material, tales leyes no crean, extinguen o modifican situaciones jurídicas objetivas y generales que son propias a su naturaleza 'pues simplemente se limitan a regular situaciones singulares, cuyo alcance es únicamente la situación concreta descrita en la norma, sin que sean aplicables indefinidamente a una multiplicidad de hipótesis o casos*[16]*]*".

---

14 https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=145197&dt=S#_ftn23

15 https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=145197&dt=S#_ftn16

16 Sentencia C-766 de 2010 Corte Constitucional de Colombia

En este sentido resulta pertinente la mención que incluye la sentencia C-432 de 1998 cuando aclara "*lo que sí está dentro de las atribuciones legislativas, sin que signifique invasión de las estrictamente monetarias -propias, intransferibles e inalienables del Banco de la República- es señalar los diversos modos tangibles de expresión de un homenaje público. Uno de ellos puede consistir en la extraordinaria inclusión gráfica, con carácter honorífico, de una efigie, un mapa, un nombre, una pintura o una fotografía, entre otros objetos, en la moneda que el Banco de la República emita en ejercicio de sus competencias*"[17]. No obstante ser este el espíritu del numeral 15º del artículo 150 de la Constitución, las leyes por las cuales se realizan exaltaciones han involucrado no sólo a ciudadanos ilustres, sino que se han implementado para resaltar variadas situaciones o acontecimientos.

Con relación al patrimonio cultural, el artículo 4° de la Ley 1185 de 2008 que modifica la Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura– expresa que:

"Artículo 4°. *Integración del patrimonio cultural de la Nación.* El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.

a) Objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio cultural de la Nación. La política estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación tendrá como objetivos principales la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del mismo, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro. Para el logro de los objetivos de que trata el inciso anterior, los planes de desarrollo de las entidades territoriales y los planes de las comunidades, grupos sociales y poblacionales incorporados a estos, deberán estar armonizados en materia cultural con el Plan Decenal de Cultura y con el Plan Nacional de

[17] https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=145197&dt=S#_ftn19

Desarrollo y asignarán los recursos para la salvaguardia, conservación, recuperación, protección, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural;

b) *Aplicación de la presente ley.* Esta ley define un régimen especial de salvaguardia, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para los bienes del patrimonio cultural de la Nación que sean declarados como bienes de interés cultural en el caso de bienes materiales y para las manifestaciones incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, conforme a los criterios de valoración y los requisitos que reglamente para todo el territorio nacional el Ministerio de Cultura.

La declaratoria de bien material de interés cultural, o la inclusión de una manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial es el acto administrativo mediante el cual, previo cumplimiento del procedimiento previsto en esta ley, la autoridad nacional o las autoridades territoriales, indígenas o de los consejos comunitarios de las comunidades afrodescendientes, según sus competencias, determinan que un bien o manifestación del patrimonio cultural de la Nación queda cobijado por el Régimen Especial de Protección o de Salvaguardia previsto en la presente ley. La declaratoria de interés cultural podrá recaer sobre bien material en particular, o sobre una determinada colección o conjunto caso en el cual la declaratoria contendrá medidas pertinentes para conservarlos como una unidad indivisible.

Se consideran como bienes de interés cultural de los ámbitos nacional, departamental, distrital, municipal, o de los territorios indígenas o de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993 y, en consecuencia, quedan sujetos al respectivo régimen de tales, los bienes materiales declarados como monumentos, áreas de conservación histórica, arqueológica o arquitectónica, conjuntos históricos, u otras denominaciones que, con anterioridad a la promulgación de esta ley, hayan sido objeto de tal declaratoria por las autoridades competentes, o hayan sido incorporados a los planes de ordenamiento territorial.

c) *Propiedad del Patrimonio Cultural de la Nación.* Los bienes del patrimonio cultural de la Nación, así como los bienes de interés cultural pueden pertenecer, según el caso, a la Nación, a entidades públicas de cualquier orden o a personas naturales o jurídicas de derecho privado.

La Resolución N° 1528 de 23 de mayo de 2017 del Ministerio de Transporte determinó que, se debe implementar el Sistema de Administración de Puentes de Colombia SIPUCOL, el cual

debe regir en todo el territorio nacional. La Ficha Técnica de la red vial nacional -**SIPUCOL**- y los documentos soporte, hacen parte integral de la presente resolución, y es administrada por el Instituto Nacional de Vías "INVIAS" y contendrá información técnica actualizada y confiable para incorporar a la base de datos de los puentes existentes en la Red Vial Nacional[18]. Dicha resolución aplica expresamente para puentes que están ubicados sobre la red nacional de vías carreteables, lo que hace de los puentes colgantes bienes sobre los que no se prevé doliente alguno.

Bajo los lineamientos constitucionales y legales mencionados, el turismo se constituye como un mecanismo de concreción del derecho a la recreación, a la vez que se entiende como una industria esencial para el desarrollo del país y supone alternativa de desarrollo económico que cumple una función social y debe ser objeto de especial protección del Estado (artículo 1, Ley 300 de 1996).

En concreto, el artículo 1 de la Ley 1558 de 2012 establece que el fomento, el desarrollo y la promoción del sector turístico deben alcanzarse "a través de los mecanismos necesarios para la creación, conservación, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos nacionales, resguardando el desarrollo sostenible...". Teniendo en cuenta que los recursos naturales y paisajísticos hacen parte fundamental de la oferta turística del país (MinCIT, 2018), es un deber de las instituciones del Estado planificar el manejo y el aprovechamiento de dichos recursos para garantizar su desarrollo sostenible[19].

Igualmente se tiene que, en virtud de la Sentencia T-366/20[20] de la Corte Constitucional con relación al derecho a la accesibilidad como componente esencial del derecho a la educación y deberes del Estado, específicamente en materia de obras públicas o la construcción de puentes, dispuso lo siguiente:

> *De conformidad con la jurisprudencia de esta corporación, la satisfacción del componente de accesibilidad material del derecho a la educación le impone al Estado la obligación de "garantizar por los medios más adecuados que el servicio educativo sea accesible desde el punto de vista físico. Este deber corresponde al mandato previsto en el inciso 5° del artículo 67 de la Constitución que prescribe que el*

[18] https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/5948-resolucion-1528-del-23-de-mayo-de-2017
[19] Politica-de-Turismo-Sostenible-9.pdf
[20] https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/T-366-20.htm

Estado debe asegurar a los niños las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo". En esa medida, las entidades territoriales deben adoptar acciones para eliminar las barreras que impidan o desincentiven el ingreso y la permanencia en el sistema educativo, desde una perspectiva de lo razonable.

4. La Corte Constitucional en Sentencia C-376 de 2010 fijó el alcance de cada uno de los componentes del derecho a la educación. A saber:

> "i) la **asequibilidad o disponibilidad** del servicio, que puede resumirse en la obligación del Estado de crear y financiar suficientes instituciones educativas a disposición de todos aquellos que demandan su ingreso al sistema educativo, abstenerse de impedir a los particulares fundar instituciones educativas e invertir en infraestructura para la prestación del servicio, entre otras; (ii) la **accesibilidad**, que implica la obligación del Estado de garantizar el acceso de todos en condiciones de igualdad al sistema aludido, la eliminación de todo tipo de discriminación en el mismo, y facilidades para acceder al servicio desde el punto de vista geográfico y económico; (iii) la **adaptabilidad**, que se refiere a la necesidad de que la educación se adapte a las necesidades y demandas de los educandos y que se garantice continuidad en la prestación del servicio, y (iv) la **aceptabilidad,** la cual hace alusión a la **calidad** de la educación que debe impartirse".

35. Sobre el componente de **accesibilidad**, la Sala Sexta de Revisión de esta corporación en Sentencia T-438 de 2018 precisó que el mismo consta de tres dimensiones reconocidas constitucionalmente, encaminadas a eliminar todas las barreras que puedan desincentivar a las personas, especialmente a los menores de edad, de su aprendizaje. A saber:

(i) *No discriminación.* De acuerdo con la Observación General No. 13 del Comité DESC, "*la educación debe ser **accesible a todos**, especialmente a los grupos más vulnerables de hecho y de derecho*". En esa medida, el Estado, en desarrollo del artículo 13 de la Constitución, debe propender a la eliminación de todo tipo de discriminación en el sistema educativo.

(ii) *Accesibilidad material.* El inciso 5° del artículo 67 de la Constitución prescribe que el Estado debe asegurar las condiciones necesarias para el acceso y permanencia en el sistema educativo, y garantizar por los medios más adecuados que el servicio escolar sea accesible desde el punto de vista físico.

(iii) *Accesibilidad económica.* El inciso 4º del artículo 67 superior indica que la educación debe ser gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos. No obstante, la jurisprudencia constitucional ha señalado que el carácter gratuito y obligatorio se predica únicamente de la educación básica primaria en las instituciones estatales.

36. En desarrollo del componente de accesibilidad del derecho a la educación, la Corte ha indicado que en atención a su carácter fundamental el Estado debe adelantar las acciones necesarias en aras de lograr su universalidad, es decir, que todas las personas tengan acceso a ella.

37. Para esta corporación, la ubicación geográfica no puede impedir el pleno ejercicio del derecho a la educación, ni imponer cargas irrazonables o desproporcionadas a sus titulares, ya sea que habiten en áreas urbanas o zonas rurales pues *"ambas son y deben ser asumidas como escenarios de concreción de todos los derechos fundamentales"*.

38. En particular, para el caso de las áreas rurales, la Corte Constitucional en la Sentencia T-963 de 2004 concluyó que la satisfacción del derecho a la educación de los menores que habitan dichas zonas implica: *"i) que las escuelas deben estar disponibles en todos los centros poblados o a una distancia razonable para que los menores puedan asistir a ellas (obligación de accesibilidad); ii) que los centros educativos cuenten con las condiciones materiales mínimas exigidas para prestar el servicio a los discentes (obligación de aceptabilidad); y iii) que se nombren docentes idóneos y en cantidad suficiente para atender la demanda educativa en forma continua (obligación de asequibilidad)"*.

39. En conclusión, el derecho y servicio público de educación tiene carácter fundamental y permite el ejercicio de otras garantías constitucionales mediante la integración de cuatro características esenciales que se relacionan entre sí, a saber: aceptabilidad, adaptabilidad, disponibilidad y accesibilidad. En esa medida, el derecho a la educación implica para el Estado reconocer que es inherente a la persona y su prestación es un fin de obligatorio cumplimiento en los términos establecidos por la Constitución, a nivel nacional y territorial.

5. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL Y MARCO DE GASTO DE MEDIANO PLAZO

El presente proyecto de Ley no reviste un impacto fiscal, dado que lo que se pretende con la rendición de honores corresponde a la actuación administrativa de trámite común dentro del ámbito de las competencias asignadas en el numeral 17 del art. 150 de la constitución política de Colombia.

Ahora, en lo que refiere al diseño y adopción de una política pública y su implementación a través de obras, proyectos o actividades para el mantenimiento o rehabilitación de puentes, la misma corresponde al giro ordinario de los recursos con que cuenta el Gobierno Nacional através de los sectores administrativos de transporte, los cuales se concretan a priorización para la distribución del gasto de inversión en las secciones presupuestales correspondientes.

En tal sentido, no se está solicitando que se asignen nuevos recursos, sino que a la luz de la nueva política de conservación de puentes y la potencialización del turismo sostenible que no está reconocida por el Estado Colombiano, se aperturen asignaciones generales de los

sectores de transporte en el marco del reconocimiento de la Red Nacional de Carreteras construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Documento Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000, tal y como lo define el artículo 3° del Decreto 1735 de 2001, incorporado en el Decreto 1076 de 2015, y por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Con este precepto, en conjunto al sector cultura y turismo se podría focalizar estos vacíos normativos existentes que dejan por fuera de la cobertura y atención oportuna a los puentes colgantes del país, y con el que se amenaza la vida por los riesgos de seguridad vial y el deterioro de una infraestructura que atiende hoy al contexto de infraestructura de carácter patrimonial, arquitectónico y cultural, el cual, bien proyectado desde el cuidado y la conservación, puede dar lugar a nuevos ingresos para el fortalecimiento de las finanzas nacionales.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Análisis de la evolución de los daños en los puentes de Colombia Análisis de la evolución de los daños en los puentes de Colombia. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá D.C. Colombia
- DNP. REHABILITACION Y CONSERVACION DE PUENTES. 2008. Código: 0041-00183-0000. https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0041001830000.pdf
- García-Giraldo, J. M., Ospina-Giraldo, J., Graciano Gómez, E.A. (2014). La infraestructura de puentes en las vías secundarias del departamento de Antioquia. Revista EIA, 11(22) julio-diciembre, pp. 119-131. [Online]. Disponible en:
- http://dx.doi.org/10.14508/reia.2014.11.22.103-117
- Invias. Resolución N° 4745 de 7 de diciembre del 2022 de Invias. Cartilla Puentes Peatonales Tipo.
- Lozano Pilar. Jose María Villa, El Violinista de los puentes colgantes. ISBN 958-30 0503-7. Colciencias. Panamericana Editorial Ltda., 1998.
- Martín Jiménez, Manuel Orlando. Guía para la Rehabilitación de Puentes con Estructura de Acero Caso de Estudio: Puente Colgante con Estructura de Acero en Colombia. Escuela colombiana de Ingeniería Julio Garavito. Maestría en Ingeniería Civil con Énfasis en Ingeniería Estructural Bogotá, Colombia 2021.
- Ministerio de Ambiente. Politica de Turismo sostenible.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Plan Sectorial de Turismo 2022-2026.
- Ministerio de Transporte. Decreto 1079 de 2015. "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."

- Ministerio de Transporte. Resolución 1528 de 23 de mayo de 2017. Por la cual se implementa el Sistema de Administración de Puentes de Colombia (Sipucol) de la Red Vial Nacional, la Ficha Técnica de Información de Sipucol y se dictan otras disposiciones.
- Villa Martínez, Juan Francisco. "José María Villa, Memorias de un genio". Editorial: GRAMMATA ISBN: 9789584983466, 2024

ENLACES.

- https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Mar%C3%ADa_Villa
- https://periodico.unal.edu.co/perfiles/jose-maria-villa-genio-valiente-y-padre-de-los-puentes-colgantes-en-el-pais
- https://www.scielo.cl/pdf/ric/v28n1/en_art03.pdf
- https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/14382-cartilla-puentes-peatonales-tipo/file
- https://www.mincit.gov.co/minturismo/calidad-y-desarrollo-sostenible/politicas-del-sector-turismo/politica-de-turismo-sostenible/politica-de-turismo-sostenible-9.aspx
- https://fontur.com.co/sites/default/files/202402/PLAN%20SECTORIAL%20DE%20TURISMO%202022-2026.pdf

PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Político Comunes
Partido Comunes

COMUNES

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"		
Germán J Gómez Comunes Atlántico	Jairo Cala	Juliana Gómez C Representante Al PH
Alejandro Alban Comunes	Marín Comunes	Daniel Agudelo Toro-Pacto.
Wilson Carlos Ochoa	Carlos Ruiz	Jaime E
Luciano Carvalho	Mauricio Parodi	Hernando González
Jaime Rodríguez Jaime Rodríguez	Dolcey Torres	Jaime Salamanca Boyacá

COMUNES

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"		
Diego Cancino		Citrep 19
	Juan J Berrio	Luis R. López
		Jhenifer Guerrero

COMUNES

FIRMAS DE LOS CONGRESISTAS QUE SUSCRIBEN EL PROYECTO DE LEY "JOSE MARI VILLA VILLA"

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 28 de noviembre del año 2024
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley _____ Acto Legislativo _____
No. 444 Con su correspondiente
Exposición de motivos, suscrito Por: A.R Pedro Baracutao

SECRETARIO GENERAL

PEDRO BARACUTAO CONGRESISTA | PACTO HISTÓRICO COLOMBIA PUEDE | CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES