



INFORME RESPUESTA AUTO 505/2025

DERECHO A LA MOVILIDAD

SENTENCIA T-302 de 2017

25-06-2025



Contenido

Introducción.....	4
Atención requerimientos	12
<i>Ejecución de obras en el marco del Plan Provisional de Acción.....</i>	12
Situación actual de cumplimiento.....	20
Instituto Nacional de Vías - INVIAS.....	20
1. Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades Wayuu que residen en zonas rurales dispersas.....	20
Gobernación de La Guajira.....	41
1. Construcción de pavimento corregimiento de La Paz, municipio de Manaure – La Guajira.	42
2. Mejoramiento de la vía Manzana en pavimento rígido, municipio de Manaure	50
Municipio de Uribia	53
1. Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades Wayúu que residen en zonas rurales dispersas, del plan de acción provisional concertado con la comunidad wayuu en el marco del cumplimiento de lo ordenado en la sentencia T-302 La Guajira.	56
Municipio de Manaure.....	64
1. Conformación de calzada de la vía km 22 troncal del caribe – Moco-chiramana – Wimpiraren - Cementerio Kachuwerakat en el tramo k18+850 – k19+850 – Municipio de Manaure – La Guajira en cumplimiento de la sentencia T-302 de 2017	66
Municipio de Maicao	70
Municipio de Riohacha	73
<i>Información sobre participación de las comunidades Wayuu en la planificación de las obras.....</i>	74
Etapa Uno – Pueblo Wayuu–INVIAS- Priorización de vías.....	75



Etapa Dos– Pueblo Wayuu–INVIAS - Visitas Técnicas- Priorización inicial de sitios críticos. Matriz Priorización de tramos.xlsx 78

Etapa Tres- mesas de diálogo genuino convocadas por Ministerio del Interior . 79

Etapa Cuatro- socialización de sitios críticos a intervenir en el marco del convenio y contratos de obra. 80

Inventario y cronograma de actividades de las obras de movilidad 86

Mecanismos para resolver conflictos sociales y climáticos que obstaculicen la ejecución de las obras 87

Información requerida sobre contratos, costos y planificación de obras 89

Reporte de gestión avance otras ordenes 92

Conclusiones 105

Anexos 107



Introducción

En Colombia, la infraestructura de transporte se ha consolidado como uno de los pilares fundamentales de la economía nacional, desempeñando un rol clave en la integración social y territorial, así como en la construcción de paz. El sector transporte contribuye significativamente al desarrollo y a la conectividad del país, promoviendo el bienestar, la movilidad y la accesibilidad de la población y de las regiones. Este propósito se materializa a través de proyectos de infraestructura desarrollados en los distintos modos de transporte por las entidades adscritas al Ministerio de Transporte, entre ellas, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

En atención a los lineamientos emitidos por la Consejería Presidencial para las Regiones, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS fueron requeridos en 2018 para adelantar acciones junto con La Gobernación de La Guajira y los municipios de Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia, orientadas al cumplimiento del cuarto objetivo constitucional establecido en la Sentencia T-302 de 2017, cuyo propósito es: **«Mejorar la movilidad de las comunidades Wayúu que residen en las zonas rurales»**. Así las cosas, desde el sector movilidad¹ se planificaron con indicadores acciones que fueron entregadas a la Corte Constitucional para atender a la orden dada al Gobierno Nacional de definir medidas cautelares de protección de los derechos de la niñez Wayuu y la construcción de un Plan Provisional de Acción (Autos 696 de 2022², 1290 de 2023³, 311 de 2024⁴ y 1843 de 2024⁵).

Es importante señalar que el numeral 66 del Auto 311 de 2024 señalo que *“Las acciones propuestas en el Plan cuentan con lineamientos, cronogramas, mecanismos de verificación que permiten el seguimiento y verificación de lo estipulado en el Plan, estrategias de diálogo genuino, sostenibilidad financiera y demás parámetros técnicos exigidos en los autos 696 de 2022 y 1290 de 2023. Así*

1 Hace referencia al Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, La Gobernación de La Guajira y los municipios de Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia.

2 Ordenó medidas cautelares de protección de los derechos de la niñez Wayuu y la construcción de un Plan Provisional de Acción (redacción tomada del Auto 505 de 2025).

3 El Gobierno nacional presentó un Plan Provisional de Acción que incluyó varias acciones en materia de movilidad; sin embargo, mediante el Auto 1290 de 2023, la Sala Especial lo desaprobó y declaró el cumplimiento bajo de lo dispuesto en el Auto 696 de 2022 (redacción tomada del Auto 505 de 2025).

4 Posteriormente, con la remisión de un Plan Provisional de Acción ajustado, el Auto 311 de 2024 declaró el cumplimiento medio de lo ordenado, aprobó parcialmente el Plan Provisional de Acción y ordenó nuevas modificaciones (redacción tomada del Auto 505 de 2025).

5 La Sala Especial declaró el cumplimiento alto de lo ordenado en los autos previos y aprobó el Plan en su dimensión de medida provisional como documento de planeación y bajo los parámetros formales establecidos en las providencias anteriores.



mismo, indicó que: “67. En conclusión, las dos (2) acciones diseñadas para garantizar el derecho a la movilidad, en cabeza del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías – INVIAS-, gobernación de La Guajira y las alcaldías de Maicao, Manaure, Riohacha y Uribia, cumplen con las exigencias planteadas en los autos 696 de 2022 y 1290 de 2023.”

El 28 de abril de 2025, la Consejería Presidencial para las Regiones notifica al sector movilidad el Auto 505 de 2025⁶. En el Auto, la Sala Especial de Seguimiento a la Sentencia T-302 de 2017 declara el cumplimiento bajo del cuarto objetivo constitucional mínimo establecido en el fallo, así como de las disposiciones contenidas en el Auto 1227 de 2024⁷ y emite las siguientes órdenes:

Primero. DECLARAR EL CUMPLIMIENTO BAJO del objetivo constitucional mínimo cuarto, relacionado con mejorar la movilidad de las comunidades Wayuu que residen las zonas rurales dispersas de los municipios de Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia, La Guajira, dispuesto en la orden cuarta de la Sentencia T-302 de 2017.

Segundo. ORDENAR a las autoridades responsables que hacen parte del Comité Técnico de Movilidad del MESEPP que, en un plazo máximo de seis (6) meses, contado a partir de la notificación de esta providencia, finalicen las obras y alcancen los porcentajes de avance conforme a lo estipulado en el párrafo 116 de esta providencia. Dentro del mes siguiente a este término, el Comité Técnico de Movilidad debe presentar a la Sala Especial, por medio de la Consejería Presidencial para las Regiones, la información requerida en los fundamentos jurídicos 115 a 125 del auto.

En caso de que las autoridades responsables de la ejecución de las obras consideren que los plazos o porcentajes de avance establecidos resultan inviables o inconvenientes, deberán sustentar técnicamente su imposibilidad de cumplimiento. Esta justificación debe presentarse a la Sala en el término de dos (2) meses, contado a partir de la notificación de este auto.

Tercero. ORDENAR al Comité Técnico de Movilidad del MESEPP que, por medio de la Consejería Presidencial para las Regiones, remita a la Sala Especial de Seguimiento un plan estructural en materia de movilidad

6 Auto del 22 de abril de 2024.

7 La Sala Especial declaró el cumplimiento bajo del objetivo constitucional mínimo cuarto al no encontrar evidencias de un impacto positivo de las acciones en movilidad frente a los derechos tutelados. La Sala advirtió que las respuestas allegadas carecían de unidad, uniformidad, secuencialidad, precisión y orden. En consecuencia, estableció nuevos parámetros para presentar la información y ordenó aportar un cronograma que contemple, por lo menos, el 20% de avance físico de cada una de las obras proyectadas en un lapso no superior a seis meses. (redacción tomada del Auto 505 de 2025).



conforme a lo establecido en los parágrafos 126 y 127 de esta providencia. Este plan deberá allegarse a la Corte en el término de diez (10) meses, contado a partir de la notificación de este auto.

Cuarto. Para el cumplimiento de las órdenes aquí dispuestas, el Comité Técnico de Movilidad deberá contar con todas las entidades del orden nacional, territorial, públicas y privadas que cuenten con información relevante. En respuesta a este auto se deberán relacionar las entidades que concurrieron al llamado del Comité y cuáles, a pesar de haber sido convocadas, se resistieron, no entregaron la información correspondiente o lo hicieron de forma tardía o deficiente.

Quinto. SOLICITAR a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la República que, en el término de tres (3) meses, contado a partir de la notificación de este auto, presente un informe sobre los avances y resultados de cada una de las investigaciones iniciadas con base en los hallazgos reportados en la respuesta al Auto 1227 de 2024 y de los contratos relacionados en el numeral (i) del parágrafo 128. Asimismo, SOLICITAR a la Procuraduría General de la Nación, a la Defensoría del Pueblo y a la Contraloría General de la República que, en el término de dos (2) meses contado a partir de la presentación del informe por parte de la Consejería Presidencial para las Regiones ordenado en el numeral segundo de la parte resolutive de este auto, presente un informe de verificación territorial sobre el estado de las intervenciones que deben ejecutarse en los tramos priorizados conforme al Plan Provisional de Acción y en los contratos y convenios enunciados en el Auto 1227 de 2024. Esto, de conformidad con lo establecido en el numeral (ii) del parágrafo 128.

Sexto. INVITAR a la Veeduría Ciudadana para la Implementación de la Sentencia T-302 de 2017 y Dejusticia a presentar informes de verificación sobre el derecho a la movilidad de las comunidades Wayuu. En estos podrán incluir observaciones sobre las intervenciones emprendidas por las autoridades 35 obligadas al respecto, así como sugerencia para la debida satisfacción del objetivo constitucional mínimo cuarto.

Séptimo. INVITAR a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Guajira, al Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola de la Universidad Nacional de Colombia, a la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito, al Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del Norte y a la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Industrial de Santander a presentar conceptos técnicos sobre las necesidades de movilidad e infraestructura vial en las zonas rurales dispersas de los municipios de Riohacha, Manaure, Maicao y Uribia, así como sobre posibles estrategias



para su adecuada atención. Las instituciones invitadas podrán sustentar sus conceptos con estudios previos, diagnósticos o investigaciones relacionadas con la movilidad en contextos rurales dispersos de los municipios mencionados. Para la formulación de sus aportes, las entidades accionadas en este proceso deberán garantizar el acceso a la información necesaria y brindar el apoyo requerido. Los conceptos técnicos deberán ser remitidos a la Sala Especial en un plazo de dos (2) meses contados a partir de la notificación de esta providencia. En caso de que alguna de las universidades invitadas decida no participar o no cuente con información relevante sobre la materia, deberá informarlo formalmente a la Sala Especial dentro del mismo término.

Octavo. LIBRAR, por medio de la Secretaría General de la Corte Constitucional, las comunidades correspondientes junto con la copia de este proveído.

En el análisis realizado por la Corte se concluye que las entidades del sector movilidad entregaron un informe unificado y coordinado en el marco del Mecanismo Especial de Seguimiento y Evaluación de las Políticas Públicas - MESEPP a través del Comité Técnico de Movilidad, pero evidencia bloqueos institucionales⁸ que impiden la materialización de las obras proyectadas y contratadas, incluidas las previstas en el Plan de Acción Provisional, así:

- (i) *insuficiente ejecución de los contratos de obra dirigidos a mejorar la movilidad;*
- (ii) *incertidumbre persistente sobre los mecanismos de recopilación, articulación y divulgación de información entre los actores responsables del cumplimiento y los demás interesados en el seguimiento;*
- (iii) *falta de información sobre la participación de las comunidades Wayuu y desarticulación institucional al momento de atender contingencias sociales y climáticas que obstaculizan la ejecución de los contratos, y*
- (iv) *debilidades administrativas para supervisar, realizar interventorías y sancionar a contratistas, así como para buscar alternativas en la ejecución de los contratos.*

En ese contexto, el sector movilidad presenta, a través del presente documento, el informe requerido en cumplimiento del Auto 505 de 2025. Este informe responde al requerimiento formulado por la Sala Especial de Seguimiento a la Sentencia T-302 de 2017, la cual otorgó un plazo de dos (2) meses, contados a partir de la notificación del Auto, para sustentar técnicamente la imposibilidad de cumplir con los plazos y porcentajes de avance exigidos por la Corte Constitucional. En

⁸ Redacción tomada del Auto 505 de 2025.



particular, la Corte ordenó “acreditar un avance físico de al menos el 50 % en los 26 tramos pendientes de intervención y del 100 % en los 10 tramos reportados como intervenidos en el marco del Plan Provisional de Acción”⁹, dentro de un plazo de seis (6) meses.

Este documento fue desarrollado en las sesiones 10, 11 y 12 del Comité Técnico de Movilidad, instalado el 24 de julio de 2024, y que, a la fecha, ha realizado doce (12) sesiones en distintos municipios del departamento de La Guajira en las que de manera mensual se reúne en pleno el sector movilidad. A través de este espacio, el sector movilidad ha promovido una mejor planificación, ejecución y seguimiento a los contratos de las obras proyectadas y contratadas, tanto en el corto como en el mediano y largo plazo, en lo relacionado con el cumplimiento del Plan de Acción Provisional y la formulación de la propuesta del Plan de Acción Estructural. Además, se ha logrado la articulación de actores estratégicos que han permitido conocer las acciones que están adelantando desde su misionalidad, generar sinergias de servicios, atender contingencias y superar barreras institucionales, de la siguiente manera:

Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad				
Enlace con soportes: Comités Técnicos de Movilidad				
No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
Instalación	24/07/2024	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad Consejería Presidencial para las Regiones Departamento Nacional de Planeación	Instalación del Comité Técnico de Movilidad
1	30/07/2024	Virtual	Entidades Comité Técnico de Movilidad	Concertación del Manual de Funcionamiento del Comité de Movilidad.
2	30/08/2024	Virtual	Entidades Comité Técnico de Movilidad	
3	30 /09/2024	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad UNGRD	Remitido al Ministerio del Interior en su calidad de Secretaría técnica del MESEPP. Radicado MT
4	29/10/2024	Uribia	Entidades Comité Técnico de Movilidad	

⁹ Fundamento 115 del Auto 505 de 2025.



Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad Enlace con soportes: Comités Técnicos de Movilidad				
No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
			UNGRD	20245301524201 del 3/12/2024 (Ver en enlace Comité Técnico de Movilidad)
5	20/11/2024	Maicao	Entidades Comité Técnico de Movilidad UNGRD	
6	19/12/2024	Manaure	Entidades Comité Técnico de Movilidad	
7	30/01/2025	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad Ministerio de Hacienda y Crédito Público Ministerio de Salud y Protección Social Consejería Presidencial para las Regiones	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural
8	28/02/2025	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural
9	28/03/2025	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad Corpogujaira Ministerio de Salud y Protección Social Consejería Presidencial para las Regiones	Acuerdo con CORPOGUAJIRA en relación a la documentación que debe acompañar la solicitud de permiso de ocupación de cause en caso de predios no resguardados.
10	30/04/2025	Maicao	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio Corpogujaira Entidades Comité Técnico de Movilidad Departamento Nacional de Planeación Ministerio del Interior (DANCP)	Acuerdo con las alcaldías de Riohacha, Manaure, Maicao y Uribia sobre la certificación de predios baldíos en



Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad Enlace con soportes: Comités Técnicos de Movilidad				
No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
				caso de predios no resguardados. Coordinación con Ministerio del Interior en aras de dar solución a los conflictos presentados con el Pueblo Wayúu en el marco de la intervención vial.
11	21/05/2025	Uribia	Entidades Comité Técnico de Movilidad Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Comité Técnico de Información	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural
12	18/06/2025	Manaure	Entidades Comité Técnico de Movilidad Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Ministerio de Igualdad y Equidad Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, Entidades Comité Técnico de Movilidad Ministerio de Salud y Protección Social Ministerio del Interior	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural

Fuente: propia, corte 18 de junio de 2025.



El documento que fue socializado a Consejería Presidencial para las Regiones el 24 de junio de 2025 con los equipos jurídicos y técnicos, expone las razones técnicas, operativas, contractuales e institucionales que hacen inviable o inconveniente el cumplimiento de los términos establecidos en la orden segunda del Auto 505 de 2025. Asimismo, se ofrece una explicación detallada sobre el tipo de intervenciones requeridas para mejorar la transitabilidad en corredores viales, considerando las particularidades geográficas y sociales del territorio de La Guajira. También se analizan las causas que han generado retrasos en la ejecución de las obras; el avance actual de los corredores y de los contratos de obra; y las acciones de relacionamiento y participación desarrolladas con las comunidades del pueblo Wayúu que residen en las zonas rurales. En esa misma línea, da cuenta de las medidas que se vienen generando frente al cumplimiento de las demás órdenes del Auto 505 de 2025. Finalmente, se presentan conclusiones que son el resultado del fortalecimiento de la articulación interinstitucional, enfocadas en mejorar el impacto de las intervenciones en las comunidades, y contribuir a la reducción de la mortalidad de niños, niñas y adolescentes.



Atención requerimientos

Siguiendo el literal D. Medidas para avanzar en el cumplimiento del objetivo constitucional mínimo cuarto del Auto 505 de 2025, se presenta respuesta a las medidas correctivas indicadas por la Corte Constitucional:

Ejecución de obras en el marco del Plan Provisional de Acción

115. Tomando en cuenta la urgencia de implementar soluciones de movilidad en las zonas dispersas de los cuatro municipios de la sentencia y la ineficiencia de las obligadas para atender esta situación, se ordenará acreditar un avance físico de al menos el 50 % en los 26 tramos pendientes de intervención y del 100 % en los 10 tramos reportados como intervenidos en el marco del Plan Provisional de Acción. Para ello, se entenderá que una intervención vial es conducente y efectiva si facilita el tránsito de las comunidades Wayuu, mejora el acceso a servicios de salud, agua potable y alimentación y favorece la movilidad de carrotanques de agua. Por esta razón, las autoridades obligadas deben ofrecer pruebas de su disponibilidad, condiciones óptimas de uso e impacto en la movilidad de las comunidades indígenas.

116. Para verificar el cumplimiento de lo dispuesto, la Sala Especial ordenará al MESEPP remitir un informe detallado sobre el estado y el porcentaje de avance físico de las obras. El plazo máximo para la culminación de los proyectos y avances estipulados será de seis meses contados a partir de la notificación del presente auto. Adicionalmente, dentro del mes siguiente a este término, el MESEPP deberá presentar el informe requerido, en el cual deberá indicar los avances alcanzados y las acciones implementadas para garantizar la ejecución efectiva de las obras.

A la fecha del informe, se presenta el siguiente avance:

Los 26 tramos pendientes se encuentran con un avance físico promedio del 34 %, en la [Tabla No. 1 26 tramos.xlsx](#) se presenta el avance por corredor y por entidad ejecutora.

En los 10 tramos reportados como intervenidos, un tramo se encuentra finalizado en su totalidad que corresponde a 1.470 ml en el sector denominado Panchomana,



mientras que los restantes presentan un avance del 61% con corte al 13 de junio de 2025, de los puntos críticos contratados. Véase la [Tabla No. 2 10 tramos.xlsx](#)

El rezago en el cumplimiento de las metas responde a factores técnicamente justificados, los cuales han sido documentados y evaluados oportunamente. Entre las principales causas se destacan:

- ❑ **Condiciones climáticas adversas:** en general para todos los tramos se han presentado retrasos por las temporadas de lluvias ha dificultado el ingreso de maquinaria y el mantenimiento del material de conformación de las vías
- ❑ **Limitaciones logísticas y de transporte:** en general para todos los tramos se han presentado retrasos dada la geográfica de las comunidades, sumada a la complejidad logística que implica el acceso a las zonas, ha requerido reprogramaciones operativas.
- ❑ **Dificultades de ingreso para la atención de los tramos priorizados en las comunidades indígenas de Maicao y Manaure:** pese a que se ha respetado el principio del diálogo genuino como lo ordenó la Corte a través del Ministerio del Interior, es importante indicar que, al momento del ingreso a la zona para ejecutar las obras, se ha presentado resistencia por parte de las comunidades respecto de lo acordado en los diálogos genuinos. A continuación, se relacionan las situaciones presentadas en estos municipios:

Municipio de Manaure:

Comunidad Sumuyina

- ❑ El 24 de enero de 2024, el Ejército se desplazó a la vía Sumuyiwa, sin embargo, las comunidades no permitieron su ingreso. El 20 de noviembre de 2024 se generó un acercamiento con la autoridad de la vía Sumuyiwa y las comunidades del área de influencia directa para la identificación de los sitios críticos del corredor. Para el 18 de diciembre de 2024 se realizó una reunión con autoridades de la vía y se solicitó permiso para tomar muestras y realizar topografía, pero solo estuvieron presentes las comunidades de Pañaret, Limunakat y Taiwakat; quedando pendiente abordar a la comunidad de Triachón.
- ❑ El 17 de enero de 2025, la comunidad de Triachón manifestó que no quiere el mantenimiento de la vía y que no permitirá el ingreso de funcionarios ni de maquinaria. Además, responsabilizó al contratista de cualquier conflicto que pudiera generarse en caso de realizar mantenimiento en las comunidades



adyacentes. Argumentan que la vía Sumuyiwa no es una vía terciaria, sino privada.

- ❑ El 3 de febrero de 2025 se realizó una nueva socialización con la mencionada comunidad, quienes no autorizaron intervenir la vía, alegando que es un cementerio y que son predios privados. El 7 de febrero de 2025 se llevó a cabo nuevamente reunión en donde la comunidad propuso que se arreglara una vía diferente a la que se encuentra entre los 36 tramos priorizados.
- ❑ El 11 de marzo de 2025, las comunidades de Limunakat, Pañarer y Taiwakat, solicitaron desistir de la intervención en la vía Sumuyiwa, principalmente porque la comunidad de Triachón, punto de ingreso a este tramo, se negó categóricamente a permitir el mejoramiento y mantenimiento de la vía.

Comunidad Jamuchenchon

- ❑ El 19 de noviembre de 2024 se llevó a cabo un acercamiento con la autoridad de la comunidad lo que generó una solicitud de reunión con INVIAS. Esta reunión se realizó el 21 de noviembre de 2024, donde solicitaron la conformación de una mesa técnica con el Ministerio del Interior, Contraloría, entre otros. Finalmente, se realizó un acercamiento con las autoridades junto con INVIAS, Ejército, FINDETER y la interventoría el 5 de febrero de 2025 sin obtener un avance en tanto la comunidad se niega a permitir las intervenciones.

Comunidad Jashikiru

- ❑ El 20 de febrero de 2025 se realizó un acercamiento entre las autoridades que priorizaron la vía Jashikirü, INVIAS, interventoría y el contratista, para sensibilizar sobre la intervención del corredor. En este espacio, se concretó que las autoridades de la vía Jashikirü organizarían una reunión conjunta para resolver internamente las dificultades que permitieran la intervención de la vía. Dicha reunión se llevó a cabo el 25 de febrero de 2025 donde las autoridades acordaron desarrollar otro espacio propio, el cual no se realizó, dado la negativa de la comunidad para reunirse con los contratistas de obra.

Municipio de Maicao:

Comunidad Hoului y Seguana



- ❑ Las comunidades Hoului y Seguana ubicadas entre los PR 0 y PR 2+000 de la vía Carraipia, han manifestado su derecho a la autonomía territorial y exigen la realización de una consulta previa antes de permitir cualquier intervención. Esta situación ha generado un estancamiento en el desarrollo de las actividades planificadas en dicho tramo, impidiendo el avance del proyecto.
- ❑ **Dificultades contractuales:** como consecuencia de los factores mencionados anteriormente, se han generado modificaciones contractuales que afectan el plazo de ejecución.

El sector movilidad no ha sido pasivo frente a los obstáculos identificados. Por el contrario, ha adoptado las siguientes acciones para mitigar los retrasos que se han presentado:

- ❑ Reestructuración de cronogramas de obra e implementación de planes de contingencia.
- ❑ Fortalecimiento de acciones a través del Comité Técnico de Movilidad para el seguimiento mensual de avances físicos y financieros.
- ❑ Articulación interinstitucional para resolver cuellos de botella logísticos con otras entidades del orden público, privado y académico, al igual que, la sinergia con los diferentes Comités Técnicos del Mecanismo Especial de Seguimiento y Evaluación de las Políticas Públicas - MESEPP.
- ❑ Búsqueda de estrategias a través del Ministerio del Interior para incidir en la comunicación con las autoridades indígenas y concertación de rutas de trabajo en campo.

117. La Sala reitera que, si las autoridades responsables de la ejecución de las obras consideran que los plazos o porcentajes de avance establecidos resultan inviables o inconvenientes, deberán sustentar técnicamente su imposibilidad de cumplimiento. Esta justificación deberá presentarse a la Sala en el término de dos meses, contado a partir de la notificación del auto, a fin de evitar dilaciones injustificadas y adoptar las medidas correctivas necesarias.

Si bien el compromiso adquirido por el INVIAS para el cumplimiento del Plan de Acción Provisional asciende a \$291.000 millones, actualmente se encuentran comprometidos y en ejecución \$118.235 millones de pesos en cumplimiento de la sentencia T-302 de 2017 con los cuales se están ejecutando los contratos 3426-24,3460-24, 3638-24 y 3431-24 y el convenio 3239-2023, que tienen por finalidad la



atención de sitios críticos en los 36 corredores priorizados, para los que se terminará su ejecución con prórrogas hasta diciembre de 2025. Esta información se puede verificar en el siguiente link: Contrato 2282-2023: <https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.4634124&isFromPublicArea=True&isModal=False>¹⁰, contratos 3426-24,3460-24, 3638-24 y 3431-24: <https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6294124&isFromPublicArea=True&isModal=False>¹¹

Como se mencionó anteriormente, se plantea implementar los planes de contingencia necesarios para continuar con la ejecución de los contratos y que culminen en la fecha estimada, es decir, diciembre de 2025.

No obstante, la ejecución de estos contratos/convenio para la atención de sitios críticos no genera la atención del 100% de las necesidades de los corredores priorizados en el Plan de Acción Provisional, es por ello, que dentro de la propuesta del Plan de Acción Estructural, con el cual se pretende mejorar la transitabilidad en 657 kilómetros de vías terciarias, con una inversión estimada de \$2,9 billones, se contempla incorporar los \$172.765 millones pendientes para las necesidades priorizadas en el Plan de Acción Provisional con un enfoque especial en la Alta Guajira, zona donde se focaliza el mayor porcentaje de mortalidad infantil.

Es de aclarar, que los 2.9 billones estimados para atender el Plan de Acción Estructural, requiere de la expedición de un documento de política CONPES, que garantice la asignación de dichos recursos en las vigencias fiscales necesarias para la implementación de dicho plan.

Se solicita a la honorable Sala Especial de Seguimiento a la Sentencia T-302 de 2017, evaluar esta situación con base en los principios de proporcionalidad y razonabilidad, y se propone la actualización del cronograma, priorizando la ejecución de los \$172.765 millones pendientes dentro del Plan de Acción Estructural.

10 Véase en Secop II a través del N° del proceso: SPSC-CD-CIN-046-2023 y cuyo objeto es: "PRESTAR EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA INTEGRAL Y ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS EN VÍAS REGIONALES Y ATENCIÓN DE LA SENTENCIA T-302-2017, COMUNIDADES WAYUU"

11 Véase en Secop II a través del N° del proceso: LP-DEO-SVR-010-2024 y cuyo objeto es: "MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL EN LAS VIAS UBICADAS SECTOR 1 MUNICIPIO DE MANAURE, SECTOR No 2 MUNICIPIO DE URIBIA, SECTOR No 3 MUNICIPIO DE MAICAO Y SECTOR 4 MUNICIPIO D"



A continuación, se exponen los argumentos técnicos que justifican la imposibilidad de cumplir con los plazos establecidos por la Corte Constitucional. Para ello es importante presentar, con base en la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructura Vial del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, algunos términos clave que se mencionarán en el presente documento, así:

- ❑ **Intervención en tramos viales:** obras menores y específicas que atienden sitios críticos. Estas intervenciones, a su vez, se traducen en mejoras y fluides en la transitabilidad de todo el corredor reduciendo riesgos de accidentes o situaciones de emergencia, minimiza interrupciones del servicio vial, prolonga la vida útil de la infraestructura y contribuye al desarrollo social y económico de las comunidades que habitan en el área de la vía.
- ❑ **Sitio crítico:** sector específico de una carretera, donde se presentan problemas recurrentes que afectan la circulación normal de vehículos y peatones. Pueden estar relacionados con:
 - Inestabilidad del terreno: Deslizamientos, hundimientos, erosión.
 - Interrupciones: Por cauces naturales (inundaciones, desbordamientos).
- ❑ **Obra de Drenaje:** son todas aquellas estructuras que permiten el paso del flujo (agua) a través de un corredor vial lo que impide que se realicen afectaciones en el corredor por el desbordamiento de estos.
- ❑ **Subrasante:** rasante natural del terreno. Son todas aquellas obras que se realizan para realizar un mejoramiento en las condiciones naturales del terreno bien sean, pavimento, placa huella o terraplenes lo que mejoran las condiciones del suelo natural.
- ❑ **Muros de contención:** tienen como finalidad resistir las presiones laterales y los empujes producidos por el material retenido detrás de ellos, su estabilidad la deben fundamentalmente al peso propio y al peso del material que está sobre su fundación.
- ❑ **Estribos:** son estructuras cuya función principal es soportar la superestructura de los puentes, además, sirven de contención de los terraplenes de acceso, por esta razón están sometidos a empujes de suelo.



- ❑ **Pantones y puentes:** elemento fundamental en la construcción de vías son los puentes como estructuras que permiten salvar un accidente geográfico como un río, un cañón, un valle, una carretera, o cualquier otro obstáculo físico.
- ❑ **Conformación:** este trabajo consiste en la escarificación, la renivelación y la compactación del afirmado existente, con o sin adición de material de afirmado o de sub-base granular; así como la conformación o reconstrucción de cunetas.
- ❑ **Terraplenes:** tierra con la que se elabora un relleno para levantar un nivel y formar un plano de apoyo de obra.
- ❑ **Limpieza:** comprende todas las actuaciones operaciones encaminadas a mantener las vías y espacios públicos de la ciudad en un estado adecuado de limpieza e higiene.
- ❑ **Cuentas:** en un corredor de la red terciaria, la cuneta corresponde al elemento longitudinal de drenaje de la corona con ancho de calzada de 6.0 m o superior.
- ❑ **Box culvert:** es una estructura enterrada, generalmente de concreto reforzado, que se utiliza para la conducción de aguas, a menudo bajo carreteras o vías férreas, permitiendo que el agua fluye por debajo de la estructura.
- ❑ **Alcantarillas:** hacen parte integral de la calzada de una carretera, tanto los criterios hidrológicos e hidráulicos de diseño como las metodologías convencionales que se deben considerar a la hora de desarrollar un proyecto de drenaje vial.
- ❑ **Filtros:** corresponde al elemento encargado de captar, controlar y evacuar las aguas provenientes a nivel subsuperficial por la presencia de niveles freáticos altos o por infiltración ya sea a través del pavimento, afirmado o de los suelos de las laderas adyacentes en un tramo de la vía considerada.

Una vez precisados los términos anteriores, cuando se menciona la intervención en tramos viales —que además es el indicador de cumplimiento de la acción 2 del Plan de Acción Provisional del sector movilidad— se refiere a la intervención de obras menores y específicas que atienden sitios críticos con las cuales se mejora la transitabilidad de los tramos o corredores priorizados, reduciendo riesgos de accidentes o situaciones de emergencia, minimizando interrupciones del servicio



vial, prolongando la vida útil de la infraestructura y contribuyendo al desarrollo social y económico de las comunidades que habitan en el área de influencia de los tramos priorizados.

En todos los casos, para determinar qué tipo de obra se requiere en los sitios críticos, se deben efectuar estudios geotécnicos e hidráulicos, así como la toma de la topografía del sector, ensayos de laboratorio y el diseño de las alternativas, teniendo en cuenta las condiciones topográficas y geotécnicas de la zona en revisión, que permitan comprender las causas del problema. Asimismo, en el desarrollo de la obra es fundamental implementar medidas de seguridad vial.

En línea con lo anterior, y como ya se señaló, con el pueblo Wayuu se acordó la intervención de sitios críticos en los tramos priorizados. Durante la etapa de visitas técnicas en el 2023, en recorridos en conjunto con las comunidades, se identificaron mediante una inspección ocular, estos sitios críticos a intervenir. Es importante aclarar esto, ya que un sitio crítico puede variar con el tiempo debido a factores naturales¹² climáticos¹³ geológicos¹⁴ o por el uso intensivo de la vía¹⁵. Además, las vías priorizadas corresponden a vías rurales administradas por los entes territoriales, los cuales no cuentan con suficientes recursos para adelantar el mantenimiento de estas vías, lo que las hace más vulnerables a estos factores.

Ahora bien, el INVIAS, para atender los sitios críticos inicialmente identificados, suscribió un convenio y cuatro contratos de obra con sus correspondientes interventorías. Es decir, para cada municipio: Manaure, Riohacha, Maicao y Uribia se celebró un contrato que atenderá las vías priorizadas en estos. Entre tanto, el convenio con el Ejército atiende frentes de trabajo en los cuatro municipios, abarcando treinta (30) tramos, exceptuando seis (6)¹⁶ de los treinta y seis (36) tramos totales concertados.

12 Deslizamientos de tierra, Inundaciones o crecientes de causas temporales o permanentes, colapso de drenaje o alcantarillas.

13 Ola invernal (fenómeno de la niña).

14 Movimientos de masas, inestabilidad geológica, o saturación del suelo pueden provocar fallas donde antes no existían.

15 El tránsito de maquinaria pesada o aumento del flujo vehicular puede deteriorar rápidamente sectores que antes eran estables.

16 Relación de 6 tramos excluidos de la intervención del Ejército Nacional: nazareth - puerto estrella, pusheo – nazareth, nazareth - puerto lopez, la union - puerto lopez, Vía Schimun Norte y Puerto Lopez-Wachtwali



Para la atención de los puntos críticos contratados, tanto los contratistas de obra como el Ejército Nacional¹⁷ permanentemente están realizando los estudios y diseños requeridos para determinar con precisión qué sitios críticos deben atender y el tipo de obra que mejorará las condiciones de movilidad del tramo.

De lo anterior, a la fecha de presentación de este informe se han identificado dos tipos de sitios críticos: el primero corresponde a zonas donde las condiciones de la subrasante (rasante de la vía) genera estancamiento de vehículos durante las temporadas de lluvia, debido a la saturación del material, y el segundo se presenta cuando un arroyo natural al no contar con una obra que permita su paso transversal por el corredor se desborda e inunda la vía, los cuales se han intervenido en la ejecución de los contratos. Sin embargo, como se ha explicado, estos puntos críticos pueden variar de acuerdo a condiciones atmosféricas y climatológicas, los cuales se socializan con las comunidades previo a las intervenciones que se vayan a realizar. Esto se puede evidenciar en las actas realizadas en las reuniones con la comunidad.

Situación actual de cumplimiento

En relación con la ejecución de obras de infraestructura vial en zonas dispersas de los cuatro municipios contemplados en la sentencia, a continuación, se presenta información que acredita que se ha desarrollado una serie de acciones encaminadas a garantizar el cumplimiento efectivo de las medidas ordenadas y a mejorar la movilidad de las comunidades Wayuu, priorizando su acceso a derechos fundamentales.

A la fecha del presente informe, si bien se han adelantado múltiples acciones en el territorio, **no ha sido posible alcanzar la totalidad de los porcentajes exigidos en los plazos dispuestos en el Auto 505 de 2025, por los motivos expuesto y los que se precisarán en el curso del documento.**

En ese orden de ideas, se presenta a detalle la información, así:

Instituto Nacional de Vías - INVIAS

1. Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades Wayuu que residen en zonas rurales dispersas.

¹⁷ Convenio 3239-23- Los estudios y diseños del convenio del ejército los realizó Findeter a través del contrato 2282-2023.



- ❑ En la respuesta al Auto 1227 de 2024 se informó que el alcance de la intervención comprendía 57,8 km. Este alcance fue ampliado a **69,06 km**, en razón a que, como resultado de los estudios y diseños, las obras a ejecutar requirieron un menor presupuesto al estimado, lo que permite destinar estos recursos para un mayor alcance de intervenciones.

- ❑ En la respuesta al Auto 1227 de 2024 se reportó un avance en la intervención de 10 tramos viales. A la fecha de corte del presente informe, se han desarrollado diversas acciones que han permitido duplicar ese resultado, alcanzando un total de 21 tramos viales intervenidos de los 36¹⁸ priorizados, lo cual representa un avance significativo en la ejecución del Plan Provisional de Acción. Este progreso se refleja de manera concreta, así:
 - ❑ **Riohacha:** se avanzó de 3 a 9 tramos viales intervenidos en puntos críticos, y se continúa trabajando en 3 tramos adicionales de los 12 priorizados en total.
 - ❑ **Manaure:** se avanzó de 3 a 5 tramos viales intervenidos en puntos críticos, y se continúa con la intervención en 3 de los 8 tramos priorizados.
 - ❑ **Maicao:** se avanzó de 2 a 5 tramos viales intervenidos en puntos críticos, y se continúa trabajando en 4 tramos más del total de 9 priorizados.
 - ❑ **Uribia:** se mantiene el trabajo en 2 tramos viales en puntos críticos que ya han sido intervenidos, y se avanza en la preparación de las condiciones necesarias para intervenir los 3 tramos restantes, de un total de 5 priorizados.

Este avance evidencia el compromiso institucional con la mejora de la movilidad en las zonas rurales dispersas de La Guajira y el cumplimiento progresivo de los objetivos establecidos en el Plan de Acción Provisional.

Siguiendo la metodología de la información a detalle reportada en la respuesta al Auto 1227 de 2024, a continuación, se presenta una tabla con las acciones, indicadores, responsables, alcance en km, tipo de intervención, fuente de financiación, enlace que redirecciona a la georreferenciación, comunidades beneficiadas, porcentaje de avance, enlace que redirecciona al cronograma de

18 Relación de las 34 vías a intervenir, de las 36 priorizadas en el marco del Plan de Acción Provisional que serán intervenidas por el Instituto Nacional de Vías. Los 2 restantes corresponden a los corredores Via La Paz y Via Manzana que serán intervenidos por la Gobernación de La Guajira, mismos que se ubican en el municipio de Manaure.



trabajo y articulación con la gobernación de La Guajira y los municipios de Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia, así:

Acción:	Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades Wayuu que residen en zonas rurales dispersas.
Indicador:	Tramos viales intervenidos
Responsable:	Instituto Nacional de Vías Departamento de la Guajira Municipio de Riohacha Municipio de Manaure Municipio de Maicao Municipio de Uribia
Alcance: (km)	69.06 kms de transitabilidad en tramos priorizados.
Tipo de intervención:	Atención a puntos críticos
Fuente de financiación:	Nación. Programa: Conectar Territorio
Georreferenciación:	CORREDORES PRIORIZADOS SENTENCIA.kmz
Comunidades beneficiadas:	Comunidades Wayúu, ubicadas en zonas rurales apartadas 4 municipios accionados (Maicao, Manaure, Uribia y Riohacha).
Porcentaje de avance:	21 tramos intervenidos sobre el total de los 36 ¹⁹ priorizados, así: Nota: se relaciona por cada municipio los tramos viales intervenidos y los que se van a intervenir. Riohacha: 12 tramos viales en puntos críticos <input type="checkbox"/> 3 tramos viales por intervenir en puntos críticos: 1. VIA SANTA MARTA MONTERMON 2. KILOMETRO 2 VIA A VALLEDUPAR HASTA K 5 VIA MAICAO – ARENALITO 3. KILÓMETRO 15 VÍA A VALLEDUPAR HASTA WAYAWITKAT <input type="checkbox"/> 9 tramos viales intervenidos en puntos críticos: 4. CUCURUMANA PUNTA SIERRA PARA EL CORREGIMIENTO DE MONGUI 5. CUCURUMANA - KAYETAMANA – WAYETAMANA 6. KILOMETRO 4 VIA VALLEDUPAR HASTA ANARALITO 7. DISTRITO DE RIOHACHA CALLE 40 VIA ACUEDUCTO - MATITAS - LOS MORENEROS 8. KM 6 VIA VALLEDUPAR - KAMUCHASAIN - USIMANA

¹⁹ Relación de las 34 vías a intervenir, de las 36 priorizadas en el marco del Plan de Acción Provisional que serán intervenidas por el Instituto Nacional de Vías. Los 2 restantes corresponden a los corredores Via La Paz y Via Manzana que serán intervenidos por la Gobernación de La Guajira, mismos que se ubican en el municipio de Manaure.



9. KILÓMETRO 12 VÍA A VALLEDUPAR - MAMACHAL - CASCAJALITO - KEWIRRASHI - CIRUELAKAT
10. TRONCAL DEL CARIBE HASTA LA COMUNIDAD MURRAY
11. ANTENAS CAMARONES KM 20 ALJOTE - PEREVERE VIA VALLEDUPAR
12. KM 18 POZO DE AGUA KM 18 MARGEN DERECHO RESGUARDO ROMONERO - MECHUAMANA - MULIATUY

Manaure: 8 tramos viales en puntos críticos ²⁰

3 tramos viales por intervenir en puntos críticos:

1. JAMUCHENCHON
2. VÍA SUMUYIWA
3. JASHIIKIÚ

5 tramos viales intervenidos en puntos críticos:

1. SABANA
2. VIA PANCHOMANA
3. AMAICHON
4. SCHIMUN
5. AKAMANA

Maicao: 9 tramos viales en puntos críticos

4 tramos viales por intervenir en puntos críticos:

1. VIA LIMONCITO
2. VIA CARRIPIA HACIA EL NORTE
3. VIA LA FINQUITA (BARRIO ERIKA BEATRIZ ZONA URBANA)
4. VIA KM 53 VIA RIOHACHA-MAICAO (COSTADO DERECHO)

5 tramos viales intervenidos en puntos críticos:

1. PANAMA
2. VIA KM 42 COMUNIDAD USHULU
3. VIA ANTIGUA URIBIA
4. VIA KANASUMANA
5. KM 71 ENTRE RIOHACHA MAICAO (VIA LA PAZ)

Uribia: 5 tramos viales en puntos críticos

²⁰ En este caso, tal como se hizo en la respuesta dada al Auto 1227 de 2024, es importante aclarar que son 8 tramos viales y los 2 adicionales para considerar los 10 mencionados en el Auto son los que interviene la Gobernación de La Guajira como se indicó en el pie de página 6 de este documento.



	<p><input type="checkbox"/> 3 tramos viales por intervenir en puntos críticos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PUERTO LOPEZ-NAZARETH 2. PUSHEO - NAZARETH- PUERTO ESTRELLA 3. LA UNIÓN- PUERTO LÓPEZ <p><input type="checkbox"/> 2 tramos viales intervenidos en puntos críticos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. WATCHUWARI-URIBIA CABECERA. 2. PUERTO LOPEZ-WACHTWALI
Cronograma (6 meses)	CRONOGRAMAS DE OBRA
Articulación con municipio de Uribia	En el marco de la articulación con el ente territorial, de las vías priorizadas por el pueblo wayuu en los espacios de concertación con la Nación, el municipio de Uribia las cuales están descritas más adelante en el informe.
Articulación con municipio de Maicao	No presentó oferta institucional en el marco del Plan de Acción Provisional. El municipio de Maicao decidió intervenir el tramo vía antigua Uribia, concertado con la comunidad a través de construcción de placa huella, tal como se precisa más adelante en el informe.
Articulación con municipio de Riohacha	No presentó oferta institucional en el marco del Plan de Acción Provisional. En los espacios de articulación se le ha exhortado a sumarse al Plan de Acción Provisional sumando recursos en las vías priorizadas por el pueblo wayuu en la conversación con el Instituto Nacional de Vías.
Articulación con municipio de Manaure	En el marco de la articulación con el ente territorial, de las vías priorizadas por el pueblo Wayuu en los espacios de concertación con la Nación, el municipio de Manaure decidió intervenir una vía dentro de su jurisdicción, que corresponde a la vía Sabana, de las relacionadas anteriormente (Mocochiramana - Wimpirarem - Cementerio Kachuwerakat), tal como se precisa más adelante en el informe. Es preciso resaltar que el contrato suscrito por el municipio quedó con alcance de intervención de la vía Sabana, la cual corresponde a las priorizadas en las mesas de diálogo genuino con la comunidad Wayuu
Articulación con el Departamento de la Guajira	En el marco de la articulación con el ente territorial, de las vías priorizadas por el pueblo wayuu en los espacios de concertación con la Nación, el departamento de la Guajira las cuales están descritas más adelante en el informe.
Observaciones	La acción se compone de varias actividades que se relacionan a continuación en este informe de respuesta al Auto 505 de 2025.

Fuente: propia, corte 18 de junio de 2025.

Con los recursos actualmente comprometidos para el cumplimiento del Plan Provisional de Acción, el alcance estimado para la atención de los sitios críticos —



con ejecución prevista hasta diciembre de 2025— sobre los 10 corredores viales referenciados en el Auto 1227 de 2024, se presenta de manera resumida en la siguiente tabla. Para mayor detalle se puede consultar el enlace de la [Tabla No. 3 36 tramos.xlsx](#)

Corredores referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024								
Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Riohacha	Cucurumana Punta Sierra Paravel Corregimiento De Monguí	22,2	10	1990	4	400	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 5+800
Riohacha	vía Cucurumana - Kayetamana - Wayetamana	23,5	26	2397	5	400	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a



Corredores referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								cabo hasta el PR 3+997
Riohacha	Vía Km 4 Vía Valledupar hasta Aranalito.	2,2	11	656	0	400	0	N/A
Manaure	Vía Sabana	28,9	14	4650	12	2950	2	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 6+400
Manaure	Vía Amaichon	9,14	10	1980	5	1980	2	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones



Corredores referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Manaure	Vía Panchomana	1,47	1	1470	3	1470	3	se llevarán a cabo hasta el PR 5+150 N/A
Maicao	Vía Panamá	15,63	25	2750	7	2450	1	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 4+000
Maicao	Vía Ushulu	5,51	10	2810	6	2810	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a



Corredores referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Uribia	Puerto Lopez-Wachtwali	38,9	43	1100	3	25	0	Debido a la dificultad en el ingreso de los materiales de construcción al sector se mudó la intervención al corredor Watchwari-Uribia Cabecera el cual también esta priorizado para atender. Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 4+830



Corredores referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Uribia	Watchwari-Uribia Cabecera	86,47	36	5659	8	3338	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo entre las abscisas 45+200 al 55+200 y PR 42+250 al PR45+588

Fuente: INVIAS, corte 18 de junio de 2025.

Así mismo, con los recursos actualmente comprometidos para el cumplimiento del Plan de Acción Provisional, el alcance de atención a sitios críticos terminando la ejecución de los recursos en diciembre de 2025 de los 26 priorizados, es el siguiente:



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Maicao	Km 71 entre Riohacha Maicao (Vía la Paz)	5,92	12	1720	1	750	2	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 2+970
Maicao	Vía Kanasumana	11,8	15	2750	2	750	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 4+000



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Maicao	Vía Antigua Uribia	6	5	1850	6	750	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo entre el PR 4+700 y PR6+600
Riohacha	Distrito de Riohacha, Calle 40, vía Acueducto - Matitas - Los Monederos.	49,86	40	4700	4	4300	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 7+070
Riohacha	Km 6 Vía Valledupar -	5,43	15	1471	3	500	0	Debido a los costos de construcción y



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
	Kamuchasain - Usimana							a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 2+900
Riohacha	Km 12 Vía A Valledupar-Mamachal Cascajalito Kewirrashi Ciruelakat	6,18	8	1985	7	350	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 4+805
Riohacha	Troncal del Caribe hasta la comunidad de Murray	0,9	3	900	1	900	0	



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Riohacha	Antenas Camarones Km 20 Aljote - Perevere Vía Valledupar	21,5	19	1539	2	1189	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 3+189
Riohacha	Km 18 Pozo De Agua Km 18 Margen Derecho Resguardo Romonero-Mechuamana - Muliatuy	3,286	12	953	4	450	2	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 2+980
Manaure	Vía Schimun Sur	5,5	4	2230	4	1700	0	Debido a los costos de construcción y a las



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 4+700
Manaure	Vía Schimun Norte	7,5	6	2360	5	2230	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 2+320
Manaure	Vía Akamana	14,85	12	3213	2	530	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 8+400
Riohacha	vía no. 11; km 8 vía santa marta montermon	5,86	12	1762	4	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 2+744
Riohacha	vía no. 4; kilometro 2 vía a valledupar hasta k 5 vía maicao - arenalito	4,2	9	1761	3	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								se llevarán a cabo hasta el PR 3+220
Riohacha	vía no. 8; kilómetro 15 vía a valledupar hasta wayawitkat	1	6	1000	3	0	0	
Manaure	via sumuyiwa	18,3	9	2930	2	0	0	Este corredor por problemas sociales no se ha podido intervenir y la comunidad ha desistido de su intervención
Manaure	jashiikirü	13,4	10	2800	1	0	-	Este corredor por problemas sociales no se ha podido intervenir y la comunidad ha desistido de su intervención
Maicao	via limoncito	16,65	11	2750	-	0	-	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 4+000
Maicao	via carripia hacia el norte	16,11	17	2000	-	0	0	Este corredor por problemas sociales no se ha podido intervenir y la comunidad ha desistido de su intervención no se han diseñado las obras de drenaje debido a que no se ha permitido el ingreso
Maicao	via km 53 via riohachamaicao	6,67	25	2000	7	0	0	La comunidad desiste de la ejecución del ejercito atendiendo que la intervención que consideran



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								prioritaria se encuentra en el costado del contratista
Maicao	via la finquita (barrio erika beatriz zona urbana)	5,2	12	2000	-	0	-	Este corredor por problemas sociales no se ha podido intervenir y la comunidad ha desistido de su intervención no se han diseñado las obras de drenaje debido a que no se ha permitido el ingreso
Uribe	pusheo - nazareth	57,73	55	978	2	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
								cabo hasta el PR 4+148
Uribia	nazareth - puerto estrella	22,45	11	726	1	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR7+482
Uribia	nazareth - puerto lopez	47,25	39	1380	0	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo entre el PR20+200 y PR21+582



Corredores no referenciados como intervenidos en el Auto 1227 de 2024 (26 corredores restantes)

Municipio	Vía en intervención	Longitud del corredor (km)	Puntos Críticos identificados en las visitas	Obras Proyectadas		Obras Ejecutadas		Observaciones
				Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	Terraplén (m)	Obras Menores de Drenaje (und)	
Uribia	la union - puerto lopez	58,4	25	1000	2	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo entre el PR4+500 y PR5+550
Manaure	Jamuchencho	15,29	7	3213	7	0	0	Debido a los costos de construcción y a las longitudes de los sitios críticos entregadas por los estudios y diseños las intervenciones se llevarán a cabo hasta el PR 3+743

Fuente: INVIAS, corte 18 de junio de 2025.



Se reitera que si bien el compromiso adquirido por el INVIAS para el cumplimiento del Plan de Acción Provisional asciende a \$291.000 millones, de los cuales ya se han comprometido \$118.235 millones para ser ejecutados durante la vigencia 2025. Actualmente se encuentra en proceso de estructuración el Plan de Acción Estructural, con el cual se pretende mejorar la transitabilidad en 657 kilómetros de vías terciarias, con una inversión estimada de \$2,9 billones, y se contempla incorporar los \$172.765 millones pendientes del Plan de Acción Provisional con un enfoque especial en la Alta Guajira, zona donde se focaliza el mayor porcentaje de mortalidad infantil, para ello, se recomienda tener en cuenta la respuesta dada en el reporte de gestión de la orden tercera en estos documento.

El Plan de Acción Estructural está siendo diseñado con un horizonte de ejecución de 10 años, lo que extendería las intervenciones hasta el año 2035. Por esta razón, se considera destinar dentro de los recursos del Plan de Acción Estructural aquellos fondos no comprometidos del Plan de Acción Provisional.

En esta misma línea, las entidades territoriales han planteado acciones para contribuir en el marco del objetivo cuarto constitucional, siguiendo las competencias de la Ley 105 de 1993 en los artículos 12, 16 y 17 sobre aquellas vías de segundo y tercer orden a su cargo, al igual que, lo establecido en la Ley 715 de 2001, que dispone que es competencia del municipio la construcción, conservación y mantenimiento de las vías terciarias que intercomunican las comunidades rurales. A continuación, se relaciona la información remitida por las entidades territoriales respecto del avance de sus actividades en marco de la acción 2 del Plan Provisional de Acción:

Gobernación de La Guajira

La información que se relaciona a continuación corresponde a la remitida a través de correo electrónico por el director de obras públicas de la gobernación de la Guajira a las 12:09 p.m. del 20 de junio de 2025.

Las acciones de caracterización y ejecución de obras viales en el Plan de Acción Provisional del Departamento de La Guajira son esenciales para mejorar la movilidad de las comunidades Wayúu en zonas rurales dispersas, permitiéndoles acceder a servicios básicos, reducir su aislamiento, y fomentar su desarrollo socioeconómico. Estas medidas no solo responden a necesidades críticas identificadas en la región, sino que también cumplen con las obligaciones constitucionales del Estado de garantizar el derecho a la movilidad y promover la inclusión de los grupos étnicos, contribuyendo así a la paz y estabilidad regional.



- ❑ En la respuesta al Auto 1227 de 2024 se informó que el contrato de Construcción de pavimento en el corregimiento de La Paz, municipio de Manaure – La Guajira, tenía un 44% de avance. A la fecha de presentación del presente informe, el avance es del 73,54%.

- ❑ En la respuesta al Auto 1227 de 2024 se informó que el contrato Mejoramiento de la vía Manzana en pavimento rígido, municipio de Manaure, tenía un 20% de avance. A la fecha de presentación del presente informe, el avance es del 28%. Teniendo en cuenta que este es el proyecto que tuvo una suspensión es pertinente indicar que frente a los eventos naturales extraordinarios que impactaron negativamente el desarrollo de la obra, La Gobernación ha actuado con diligencia, responsabilidad y enfoque técnico para garantizar la continuidad y estabilidad del mismo. Reconociendo los efectos de la ola invernal, se procedió a realizar visitas técnicas, concertaciones con la interventoría y una actualización integral de los estudios requeridos.

Estas acciones reflejan una gestión proactiva orientada a mitigar los riesgos, ajustar el diseño a las nuevas condiciones del entorno y asegurar la correcta ejecución de la obra conforme a los principios de eficacia, legalidad y sostenibilidad. La suspensión y su ampliación se han fundamentado debidamente, con sustento técnico y normativo, y buscan preservar la inversión pública, proteger la infraestructura ejecutada y cumplir a cabalidad con los objetivos trazados en beneficio de la comunidad.

La entidad reitera su compromiso con el cumplimiento del proyecto, bajo un marco de responsabilidad institucional, transparencia y respeto por las normas vigentes.

A continuación, se presentan a detalle las siguientes 2 acciones:

1. Construcción de pavimento corregimiento de La Paz, municipio de Manaure – La Guajira.²¹

²¹ Véase en Secop I a través del N° del proceso: LOP-018 DE 2023 y cuyo objeto es: "CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO CORREGIMIENTO DE LA PAZ, MUNICIPIO DE MANAURE, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA". Enlace: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=23-21-40543&g-recaptcha-response=03AFcWeA4-j2CMH66eNTRuunqL5xT_SZAbq-fsc_l8oyFJ6XfGI3xEXXK0mPE2miKbA2qJ1-4md31y2YAsqBRccpBIS8J6D7XWG9XAIQD4OnBMmBHxIur3TarkgjeoP4wcASH_B65-G-p_oYWu7HCqjFE9UUEIBUdXXDaabe-Sm8cXAp9OLBveB9LdtkS7_ozGp3wrBTR1aArBKylUCbbGUTUkMKO-8F0hl7zqvHvY6ervJTO3nSDuWCnDYTp4ST0m7mX8TSUqVs2wkl0qV3bk8JHxeajf9ilxCqdCyFQIzKbE_A9IMpyThKEQsNliSEBkOujW1nOwDy_d0YJrQEsfSSh_b3vvEvGaCSOEY09pTRhalNefbOKaDh9t4C1HUCjKJ3FNwRd7-o5R-z71Jx_JXJ1q4zgMqLN65o6ceBB8mRUGPLIB_6eV9xYd0q24-



Fuente: Gobernación de La Guajira, 2025

[AucWSFpnvAoVUYmVd_BAdmBJYemEAU0Buk5fDmUqlqsQBCm2DK8Cq2XGafgJ_wMV48ZQ0xBDielbJkUQtQ9kW8iF7IFRjW4dawkgDVOdD1sKoOQZUQo0pK_v4BwJFloYQqAyr7qmNCHVKtmOuoCLqKoiilpls_f0Lcvuob5Jr4uHzS7afhgheieKP7E51kCZim-EKdAAvBTB-SlmkDgtTPGRXIoYvCqI34Y1y88TJd3QF1NL8Lwxjofd0ZKTY70rI59xDGrzM9tJ_G31f8wTV5gP7DAAtSAJJsQDDGdu9ubDZRfgerWbhr3t8Azs8d4iYcy4XziKzLBzCpCu2jev_j-4H7oQltcjaksnY3r0mZFOGAp5OMIRuYIjDiPtzkTR-85d_Y0eTc4zrFmX02oU3W4yDLPjTuKP1ezQkI7Il6IT34j7V7GEIghpCXDNzdRLwb_J2a1dK_6rZbbBqtEmR_tUvVGH1weZKbP40-gMwxw4toynjQDDITSdT3MqGwYXWeDac2BmkhzipK-zfK5WLzbMz1LdqqMSCMWuNM-YGASpDfU3_DT2kDs](#)



Acción:	Construcción de pavimento corregimiento de La Paz, municipio de Manaure – La Guajira.
Indicador:	Tramos viales intervenidos
Responsable:	Gobernación de La Guajira Alcaldía de Manaure
Alcance: (km)	<p>2,78 km de vía terciaria en concreto hidráulico para pavimento MR38 con un ancho promedio de 6,3 metros.</p> <p>Nota Aclaratoria: En el informe remitido anteriormente se reportó erróneamente un alcance de 22.108,70 metros lineales para el proyecto de pavimentación en el corregimiento de La Paz, cifra que no corresponde con los estudios técnicos ni con el objeto contractual del proyecto.</p> <p>Dicha información fue el resultado de un error de transcripción, ya que el alcance real y correcto, según la ficha técnica, los diseños aprobados y el contrato de obra, es de 2,78 kilómetros (2.780 metros lineales) de vía terciaria en concreto hidráulico MR38, con un ancho promedio de 6,3 metros.</p> <p>Esta corrección no representa una modificación al proyecto, sino una rectificación formal para garantizar la veracidad y coherencia técnica de la información presentada ante la Corte Constitucional.</p>
Tipo de intervención:	Pavimento rígido
Fuente de financiación:	Asignación directa Departamento de La Guajira Recursos propios Municipio de Manaure
Georreferenciación:	<p>El primer tramo Longitud: 1,236.22m Inicio: 11°45'54.13" N – 72°24'34.12" O Fin: 11°46'30.80" N – 72°24'17.88" O Segundo tramo: Longitud 916.2m Inicio: 11°46'33.80" N – 72°24'16.62" O Fin: 11°46'57.00" N – 72°24'3.53" O Tercer tramo Longitud: 634.98m Inicio: 11°46'49.62"N – 72°24'13.14"O Fin: 11°47'1.98"N – 72°24'3.56"O</p> <p>Nota Aclaratoria: Durante la fase de seguimiento técnico y verificación en campo del proyecto de pavimentación en el corregimiento de La Paz, se identificaron inconsistencias en las coordenadas inicialmente reportadas para los tramos del proyecto. Al confrontar la información con el trazado real de la vía</p>



	<p>y los puntos de intervención ejecutados y proyectados, se evidenció que algunas coordenadas se encontraban fuera del eje vial intervenido, lo cual afectaba la precisión geográfica y topográfica del registro.</p> <p>Como resultado de este proceso, y en concordancia con las visitas técnicas realizadas en sitio, se procedió a rectificar las coordenadas y longitudes de los tramos, ajustando la información a la trazabilidad real del corredor vial, de acuerdo con los puntos de inicio y fin ejecutados y validados mediante herramientas de georreferenciación y topografía.</p> <p>Corrección aplicada:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se pasó de dos tramos con una longitud total de 2.107,70 m a tres tramos, con una longitud total corregida de 2.787,40 metros, en concordancia con la ficha técnica del proyecto - Las nuevas coordenadas reflejan fielmente el alineamiento real de la vía, garantizando coherencia entre los documentos técnicos, el avance físico en campo y la información reportada ante las autoridades de seguimiento. <p>Esta corrección no modifica el alcance ni el objeto del contrato, sino que garantiza la precisión técnica y geográfica de la intervención, necesaria para efectos de control, seguimiento y reporte ante la Corte Constitucional en el marco de la Sentencia T-302 de 2017.</p>
Comunidades beneficiadas:	Kasushi, Shoshimana, Shushirrara, Tronjamahana, Panatshi del municipio de Manaure.
Porcentaje de avance:	<p>73.54%</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades wayúu que residen en zonas rurales dispersas: <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de Pavimento en el Corregimiento La Paz, Municipio de Manaure.
Cronograma (6 meses)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestionar la asignación presupuestal. Cumplida. 2. Realizar la fase precontractual. Cumplida.



	<p>3. Realizar la suscripción de contrato y el seguimiento a la ejecución. En ejecución.</p> <p>Mes 1: ETAPA PRECONTRACTUAL: - Estimación de riesgos y elaboración de pliegos de condiciones. - Invitación Publica y Evaluación de los Oferentes</p> <p>Mes 2: ETAPA PRECONTRACTUAL: -Elaboración de documentación y Firma del Contrato -Pólizas y Anticipos</p> <p>Mes 3: PRELIMINAR: -Localización, trazado y replanteo</p> <p>Mes 4: PAVIMENTO -Localización, trazado y replanteo -Excavación mecánica sin clasificar - Afirmado en jamiche de cantera, compactado con maquinaria pesada.</p> <p>Se adiciona a la información reportada en el Auto 1227 de 2024, el transporte de materiales, el Plan de manejo de tránsito y Plan de manejo ambiental.</p> <p>- Mes 5: PAVIMENTO -Localización, trazado y replanteo -Excavación mecánica sin clasificar -Afirmado en jamiche de cantera, compactado con maquinaria pesada. -sub-base granular clase a sbg-50</p> <p>Se adiciona a la información reportada en el Auto 1227 de 2024, el transporte de materiales, el Plan de manejo de tránsito y Plan de manejo ambiental.</p> <p>- Mes 6: PAVIMENTO --Localización, trazado y replanteo - Concreto hidráulico para pavimento mr38 - Acero de refuerzo</p> <p>Se adiciona a la información reportada en el Auto 1227 de 2024, el transporte de materiales, el Plan de manejo de tránsito, Plan de manejo ambiental, afirmado en jamiche de cantera, compactado con maquinaria pesada, sub-base granular clase a sbg-50 y excavación mecánica sin clasificar</p>
--	---



En adelante, La Gobernación de la Guajira incluye los siguientes meses:

- Mes 7: PAVIMENTO

- Localización, trazado y replanteo
- Excavación mecánica sin clasificar
- Afirmado en jamiche de cantera, compactado con maquinaria pesada.
- Sub-base granular clase a sbg-50
- Concreto hidráulico para pavimento mr38
- Transporte de materiales
- Plan de manejo de tránsito
- Plan de manejo ambiental

- Mes 8: PAVIMENTO

- Localización, trazado y replanteo
- Excavación mecánica sin clasificar
- Afirmado en jamiche de cantera, compactado con maquinaria pesada.
- Sub-base granular clase a sbg-50
- Concreto hidráulico para pavimento mr38
- Corte y sellado de juntas
- Transporte de materiales
- Plan de manejo de tránsito
- Plan de manejo ambiental

- Mes 9: PAVIMENTO

- Localización, trazado y replanteo
- Concreto hidráulico para pavimento mr38
- Acero de refuerzo
- Bordillo en concreto
- Corte y sellado de juntas
- Plan de manejo de tránsito
- Plan de manejo ambiental

- Mes 10: PAVIMENTO

- Localización, trazado y replanteo
- Concreto hidráulico para pavimento mr38
- Acero de refuerzo
- Bordillo en concreto
- Corte y sellado de juntas
- Plan de manejo de tránsito
- Plan de manejo ambiental



	<ul style="list-style-type: none">- Mes 11: PAVIMENTO- Localización, trazado y replanteo- Concreto hidráulico para pavimento mr38- Acero de refuerzo- Bordillo en concreto- Corte y sellado de juntas- Plan de manejo de tránsito- Plan de manejo ambiental <ul style="list-style-type: none">- Mes 12: PAVIMENTO- Concreto hidráulico para pavimento mr38- Acero de refuerzo- Bordillo en concreto- Corte y sellado de juntas- Plan de manejo de tránsito- Plan de manejo ambiental <ul style="list-style-type: none">- Mes 13: PAVIMENTO- Concreto hidráulico para pavimento mr38- Acero de refuerzo- Bordillo en concreto- Corte y sellado de juntas- Plan de manejo de tránsito- Plan de manejo ambiental <ul style="list-style-type: none">- Mes 14: PAVIMENTO- Concreto hidráulico para pavimento mr38- Acero de refuerzo- Bordillo en concreto- Corte y sellado de juntas- Señalización vertical- Plan de manejo de tránsito- Plan de manejo ambiental <ul style="list-style-type: none">- Mes 15: PAVIMENTO- Concreto hidráulico para pavimento mr38- Acero de refuerzo- Bordillo en concreto- Corte y sellado de juntas- Señalización vertical- Plan de manejo de tránsito- Plan de manejo ambiental <p><i>Nota Aclaratoria: En el marco del seguimiento técnico al proyecto de construcción de pavimento rígido en el corregimiento de La</i></p>
--	--



	<p><i>Paz, se presenta una actualización integral de la trazabilidad del cronograma, desde su etapa precontractual hasta el punto actual de ejecución.</i></p> <p><i>Inicialmente, el proyecto fue estructurado con un plazo de diez (10) meses de ejecución contractual, conforme a los estudios técnicos y condiciones proyectadas. Sin embargo, durante el desarrollo del contrato se presentaron diversas situaciones que impactaron el ritmo normal de ejecución, obligando a la administración a actuar conforme a los principios de legalidad, transparencia y eficiencia que rigen la contratación pública (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007), mediante la suscripción de actos administrativos de suspensión, prórroga a la suspensión, reinicio, todos debidamente motivados y soportados.</i></p> <p><i>Sin embargo, luego del reinicio se presentaron circunstancias que dilataron la ejecución del contrato, además de los retrasos acumulados hasta la fecha, por lo tanto, en atención a estas situaciones, se suscribió una prórroga por tres (3) meses adicionales, ampliando el plazo contractual a trece (13) meses. En consecuencia, considerando las etapas de precontractualidad y ajuste, el cronograma total del proyecto se proyecta en quince (15) meses, de los cuales actualmente se encuentra en desarrollo el mes 13, con fecha tentativa de terminación estimada para el 14 de julio de 2025.</i></p> <p><i>Este ajuste de cronograma se ha realizado de manera legal y transparente, sustentado en informes técnicos, actas de supervisión e instrumentos jurídicos válidos, garantizando la continuidad del proyecto en el marco de lo dispuesto por la Sentencia T-302 de 2017 y en cumplimiento de los principios de responsabilidad administrativa y eficiencia en la inversión de recursos públicos.</i></p> <p><i>Es importante mencionar, que pese a este ajuste de tiempo general del proyecto, este contrato se finalizará en los 6 meses que otorga la corte para la ejecución y cumplimiento de la meta e indicador al que apunta este proyecto.</i></p>
<p>Articulación con municipio de Uribia</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.</p>
<p>Articulación con municipio de Maicao</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.</p>
<p>Articulación con municipio de Riohacha</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.</p>



Articulación con municipio de Manaure	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con el Departamento de la Guajira	N/A
Observaciones	<p>Contrato de Consultoría 252 de 2023:</p> <p>Suscrito entre Gobernación de La Guajira, la Alcaldía de Manaure y el Consorcio vía Manaure 23 cuyo objeto es: “Construcción de pavimento correjimientto de la paz, municipio de Manaure”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Inició: 19 de octubre de 2023 <input type="checkbox"/> Suspensión: 14 de mayo de 2024 <input type="checkbox"/> Reinició: 8 de enero de 2025 <input type="checkbox"/> Prorroga N°1: Tres (03) Meses – 14 de abril de 2025. <input type="checkbox"/> Terminación prevista: 14 de julio de 2025 <input type="checkbox"/> Valor inicial del contrato: \$9.456.369.660 <input type="checkbox"/> Adicional N° 1: \$1.000.000.000 del 31 de enero de 2024 <p>Nota: en la respuesta al Auto 1227 de 2024 se informó por error involuntario lo siguiente: “terminó: 19 de agosto de 2024”. Lo que se quería decir es que esa era la fecha estimada de terminación inicial. Con esa aclaración se incluye en esta respuesta el estado actual del mismo resaltada en negrilla, el cual se encuentra en ejecución con fecha prevista de terminación del 14 de julio de 2025.</p>
NOTA	SE PUEDE EJECUTAR EN EL TIEMPO ESTABLECIDO, DENTRO DE LOS SEIS MESES

Fuente: Gobernación de La Guajira, corte 19 de junio de 2025.

Anexos recibidos de La Gobernación frente a este contrato: [La paz](#)

2. Mejoramiento de la vía Manzana en pavimento rígido, municipio de Manaure²²

²² Véase en Secop II a través del N° del proceso: LPO-003-2023 y cuyo objeto es: “MEJORAMIENTO DE LA VÍA MANZANA EN PAVIMENTO RÍGIDO, MUNICIPIO DE MANAURE, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA”. Enlace:



Fuente: Gobernación de La Guajira, 2025.

Acción:	Mejoramiento de la vía Manzana en pavimento rígido, municipio de Manaure
Indicador:	Tramos viales intervenidos
Responsable:	Gobernación de La Guajira
Alcance: (km)	3.34 km vía terciaria con un ancho de 6.0 m con dos carriles (vía bidireccional o de doble sentido)
Tipo de intervención:	Pavimento rígido
Fuente de financiación:	Asignación directa Departamento de La Guajira
Georreferenciación:	Inicio: Norte :1771843.872, ESTE1135035.746 Final: K3+340 NORTE 774014.181 ESTE 1137508.363
Comunidades beneficiadas:	Pirpir, Institucion Educativa Jalatchon, Bouboupiao, Masamataca, Arrequimana, Kouseno
Porcentaje de avance:	20% <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades wayúu que residen en zonas rurales dispersas: <ul style="list-style-type: none"> o Mejoramiento de la Vía Manzana en Pavimento Rígido, Municipio de Manaure.
Cronograma (6 meses)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestionar la asignación presupuestal. Cumplida. 2. Realizar la fase precontractual. Cumplida. 3. Realizar la suscripción de contrato y el seguimiento a la ejecución. En ejecución.

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE>



Articulación con municipio de Uribia	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con municipio de Maicao	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con municipio de Riohacha	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con municipio de Manaure	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con el Departamento de la Guajira	N/A
Observaciones	<p>Contrato de Consultoría 729 de 2023:</p> <p>Suscrito entre Gobernación de La Guajira y el Consorcio vía manzana cuyo objeto es: “Mejoramiento de la vía Manzana en pavimento rígido, municipio de Manaure, departamento de La Guajira”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Inició: 12 de junio de 2023 <input type="checkbox"/> Terminó: 12 de febrero de 2024 <input type="checkbox"/> Valor inicial del contrato: \$ 10,027,431,070.00 <input type="checkbox"/> Valor modificadorio No.1: \$ 10,686,486,629.7 <input type="checkbox"/> Porcentaje de Avance: 20% al cierre del 27 de agosto de 2024. <p>Nota: en la respuesta al Auto 1227 de 2024 se informó por error involuntario lo siguiente: “terminó: 12 de febrero de 2024”. Lo que se quería decir es que esa era la fecha estimada de terminación inicial. Con esa aclaración se incluye en esta respuesta el estado actual del mismo precisando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fecha de acta de levantamiento de la suspensión e inicio: 18 de junio de 2025. <input type="checkbox"/> Fecha prevista de terminación: 13 de septiembre de 2025 <p>La programación será entregada por el contratista en los siguiente cinco días posteriores a la firma del presente reinicio</p> <p>MOTIVOS DE LA SUSPENSION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontrándose la obra en ejecución, en un porcentaje del 20%, el Departamento de la Guajira sufrió una intensa OLA INVERNAL para el segundo semestre del 2024, la cual afecto considerablemente la obra misma, situación de fuerza mayor que escapo a la voluntad humana y por



	<p>ello no es atribuible a las partes de las relaciones contractuales de los contratos de obra e interventoría. Fue tal la magnitud del fenómeno natural en el Departamento de la Guajira, que el Gobernador expidió el Decreto número 0907 del 8 de noviembre del 2024 “Por medio del cual se declara una situación de calamidad Pública en el Departamento de la Guajira, ante las emergencias ocasionadas por la segunda temporada de lluvias y de ciclones tropicales”. En línea con lo anterior, y una vez finalizada la OLA INVERNAL, se surtió una vista de campo al sitio de obra en compañía de la interventoría y por solicitud incoada por nosotros, en donde se observaron afectaciones que ameritaban, previo al reinicio de las actividades propias de la obra, de un análisis que nos impuso la necesidad de actualizar varios estudios, con el fin de establecer la magnitud de estas, para así poder determinarlas y/o cuantificarlas, y a partir de allí establecer una ruta a seguir con sujeción estricta a la Constitución Política y las normas que rigen la materia, con el único objetivo de darle una estabilidad a la obra y cumplir a cabalidad con la meta propuesta.</p>
<p>NOTA</p>	<p>El éxito de La ejecución en el tiempo establecido depende de factores climáticos en el sector, dentro de otros propios de la zona indígena por algunos conflictos dentro de las comunidades</p>

Fuente: Gobernación de La Guajira, corte 20 de junio de 2025.

Anexos recibidos de La Gobernación frente a este contrato: [Manzana](#) ²³

Municipio de Uribia

23 Frente a este contrato no se recibió cronograma de ejecución por parte de La Gobernación.



Fuente: Municipio de Uribia, corte 19 de junio de 2025.

- ❑ En el Auto 1227 de 2024 se indicó que el contrato en mención se encontraba en etapa de ejecución, con un avance físico del 71,27 %. A la fecha de este informe, se reporta un avance físico del 100 %, cumpliendo plenamente con el alcance propuesto de 1 puente con longitud de 30 metros y pavimento de 460 metros lineales, tal como se precisó en Plan Provisional de Acción toda vez que el día 9 de mayo de 2025 culminó satisfactoriamente.
- ❑ Con relación a lo indicado por la Honorable Corte Constitucional en el Auto 505 de 2025, particularmente en los numerales 101 y 102, se permite esta entidad aclarar lo siguiente, a partir de la verificación técnica y jurídica del proyecto de construcción vial ejecutado en el municipio de Uribia, en el marco del cumplimiento de la Sentencia T-302 de 2017 y el Plan Provisional de Acción:

El contrato fue suspendido en varias ocasiones por causas sobrevinientes y no imputables a la entidad o al contratista, debidamente sustentadas en:



- Condiciones climáticas extremas: Las lluvias recurrentes generaron afectaciones en el terreno, imposibilitando la ejecución segura de actividades como construcción de gaviones y vigas.
- Falta temporal de materiales críticos, como piedra para colchonetas de gavión, debido a averías en la cantera de origen.
- Conflictos con comunidades indígenas, que exigieron acompañamiento institucional para continuar con las labores.
- Cada una de estas suspensiones fue avalada mediante actas suscritas por las partes y soportadas por la interventoría, conforme a la jurisprudencia del Consejo de Estado (Sentencia 2278 de 2016), que reconoce la validez de la suspensión como mecanismo legítimo ante fuerza mayor o interés público, sin que ello implique abandono del contrato ni omisión administrativa.

Frente a las dificultades presentadas, esta entidad implementó las siguientes acciones concretas que se describen a detalle luego de presentada la tabla de gestión:

- Reprogramación del cronograma en coordinación con la interventoría, ajustando hitos de ejecución sin afectar la calidad de la obra ni su funcionalidad.
- Adiciones contractuales en tiempo, debidamente motivadas, que permitieron compensar los retrasos generados por causas sobrevinientes.
- Supervisión técnica permanente, con corte de avances mensuales y presentación de actas parciales de obra, verificadas por la interventoría externa.
- Solicitud formal de acompañamiento institucional y comunitario ante conflictos sociales, en articulación con la Oficina de Asuntos Indígenas del municipio.

Estas acciones permitieron recuperar el ritmo de ejecución y asegurar el cumplimiento total de las metas del contrato, incluso en un entorno de alta complejidad territorial y climática. Con base en lo anterior, esta entidad considera que las medidas adoptadas fueron efectivas, viables y proporcionadas a las circunstancias reales del territorio, y reitera su voluntad de seguir colaborando activamente con las autoridades judiciales y de control, en garantía de los derechos fundamentales de las comunidades Wayuu.

La información que se relaciona a continuación corresponde a la remitida a través de correo electrónico de la secretaría de obras públicas de Uribe a las 11:29 p.m. del 19 de junio de 2025.



A continuación, se presenta la siguiente acción:

1. Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades Wayúu que residen en zonas rurales dispersas, del plan de acción provisional concertado con la comunidad wayuu en el marco del cumplimiento de lo ordenado en la sentencia T-302 La Guajira²⁴.

Acción:	Ejecutar obras para lograr el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las comunidades Wayúu que residen en zonas rurales dispersas, del plan de acción provisional concertado con la comunidad wayuu en el marco del cumplimiento de lo ordenado en la sentencia T-302 La Guajira.
Indicador:	Tramos viales intervenidos
Responsable:	Alcaldía municipal de Uribia
Alcance: (km)	1 puente con longitud de 30 metros y pavimento de 460 metros lineales
Tipo de intervención:	Construcción de puente vehicular y obras complementarias sobre el arroyo Chemerrain que conecta a la cabecera municipal con los corregimientos cercanos de Wimpeshi y Jojoncito. Municipio de Uribia, La Guajira.
Fuente de financiación:	Sistema General de Regalías (SGR)
Georreferenciación:	TRAMOS DIRECCIÓN Longitud (m) PUENTE Puente 30.00 . COORDENADAS INICIO E -72.254535° 11. 721735° N . COORDENADA FIN e -72.254322° 11.721929° N VÍA PERIMETRAL TRANSVERSAL NO. 11 127.90 DESPUÉS DEL PUENTE TRANSVERSAL NO. 11 123.50 VÍA PERIMETRAL TRANSVERSAL NO. 10 177.87
Comunidades beneficiadas:	Principalmente los corregimientos de Jojoncito y Wimpeshi, además de los asentamientos urbanos de Villa Ramón y 3 de abril.
Porcentaje de avance:	100%.
Cronograma (6 meses)	1. Gestionar la asignación presupuestal. Cumplida. 2. Realizar la fase precontractual. Cumplida. 3. Realizar la suscripción de contrato y el seguimiento a la ejecución. En el Auto 1227 de 2024 se informó que estaba “Suspendido desde 16 de febrero de 2024”. En el

24 Véase en Secop I a través del N° del proceso: LP 005 DE 2022 y cuyo objeto es: “CONSTRUCCION DE PUENTE VEHICULAR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL ARROYO CHEMERRAIN QUE CONECTA A LA CABECERA MUNICIPAL CON LOS CORREGIMIENTOS CERCANOS DE WIMPESHI Y JOJONCITO. MUNICIPIO DE URIBIA, LA GUAJIRA”. Enlace: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=22-21-31890>



	presente informe se reporta que se reinició el 10 de septiembre de 2024, suspendido nuevamente entre el 20 de septiembre de 2024, con reinicio el 2 de diciembre de 2024, adición de 3 meses del plazo inicial del 12 de diciembre de 2024, suspensión del 28 de febrero de 2025, reinicio el 23 de abril de 2025 y fecha de terminación del 9 de mayo de 2025 para reportar su cumplimiento.
Articulación con municipio de Uribia	N/A
Articulación con municipio de Maicao	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con municipio de Riohacha	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con municipio de Manaure	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Articulación con el Departamento de la Guajira	Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.
Observaciones:	<p>En respuesta a la información que fue relacionada por la Corte Constitucional en el Auto 1227 de 2024 en la página 12, específicamente el fundamento jurídico 31, el proceso contractual mencionado corresponde al Contrato de Obra 234 del 26 de julio de 2022 e Interventoría 241 del 29 de agosto de 2022. La acción se compone de varias actividades que se relacionan a continuación.</p> <p>En cuanto al hallazgo fiscal mencionado en el Auto 505 de 2025, es preciso señalar que hasta la fecha no se ha recibido notificación del proceso ni mucho menos de fallo con responsabilidad fiscal, y que la entidad mantendrá cooperación activa con los órganos de control cuando así lo requieran.</p>

Fuente: Municipio de Uribia, corte 19 de junio de 2025.

Anexos recibidos de la Alcaldía de Uribia frente a este contrato: [Uribia](#)

Enseguida se describen las actividades que se desarrollan en el marco de esta acción conforme a la información remitida por la Alcaldía de Uribia:

(...) Las actividades a ejecutar son la construcción de losas de pavimento rígido MR-40 con espesor de 20 cm de una longitud de 429,27 metros lineales con un ancho variable entre 6 y 7,6 metros con dos carriles (vía bidireccional o de doble sentido) y confinada con sardineles, así como la construcción de un puente con luz de 30 metros lineales, el puente del proyecto contará con un apoyo intermedio con un ancho de cerca de 8.0 metros que garantice el flujo vehicular en ambos sentidos y espacio peatonal, barandas, y señalización; el gálibo del puente estará



en el orden de 5.0 metros. La alternativa comprende la localización y replanteo de los trabajos a realizar, así como los movimientos de tierra necesarios para la conformación de las estructuras de pavimento y terraplenes, extendida y compactación de materiales granulares, la construcción de bordillos en concreto hidráulico de 0.15 x 0.15 m, reforzados con acero de 4200Mpa y andenes peatonales de 1.2 metros de ancho.

En cuanto a la conformación de la calzada existente, se debe verificar la capacidad de soporte y el módulo de reacción de la subrasante, que deberá ser objeto de una conformación previa para uniformizar la superficie. La conformación y compactación mecánica de la subbase granular se hará de acuerdo con los planos de topografía y al diseño del pavimento. La construcción de las placas en concreto hidráulico consiste en la elaboración, transporte, colocación y vibrado de una mezcla de concreto hidráulico; aserrado de juntas, el acabado, el curado y demás actividades necesarias para la correcta construcción del pavimento, de acuerdo con los alineamientos, cotas, secciones y espesores indicados en los planos del proyecto. Las señales verticales y horizontales se instalarán y pintarán de acuerdo con la normativa vigente. (...)

Por información del municipio, se precisa con ocasión al proceso contractual, que:

Al contratista se le realizó el respectivo control y seguimiento, cumplió satisfactoriamente con las actividades propuestas y el objeto contractual:

PORCENTAJE DE EJECUCION ACUMULADA HASTA LA FECHA:	
FINANCIERA (PAGADO)	EJECUTADA
86%	100%

Fuente: Municipio de Uribia, corte 19 de junio de 2025.

El proyecto actualmente se encuentra terminado, con fecha de 9 de mayo de 2025, hasta el momento se han entregado las actividades correspondientes al contrato, pero con observaciones en algunas de ella, el contratista está realizando las reparaciones pertinentes.

- El día 26 de julio de 2022, se firma el contrato de obra por medio de una minuta con cláusula firmada por el alcalde municipal de Uribía y consorcio Uribía 2022.
- Se da inicio a la obra el día 05 de diciembre de 2022 mediante acta de inicio firmada por contratista, interventoría y supervisión de obra, se solicita las



actualizaciones de las garantías y del cronograma de obra para el correcto seguimiento del contrato.

- Se presentó **ACTA PARCIAL 01** por valor de \$3.312.350.299,06, se le amortizo el valor del anticipo del 50% y se pagó el día 29 de mayo de 2023 por un valor de \$1.656.175.149,00. encontrándose un avance financiero del 73%.
- Se realizó contrato de **ADICION 01** (en tiempo) el día 31 de julio de 2023 plazo solicitado dos meses y 15 días para un plazo en total del contrato de 10 meses y 15 días. debido a demoras en el suministro de algunos materiales de construcción que han incidido en el atraso en la ejecución de la obra presentada hasta la fecha, dicha adición fue avalada por la interventoría.
- El día 25 de octubre de 2023 se realiza **EL ACTA PARCIAL 02** de obras, verificada por la interventoría, en donde se plasman las actividades y cantidades ejecutadas durante el periodo. por valor de \$1.017.383.373,96, se le amortizo el valor del anticipo del 50% y se pagó el día 01 de diciembre de 2023 por un valor de \$508.691.687,00.
- El día 20 de septiembre de 2023, se solicitó mediante oficio, **LA SUSPENSION 01** del contrato por parte de la interventoría, toda vez que el contratista de obra solicita a la interventoría a través de oficio el día diecinueve (19) de septiembre de 2023, la suspensión de los contratos de obra e interventoría; lo anterior teniendo en cuenta las fuertes lluvias ocurridas en la cabecera municipal de Uribía, que no ha permitido el normal transcurrir de las labores. de igual manera la difícil adquisición del material agregado grueso proveniente de la cantera del corregimiento de cuestecitas, que ha sufrido averías en la maquinaria que procesa el material.
- El día dieciocho de septiembre de 2023 se realizó comité de obra de manera virtual, donde el contratista argumento la necesidad de reiniciar los contratos de obra e interventoría, una vez cesaron las causales que dieron lugar a la suspensión del contrato, para lo cual se programó reunión presencial para formalizar dicho reinicio.
- Se realiza el reinicio de las actividades contractuales el día 23 de octubre de 2023, mediante acta de **REINICIO 01** aprobado por las partes que intervienen en el proceso.
- El día 27 de octubre de 2023, se emite oficio por parte de la interventoría donde argumenta lo siguiente: “como firma interventora damos el aval amplio para volver a suspender la obra, pues las lluvias no permiten el avance de las actividades de construcción de gaviones, construcción de vigas para el puente,



ya que el terreno no es apto para soportar las estructuras que sostienen las vigas y losas del puente, recordando que el puente contratado se divide en dos tramos con un apoyo intermedio”.

- Se realiza la **SUSPENSION 02** al contrato de obra el día 27 de octubre de 2023
- A fecha 04 de diciembre de 2023 se reanudan las labores a través del acta de **REINICIO 02**, dado que fueran superados los motivos que dieron lugar a la suspensión.
- El día 06 de diciembre de 2023 se realiza la **ADICION N° 002**, para reponer el tiempo perdido debido a la falta de disponibilidad de materiales por parte de las canteras autorizadas para el suministro del mismo y la continuidad de los trabajos, por un término de dos meses y quince días adicionales, para un total de 13 meses de plazo final, teniendo como fecha de terminación programada el día 11 de marzo de 2024.
- El día 11 de enero de 2024 se realiza un corte de obra presentándose un avance general de 66.19 %, el cual difiere un 1.35 % respecto a lo reprogramado, todo basado en el mes 11 de la reprogramación presentado por la interventoría, por lo que se infiere que a la fecha se va en concordancia con la reprogramación.
- El día 11 de febrero de 2024 se realiza un corte de obra presentándose un avance general de 71.27 %, el cual difiere un 18.49 % respecto a lo reprogramado, todo basado en el mes 11 de la reprogramación presentado por la interventoría, por lo que se infiere que a la fecha no se va en concordancia con la reprogramación.
- El **contratista**, mediante oficio de fecha 15 de febrero de 2024, solicitó la suspensión del contrato en referencia, toda vez que el contratista de obra solicita a la interventoría a través de oficio el día catorce (14) de febrero de 2024, la suspensión de los contratos de obra e interventoría; lo anterior teniendo en cuenta los problemas con la comunidad aledaña a donde se desarrolla el proyecto, lo que obedece a que se necesita del acompañamiento de la oficina de asuntos indígenas del municipio, pues no se ha permitido el normal transcurrir de las labores.
- Se suspenden las actividades el día 16 de febrero de 2024, a través del acta de **SUSPENSION 03**. a espera de reanudar actividades para culminar satisfactoriamente el contrato.
- Se firma **ACTA DE REINICIO 03**, el día 10 de septiembre de 2024, una vez se superaron los impases que causaron la suspensión.



- *El día 18 de septiembre de 2024 el contratista solicita la suspensión del contrato por fuertes lluvias que ocasionan suspensión de las actividades durante los días de lluvias, la interventoría avala la suspensión mediante oficio del día 19 de septiembre de 2024.*
- *Se suspenden las actividades el día 20 de septiembre de 2024, mediante **ACTA DE SUSPENSION 03**.*
- *El día 27 de noviembre de 2024 el contratista solicita el reinicio de las actividades a través de oficio, sustentando que las fuertes lluvias que ocasionaron la suspensión cesaron, avalado por la interventoría mediante oficio enviado el día 28 de noviembre de 2024, se cita a comité para el día 02 de diciembre de 2024 para el reinicio.*
- *Se reinicia los contratos el día 02 de diciembre de 2024, según **ACTA DE REINICIO 04**.*
- *El día 05 de diciembre de 2024 el contratista solicita una adición del contrato por un tiempo de 03 meses más al plazo inicial contratado, debido por motivos de las fuertes lluvias presentadas en los meses de octubre y noviembre, además de los atrasos presentados con anterioridad, no ha sido posible cumplir con la programación establecida al inicio de la obra. la interventoría avala dicha solicitud con oficio de fecha del 06 de diciembre de 2024.*
- *Se firma **ADICIONAL 03**, el día 12 de diciembre de 2024, se adicionan 03 meses al tiempo inicial, quedando así un plazo contractual total de 16 meses, con fecha de terminación el día 14 de marzo de 2025.*
- *Se presente informe de interventoría 15, el día 14 de febrero de 2025 se realiza un corte de obra presentándose un avance general de 91,34 %, el cual difiere un 1,59 % por debajo respecto a lo reprogramado, todo basado en el mes 15 de la reprogramación presentado por la interventoría, por lo que se infiere que a la fecha se va en concordancia con la reprogramación.*
- *El día 28 de febrero de 2025 se suspende el contrato nuevamente a través del **ACTA DE SUSPENSION No 05** por falta de disponibilidad de las rocas para el colcho gavión, para buscar otras fuentes y/o proveedores.*
- *El día 23 de abril se firma **ACTA DE REINICIO NO 05** del contrato, una vez se pudo conseguir quien suministrara el material requerido para continuar con las actividades.*



- El contrato culminó el día 09 de mayo de 2025, se encuentra en proceso de recibo por parte de la entidad contratante, este proceso se llevará en un término inferior a seis (6) meses. Sin embargo, es importante resaltar, que ya la obra se encuentra en funcionalidad beneficiando a la comunidad en el marco del cumplimiento de la sentencia T-302

SUSPENSIÓN DEL CONTRATO ESTATAL.

Por información reportada por el municipio es pertinente precisar:

*En Sentencia 2278, de fecha Cinco (5) de julio de Dos Mil Dieciséis (2016) del Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, con Ponencia del Consejero Dr. GERMÁN BULA ESCOBAR (E), Radicación No. 11001-03-06-000-2016-00001-00, teniendo como Actor al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, se ha sostenido que en la vida de los contratos administrativos surgen comúnmente imprevistos, en ocasiones ínsitos en el diseño del contrato, que generan interrupciones o alteraciones de la relación contractual en su concepción originaria y desvían el negocio jurídico de la trayectoria inicialmente prevista. **Una de las contingencias más frecuentes del contrato estatal es la suspensión de los efectos en su ejecución.** Sin embargo, pese a la importancia del tema y a la periodicidad con que se plantea, hay que señalar que el asunto no está considerado en la Ley, ni ha sido suficientemente destacado o estudiado por la Doctrina.*

En la jurisprudencia se hace referencia a esta cuestión, a lo sumo, en relación con los perjuicios que pueda llevar eventualmente aparejada la suspensión temporal cuando es acordada por las partes. (...) Advierte la Sala previamente, que la figura de la suspensión en la contratación estatal no es estática ni uniforme en su definición y eficacia. Antes bien, tiene alcance y produce efectos distintos: (i) en función del momento en el que se produce (durante el proceso de selección del contratista, o bien durante la ejecución del contrato); o (ii) por las causas que la originen (fuerza mayor, caso fortuito o en procura del interés público), o (iii) en función de ser imputable a los incumplimientos de las partes, o necesaria ante una modificación del contrato, o (iv) por la forma en que ocurre, se acuerde o consigne su ocurrencia (mediante cláusula contractual, por acta acordada entre las partes por razones de interés público, o de facto, ante situaciones de fuerza mayor o caso fortuito), o (v) por sus efectos en el tiempo (transitoria o "indefinida") y, (vi) por la magnitud de la afectación en el cumplimiento de las obligaciones del contrato (parcial o total). (...) Sea pues lo primero advertir que, en estricto sentido, el contrato no cesa con la suspensión, sino que sigue vigente, en estado potencial o de latencia, pues mientras la terminación de un contrato afecta como es obvio su subsistencia misma, la suspensión afecta las obligaciones que a las partes les resulta temporalmente imposible de cumplir.



Por otra parte, la jurisprudencia ha reconocido la eficacia, existencia y validez de la suspensión en el negocio jurídico cuando las partes la utilizan como una medida excepcional y temporal encaminada a reconocer las situaciones de fuerza mayor, de caso fortuito o de procura del interés público -que de forma suficiente y justificada le dan fundamento-, y hacen constar esas circunstancias y sus efectos por escrito con la finalidad de salvaguardar la continuidad de la relación contractual.

Debe indicarse que, aun sin que previamente las partes hayan dispuesto en el contrato alguna cláusula referida a la suspensión y a sus efectos, cuando surgen circunstancias que implican de facto la justificada parálisis de la ejecución de las obligaciones, los contratantes pueden y suelen acordar formalmente consignar por escrito las situaciones que originaron la suspensión y establecer sus efectos en el contrato. Esto en virtud del postulado de la Autonomía de la Voluntad de las partes.

Ha coincidido la jurisprudencia en que el fin de la contratación estatal en el Estado Social de Derecho se asocia directamente al interés general, puesto que el contrato estatal es uno de los “instrumentos jurídicos de los que se vale el Estado para cumplir sus finalidades, hacer efectivos los deberes públicos y prestar los servicios a su cargo, con la colaboración de los particulares a quienes corresponde ejecutar, a nombre de la administración, las tareas acordadas. Es por eso que, a más del principio de la autonomía de la voluntad, la aplicación de la figura de la suspensión temporal encuentra sus límites y fundamento en la primacía del interés general como causa de la contratación estatal, y en la consecución de los fines del Estado tal como lo dispone el artículo 3 de la Ley 80 de 1993.

El acuerdo sobre la suspensión temporal de la ejecución de los contratos debe resultar siempre provechoso para los intereses públicos. Por fuerza de la definición y de la finalidad que encierra la suspensión de la ejecución del contrato, es requisito sine qua non la presencia de una causa válida y suficiente que justifique su uso. De lo contrario, podría constituir simple y llanamente una mampara que oculte el incumplimiento injustificado del contrato o un mecanismo para prorrogar indebidamente el plazo.

Dadas las razones jurídicas que emanan de la jurisprudencia colombiana y del uso mismo de la actividad contractual, en el Contrato que nos ocupa, consideramos que las partes tuvieron razones justificadas para la suspensión temporal del Contrato, atendiendo que los impases presentados ameritaban la paralización de las actividades contratadas, ya que de no ser así no se hubiese contado con el tiempo suficiente para su terminación, muy a pesar que dicho contrato fue objeto de prórrogas, puesto que a su vez, observadas las razones planteadas en cada suspensión o prórroga, habían razones claras y precisas que permitían, por parte del Ente de Territorial, acceder a las solicitudes o pretensiones solicitadas por El



Contratista.

Municipio de Manaure



Fuente: Municipio de Manaure, corte 25 de junio de 2025.

La información que se relaciona a continuación corresponde a la remitida a través de correo electrónico por la alcaldía de Manaure a las 11:26 p.m. del 19 de junio de 2025.

La infraestructura vial en el corredor Warrutat - Puertakat - Makuschon - Wampirarem está en condiciones deficientes, lo que dificulta la intercomunicación terrestre y afecta negativamente la movilidad y el desarrollo económico de la zona. La intervención de este tramo es esencial para garantizar el acceso a servicios básicos y mejorar la calidad de vida de los habitantes rurales, cumpliendo con las obligaciones derivadas de la Sentencia T-302 de 2017, alineándose con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 y el Plan de Desarrollo Municipal (2024-2027), en el que incluye la infraestructura vial como prioridad estratégica en su Eje 1: “Manaure con Propósito Social”.

En ese sentido, el municipio de Manaure propuso el proyecto **Conformación de calzada de la vía km 22 troncal del caribe – Moco-chiramana – Wampiraren - Cementerio Kachuwerakat en el tramo k18+850 – k19+850 – Municipio de Manaure – La Guajira en cumplimiento de la sentencia T-302 de 2017** en un tramo de 950 metros, entre las abscisas K18+500 y K19+500, en la vía **KM22 Troncal del Caribe - Moco-chiramana - Wampiraren - Cementerio Kachuwerakat**



(Vía Sabana). Esta intervención es una apuesta a mejorar la transitabilidad vehicular y peatonal mediante la apertura de una nueva calzada sobre un trazado adecuado a las condiciones geográficas, para evitar deslizamientos y problemas de tracción durante las temporadas de lluvia y sequía.

Las actividades del plan incluyen:

- Replanteo topográfico para la ubicación del nuevo trazado.
- Desmonte y limpieza del terreno afectado por la vegetación.
- Conformación de la calzada de 10 metros de ancho para mejorar la movilidad entre las comunidades.
- Supervisión y control por parte de las veedurías ciudadanas durante la ejecución del proyecto.

En respuesta a las recomendaciones formuladas por la Corte Constitucional en el Auto 505 de 2025, y en seguimiento a lo reportado en el marco del Auto 1227 de 2024, esta entidad informa con fundamento técnico e institucional los avances logrados en el contrato de obra correspondiente a la conformación de calzada en el tramo K18+500 a K19+500, en el municipio de Manaure, La Guajira.

- En el Auto 1227 de 2024 se indicó que el contrato en mención se encontraba en etapa de estructuración, con un avance físico del 0 %. A la fecha de este informe, se reporta con satisfacción un avance físico del 100 %, cumpliendo plenamente con la meta propuesta en el tramo priorizado (950 metros).
- Con esta intervención se ha mejorado sustancialmente la transitabilidad y seguridad vial en una zona altamente afectada por fenómenos climáticos estacionales. Además, se ha fortalecido la integración entre comunidades dispersas, facilitando el acceso a derechos básicos, en concordancia con el mandato de protección reforzada ordenado en la Sentencia T-302 de 2017.

La entidad reafirma su compromiso con el cumplimiento riguroso de los lineamientos de la Corte Constitucional. La finalización de esta obra representa un ejemplo concreto de gestión efectiva, planeación ajustada al contexto y articulación con mecanismos de control ciudadano, en beneficio de la población Wayuu del municipio de Manaure.

A continuación, se presenta a detalle la siguiente acción:



1. Conformación de calzada de la vía km 22 troncal del caribe – Mocochochirama – Wimpiraren - Cementerio Kachuwerakat en el tramo k18+850 – k19+850 – Municipio de Manaure – La Guajira en cumplimiento de la sentencia T-302 de 2017²⁵

Acción:	Conformación de calzada de la vía km 22 troncal del caribe – Mocochochirama – Wimpiraren - Cementerio Kachuwerakat en el tramo k18+850 – k19+850 – Municipio de Manaure – La Guajira en cumplimiento de la sentencia T-302 de 2017 (vía sabana).											
Indicador:	Tramos viales intervenidos											
Responsable:	Alcaldía de Manaure											
Alcance: (km)	0.95 metros											
Tipo de intervención:	Mejoramiento en vía terciaria											
Fuente de financiación:	Sistema General de Regalías (SGR) - Asignaciones directas											
Georreferenciación:	vía 44560-20, KM 22 TRONCAL DEL CARIBE-MOCOCHIRAMANA-WIMPIRAREIN- CEMENTERIO KACHUWERAKAT Intervención: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tramo</th> <th>Punto</th> <th>Latitud N</th> <th>Longitud O</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1</td> <td>Inicio</td> <td>11°35'0.14"</td> <td>72°35'59.60"</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td>11°35'5.00"</td> <td>72°35'31.00"</td> </tr> </tbody> </table>	Tramo	Punto	Latitud N	Longitud O	1	Inicio	11°35'0.14"	72°35'59.60"	Fin	11°35'5.00"	72°35'31.00"
Tramo	Punto	Latitud N	Longitud O									
1	Inicio	11°35'0.14"	72°35'59.60"									
	Fin	11°35'5.00"	72°35'31.00"									
Comunidades beneficiadas:	MASHEINSHAKA, WIMPIRAREN, MAKUSCHON, WARRUTAT y PUERTAKA											
Porcentaje de avance:	100%.											

25 Véase en Secop I a través del N° del proceso: SAMC-012-2024 y cuyo objeto es: "CONFORMACIÓN DE CALZADA DE LA VÍA KM 22 TRONCAL DEL CARIBE – MOCOCHIRAMANA – WIMPIRAREN – CEMENTERIO KACHUWERAKAT EN EL TRAMO K18+850 – K19+850, MUNICIPIO DE MANAURE – LA GUAJIRA EN CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA T-302 DE 2017". Enlace: [66](https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=24-11-14218723&q-recaptcha-response=03AFcWeA7peIkPkHsIGIMA8uphdq_my18GVpBAQI-vtMnaomlexpYV8aQkdiltlq7gTeStukfssEjCvuhy0xWFW4wYnf-morhdL60Q-xuZqDkYbj2bt4hBEKUiuUHvAeYlr4ZZaaVXIRtJQ3YSL_gPrbsMqOcSzMhdWk9KzR9qBEubqzLJc_U3MqvDH6hWq2o9b5AGFKeY0jZD6zrv71e7kwKcIKBr7jDT7els45D4GP3cx2h2qgh1zuOr0WxiChhSR3a41hUqi5ql56hs5utV-rPFb8gkK0cMhEPShRQqorKaLq_Sws2dEws1ox-Dp47HL0izkw7XosbfbdBMSqihqXfT_MvHiid6tfCcOYXsVr3u7jmjw-700wX85osNxOvID_U-n1zR2_QnEY67Oa-b3NzwbGQUHUwkkJbupz37AIBU_5X6H0Hgg7RotildYEtbNcxFCMR6aoOn9NApnH2uChlrdTIVkg7SYfNAC2YfJ62Qqj7_WWVZzKL3kSP1BxdU-6mvNBIXgq-2OaALrQe72M4hq4w19GYuEPjudkCtP-Dtb1Z7yiM6LZF7R5KLLnA9uiYiOaKa97RpCac0c-YGoxHLogfNZb9CkAG5gHiCG9Evx4AqpWJQ5h277IjJqoEitZi9JKJFI85DmOskNRftY5Ny_FuWZqrz7qTo10dydAx4IN4TxsI6uPm8dMuvagnxfMahLVZGcq2SQ0VbPvYylef04uSZaejhkEzsQmDqWiMcQzv8Kyz4QT9A5S2N99qY1VWB7cdcnSzaA2iCk4SyEKcVp9BjzovRij3kgSdga65hm9kicobjCdsmQeeCYvOyNAYcw4BT0Vi_KQgGjt5411hI9t4q0k5MgAxqLYpoRnb6rZJcewnhOUNWvQaZlSkBPQV5GJb4Fmnu8gvf2Z0Df7MFp_oVjQOXvI7eyjbaInfmTql4A1uxUOtDPLHQpYfjwsCdqx_XFbUvQLB3CGxqOYQTHdabmbg</p>
</div>
<div data-bbox=)



<p>Cronograma (6 meses)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestionar la asignación presupuestal. Cumplida. 2. Realizar la fase precontractual. En el Auto 1227 de 2024 se informó que estaba en “trámite”. En el presente informe se reporta que está Cumplida. 3. Realizar la suscripción de contrato y el seguimiento a la ejecución. En el Auto 1227 de 2024 se informó que estaba en “trámite”. En el presente informe se reporta que está Cumplida. <p>Fecha de inicio: 7 de enero del 2025 Fecha Final: 6 de febrero del 2025</p>
<p>Articulación con municipio de Uribia</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad</p>
<p>Articulación con municipio de Maicao</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.</p>
<p>Articulación con municipio de Riohacha</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.</p>
<p>Articulación con municipio de Manaure</p>	<p>N/A</p>
<p>Articulación con el Departamento de la Guajira</p>	<p>Se ha socializado esta gestión en el marco del seguimiento que se realiza desde el Comité Técnico de Movilidad.</p>
<p>Observaciones:</p>	<p>En el Auto 1227 de 2024 se informó:</p> <p><i>“El proyecto ya se encuentra formulado y viabilizado con un monto total de \$ 242.498.545 del 12 de julio de 2024, superando el monto propuesto en el plan provisional el cual era de \$ 150.000.000.</i></p> <p><i>A la fecha ya se cuenta con el CDP, se encuentra en validación de la dependencia de Financiera del Municipio de Manaure”</i></p> <p>A la fecha del presente informe se reporta su ejecución al 100%</p>

Fuente: Municipio de Manaure, corte 18 de junio de 2025.

Por información del Municipio de Manaure, se precisan las siguientes actividades adicionales que están adelantando:



De cara al cumplimiento progresivo del objetivo constitucional mínimo cuarto de la Sentencia T-302 de 2017, el Municipio de Manaure adelanta nuevas gestiones orientadas a fortalecer la red terciaria en zona rural mediante la formulación de proyectos adicionales que permitan mejorar la movilidad de las comunidades Wayúu. En este sentido, han sido presentados ante el Departamento de Prosperidad Social los proyectos titulados: “Mejoramiento en pavimento rígido en el corredor vial Wampirarem sector Sabana en el Municipio de Manaure”, “Mejoramiento en placa huella de la vía que conduce a la comunidad de Kalatainsumana” y “Mejoramiento en pavimento rígido del corredor vial entre Curichi y Buenos Aires”. Si bien el municipio no cuenta actualmente con la disponibilidad presupuestal para su ejecución, se encuentra en proceso activo de gestión financiera y seguimiento ante el DPS. A la fecha, se espera respuesta sobre la viabilidad técnica de los proyectos y, en caso de requerirse, se procederá con los ajustes o subsanaciones correspondientes para viabilizar su ejecución en el corto y mediano plazo, en concordancia con las metas de la política pública derivada del fallo constitucional.

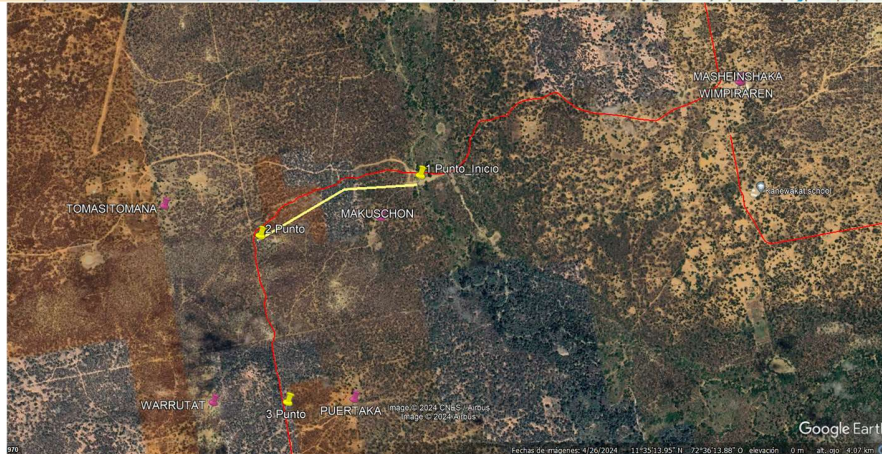
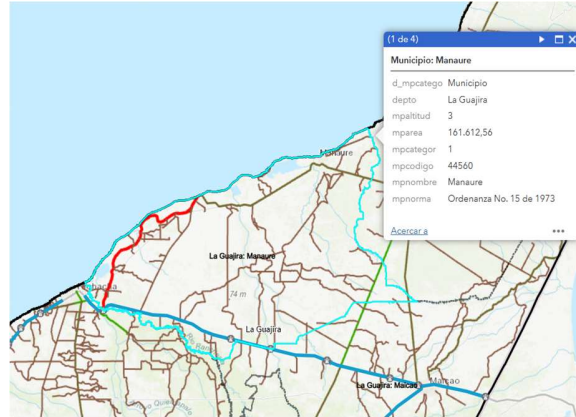
- Los gastos, actividades, contratos, cronogramas e intervenciones correspondientes a la obra en el corredor Warrutat – Puertakat – Makuschon – Wampirarem. Asimismo, se requería claridad sobre la extensión total de la obra.

Localización del proyecto:

El proyecto tendrá lugar a lo largo del **corredor Warrutat – Puertakat – Makuschon – Wampirarem**, con una longitud total de 31,75 Kilómetros, esta vía hace parte de la red vial terciaria del municipio de Manaure del departamento de La Guajira ya identificada por el Ministerio de Transporte en el marco del cumplimiento de la Sentencia T302 de 2017; vía que conecta las comunidades de Warrutat, Puertakat, Makuschon y Wampirarem.

El proyecto se desarrollará específicamente en un tramo de la vía antes mencionada, entre las abscisas K18+500 y 19+500. A continuación, se presenta la localización geoespacial del proyecto:

Tramo	Punto	Latitud N	Longitud O
1	Inicio	11°35'0.14"	72°35'59.60"
	Fin	11°35'5.00"	72°35'31.00"



Fuente: Municipio de Manaure, corte 18 de junio de 2025. Localización específica del tramo a intervenir.

Descripción de la intervención:

En el marco del proceso de construcción de la Matriz de Formulación del Plan de Vías Municipales (PVM), en cumplimiento de los lineamientos establecidos por la Sentencia T-302 de 2017, el Ministerio de Transporte adelantó consultorías especializadas orientadas a la identificación de la red vial en zona rural. Como resultado de este ejercicio técnico, se remitió al Municipio de Manaure un archivo en formato KMZ, en el cual se georeferenciaron las vías priorizadas, incluyendo su respectivo kilometraje. Dentro de la caracterización efectuada, se identificó la vía con código 44560-20, denominada “KM 22 TRONCAL DEL CARIBE – MOCOCHIRAMANA – WIMPIRAREIN – CEMENTERIO KACHUWERAKAT”. En consecuencia, al corresponder a la vía de atención por parte de municipio, en cumplimiento de la inversión destinada en el plan provisional, el Municipio formuló y ejecutó el proyecto correspondiente bajo el siguiente objeto: “*Conformación de calzada de la vía KM 22 Troncal del Caribe – Mocochiramana – Wimpiraren –*



Cementerio Kachuwerakat en el tramo K18+850 – K19+850, en el Municipio de Manaure, La Guajira, en cumplimiento de la Sentencia T-302 de 2017”.

Dicho proyecto fue radicado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional (BPIN) con el código 2024445600064, por un valor total de \$242.498.545. El alcance contempló la conformación de una calzada con un ancho de 10 metros y una longitud de 950 metros, incluyendo actividades como localización y replanteo, desmonte de vegetación y conformación de la estructura vial.

Anexos recibidos de la Alcaldía de Manaure frente a este contrato: [Manaure](#)

Municipio de Maicao



Fuente: Municipio de Maicao, corte 24 de junio de 2025.

En el Auto 1227 de 2024 se informó:

Justifica la no presentación de oferta institucional en el Plan de Acción Provisional y la voluntad del ente territorial en sumarse al Plan concertado con el pueblo wayuu y aprobado por la Corte Constitucional.

La información que se relaciona a continuación corresponde a la remitida a través de correo electrónico de la secretaría de obras públicas de Maicao a las 2:38 pm p.m. del 20 de junio de 2025.

(...)



- ❑ **Contrato de obra # 387 2022²⁶**, cuyo objeto “*Mantenimiento y Mejoramiento de la vía Rural Uribia-Maicao en el marco del Programa Colombia Rural*” Convenio Interadministrativo # 1336 de 2021. Suscrito entre el **Municipio de Maicao-INVIAS**, valor: \$691.113.436, Contratista: CONSORCIO CO VIAS MAICAO R/Legal: JUAN FELIPE OLARTE MONTOYA, dicho Contrato se encuentra en estado de Liquidación y cuenta con acta de recibo final del día 15 de septiembre de 2023 [ACTA DE ENTREGA FINAL C-387-2022.pdf](#)
 Estado Actual: **Ejecutado**.
 Alcance: **433,5 M**.
 Población Beneficiada: **3.772 wayuu** que viven dentro de las comunidades que se encuentran establecidas alrededor de la vía.

- ❑ **Contrato de Obra # 566 de 2023²⁷**, cuyo objeto Contractual es “*Mejoramiento de la Red vial terciaria en los Municipios de Maicao, Riohacha, Dibulla y Uribia en el Departamento de la Guajira*” contratista: CONSORCIO URBANO 2023, VALOR: \$ 26.804.840.150,08 Convenio # 2221173 suscrito entre el **Municipio de Maicao-ENTERRITORIO**, el cual desde el día 04 de marzo de 2024, se suscribió Acta de Inicio.
 Estado Actual: **En Ejecución**.
 Alcance: **4 KM. 715 Mts**.
 Población Beneficiada: **3.772 wayuu** que viven dentro de las comunidades que se encuentran establecidas alrededor de la vía (información suministrada por la oficina de Asuntos étnicos del Municipio de Maicao).
Tiempo de entrega: 23 meses contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio (no se ha realizado adición en tiempo).
Avance físico: 95.36 % ejecutados.

El Proyecto se está ejecutando en el Tramo Vial que tiene por nombre “**ANTIGUA VIA URIBIA**”, siendo a lo largo de la historia, uno de los corredores viales más importante para el Municipio de Maicao dada su gran importancia debido a que

26 Véase en Secop II a través del N° del proceso: CD-DO-SRT-432-2021

27 Véase en Secop I a través del N° del proceso: LP-011-2023 y cuyo objeto es:” MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA EN LOS MUNICIPIOS DE MAICAO, RIOHACHA, DIBULLA Y URIBIA EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA”.
 Enlace: [71](https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=23-21-41551&q-recaptcha-response=03AFcWeA4pQNunJQL_xJIHir4SadMCownF73R4-rCt0mxFbDEmzofly9393Wxc_D0oyoUp5DOg3qGWI7-EcNGyiApeqqoLrBEwuH9WlxqgMwy8k8AtQkNfapx6pMrWXWfIYAQ7t0Kr_0m38E95dqVt8VY5AvzTCz7xEiwNagg5Q-g05gpoPOpAUpxnAwM6LyUANgCo0GgDAj6cggFFOA6IL8iRHNU-0fnuDxN1EE-K1UyO9LcQ7wce2J7vsnoKvMgseXMFdZgUn8RFRNASrgpL2_DvX2rLJ9mVvOu2Ctry1INdeyTv2kTnL-yhx2G2zyldYHggahyWw5QoGeWgdi-nOIZuWrBUPE6ngTthEqXB1BnBc0tP_yyvEsOL1b9gkKQmyQgbc3myKDvSvioxOvEshcL-pUzVZgoLFankkGpccti4p90iUNnHYe5jBaaH6g5sx1oW3i80uxYSoBkgiz5tZFupkvX2JA2ZJui8j9uXaNa-VleVALkKvtafOMm2gx0Eiv6TrCBDFxlrDPV7DOVOWb04vFRQZlvN-XrC-a2zN-1yWfawimlm47ZTbkCi1ROMjCJ81YQhpFgsdCVY1RxVM7wAjO8jEgo4zqSpmJuOpCvOyc0MZxkIpMC4zvhVUTA9a3pfKvI7Lx01Y_-1FAk73SyClGksxELit1Z92v_vAx77ZrAhOuzedWKKCYglDcA7xNSQj1wnwRgV1ges-aj-igKOCdUCnRpU9viiHriQ-e3X6Z74iEkTANoZse0vHwR4DKSB3oFiyFUol0PisP7ch54iIYWQnw03xPU4zn469v5q6nycqnE_BcmJUcWcVv9M30DEzLF-nJ0AVGNKU2cPYyuO-zu_80wf65IGtWgQNsYlinsL-6N4hTcAoRureKzjiQoPvqRFJQT2H7HB2xyOQ9ODgcxUWshRgl2Xrzfm9DfnzsR4I</p>
</div>
<div data-bbox=)



conecta con otros Municipios de la Guajira y a gran parte de la población Wayuu asentada en esta Zona siendo esta vía uno de los (09) nueve Corredores Viales que fueron concertados con la comunidad Wayuu que participó en el Proyecto de caracterización liderado por el Ministerio de Transporte-INVIAS y posteriormente aprobados por la Corte Constitucional para dar cumplimiento a todos y cada uno de los de los objetivos establecidos en la Sentencia T-302 de 2017, a fin de Garantizar con la ejecución de proyectos viales en el Departamento de la Guajira, garantizamos la conectividad, acceso, despliegue, efectividad en la entrega de bienes y servicios en favor de ellos como lo serian, servicios de Salud, Educación, Alimentación, Agua y demás programas de asistencia Institucional tanto del Sector Público como del privado que sean sumado a apoyar estas Acciones Humanitarios en busca de favorecer a esta población Wayuu alas que se le deben entrar a restablecer aquellos Derechos que han sido vulnerados y violentados por Acción u Omisión por parte del Estado y demás Instituciones y organismos.

Acción: 2	CONTRATO # 387 de 2022
Responsable:	MUNICIPIO DE MAICAO-CONSORCIO CO VIAS
Alcance: (km)	433.5 M.
Tipo de intervención:	PLACA HUELLA
Fuente de financiación:	CONVENIO MUNICIPIO-INVIAS
Comunidades beneficiadas:	Alrededor de esa vía se encuentra 18 Comunidades debidamente reconocidas por el Ministerio del Interior con una población beneficiada de 3.772 wayuu aproximadamente.
Porcentaje de avance:	TERMINADO

Acción: 2	CONTRATO # 566 DE 2023
CONTRATISTA:	CONSORCIO URBANO 2023
Alcance: (km)	4.715 KM.
Tipo de intervención:	PLACA HUELLA
Fuente de financiación:	Convenio # 2221173 MUNICIPIO MAICAO-ENTERRITORIO-Recursos de la Nación.
Georreferenciación:	Inicio: 72.23°42.3W-11°23'22.1N- final: 72°16'00"W-11° 26'14"N
Comunidades beneficiadas:	18 comunidades, con una población de 3.772 Wayuu aproximadamente.
Porcentaje de avance:	95.36 %
Cronograma	Se anexa cronograma de actividades



Las obras se ejecutan en zona rural del municipio de Maicao, específicamente en el tramo conocido como Pasipamana. En este sector se intervendrán 4.715 metros lineales de placa huella, comprendidos desde la abscisa k0+000 a la abscisa k4+715

- ❑ En cuanto a la pregunta realizada por la Honorable Corte Constitucional, a que si es posible que el Proyecto puede ser terminado dentro de los seis (06) meses siguientes: me permito informarle que de acuerdo al cronograma suministrado por la Firma Interventora dentro del presente proyecto, se puede evidenciar de manera clara que sí, es posible culminar dentro de ese periodo de tiempo las actividades contractuales, toda vez que a la fecha en el Tramo concerniente al Municipio de Maicao solo faltan la construcción de un puente de 14 Mts, que representa el 4.64 %, para culminar el 100 % de dicha obra.

Ahora bien, de acuerdo con los posibles hallazgos a los que hace mención la Honorable sala en los apartes # 104 y 105 del Auto 505 de 2025, me permito informarle que este Ente Territorial, desconoce la apreciación realizada por la Corte, teniendo en cuenta que nunca se ha reportado tal cifra en ninguno de sus informes enviados por el Municipio de Maicao.

Además de ello se hace necesario aclarar que las Entidades que reportaron el valor de \$ 33.000.000.00 millones de pesos fueron INVIAS Y FINDETER, por lo que no se entiende porque se le atribuyen posibles incidencias de tipo Fiscal y Disciplinarias al Municipio de Maicao.

Con relación a los fundamentos 104 y 105 es pertinente precisar que se anexa la documentación que soporta la gestión contractual de los contratos No. 387 de 2022 y 566 de 2023. Adicional a esto, el presupuesto del contrato No. 566 de 2023 suscrito entre el Municipio de Maicao-ENTERRITORIO correspondiente a \$26.804.840.150,08 tiene por objeto intervención vial terciaria no solo el municipio de Maicao, sino además en los municipios de Riohacha, Dibulla y Uribia por lo que no debería sumarse la totalidad del recurso como asignado del municipio.

Anexos recibidos de la Alcaldía de Maicao frente a este contrato: [Maicao](#)

Municipio de Riohacha

En el Auto 12 27 de 2024 se informó:

Justifica la no presentación de oferta institucional en el Plan de Acción Provisional y la voluntad del ente territorial en sumarse al Plan concertado con el pueblo wayuu y aprobado por la Corte Constitucional.



Como se le indicó a la Corte en respuesta del Auto No. 1227 de 2024 el municipio de Riohacha no hace parte del Plan de Acción Provisional, no obstante, el Ministerio de Transporte mediante correo electrónico dirigido a obras@riohachalaguajira.gov.co con fecha de 19 de junio de 2025 se le solicitó pronunciarse frente el Auto No. 505 de 2025, sin que se obtuviera respuesta del mismo.

Información sobre participación de las comunidades Wayuu en la planificación de las obras

118. En el informe anterior, la Corte requerirá también que las autoridades responsables que hacen parte del Técnico de Movilidad, conforme a sus responsabilidades y competencias, expongan de manera clara, concisa y detallada información sobre:

(i) La fecha, los lugares, las autoridades legítimas participantes y el número de reuniones celebradas con las comunidades Wayuu para priorizar cada uno de los tramos a intervenir en el marco del Plan Provisional de Acción.

(ii) Los acuerdos alcanzados en dichas reuniones.

(iii) La población, las comunidades o rancherías beneficiarias de cada obra o intervención vial.

Para desarrollar este punto, se precisa sobre el cómo se realizó el proceso de identificación y concertación de los 36 tramos priorizados y sus correspondientes sitios críticos bajo el presupuesto de participación y concertación, al igual que, en la forma en cómo se realizó la identificación de sitios críticos en el desarrollo de los contratos de obra.

Conforme a lo anterior, el proceso de concertación de los tramos a intervenir y sus correspondientes sitios críticos se realizó en cuatro (4) etapas.

- 1. Etapa Uno – Pueblo Wayuu–INVIAS- Priorización de vías.**
- 2. Etapa Dos– Pueblo Wayuu–INVIAS - Visitas Técnicas- Priorización inicial de sitios críticos.**
- 3. Etapa Tres- mesas de dialogo genuino convocadas por Ministerio del Interior**
- 4. Etapa Cuatro -socialización de sitios críticos a intervenir en el marco del convenio y contratos de obra.**
 - 4.1 Etapa socialización sitios críticos Ejercito Nacional y Comunidad Wayyu**
 - 4.2 Etapa socialización Contratista de obra y Comunidad Wayuu**



A continuación, se describen:

Etaa Uno – Pueblo Wayuu–INVIAS- Priorización de vías

En cumplimiento del Auto 696 de 2022 se estableció con las autoridades representativas del Pueblo Wayuu un plan de trabajo con el objetivo de identificar los tramos que serían priorizados para la intervención de sitios críticos. [Matriz Priorización de tramos.xlsx](#)

Lo anterior se llevó a cabo, así:

Mesas de identificación y priorización de vías donde se encuentran los puntos críticos a intervenir- Auto 696 de 2022		
Fechas	Municipio	N° reuniones
5, 6 y 7 de diciembre del 2022	Riohacha	2
	Maicao	1
	Manaure	1
13, 15 y 17 de marzo del 2023	Uribia norte extrema	1
	Uribia media	1
	Riohacha	1
	Uribia	1
14, 15, 16 y 17 de junio del 2023	Manaure	2
	Maicao	2

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de concertación de tramos año 2022 y 2023

En el desarrollo de están mesas de trabajo y para priorización de los tramos se tuvieron como factores de selección de las vías priorizadas:

- No. Población territorial total
- No. de población beneficiaria
- No. de instalaciones de salud
- No. de instalaciones educativas
- No. de instalaciones para acceso al agua

Dando como resultado la selección de treinta y seis (36) tramos y la longitud de intervención de sitios críticos para la mejorar la transitabilidad del todo el corredor vial:

MUNICIPIO	VÍAS	Longitud aprox. para intervenir
MANAURE	1. AMAICHON 2. JAMUCHENCHON	15,5



MUNICIPIO	VÍAS	Longitud aprox. para intervenir
	<ol style="list-style-type: none"> 3. VÍA SUMUYIWA 4. VIA SCHIMUN HACIA EL NORTE 5. JASHIIKIÜ 6. SABANA 7. AKAMANA 8. VIA SCHIMUN HACIA EL SUR 	
URIBIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. WATCHUWARI-URIBIA. 2. PUERTO LOPEZ-WACHTWALI 3. PUERTO LOPEZ-NAZARETH 4. NAZARETH- PUERTO ESTRELLA 5. LA UNIÓN- PUERTO LÓPEZ 6. NAZARETH- PUSHEO – 	8,8
MAICAO	<ol style="list-style-type: none"> 1. PANAMA 2. VIA LIMONCITO 3. VIA KANASUMANA KM 10 4. VIA CARRIPIA HACIA EL NORTE 5. VIA LA FINQUITA (BARRIO ERIKA BEATRIZ ZONA URBANA 6. KM 71 ENTRE RIOHACHA MAICAO (VIA LA PAZ), 7. VIA KM 53 VIA RIOHACHA-MAICAO (COSTADO DERECHO) 8. VIA KM 42 COMUNIDAD USHULU 9. VIA ANTIGUA URIBIA 	15,7
RIOHACHA	<ol style="list-style-type: none"> 1. KILOMETRO 4 VIA VALLEDUPAR HASTA ANARALITOV 2. KM 6 VIA VALLEDUPAR - KAMUCHASAIN - USIMANA 3. KILÓMETRO 12 VÍA A VALLEDUPAR - MAMACHAL - CASCAJALITO - KEWIRRASHI -CIRUELAKAT 4. KM 18 POZO DE AGUA KM 18 MARGEN DERECHO RESGUARDO ROMONERO - MECHUAMANA – MULIATUY 5. CUCURUMANA PUNTA SIERRA PARA EL CORREGIMIENTO DE MONGUI 6. CUCURUMANA - KAYETAMANA - WAYETAMANA 7. ANTENAS CAMARONES KM 20 ALJOTE - PEREVERE VIA VALLEDUPAR 8. DISTRITO DE RIOHACHA CALLE 40 VIA ACUEDUCTO - MATITAS - LOS MORENEROS 9. VIA SANTA MARTA MONTERMON 10. KILOMETRO 2 VIA A VALLEDUPAR HASTA K 5 VIA MAICAO – ARENALITO 	11,5

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de concertación de tramos año 2022 y 2023



Fuente: INVIAS



Fuente: INVIAS



Fuente: INVIAS

En el siguiente enlace se pueden evidenciar los soportes de esta etapa [ETAPA UNO \(1\) PRIORIZACIÓN TRAMOS COMUNIDAD-INVIAS](#)

Etapa Dos– Pueblo Wayuu–INVIAS - Visitas Técnicas- Priorización inicial de sitios críticos. [Matriz Priorización de tramos.xlsx](#)

Una vez identificadas las vías a intervenir en la etapa uno de concertación, se realizaron visitas técnicas de inspección ocular con los representantes de las comunidades en los cuatro municipios, con el fin de identificar inicialmente²⁸ los sitios críticos que se requieren intervenir para mejorar la transitabilidad.

28 En tanto, como se expresó en la parte inicial del documento para poder definir sitios críticos en concreto se debe hacer un análisis topográfico y toma de muestras para posteriormente poder elaborar estudios y diseños lo cual se hizo y se hace en el marco de los contratos de obra.



Mesas de identificación y de sitios críticos a intervenir en los tramos priorizados		
Fechas	Municipio	Corredores Visitados
15 al 22 de abril de 2023	Riohacha	12
	Uribia	5
20 al 24 de junio de 2023	Manaure	8
	Maicao	9

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de visitas técnicas año 2023



Fuente: INVIAS

En el siguiente enlace se pueden evidenciar los soportes de esta etapa [ETAPAS DOS \(2\) VISITAS TÉCNICAS 2023 COMUNIDAD-INVIAS](#)

Etapas Tres- mesas de diálogo genuino convocadas por Ministerio del Interior

En el mes de agosto del 2023, el Ministerio del Interior estructuró, presentó y convocó a ruta metodológica para desarrollar el diálogo genuino en territorio, y lograr la concertación del Plan Acción Provisional. En este espacio se presentó el trabajo previamente realizado en las etapas uno y dos.



MESAS	COMUNIDAD	MUNICIPIO	FECHA	ACCION
1	ALJOTE-SHIPI	RIOHACHA	11/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
2	AREMANASAHIN	MANAURE	13/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
3	TRANQUER	MAICAO	15/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
4	WAYUTANAMA	MANAURE	15/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
5	CASTILLETE	URIBIA	16/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
6	MEDIA LUNA	URIBIA	17/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
7	MAYAPO	MANAURE	17/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
8	PAJARO	MANAURE	19/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
9	LA PAZ	MAICAO	19/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
10	PUENTE PALO	RIOHACHA	19/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
11	IRRAIPA	URIBIA	20/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
12	JOJONCITO	URIBIA	20/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
13	CARDON	URIBIA	26/08/2023	MESA CON COMUNIDADES
14	N.A.	RIOHACHA	24/08/2023	CONSOLIDACION
15	N.A.	URIBIA	27/08/2023	CONSOLIDACION

Fuente: INVIAS

En el siguiente enlace se pueden evidenciar los soportes de esta etapa https://invias-my.sharepoint.com/:f/g/personal/amunoz_invias_gov_co/EpWVpobOqN9Dt29Cgfk0X1wB0aUNwrhLTFkU6huk0qi3pg?e=pkwxct

Etapas Cuatro- socialización de sitios críticos a intervenir en el marco del convenio y contratos de obra.

Las socializaciones se desarrollan en dos escenarios, teniendo en cuenta que las intervenciones de los sitios críticos se adelantan, por un lado, por los contratistas de obra y, por otro, por el Ejército Nacional.



Estas socializaciones se realizan luego de que tanto los contratistas de obra como el Ejército Nacional, adelantaran los estudios y diseños en los que se definieron los puntos críticos de deben ser intervenidos. [Relación tramos intervenidos.xlsx](#)

A continuación, se relacionan las socializaciones de los sitios críticos realizadas por el Ejército Nacional y Comunidad Wayyu:

Maicao

Identificación de puntos críticos a intervenir	Nombre autoridades Tradicionales Participantes	Fecha y lugar socialización de los puntos críticos a intervenir en desarrollo del Convenio INVIAS-Ejército
K0+00 AL K0+450	Juvenal Paz Remedios sierra Guillermo Bonivento Jacobo Ipuana Jorge Ipuana Ana María Lusayu Felicía Ipuana Emilio guerra	12 enero 11 y 13 mayo 6 y 20 junio 2024 comunidad Panamá y Machetsumana
K0+00 AL K0+750	Luis Vangrieken Alcira arpushaina Manuel Uriana	17 y 19 de junio 29 de agosto 2024 comunidad Sararao y Jashiekumana
K0+00 AL K0+750	Vinicio Ramírez	23 de octubre 2024 comunidad la paz
K0+00 AL K0+750	Ramiro Epieyu	3 de diciembre 2024 comunidad pipamana
K0+00 AL K0+750	Lorenzo Iguaran Graciela machado Florentina González	29 de agosto 2024 24 de febrero 2025 comunidad Jarespain
Sin definir	Librada González	3 de diciembre 2024 comunidad flor de la guajira
K0+00 AL K0+750	Monica Ipuana Leonor tiller Manuel Uriana Sunsion Uriana	17 de septiembre 2024 25 de marzo 2025 comunidad houluí
Por definir	German Ipuana servando Aguilar Fany Aguilar	15 de febrero 6 marzo 9 de abril 2025 comunidad la playa y maku

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización sitios críticos - Ejército Nacional

Manaure



Identificación de puntos críticos a intervenir	Nombre autoridades Tradicionales Participantes	Fecha y lugar socialización de los puntos críticos a intervenir en desarrollo del Convenio INVIAS-Ejército
K0+00 AL K0+650	Joselvina epiayu Alfredo Peñaranda	27 de marzo 3 de mayo 8 noviembre 2024 comunidad presiaru
K0+00 AL K0+530	Mayelis Peñaranda Jorge Pushaina	17 de diciembre 2024 y 7 de enero 2025 comunidad ipakat
K0+00 AL K0+530	Francisco Ipuana	26 de julio 2024 comunidad yawakasira
K0+00 AL K1+470	Luis Epiayu	30 de agosto 2024 comunidad panchomana
K0+00 AL K0+530	Ángel Fleyle	12 de diciembre 2024 comunidad triachon
K0+00 AL K0+530	Francisco Pino	5 de febrero 2025 comunidad jamuchenchon
K0+00 AL K0+530	Carlos Pushaina José Luis Ipuana Ricardo Epiayu Maria Eugenia Epiayu Elian Epiayu	8 de noviembre 5 y 11 de diciembre 2024 comunidad jirtu y kamana
K0+00 AL K0+530	Jackelin Epiayu Cerimita Epiayu Luis Deluquez	30 de agosto 2024 comunidad Uliunakat

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización sitios críticos - Ejército Nacional

Riohacha

Identificación de puntos críticos a intervenir	Nombre autoridades Tradicionales Participantes	Fecha y lugar socialización de los puntos críticos a intervenir en desarrollo del Convenio INVIAS-Ejército
K0+00 AL K0+400	Juan Bonivento	12 de enero 2024 comunidad Malawaito
K0+00 AL K0+400	Eloy Cotes	19 de julio 2024 comunidad Kayetamana
Por definir	Wilson Deluquez Hernando Pérez Manuel Amaya Manuel Pérez Cristian Uriana Adolfo Uriana	14 agosto y 13 de septiembre 2024 31 marzo y 11 abril 2025 Celebradas en la comunidad de Guayacanal
K0+00 AL K0+350	Esmeralda Ramírez	16 de noviembre 2024 en la comunidad los olivos
K0+00 AL K0+350	José Jarariyu José vicente Sosi Patricia Pinto	28 de agosto y 9 de septiembre 2024 comunidad de arenalito 21 marzo en la comunidad cari cari 2 y 14 mayo del 2025 en la comunidad de arenalito



Identificación de puntos críticos a intervenir	Nombre autoridades Tradicionales Participantes	Fecha y lugar socialización de los puntos críticos a intervenir en desarrollo del Convenio INVIAS-Ejército
K0+00 AL K0+400	Maria Josefa Arregoces Evaristo Uriana	5 y 9 de septiembre 2024 Enramada de la comunidad Anaralito
K0+00 AL K0+500	Rogelio Bouriyu	2 de octubre 2024 comunidad Kamuchasain
k0+00 AL K1+000	Ana Pushaina	28 de agosto 2024 29 de abril 2025 comunidad wayawitakat
K0+00 AL K0+450	Garmen Gamez Almilkar Movil	28 de octubre 2024 comunidad romonero
K0+00 AL K0+350	Betulio Herrera Nicolas Rojas	12 de febrero 2025 comunidad de los remedios y maguyabito.
K0+00 AL K0+900	Prisila Jusayu	4 de diciembre 2024 comunidad murray
K0+00 AL K0+500	Ciro Uriana Juan Zambrano	10 de enero y 23 abril del 2025 comunidad Montermon

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización sitios críticos - Ejército Nacional

En el siguiente enlace se pueden evidenciar los soportes de las socializaciones de este convenio [ETAPA 4.1 SOCIALIZACIÓN SITIO CRÍTICO EJERCITO](#)

A continuación, se relacionan las socializaciones de los sitios críticos realizadas por los contratistas de obra y Comunidad Wayyu:

Maicao (Contrato No. 3638 – 2024)

Fecha socialización de los sitios críticos a intervenir en desarrollo del Contrato de Obra No.	Identificación de sitio crítico a intervenir	Nombre autoridades legítimas participantes que aprobaron la intervención a los puntos críticos
25/1/2025 Comunidad sinamana	PR 2+000 a PR 4+000	Luis Angel Ipuana Emilia Jusayu Angel Epieyu Jacobó Ipuana Ismael Ipuana José Ipuana Juan Marcelo Bonivento
25/1/2025 Biblioteca colegio sararao	PR 2+000 a PR 4+000	Luis van Grieken terrina Fernández Mario Ipuana Lucas Cotes
24/5/2025 Colegio IE la paz	PR 2 + 920	Pascuala weber Ovidio Pushaina Laura Ramírez
POR DEFINIR (FECHAS TENTATIVAS)	PR 5+500 a PR 6+600	N/A



Fecha socialización de los sitios críticos a intervenir en desarrollo del Contrato de Obra No.	Identificación de sitio crítico a intervenir	Nombre autoridades legítimas participantes que aprobaron la intervención a los puntos críticos
28/06/2025 o 05/07/2025)		
POR DEFINIR (FECHAS TENTATIVAS 28/06/2025 o 05/07/2025)	PR 2+000 a PR 4+000	N/A
POR DEFINIR (FECHAS TENTATIVAS 26/07/2025 o 02/08/2025)	PR 2+000 a PR 4+000	N/A
22/02/2025 enramada maku	PR 4+670 a PR 6+670	Servando Aguilar

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización contratista

Manaure (Contrato No. 3426 – 2024)

Fecha socialización de los sitios críticos a intervenir en desarrollo del Contrato de Obra No.	Identificación de sitio crítico a intervenir	Nombre autoridades legítimas participantes que aprobaron la intervención a los puntos críticos
Fechas: 21 de enero y 18 de febrero de 2025 Lugar: Enramada de Kachunuisü	PR 2+000 a PR 2+340 PR 2+340 a PR 6+390 PR 6+390 a PR 7+500	Jaime Uriana Rogelio Arpushana José Ivina Epiayu Mario Epiayu
Fechas: 30 de enero y 3 de febrero de 2025 Lugares: Kurichi y Jojolomana	PR 0+000 a PR 2+230 PR 2+230 a PR 7+500	Mauricia Uriana Rafael Curvelo
12 de diciembre 2025 enramada comunidad Taloulumana	PR 2+000 a PR 3+000 PR 3+000 a PR 4+700 PR 4+700 a PR 5+500	Mayelis Peñaranda Delicia Epiayu Jorge Pushaina Yohelis Peñaranda Lupe Pushaina Alejandro Ramírez Ovidio Ramírez Orlando Ramírez
25 abril 2025 comunidad guayakasira	PR 2+000 a PR 2+200 PR 2+200 a PR 2+950 PR 2+950 a PR 3+600 PR 3+600 a PR 4+500 PR 4+500 a PR 5+100 PR 5+100 a PR 5+500	Francisco Ipuana Maria Luisa epiayu Rosario epiayu
12 y 13 de mayo 2025		Sergio Epiayu Jairo Pushaina



Fecha socialización de los sitios críticos a intervenir en desarrollo del Contrato de Obra No.	Identificación de sitio crítico a intervenir	Nombre autoridades legítimas participantes que aprobaron la intervención a los puntos críticos
		Masiwana Jusayu Elion Epinayu

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización contratista

Riohacha (Contrato No. 3431 – 2024)

Fecha socialización de los sitios críticos a intervenir en desarrollo del Contrato de Obra No.	Identificación de sitio crítico a intervenir	Nombre autoridades legítimas participantes que aprobaron la intervención a los puntos críticos
17-ene-25	KM 3+220 a KM 3+300 KM 3+680 a KM 3+760 KM 4+220 a KM 4+560 KM 4+710 a KM 5+800	Rafael romero jose cambar juan bonivento
20-ene-25	KM 2+000 a KM 3+997	eloy cotez Rut duarte
22 enero y 17 febrero 2025	KM 2+800 a KM 7+100	Wilson deluquez Hernando perez Manuel amaya Manuel perez Cristian Uriana Adolfo Uriana
16 enero y 10 abril 2025	KM 2+200 a KM 2+910 KM 2+380 a KM 2+500 KM 2+620 a KM 2+900 KM 3+070 a KM 3+240 KM 3+360 a KM 3+500 KM 3+620 a KM 3+760 KM 4+260 a KM 4+935	Gladis pushaina Alcide epinayu Aura pushaina Gavirio ipuana
27 enero y 14 mayo 2025	KM 2+000 a KM 3+411	Jose vicente siosi
16 de enero 2025 comunidad anaralito	KM 2+000 a KM 2+256	Evaristo Uriana
16 de enero 2025 comunidad kamuchasain	KM 2+000 a KM 2+971	rogelio Bouriyu
6 de febrero 2025	KM 2+520 a KM 3+023	Carmen Gamez
17 de marzo 2025	KM 2+000 a KM 3+189	Molinder deluquez Chice jusayu
24 de enero 2025	KM 2+000 a KM 3+162	Cila urariyu

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización contratista

Uribia (Contrato No. 3460 – 2024)



Fecha socialización de los sitios críticos a intervenir en desarrollo del Contrato de Obra No.	Identificación de sitio crítico a intervenir	Nombre autoridades legítimas participantes que aprobaron la intervención a los puntos críticos
21 de enero 2025	PR 42+250 AL PR 45+588	Ana rinda iguaran
22 de enero 2025	PR 2+720 al PR 2+900 PR 3+320 al PR 4+170 PR 4+170 al PR 4+830	eusebio uriana eudis gonzalez ender de jesus uriana jose fernandez
23 de enero 2024	PR 4+900 AL PR 5+220 Pr 7+076 AL PR 7+482	maria gertrudis gonzalez anibal gonzalez manuel hernandez
27 de enero 2025	PR 20+200 al PR 21+582	eusebio gonzalez jesualdo suarez francisco palmar
22 de enero 2025	PR 3+170 al PR 4+148	rafael barroso kuten epieyu esther mengual
24 de enero 2025	PR 4+500 al PR 5+550	rafael barroso kuten epieyu

Fuente: Elaboración propia. INVIAS- Actas de socialización contratista

En el siguiente enlace se pueden evidenciar los soportes de las socializaciones de los contratistas de obra [ETAPA 4.2 SOCIALIZACIÓN SITIO CRÍTICO CONTRATISTA DE OBRA](#)

Inventario y cronograma de actividades de las obras de movilidad

120. La Sala ordenará, a su vez, la elaboración de un inventario detallado de todas las obras reportadas en respuesta al Auto 1227 de 2024, incluidas las del Plan Provisional de Acción. Dicho inventario deberá cumplir con las pautas formales establecidas en el fundamento jurídico 50 de dicha providencia y en el auto del 7 de julio de 2023 de esta Sala.

121. En este inventario se deberá incluir y discriminar: el número, tipo (primaria, secundaria o terciaria), uso y estado de las vías regionales; las entidades responsables de su adecuación (si son del orden nacional o territorial); la identificación de los contratos que respaldan las intervenciones, destacándose la fecha de inicio y finalización de las obras, así como los cronogramas contractuales y de avance físico. Además, las autoridades deberán exponer de manera clara y comprensible el impacto de estas intervenciones en términos de facilidad de traslado de carrotaques de agua y acceso de las comunidades indígenas a fuentes de agua potable, centros de salud y puntos de alimentación y nutrición.



122. Se resalta que este inventario deberá ser accesible y comprensible para este Tribunal, los órganos de control, el pueblo Wayuu y la ciudad interesada. Para ello, se podrá recurrir a las tecnologías de la información que se consideren útiles y pertinentes.

La información solicitada se anexó en la tabla No. 3.

Mecanismos para resolver conflictos sociales y climáticos que obstaculicen la ejecución de las obras

123. La Sala Especial de Seguimiento ordenará al Comité Técnico de Movilidad del MESEPP que, en el marco de la información requerida, presente un documento con estrategias para la prevención y resolución de conflictos con las comunidades, así como para la gestión de los riesgos climáticos que afectan la ejecución de las obras de infraestructura vial en las zonas rurales dispersas de Riohacha, Manaure, Maicao y Uribia. Dichas estrategias deberán incluir mecanismos de diálogo con las comunidades Wayuu y disposiciones específicas para evitar la paralización indefinida de las intervenciones.

124. Para el cumplimiento de esta disposición, el Comité Técnico de Movilidad deberá articular su labor con los demás Comités del MESEPP, conforme a lo dispuesto en el Decreto 147 de 2024 y el Acuerdo 01 de 2024, y podrá convocar a las entidades y sectores de los gobiernos nacional y territoriales que estime pertinentes. El resultado de este proceso deberá ser presentado en el término dispuesto en la parte resolutive de esta providencia.

Para dar repuesta a los numerales 123 y 124 nos permitimos indicar las acciones que se vienen desarrollando en las sesiones del Comité Técnico de Movilidad para generar estrategias de prevención y resolución de conflictos con comunidades, así mismo, es de indicar que El Ministerio del Interior se encuentra actualmente en la construcción de un protocolo de relacionamiento con las comunidades, el cual una vez lo termine, lo socializará ante la asamblea del Mecanismo Especial de Seguimiento y Evaluación de las Políticas Públicas- MESEPP.

El INVIAS, los contratistas de obra e interventorías, realizan acercamientos permanentes con las comunidades para generar espacios de dialogo con el ánimo de superar los inconvenientes que impiden las intervenciones viales.



En los Comités Técnicos de Movilidad noveno, décimo, y undécimo se ha socializado los inconvenientes presentados en el desarrollo de las obras en aras de encontrar alternativa de solución interinstitucional.

En los Comités Técnicos de Movilidad ha participado la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa del Ministerio del Interior entidad que coordinó los diálogos genuinos desarrollados en el año 2023.

Mediante oficio No. 025S-VBOG-017777 del 25 de marzo de 2025 se le solicitó al Ministerio del Interior y se expuso las situaciones presentadas con las comunidades con el objeto de que dicha entidad realizara acompañamiento permanente a la problemática reiterativa presentada en el desarrolla de las obras.

Producto del oficio anterior, el 2 de abril de 2025 en la ciudad de Riohacha se llevó a cabo reunión con la participación de los municipios de Manaure, Maicao, INVIAS y Ministerio del Interior para crear una ruta de dialogo que permita superar la situación, la cual consistió en realizar un acercamiento por parte de las Direcciones de Asuntos Indígenas municipales con las comunidades, para que estas explicaran la necesidad y beneficio de la intervención vial.

El municipio de Maicao se reunió con los lideres de las comunidades Hoului y Seguana el martes 08/04/2025 en las oficinas de la Dirección Étnica del Municipio de Maicao. Sin embargo, estas manifestaron que requerían se desarrollara el proceso de consulta previa para permitir la intervención vial. Situación que nuevamente se le expuso al Ministerio del Interior en la sesión No. Décima del Comité Técnico de Movilidad adelantada el día 20/5/2025, sin obtener una respuesta.

Se convocó a la Defensoría del Pueblo a la doceava sesión del Comité de Movilidad para que sirva de mediador entre los contratistas de obra y la comunidad, sin embargo, esta no asistió a la sesión. En la misma sesión, se convocó y asistió la Dirección de Asuntos Indígenas, ROM y Minorías- DAIRM del Ministerio del Interior en donde se estableció una ruta de trabajo con lo cual se espera superar los inconvenientes y generar estrategias de prevención y resolución de conflictos con comunidades.

En dicha sesión se acordó: i) dialogo inicial entre las comunidades y la DAIRM el 18 de junio de 2025; ii) reunión contratista, entes de control, INVIAS con el acompañamiento de la DAIRM los días 24 y 27 de junio de 2025; iii) en caso de no superar las dificultades se presentará ante el comité de contratación del INVIAS la exclusión del anexo técnico de los tramos no intervenidos y la redistribución de recurso dentro de los tramos ya priorizados que permite intervención.



Estos tramos deberán contar con una aprobación previa de los directivos del INVIAS y Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta las condiciones sociales, técnicas, y financieras de cada uno de los 34 corredores previstos para ser intervenidos. La información aquí relacionada se puede consultar en el siguiente enlace: [Gestión superar inconvenientes comunidades](#)

Información requerida sobre contratos, costos y planificación de obras

125. La Sala Especial exigirá a las entidades competentes y responsables reportar información clara respecto a los siguientes puntos:

El número de contratos de obra, sus avances y los tiempos de ejecución de los proyectos derivados de los convenios interadministrativos mencionados en el fundamento jurídico 33 del Auto 1227 de 2024.

En relación a los contratos interadministrativos con los cuatro (4) municipios accionados en el departamento de la Guajira, repostados en la respuesta al Auto 1227 de 2024, conforme el fundamento jurídico 33 del mismo; es importante señalar que estos se presentaron como oferta institucional del INVIAS, en tanto estos contratos que se encuentran terminados no hacen parte del Plan de Acción Provisional que fue construido en conjunto con el pueblo wayuu en cumplimiento del Auto 696 de 2022.

Las incongruencias entre los datos reportados en la respuesta al Auto 1227 de 2024 y la información del portal del SINC respecto a las vías caracterizadas en Riohacha, Manaure, Maicao y Uribia

Frente a este punto es importante indicar que el Sistema Integral Nacional de Carreteras-SINC es de acceso público, sin embargo, la información cargada en el sistema fue validada por los municipios posterior a su socialización.

Así las cosas, es de mencionar que la información reportada en el Auto 1227 de 2024 corresponde a lo inventariado a través de los contratos No. 715 de 2022, y 966 de 2023, como se puede evidenciar en la siguiente tabla:

DEPARTAMENTO	CodDANE	MUNICIPIO	Contrato	LONGITUD (KM)
La Guajira	44430	Maicao	715 de 2022	75,0
	44560	Manaure		216,4
	44001	Riohacha		622,5
	44847	Uribia		183,0
	44430	Maicao	966 de 2023	298,4



	44560	Manaure	172,1
	44001	Riohacha	247,8
	44847	Uribia	676,6
TOTAL			2491,8

Se comparte información geográfica a través del siguiente enlace: [Información Inventarios viales Guajira](#)

Los análisis y las metodologías utilizadas para determinar el porcentaje de impacto de las intervenciones en movilidad en el goce efectivo de los derechos a la salud, la alimentación y el agua potable, conforme a lo establecido en la actividad 6 de la segunda acción del Plan Provisional de Acción. En este sentido, las autoridades responsables deberán demostrar el impacto de cada intervención en términos de: tiempo de traslado a centros de salud, fuentes de agua potable, centros de atención nutricional del ICBF e instituciones educativas y movilidad de los carrotanques de agua.

Como se ha explicado en el contenido del documento nos encontramos en proceso de intervención de los corredores (sitios críticos), por lo cual no es posible a la fecha obtener un porcentaje de impacto en cumplimiento del goce efectivo de los derechos. No obstante, con las intervenciones se ha mejorado las condiciones de movilidad pues se optimizan los tiempos de traslado y el acceso a las ofertas institucionales de las demás entidades que conforman el MESEPP.

Los costos, actividades, contratos y cronogramas (contractuales y de ejecución de obras) de los proyectos incluidos en la actividad 9 del Plan Provisional de Acción ("Gestionar la asignación presupuestal"), en particular los relacionados con los procesos contractuales CMADTE-SPI-082-2024, LP-DEO-SVR-010-2024 y CMA-DEQ-SVR-030-2024.

En relación a los procesos contractuales CMADTE-SPI-082-2024, LP-DEO-SVR-010-2024 y CMA-DEQ-SVR-030-2024, es de indicar que a la fecha de este informe ya se surtió el proceso de licitación pública, es decir, ya se encuentran los contratos de obra en ejecución. Se adjunta [Tabla No. 4.xlsx](#) en la cual se reporta la información requerida por la Corte haciendo énfasis en: Los costos, actividades, contratos y cronogramas (contractuales y de ejecución de obras).

Los gastos, actividades, contratos, cronogramas e intervenciones correspondientes a la obra en el corredor Warrutat–Puertakat–Makuschon–Wimpirarem. Asimismo, se requerirá claridad sobre la extensión total de la obra.



Frente a este punto, es de aclarar que el *corredor Warrutat–Puertakat–Makuschon–Wimpirarem* corresponde al mismo tramo Moco-chiramana – Wimpiraren - Cementerio Kachuwerakat en el tramo k18+850 – k19+850 – Municipio de Manaure (Vía Sabana), tal información se dio en las páginas que anteceden en lo correspondiente al avance de ejecución del contrato a cargo del Municipio de Manaure.

Los tramos, obras y actividades complementarias señaladas por la Alcaldía de Riohacha en la respuesta de la Consejería.

Frente a este requerimiento se consultó al municipio de Riohacha, sin embargo, esta entidad no remitió información al respecto, importante resaltar que este municipio no hace parte del Plan de Acción Provisional.

Acciones administrativas y/o judiciales adoptadas por las entidades territoriales para lograr el cumplimiento de los contratos celebrados y/o sancionar los incumplimientos.

De acuerdo con la información suministrada por la gobernación del departamento de la Guajira se han suscrito las correspondientes actas de suspensión y reinicio de los contratos como se expuso en el ítem de “*ejecución de obra en el marco del Plna de Acción Provisional- Gobernación de la Guajira*”.

Las gestiones adelantadas o pendientes ante Corpoguajira para la finalización de las obras menores de drenaje y la consecuente terminación de las intervenciones viales en el marco del Plan Provisional de Acción.

En referencia a este punto con Corpoguajira se presentaba una dificultad en relación al anexo de permiso de ingreso cuando la intervención vial se debía realizar en zonas de comunidades no resguardadas y, por ende, sin titularidad del predio documento el cual debe ir adjunto con la solicitud del permiso de ocupación de causa. Para dar una solución a lo anterior, se realizaron las siguientes gestiones que dieron como resultado superar el inconveniente presentado.

Se convocó a Corpoguajira a la novena y décima sesiones del Comité Técnico de Movilidad para coordinar una estrategia y aclarar dudas sobre los permisos de ingreso a los predios no resguardados, sesiones a las cuales asistió la corporación.

El 2 de abril de 2025, se llevó a cabo una mesa interna de trabajo entre Corpoguajira, INVIAS y el Ministerio del Interior, en esta se concluyó que, para las



comunidades no resguardadas, las alcaldías de Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia expedirán un certificado que acredite dichos predios como baldíos. Para ello, INVIAS elaboró un modelo de certificación que fue remitido al Ministerio del Interior para sus ajustes y observaciones, y posteriormente fue socializado con las alcaldías con ello, se continuó con el trámite de otorgamiento de permisos ambientales. [Gestiones Corpoquajira](#)

Reporte de gestión avance ordenes tercera a séptima

Tercero. ORDENAR al Comité Técnico de Movilidad del MESEPP que, por medio de la Consejería Presidencial para las Regiones, remita a la Sala Especial de Seguimiento un plan estructural en materia de movilidad conforme a lo establecido en los parágrafos 126 y 127 de esta providencia. Este plan deberá allegarse a la Corte en el término de diez (10) meses, contado a partir de la notificación de este auto.

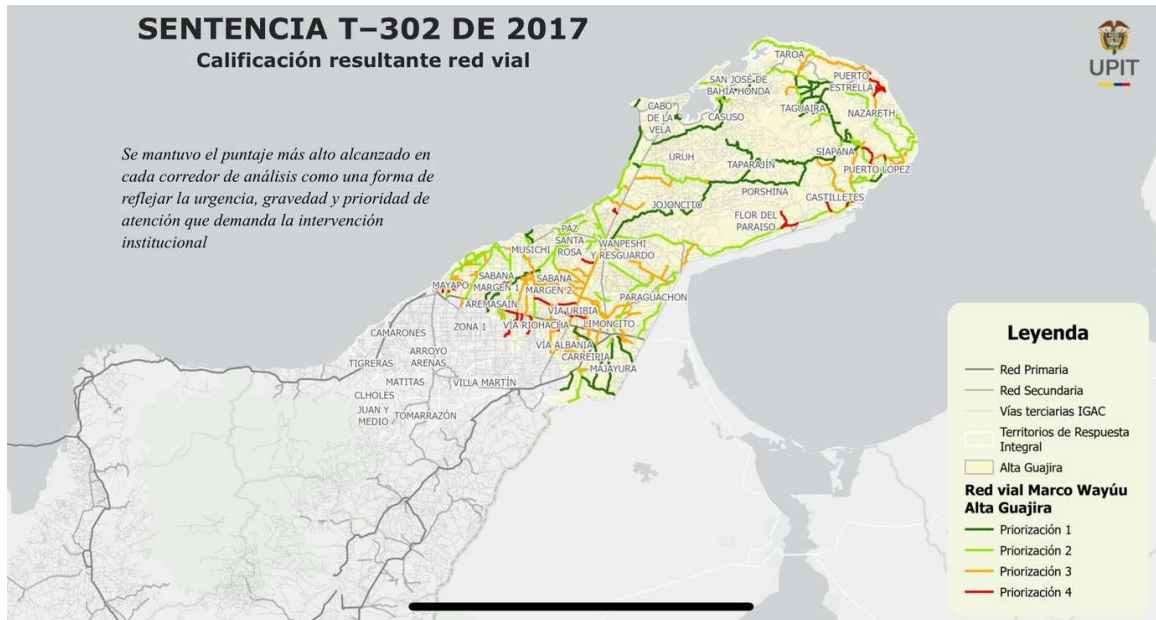
Planificación estructural de la movilidad en la región

126. Se ordenará que, en el término de 10 meses a partir de la notificación de esta providencia, la Consejería, como coordinadora del MESEPP, presente a la Sala Especial de Seguimiento un plan estructural en materia de movilidad que complemente y trascienda las intervenciones del Plan Provisional de Acción.

Este plan deberá distinguir las medidas a corto, mediano y largo plazo al respecto y mencionar los planes o estrategias que se plantean más allá de las 36 intervenciones concertadas en el Plan provisional. Para su formulación se deberán tener en cuenta los parámetros transversales para la valoración de las políticas públicas encaminadas a la garantía de los derechos tutelados a la niñez Wayuu, como los principios de progresividad y prohibición de regresividad, coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

Actualmente se adelanta el análisis de la información para la elaboración de la propuesta del Plan de Acción Estructural aplicando la nueva metodología propuesta por el Departamento Nacional de Planeación, la cual ha sido socializada en la quinta sesión²⁹ del consejo MESEPP y los talleres realizados el 28 de febrero y 24 de junio de 2025.

29. Realizado el 12 de diciembre de 2024, en la ciudad de Riohacha.



En esa misma línea, la definición de las obras se acordará en el marco del diálogo genuino que se tenga con las comunidades, mismas que nos serán informadas con la participación de la Consejería Presidencial Para las Regiones y el Ministerio del Interior, conforme sus compromisos y misionalidades en el marco del cumplimiento de la Sentencia T - 302 de 2017.

Así mismo, para la elaboración de la propuesta del Plan de Acción Estructural, desde el Comité Técnico de Movilidad en el desarrollo de sus sesiones ordinarias ha invitado a participar a los diferentes comités técnicos que conforman el MESEPP, como a otras entidades que se ha considerado son necesarias en el proceso de coordinación de la información, tal como se puede evidenciar en este documento en la tabla donde se ha hecho relación a las sesiones del Comité Técnico de Movilidad. Con la información allegada por los comités técnicos del MESEPP, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, UPIT³⁰ desarrolla una propuesta para

30 La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, UPIT, es una unidad administrativa especial adscrita al Ministerio de Transporte, la cual nace como una solución ante la necesidad de una visión integral para planear el desarrollo articulado de la infraestructura de transporte en Colombia, así como una estrategia de largo plazo que guíe y priorice las inversiones requeridas en esta materia. La UPIT, se creó el 21 de mayo de 2014, mediante el Decreto 946 de 2014; sin embargo, fue hasta el año 2020 que se lograron las condiciones presupuestales y administrativas para establecer y financiar la planta de personal de la Entidad mediante la expedición del Decreto 1819 de 2020.

Finalmente, el 12 de octubre de 2021 en compañía de la vicepresidenta de la República, la Ministra de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación, y Directivos del sector transporte, en un sencillo evento presentaron a la ciudadanía la nueva entidad. Finalmente, la UPIT inicia actividades a finales del 2021, como una Entidad orientada al desarrollo de la infraestructura de transporte del país con una visión técnica, intermodal que dé respuestas eficientes, innovadoras y resilientes



el Plan de Acción Estructural con cinco (5) componentes principales, cada uno con una ponderación específica. La combinación ponderada de estos factores permite generar un mapa de calor a partir de la información recopilada por cada uno de los componentes analizados (geoprocesos) como insumo para la evaluación de la red vial de esta manera se conserva el puntaje más alto alcanzado en cada corredor de análisis como una forma de reflejar la urgencia, gravedad y prioridad de atención que demanda la intervención vial. Los componentes considerados son los siguientes:

1) Mortalidad infantil (30 %): Este es el componente más relevante, dado que constituye el eje central de la sentencia que da origen a esta priorización. Se emplea información de mortalidad infantil correspondiente a los años 2023 y 2024, con base en registros del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF). A partir de estos datos, se calcula un factor de mortalidad que relaciona el número de muertes por municipio. (Comité de salud)

2) Agua (25 %): La disponibilidad y acceso al agua está directamente relacionada con los niveles de desnutrición y mortalidad infantil, por lo que constituye otro componente crítico en el modelo, priorizando aquellas zonas donde no haya acceso al servicio. Así incluye la ubicación y capacidad operativa de infraestructuras como carrotaques, pilas públicas, rehabilitaciones de agua priorizadas y plantas desalinizadoras conforme la información proporcionada por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio (Comité de Agua).

3) Servicios (15 %): Este componente considera la provisión de servicios sociales fundamentales, particularmente salud y educación, claves para mejorar la calidad de vida y reducir la mortalidad infantil. La ponderación asignada a cada infraestructura se basa en el número estimado de personas beneficiadas en su área de influencia. (Comité de salud).

4) Población (10%): Este factor responde al enfoque diferencial contemplado en la sentencia, que hace énfasis en mejorar la movilidad y el acceso a servicios de las comunidades ubicadas en zonas rurales dispersas, según la información proporcionada por el Departamento Administrativo Nacional de Planeación-DANE. El indicador se construye a partir del análisis de la concentración de techos rurales, utilizando su inverso³¹ como criterio de priorización. Es decir, se asigna mayor

a las necesidades territoriales y nacionales. Teniendo cuenta la misionalidad de esta entidad se ha considerado pertinente el acompañamiento en las gestiones para la elaboración de la propuesta del Plan de Acción Estructural.

31 Inverso de la población: Valor recíproco calculado como $1/P$, donde P representa la población estimada. Se utiliza para asignar un mayor puntaje a las zonas con menor concentración de viviendas, priorizando así territorios dispersos y de alta vulnerabilidad.



prioridad a las zonas con menor densidad de techos, al representar mayor dispersión y, por tanto, mayores desafíos logísticos y de acceso. (Comité de Información).

5) Prospectiva (20 %): Este componente incluye escenarios de prospectiva relacionados con el acceso al agua, tales como nuevas plantas desalinizadoras, las proyecciones del plan de acción de agua, los centros de atención priorizados por el Ministerio de Salud y Protección Social y el Esepgua³² de la Alta Guajira. Aplicando una lógica de privación que permite identificar zonas de doble exclusión, es decir, aquellas zonas que actualmente no cuentan con acceso al servicio de agua, como tampoco soluciones previstas en un corto plazo. (Comité de Agua).

Así mismo, en aras de tener información integra sobre el departamento de la Guajira se le solicitó a Parques Nacionales de Colombia mediante oficio No. 2025-VBOG-030332 del 14 de mayo de 2025 la relación de las áreas protegidas y parques nacionales en este departamento, igualmente, a Corpoguajira Información que también hizo parte de la elaboración de la propuesta del Plan de Acción Estructural. [SOLICITUD DE LIMITACION DE PARQUES CORPOGUAJIRA.pdf](#)

Desde el sector movilidad seguiremos adelantando todas las acciones pertinentes conforme al plan de trabajo establecido en el marco del Comité Técnico de Movilidad y estaremos prestos a acompañar los espacios que sean necesarios para que entre todos se logre adelantar un trabajo articulado que permita el cumplimiento de lo ordenado por la Corte Constitucional en las sentencias mencionadas, teniendo en cuenta que la infraestructura es un medio para la garantía de los mínimos constitucionales protegidos por la Sentencia T - 302 de 2017.

Cuarto. Para el cumplimiento de las órdenes aquí dispuestas, el Comité Técnico de Movilidad deberá contar con todas las entidades del orden nacional, territorial, públicas y privadas que cuenten con información relevante. En respuesta a este auto se deberán relacionar las entidades que concurrieron al llamado del Comité y cuáles, a pesar de haber sido convocadas, se resistieron, no entregaron la información correspondiente o lo hicieron de forma tardía o deficiente.

Tal como se indicó en la introducción de este documento, las órdenes de la Sentencia T-302 de 2017 se han venido adelantando desde el 24 de julio de 2024 en el marco del Comité Técnico de Movilidad y que, a la fecha, ha realizado doce

32. Es una la empresa del departamento de la Guajira de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado y aseo de La Guajira S.A. E.S.P. (ESEPGUA). Siendo este el socio mayoritario y tiene como socios con acciones igualitarias los municipios de Urumita, Fonseca, La Jagua del Pilar, Distracción, Villanueva y San Juan del Cesar.



(12) sesiones en distintos municipios del departamento de La Guajira en las que de manera mensual se reúne en pleno el sector movilidad.

Una vez se recibe el Auto 505 de 2025 se adelantaron sesiones en las que se estudió el contenido del mismo y se definió una ruta de trabajo para atender las órdenes dadas por la Sala de Seguimiento de este Alto Tribunal Constitucional.

Así las cosas, se ha logrado la articulación de actores estratégicos que han permitido conocer las acciones que están adelantando desde su misionalidad, generar sinergias de servicios, atender contingencias y superar barreras institucionales, no menos importante es indicar que a las sesiones del Comité de Movilidad siempre ha contado con la asistencia de sus convocados a excepción de la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgos de Desastres – UNGRD³³. Se relaciona las sesiones de la siguiente manera: [Comités Técnicos de Movilidad](#).

Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad				
No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
Instalación	24/07/2024	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad Consejería Presidencial para las Regiones Departamento Nacional de Planeación	Instalación del Comité Técnico de Movilidad
1	30/07/2024	Virtual	Entidades Comité Técnico de Movilidad	Concertación del Manual de Funcionamiento del Comité de Movilidad.
2	30/08/2024	Virtual	Entidades Comité Técnico de Movilidad	
3	30 /09/2024	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad	Remitido al Ministerio del Interior en su calidad de Secretaría técnica del MESEPP. Radicado MT
4	29/10/2024	Uribia	Entidades Comité Técnico de Movilidad	

33 Se convocaron en las sesiones quinta, séptima y octava del Comité Técnico de Movilidad



Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad				
No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
				20245301524201 del 3/12/2024.
5	20/11/2024	Maicao	Entidades Comité Técnico de Movilidad UNGRD	
6	19/12/2024	Manaure	Entidades Comité Técnico de Movilidad	
7	30/01/2025	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad Ministerio de Hacienda y Crédito Público Ministerio de Salud y Protección Social Consejería Presidencial para las Regiones UNGRD	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural
8	28/02/2025	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad UNGRD	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural
9	28/03/2025	Riohacha	Entidades Comité Técnico de Movilidad Corpogujaira Ministerio de Salud y Protección Social Consejería Presidencial para las Regiones	Acuerdo con CORPOGUAJIRA en relación a la documentación que debe acompañar la solicitud de permiso de ocupación de cause en caso de predios no resguardados.
10	30/04/2025	Maicao	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio Corpogujaira	Acuerdo con las alcaldías de Riohacha,



Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad

No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
			Entidades Comité Técnico de Movilidad Departamento Nacional de Planeación Ministerio del Interior (DANCP)	Manaure, Maicao y Uribe sobre la certificación de predios baldíos en caso de predios no resguardados. Coordinación con Ministerio del Interior en aras de dar solución a los conflictos presentados con el Pueblo Wayúu en el marco de la intervención vial.
11	21/05/2025	Uribe	Entidades Comité Técnico de Movilidad Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Comité Técnico de Información	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural
12	18/06/2025	Manaure	Entidades Comité Técnico de Movilidad Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Ministerio de Igualdad y Equidad Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, Entidades Comité	Articulación entre comités y avance propuestas Plan de Acción Estructural



Sesiones e impacto a través del Comité Técnico de Movilidad				
No. sesiones	Fecha sesión ordinaria Comité de Movilidad	Lugar en el que se desarrolló la sesión	Actor convocado	Logros claves a destacar
			Técnico de Movilidad Ministerio de Salud y Protección Social Ministerio del Interior	

Fuente: propia, corte 18 de junio de 2025.

Quinto. SOLICITAR a la Procuraduría General de la Nación y a la Contraloría General de la República que, en el término de tres (3) meses, contado a partir de la notificación de este auto, presente un informe sobre los avances y resultados de cada una de las investigaciones iniciadas con base en los hallazgos reportados en la respuesta al Auto 1227 de 2024 y de los contratos relacionados en el numeral (i) del párrafo 128. Asimismo, SOLICITAR a la Procuraduría General de la Nación, a la Defensoría del Pueblo y a la Contraloría General de la República que, en el término de dos (2) meses contado a partir de la presentación del informe por parte de la Consejería Presidencial para las Regiones ordenado en el numeral segundo de la parte resolutive de este auto, presente un informe de verificación territorial sobre el estado de las intervenciones que deben ejecutarse en los tramos priorizados conforme al Plan Provisional de Acción y en los contratos y convenios enunciados en el Auto 1227 de 2024. Esto, de conformidad con lo establecido en el numeral (ii) del párrafo 128.

Contraloría General de la Nación (CGN)

El 18 de marzo del 2025 a través del requerimiento 2025EE0048828, de la Contraloría General de la Nación, nos convocó a reunión virtual el 20 de marzo a capacitación aplicativo AppUI, mediante el cual realizará seguimiento a los contratos en cumplimiento de las acciones del Plan de Acción Provisional del sector movilidad en el marco de la Sentencia T-302 de la Guajira.

A partir del 1 de abril del 2025, por parte del Ministerio de Transporte se da inicio al cargue de la información remitida por las entidades que hacen parte de Comité Técnico de Movilidad en el aplicativo AppUI.



El 8 de abril del 2025, a través del requerimiento 2025EE0048828 de la Contraloría General de la Nación, nos convocó a mesa técnica virtual el 10 de abril, con el fin de verificar inconsistencias encontradas por el equipo de analistas del modelo en la información reportada por el Ministerio de Transporté en el aplicativo AppUI.

El 16 de abril del 2025, a través del correo electrónico de la directora de Infraestructura Liliana Yanneth Bohórquez Avendaño - lybohorquez@mintransporte.gov.co, se informó a la Contraloría General de la Nación del ajuste de la información solicitada por del Ministerio de Transporte en la Plataforma AppUI.

El 24 de abril del 2025, a través del requerimiento 2025EE0065053, la Contraloría General de la Nación solicita el ajuste de la información de una de las variables en el aplicativo AppUI.

El 28 de abril del 2025, a través del correo electrónico de la Directora de Infraestructura Liliana Yanneth Bohórquez Avendaño - lybohorquez@mintransporte.gov.co, se informó a la Contraloría General de la Nación del ajuste de la información solicitada por el Ministerio de Transporte en la Plataforma AppUI.

El 28 de mayo del 2025, a través del requerimiento 2025EE0048828 de la Contraloría General de la Nación, nos convoca a mesa técnica virtual el 29 de mayo de 2025, con el fin de informar y socializar nuevas variables incluidas en la plataforma y aclarar inquietudes con relación a la información reportada por el Ministerio de Transporté en el aplicativo AppUI.

El 3 de junio del 2025, a través de oficio MT con radicado No. 20255300693851 en cumplimiento a los compromisos adquiridos en la mesa técnica llevada a cabo el pasado jueves 29 de mayo del 2025, remite respuesta a la Contraloría General de la Nación.

El 11 de junio del 2025, a través del requerimiento 2025EE0048828, la Contraloría General de la Nación solicita realizar las correcciones correspondientes a la información dispuesta con relación al contrato "LP-234" reportado para el año 2023. El 13 de junio del 2025, a través del correo electrónico de la Directora de Infraestructura Liliana Yanneth Bohórquez Avendaño - lybohorquez@mintransporte.gov.co, se informó a la Contraloría General de la Nación del ajuste de la información solicitada al Ministerio de Transporte en la Plataforma AppUI.



El 17 de junio del 2025, a través de requerimiento 2025EE004882, la Contraloría General de la Nación solicita aclarar las dudas frente a información relacionada con los contratos del Invias Nos. LP-3426, LP-3460, LP-3585, LP3556, LP3694 y LP-3562.

El 20 de junio del 2025, a través del correo electrónico de la Directora de Infraestructura (E) Elizabeth Marín Ospina emarin@mintransporte.gov.co, se informó a la Contraloría General de la Nación del ajuste de la información solicitada por del Ministerio de Transporte en la Plataforma AppUI.

Por lo expuesto, es pertinente precisar que se ha se ha realizado un trabajo armónico con la Contraloría General de la República bajo el principio de la transparencia y siguiendo los principios que rigen la función pública de colaboración, y coordinación.

Procuraduría General de la Nación (PGN)

En atención a la petición realizada por la Procuraduría General de la Nación, a través de oficio con radicado MT No. 20243031358362 del 16 de agosto 2024 en el cual, a través de 9 preguntas, solicita información relacionada con el cumplimiento de las acciones derivadas de la Sentencia T-302 de 2017, se dio respuesta a través de radicado MT No. 20245301002561 del 21 de agosto del 2024.

Es pertinente señalar tal como se indicó en respuesta al Auto 1227 de 2024 que el sector movilidad en las diferentes mesas convocadas por la Procuraduría General de la Nación ha estado presto a acompañar todos los espacios y a remitir la información socializada y solicitada por el ente de control.

Anexos: [Procuraduría](#)

Defensoría del Pueblo

Esta entidad fue convocada a la doceava sesión del Comité Técnico de Movilidad con la finalidad de socializarles las gestiones del sector movilidad teniendo en cuenta la misionalidad que les asiste de garantes de los derechos fundamentales de la ciudadanía y su rol como acompañantes se de conformidad con el Decreto 0147 de 2024.

Anexos: [Convocatoria Comité](#)



Sexto. INVITAR a la Veeduría Ciudadana para la Implementación de la Sentencia T-302 de 2017 y Dejusticia a presentar informes de verificación sobre el derecho a la movilidad de las comunidades Wayuu. En estos podrán incluir observaciones sobre las intervenciones emprendidas por las autoridades 35 obligadas al respecto, así como sugerencia para la debida satisfacción del objetivo constitucional mínimo cuarto.

El 18 de junio de 2025 a través del radicado MT 20255000770391 se remitió invitación a sesión de trabajo al Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad – Dejusticia, al email: info@dejusticia.org, con certificado de entrega 408685 de 19 de junio de 2025. En la comunicación se indicó que la sesión de trabajo se llevará a cabo el miércoles 16 de julio de 2025 a las 10:00 a.m., en las instalaciones del Ministerio de Transporte – Dirección de Infraestructura, ubicado en la Calle 24 # 60 - 50 Piso 10 Centro Comercial Gran Estación II, en la ciudad de Bogotá y para quienes no puedan asistir podrían hacerlo a través de Microsoft Teams.

En respuesta a esta comunicación, el 20 de junio de 2025 se recibió respuesta del investigador Julián Gutiérrez a través del correo electrónico jgutierrez@dejusticia.org manifestando que: *“tras revisar la convocatoria y sus documentos anexos, queremos informarles que en esta ocasión no podremos asistir, ya que el tema específico de movilidad no hace parte de nuestras líneas actuales de análisis ni de nuestro trabajo en el seguimiento a dicha sentencia, por lo cual nuestros aportes no serían los más pertinentes”*, tal como se puede evidenciar en el siguiente pantallazo:

Anexo: [Dejusticia](#)

Por otro lado, el 25 de junio de 2025 a través del radicado MT 20255000795741, se remitió invitación a sesión de trabajo a la Veeduría Ciudadana para la Implementación de la Sentencia T-302 de 2017, al email: veeduriat302@gmail.com. En la comunicación se indicó que la sesión de trabajo se llevará a cabo el miércoles 16 de julio de 2025 a las 11:00 a.m., en las instalaciones del Ministerio de Transporte – Dirección de Infraestructura, ubicado en la Calle 24 # 60 - 50 Piso 10 Centro Comercial Gran Estación II, en la ciudad de Bogotá y para quienes no puedan asistir podrían hacerlo a través de Microsoft Teams.

Veeduría Ciudadana



El 19 de febrero de 2025 a través del radicado MT No. 20255300183861 se remitió respuesta al requerimiento realizado por la Veeduría Ciudadana relacionado con “solicitud de información sobre legitimidad, metodología, operatividad, indicadores y agenda del MESEPP 2025”.

Anexos: [Veeduría](#)

Séptimo. INVITAR a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Guajira, al Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola de la Universidad Nacional de Colombia, a la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito, al Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del Norte y a la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Industrial de Santander a presentar conceptos técnicos sobre las necesidades de movilidad e infraestructura vial en las zonas rurales dispersas de los municipios de Riohacha, Manaure, Maicao y Uribia, así como sobre posibles estrategias para su adecuada atención. Las instituciones invitadas podrán sustentar sus conceptos con estudios previos, diagnósticos o investigaciones relacionadas con la movilidad en contextos rurales dispersos de los municipios mencionados. Para la formulación de sus aportes, las entidades accionadas en este proceso deberán garantizar el acceso a la información necesaria y brindar el apoyo requerido. Los conceptos técnicos deberán ser remitidos a la Sala Especial en un plazo de dos (2) meses contados a partir de la notificación de esta providencia. En caso de que alguna de las universidades invitadas decida no participar o no cuente con información relevante sobre la materia, deberá informarlo formalmente a la Sala Especial dentro del mismo término.

Atendiendo la invitación realizada por la Corte Constitucional y la convocatoria efectuada por el sector movilidad a través del Ministerio de Transporte, el Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola de la Universidad Nacional de Colombia, la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito y la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Industrial de Santander indagaron si existían estudios, investigaciones, proyectos o conceptos sobre comunidades que residen en zonas rurales dispersas, a lo que manifestaron que a la fecha no identifican información al respecto. En esa misma línea, destacaron que son temas de gran interés para investigar pero que para ello requieren recursos del Fondo de Ciencia



y Tecnología. Al final precisaron su disposición para participar en nuevas convocatorias que se lleguen a considerar.

Se destaca que el espacio fue convocado el 16 de junio de 2025 por iniciativa del sector movilidad, se confirmó la convocatoria con certificados de entrega y a su vez se realizaron llamadas para promover la participación. No obstante, al espacio no asistieron la Universidad de La Guajira, ni el Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del Norte. A continuación, se presenta la siguiente tabla con información y los soportes se adjuntan como anexo a este documento:

Convocada	Radicada convocatoria	Certificado entrega
Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola de la Universidad Nacional de Colombia	20255000756761 del 16 de junio 2025	407575 del 17 de junio de 2025
Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito	20255000756601 del 16 de junio 2025	407448 del 17 de junio de 2025
Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Industrial de Santander	20255000756881 del 16 de junio 2025	407437 del 17 de junio de 2025
Universidad de La Guajira	20255000756721 del 16 de junio 2025	407445 del 17 de junio de 2025
Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del Norte	20255000756811 del 16 de junio 2025	407440 del 17 de junio de 2025

Anexo: [Universidades](#)



Conclusiones

En atención a lo dispuesto en el Auto 505 de 2025, el sector movilidad, conformado por el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, la Gobernación de La Guajira y los municipios de Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia, ha venido dando cumplimiento a las órdenes impartidas por la Honorable Corte Constitucional derivadas de la Sentencia T-302 de 2017, en el marco de sus competencias y bajo el principio de colaboración armónica entre los distintos niveles de gobierno. Este trabajo conjunto se ha articulado a través del Comité Técnico de Movilidad, que se ha consolidado como un espacio permanente de coordinación, seguimiento y construcción participativa de soluciones para el territorio del cual como se indicó, se instaló en julio de 2024 y a la fecha se han desarrollado 12 sesiones de trabajo. En ese sentido, el Comité Técnico de Movilidad es un espacio clave para concertar y coordinar acciones, dar seguimiento a compromisos y asegurar que las decisiones respondan a las realidades del territorio.

Las intervenciones de obra presentadas en el acápite de ejecución de obras en el marco del Plan Provisional de Acción son las adelantadas por INVIAS y los entes territoriales y reflejan un esfuerzo sostenido por mejorar la movilidad de las comunidades Wayuu que habitan zonas rurales dispersas en Manaure, Maicao, Riohacha y Uribia, contribuyendo al cumplimiento del cuarto objetivo constitucional identificado por la Corte. En la información remitida junto con los anexos se encuentran los contratos, costos y ejecución de las obras, incluyendo plazos. Estas acciones no solo mejoran la conectividad, sino que también se traducen en un mayor acceso a derechos fundamentales como la salud, la educación, el agua y la seguridad alimentaria en el departamento de La Guajira y como se expuso, han contado con la participación de las comunidades Wayuu en la planificación de las obras. Como se detalló en el documento, se han adoptado medidas concretas orientadas a superar las situaciones estructurales descritas por la Corte, especialmente aquellas referidas en los Autos 1227 de 2024 y 505 de 2025. Reconocemos, sin embargo, que persisten desafíos importantes que requieren continuar fortaleciendo la articulación institucional y, sobre todo, mantener un diálogo activo y respetuoso con las comunidades para avanzar hacia soluciones sostenibles, estructurales y con enfoque étnico y territorial, de tal forma que se vieren gestionando medidas para fortalecer y contar con mecanismos para resolver los conflictos tanto sociales como climáticos.

Además, se ha promovido la articulación con órganos de control como la Contraloría General de la República, en el seguimiento al uso adecuado de los recursos públicos como lo es la implementación del aplicativo ApUI de dicha entidad para efectos de reportar en tiempo real el estado de los contratos que se promuevan en la ejecución de las obras para el cumplimiento de la Sentencia T-302 de 2017, y



con la Procuraduría General de la Nación, en su labor preventiva y de vigilancia al cumplimiento de los mandatos judiciales mediante reuniones de seguimiento en las que se les entregan informes de gestión. Con la Defensoría del Pueblo se espera fortalecer el acompañamiento a las comunidades, garantizando su participación activa y el respeto de sus derechos en cada etapa del proceso bajo los lineamientos que sobre el particular emite el Ministerio del Interior.

De igual forma, se viene trabajando en promover el diálogo con actores estratégicos como la academia, organizaciones como Dejusticia y veedurías ciudadanas, reconociendo su papel en la generación de conocimiento, el monitoreo social y la construcción colectiva que requiere mejorar la movilidad.

Actualmente, desde el sector movilidad se continúa avanzando en la formulación del Plan de Acción Estructural, aplicando la nueva metodología definida por el Departamento Nacional de Planeación, que ha sido socializada con los actores del MESEPP y en espacios de diálogo con las comunidades. Este proceso ha permitido consolidar una propuesta técnica con cinco componentes prioritarios —mortalidad infantil, acceso al agua, servicios sociales, características poblacionales y prospectiva territorial— que orientan la priorización de intervenciones viales con base en criterios objetivos y con enfoque en los derechos fundamentales. Tal como se indicó en este documento, el Comité Técnico de Movilidad también ha sido el escenario principal para articular la información técnica con los comités del MESEPP y otras entidades relevantes, garantizando así la coordinación institucional necesaria. Además, se han incorporado insumos de entidades ambientales como Corpoguajira, entre otras, en procura de construir una visión integral del territorio. La definición final de las obras se realizará en el marco de un diálogo genuino con las comunidades, en coordinación con la Consejería Presidencial para las Regiones y el Ministerio del Interior, en cumplimiento de lo dispuesto por la Sentencia T-302 de 2017.

Con lo expuesto, se reafirma que la infraestructura no es un fin en sí mismo, sino un medio para garantizar el acceso a derechos como el agua, la salud y la alimentación en el territorio de La Guajira. Reiteramos nuestro compromiso con el cumplimiento de las órdenes de la Corte y con la implementación de acciones que promuevan la dignidad humana, la igualdad y la justicia social en La Guajira y que buscan contribuir a la reducción de la mortalidad de niños, niñas y adolescentes.

Solicitamos a la Honorable Corte tener en cuenta los avances reportados en la nueva valoración que realice al sector frente al cumplimiento del Auto 505 de 2025.



Anexos

La información puede ser consultada en cada uno de los enlaces que se relacionaron durante todo el documento, los cuales quedaron habilitados con acceso público.

En caso de que no se logre acceder a ellos por favor informárnoslo al correo electrónico zlcabezas@mintransporte.gov.co para lo antes posible poder generar esa interoperabilidad. Se trató de reducir este riesgo con las áreas de tecnología, pero se deja esta nota como prevención.



Registro fotográfico atención de puntos críticos INVIAS



REGISTRO FOTOGRAFICO ANTES

REGISTRO

Fuente: INVIAS

Vía Cucurumana - Kayetamana – Wayetamana



REGISTRO FOTOGRAFICO ANTES

REGISTRO

FOTOGRAFICO DESPUES



Km 6 Vía Valledupar - Kamuchasain – Usimana



REGISTRO FOTOGRAFICO ANTES
FOTOGRAFICO DESPUES

REGISTRO



Vía Panchomana



REGISTO FOTOGRAFICO ANTES

REGISTRO