

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL
DE BELLO
ACTA 097**

FECHA: JUNIO 26 DE 2012

HORA: 9:00 AM

LUGAR: RECINTO DE SESIONES DEL CONCEJO

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Honorables Concejales ocupar sus respectivas curules, a las personas invitadas los sitios correspondientes.

Señor Secretario tenga la bondad señor secretario de leer el orden del día.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

Con mucho gusto señor Presidente.

Siendo las 9:00 AM del día martes 26 de junio de 2012, damos inicio a la sesión plenaria con el siguiente orden del día.

1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

**2. INTERVENCIÓN DE LOS SECRETARIOS DE INFRAESTRUCTURA DOCTOR
JUAN MANUEL ESPINAL MONSALVE, SECRETARIO DE PLANEACIÓN
DOCTOR MAURICIO HENAO BARRERO, SECRETARIO DE TRÁNSITO DOCTOR
EDGAR CALLEJAS. TEMA: MOVILIDAD**

3. COMUNICACIONES

4. PROPOSICIONES Y ASUNTOS VARIOS

Señor Presidente esta leído.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Tenga la bondad de verificar el quórum señor Secretario.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

Con mucho gusto señor Presidente.

1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

HONORABLES CONCEJALES:

NICOLÁS MARTÍNEZ GONZÁLEZ
DUVÁN ALBERTO BEDOYA GARCÍA
FRANCISCO ELADIO VÉLEZ GONZÁLEZ
CARLOS MARIO ZAPATA MORALES
JEAN LEE PAVÓN ZAPATA
MAURICIO ALBERTO MEJÍA OCAMPO
NUBIA ESTELLA SUÁREZ CARO
FRANCISCO ECHEVERRI CÁRDENAS
CARLOS AUGUSTO MOSQUERA GÓMEZ
LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO
LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
JESÚS ERNESTO ZAPATA ORREGO
JULIO MARIO CUERVO HENAO
BASILISO MOSQUERA ÁLVAREZ
NICOLÁS ALZATE MAYA
NUBIA DEL SOCORRO VALENCIA MONTOYA
GABRIEL JAIME TABARES BAENA
ISABEL DANIELA ORTEGA PÉREZ
CÉSAR BLADIMIR SIERRA MARTÍNEZ

Señor presidente le comunico que hay quórum suficiente para deliberar y decidir.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Honorables Concejales quiero proponerles modificación en el orden del día en el sentido en que puedan intervenir las personas diferentes a las mocionadas en el orden del día inicial ya que están con nosotros la secretaría de Planeación y la secretaría de infraestructura pero también con asesores y grupo de trabajo.

En consideración orden del día con la modificación propuesta por la Presidencia. Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueban Honorables Concejales?

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA RODRÍGUEZ

Si señor Presidente ha sido aprobado el orden del día.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO MARTÍNEZ GONZÁLEZ

Damos desarrollo al orden del día señor Secretario.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA RODRÍGUEZ

2. INTERVENCIÓN DE LOS SECRETARIOS DE INFRAESTRUCTURA DOCTOR JUAN MANUEL ESPINAL MONSALVE, SECRETARIO DE PLANEACIÓN DOCTOR MAURICIO HENAO BARRERO, SECRETARIO DE TRÁNSITO DOCTOR EDGAR CALLEJAS. TEMA: MOVILIDAD

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO MARTÍNEZ GONZÁLEZ

Queremos darles la más cordial bienvenida a todos nuestros invitados, agradecerles el estar con nosotros aquí en el día hoy, vamos a trabajar de la siguiente manera señores secretarios y demás personas, subsecretarios y todos los invitados.

Doctor Juan Manuel usted hará uso de la palabra inicialmente para hacer la introducción correspondiente, tengo entendido que están con nosotros compañeros que está en la labor del plan maestro de movilidad, usted tiene facultad en este momento para decirnos cuales son las personas que van a intervenir y en que orden, el tiempo yo creo que ustedes ya lo determinaron, posteriormente le damos el espacio a los Honorables Concejales para las preguntas correspondientes, toman atenta nota de las mismas porque no se da respuestas de una en una sino al conjunto, les cedemos de nuevo el uso de la palabra para las respuestas correspondientes y posteriormente si hay alguna inquietud en relación a las preguntas es decir si un Concejal no quedó satisfecho o no le fue resuelta la pregunta o considera menester un poco más

de conocimiento al respecto se les cede de nuevo el uso de la palabra a los Concejales y luego a ustedes.

Quiero recordarles Honorables Concejales que el plan maestro de movilidad es un proyecto que se ha venido trabajando ya en la municipalidad desde hace algunos días y que llegará al Concejo Municipal para ser planteado como proyecto de Acuerdo, por lo tanto es en este la explicación de los funcionarios en el sentido de como va el plan maestro de movilidad que no es definitivo.

Doctor Juan Manuel, de nuevo la mas cordial bienvenida para todos y puede hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR JUAN MANUEL ESPINAL MONSALVE
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA**

Muchas gracias señor Presidente, cordial saludo a usted, la Mesa Directiva, todos los Honorables Corporados, Doctor Mauricio secretario de planeación, Doctora Adriana Salas, compañeros funcionarios, la comunidad que nos acompaña.

En efecto señor Presidente como la invitación fue cursada directamente a la secretaría de Planeación con el tema específico de movilidad consideré que yo que el tema sea alusión específica, valga la redundancia a un tema que trae que esta en competencia de la secretaría de planeación y movilidad propiamente dicha, por lado planeada y la otra ejecutada correspondiente a lo que seria movilidad tanto peatonal como vehicular en las diferentes modalidades, motropropulsado o no correspondería a la secretaría de Tránsito por eso se hace alusión a estas dos secretarías y nosotros lo hemos entendido y seguro que es el interés de ustedes y de todos en general la infraestructura.

Entonces en ese orden de ideas para enmarcarnos debidamente en el contexto de la temática, a bien ha tenido usted decirlo está con nosotros la secretaría de planeación que bien he sabido por todos que se viene adelantando un trabajo de amplio alcance en este campo lo que es el plan maestro, movilidad y espacio público. Entonces yo si quisiera con la venia suya y de la Honorable Corporación darle la palabra al señor secretario de planeación y que sea él quien determine el uso de la palabra en esta parte dedicada a lo que es esta presentación del proyecto que se adelante con respecto al plan maestro de movilidad y espacio público.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Bien puedan están autorizados para ello.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR MAURICIO HENAO BARRERO
SECRETARIO DE PLANEACIÓN**

Gracias señor Presidente, un saludo muy especial para usted, la Mesa Directiva, los Honorables Concejales y a las personas que nos acompañan.

Desde la Administración anterior se celebró el contrato 1244 del 12 de octubre del 2010, mediante el cual se espera obtener cuatro productos que son los siguientes: la elaboración del plan maestro de movilidad incluyendo el componente vial urbano, el segundo producto es el plan maestro de espacio público, el tercer producto es el anteproyecto del parque de la montaña y el cuarto producto sería lo estudios y diseños a nivel de espacio tres del bulevar del renacimiento.

Les voy a contar rápidamente cual es estado de cada uno de estos productos y tal como se lo informé al señor Presidente la idea es que tenemos acá la parte técnica de la empresa de consultoría de la unión temporal proyectos y desarrollos por parte de la empresa TPD Transporte, Planeación y Diseño e ingeniería.

EL PRODUCTO UNO: es el plan maestro de movilidad, el cual nos reúne en la mañana de hoy y tiene los siguientes componentes, los siguientes planes que son: el plan vial urbano, el plan de intercambiaderos globales. Si en algún momento piensan que debemos profundizar en alguno de ellos, en el momento de las preguntas lo analizásemos con más detenimiento si los técnicos a si también lo consideran.

EL PRODUCTO DOS: el plan es de intercambiar lo modales, el plan de transito, plan de seguridad vial, el plan de transporte público, el plan maestro de parqueaderos y estacionamientos, el componente ambiental del plan maestro en movilidad y en resumen les podemos decir que la interventoría ya realizó la revisión de la primera versión entrega del plan maestro y movilidad y con base en este documento remitió las observaciones pertinentes, las cuales fueron atendidas por la consultoría.

A la fecha es necesario realizar la segunda revisión del documento para remitir las respectivas observaciones o la aprobación de este producto, es decir lo que

les vamos a presentar hoy es un preámbulo en que consiste el plan de movilidad pero aun no se ha recibido en su totalidad por la interventoría y posteriormente por la Administración.

Les recuerdo que este plan maestro de movilidad debe ser aprobado por Acuerdo Municipal y en eso si vamos a necesitar varias sesiones del Honorable Concejo para que las analicemos, hoy lo que queremos traerle es un preámbulo en que va a consistir nuestro plan maestro de movilidad.

El segundo producto es el plan maestro de espacio público, el plan maestro se encuentra aprobado por parte de la interventoría y a la fecha la consultoría se encuentra realizando el proceso de impresión y empastado tal como lo señalan los términos de referencia.

El tercer producto es el anteproyecto del parque la montaña, que es uno de los megaproyectos que quedaron inmersos dentro del plan de desarrollo. El anteproyecto del parque de la montaña se encuentra aprobado por parte de la interventoría y a la fecha la consultoría se encuentra realizando el proceso de impresión y empastado tal como lo señalan los términos de referencia, o sea este segundo producto y el tercero se encuentran prácticamente terminados.

Y el cuarto producto es de estudios y diseños a nivel de espacio tres del proyecto del bulevar del renacimiento. Los estudios u diseños del proyecto bulevar del renacimiento se encuentra dividido en 26 estudios y diseños para cada uno se presenta el respectivo análisis, se los voy a mencionar rápidamente en que consiste estos estudios y diseños del bulevar del renacimiento. Consiste en diseño geométrico y de espacio público definitivo sobre tres alternativas presentadas: estudios y diseños topográficos, estudios de tránsito, patología de estructura, diseño geométrico, plan general de manejo de trafico, estudios y diseños de señalización y demarcación, estudios y diseños urbanos ... y de espacio público, estudios y diseños coto métricos, estudios y diseños eléctricos con Empresas Públicas, estudios y diseños estructurales, análisis hidrológico, análisis de pavimento, estudios geotécnicos, evaluación de impacto social, económico y cultural, plan de manejo de sistema integrado de salud ocupacional y medio ambiente y social, propuesta forestal y paisajística, registros topográficos y tira topográfica, estudios de títulos, elaboración del informe de cantidades de obras, especificaciones particulares y presupuesto para la construcción del proyecto, elaboración del programa de obra, ambientación tributacional, diseño grafico y publicitario, elaboración de video expositivo del proyecto, estudios y diseños de redes de acueducto y alcantarillado y drenaje y finalmente estudios y diseños para incorporación de redes de gas natural.

En resumen de las 26 obligaciones contractuales a la fecha se encuentra en un 77% de productos entregados a la fecha de hoy.

A continuación se presenta un resumen de los productos, se encuentran siete estudios en proceso de revisión por parte de la interventoría, se cuenta con diez estudios aprobados de manera extraoficial por parte de la interventoría, se cuenta con tres estudios a entregar a la interventoría para la respectiva redención y aprobación y faltan seis productos por revisar y entregar a la interventoría, los cuales dependen de la aprobación de estudios por parte de la interventoría y de la entrega de un diagnostico que debe suministrar las Empresas públicas de Medellín.

Hoy señor Presidente y Honorables Concejales hemos venido pues acompañados por la empresa la unión temporal proyectos y desarrollos, esta conformada por la Unión Temporal, por Nogal S.A y Transporte y Planeación y Diseño e ingeniería S.A o sea TPD, cuentan con dos años de experiencia en el desarrollo de productos de consultoría en las áreas de ingeniería de vías y tránsito.

Entre los diferentes productos desarrollados se encuentra lo siguiente han elaborado el plan maestro de movilidad de Barranquilla, la consultoría para elaboración de planos del aeropuerto de Medellín, caracterización de la maya vial de Bogotá, elaboración e implementación del plan de manejo de trafico, señalización y desvíos del proyecto para adecuación de la troncal al sistema transmilenio en Bogotá, estructuración técnica administrativa y financiera del proyecto, centro de educación ambiental con sistemas acuáticos cerrados en la ciudad de Bogotá.

Hoy se encuentran como invitados y la idea es hacer tres exposiciones de no más de 20 minutos, porque ya les hemos dicho vamos a hacer algo global para que quedemos con una idea clara en que consiste el plan de movilidad, pero una vez sea aceptado por la interventoría se los vamos a traer acá al Honorable Concejo para que sea adoptado por Acuerdo Municipal.

Señor Presidente nos encontramos entonces en compañía del ingeniero José Edwin Toro Rueda, él es ingeniero civil especializado en vías y transportes de la universidad Nacional de Colombia seccional Medellín, cuenta con 10 de experiencia en el desarrollo de proyectos de transito y trasporte y ha participado en diferentes proyectos y se encuentra con nosotros Nelson Ramírez quien es ingeniero administrador especialista en finanza de la universidad Eafit con 20 años de experiencia en el área administrativa y financiera en empresas del sector público, privado y nacional e internacional.

Sin más preámbulos Honorables Concejales, señor Presidente le damos entonces la palabra, al ingeniero José Edwin Torres para que nos explique a groso modo en una intervención de 20, 25 minutos máximo en que consiste el plan maestro de movilidad y a continuación el doctor Nelson Ramírez con la parte financiera.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Antes de darle el uso de la palabra quiero decirles que el trabajo es de movilidad, los demás aspectos se tocaron para conocimiento de los Concejales, pero cada aspecto de ellos tendrá su sesión correspondiente para que nos centremos en la parte de movilidad.

Quiero darle la más cordial bienvenida al señor secretario de Gobierno y al señor jefe de espacio público del municipio, a quienes les corresponde también en un momento dado este mismo programa.

Muchas gracias y puede hacer uso de la palabra.

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ EDWIN TORRES RUEDA

Buenos días a todos, Honorable Presidente, Honorables concejales buenos días, hoy vinimos a presentar el plan maestro de movilidad y espacio público dentro del contexto general del plan maestro y movilidad.

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

Es una herramienta de planeación estratégica de desarrollo que estudia las condiciones de movilidad y accesibilidad del municipio, propone la relación de las ciudades con sus centros y regiones integrando nuevos sistemas de transporte no motorizados, limpios y seguros, con el objeto de la atención de las necesidades de la comunidad actuales y proyectadas optimizando las condiciones de organización: operativa, empresarial y económica generando soluciones eficientes que permiten las competitividades de la ciudad, la región y el país.

El plan de movilidad está dividido en seis grandes partes: La primera parte es el plan vial, la segunda parte es el plan de tránsito, la tercera el plan de seguridad vial, el plan de estacionamiento, la quinta el plan de integración modal y la sexta el plan de transporte.

Lo que vamos a hacer es empezar a mirar cada uno de estos planes en el orden que está acá para ver más o menos el avance que lleva la consultoría.

En los componentes del plan de movilidad cada uno se ha generado una línea estratégica, el primer componente es la seguridad vial dedicada a la protección, educación y control.

Lo segundo son los estacionamientos, la organización operativo y el sistema nacional de estacionamiento, el tercero son los integradores modales como centros operativos y eficientes, paso para el desarrollo de un nuevo Bello, el plan de tránsito, la herramienta de planeación y organización operativa, el plan de transporte como eje estructurante del desarrollo, la vialidad y la infraestructura como estructura física para el desarrollo.

Comenzamos entonces a ver a Bello desde la parte metropolitana y regional, sabemos que Bello es una de las principales ciudades que tiene el Área Metropolitana en su relación directa con Medellín hace importante todos los aspectos de movilidad. Entre este entonces tenemos varios contextos, en el gráfico de abajo tenemos la relación de con "uburbación" entre Medellín y Bello que nos propicia alta generación de viajes en transporte público.

Dentro de los planes ya que vamos a tomar, son los planes de seguridad vial dentro de este entonces está generar la infraestructura vial que protege la vida de los peatones y conductores por medio de espacios peatonales adecuados en tamaño u adecuación, señalización adecuada para el tránsito seguro, además de conciliar cambios de conducta en los usuarios de las vías por medio de campañas permanentes de educación y apoyados en control eficiente en la vía.

Antes de comenzar con el plan específico, la metodología general que se hizo fue generar sobre los seis aspectos que se trata el plan de movilidad un diagnóstico de la situación actual y junto con la Administración ver hacia donde se quería llegar con Bello a 5, 10 y 20 años y ahí partir a hacer unos proyectos estratégicos para llegar a esas metas.

Dentro del plan de seguridad vial se hizo primero la revisión de las estadísticas de accidentabilidad para Bello, luego entonces se evaluaron todas las variables de accidentabilidad estudiadas en el levantamiento del campo, que se hizo el levantamiento por toda la ciudad, se revisó la infraestructura de las variables que se bajaron en los datos del inventario vial donde se encuentra características y medidas de campo como tipo de vía, estado de la vía, la señalización etc. La parte de señalización se hizo el levantamiento a partir del plan vial.

La parte operativa se refiere a la caracterización básica del tránsito, es decir la cantidad de flujos que se tienen en las intercepciones y se hizo un análisis cultural basado en los equipamientos y las actividades socio-económicas y las de la ciudad. Eso terminó en localizar más de cuarenta zonas de alta accidentabilidad que por medio de una metodología novedosa llegamos a unas zonas críticas que son las que se muestran en rojo las que deberían ser atendidas en corto plazo.

Dentro de la formulación entonces se tienen en tres aspectos:

LA EDUCACIÓN: es la generación de programas de educación y seguridad vial en instituciones públicas a partir desde la parte de pre-jardín hasta la parte ya formal, el fortalecimiento de la campaña municipal Vivo seguro, que es una campaña que han implementado en las últimas Administraciones en programa de fortalecimiento de patrullas escolares y comunitarias, de programa de educación y capacitación de conductores a través de las aseguradoras de riesgos profesionales.

En la parte de infraestructura se estandarizaría a justar la señalización existente en los manuales de señalización nacional, la generación de redes y andenes y espacio público, implementación de nuevas señales horizontales y verticales y la implementación de señales verticales de pare en zona escolar y centro de alto tránsito peatonal.

En la parte de operación y controles realizar el fortalecimiento de la institución de guardas de tránsito y hacer el programa de sistematización y georeferenciación estadística de la accidentabilidad.

Para el plan vial tenemos en la estructura física para el desarrollo; es revisar las condiciones de infraestructura, movilidad y señalización en medio ambiente. De pronto al final vemos con el ingeniero Francisco la parte del plan vial a más detalle.

Acá les voy a mostrar más o menos cual fue el diagnóstico que vimos, vimos el plan vial del diagnóstico en cuatro grandes aspectos. En infraestructura, movilidad, señalización y medio ambiente, revisando las condiciones geométricas en totalidad de las vías, las condiciones de tráfico y análisis de ocupación de la maya vial, las condiciones de seguridad vial y... de la maya vial y la cantidad de especies que podríamos tener en la parte ambiental.

Entre esa maya vial se hizo un gran levantamiento de toda la información de todas vías de Bello en el que se generó un programa de captura que va a ser

entregado al municipio y que va a poder ser actualizado en las diferentes administraciones y dentro de esto vamos a presentar un breve resumen de o que se pudo generar en el diagnostico, aquí tenemos la maya vial y peatonal y vehicular por cada una de las comunas, clasificadas en sus once comunas que se tienen levantar.

El estado de la maya vial como podemos ver tenemos el 43% de la maya vial en buen estado y el resto del porcentaje lo encontramos regular y mal estado.

La movilidad y la distribución del trafico, la mayoría de los tráficos acá son muy bajos, el 77% es bajo, solo la red vial principal de Bello es la que cuenta con trafico alto, el grado de ocupación de la maya vial, entonces es la capacidad tenemos el 11% de la capacidad de un estado medio y alto, el estado de la señalización, este estado lo tenemos en cantidad, la cantidad de señales que tenemos, más o menos tenemos unas 1500 señales de transito en todo Bello, lo cual es muy insuficiente para las necesidades propias de la seguridad vial y la información que necesitan los usuarios, el estado de la señalización horizontal la tenemos entre malo y regular con el más alto porcentaje.

La semaforización tenemos más o menos unos 34 intercepciones semaforizadas en las que en la mitad tenemos intercepciones peatonales.

Tenemos los conflictos por sentido de circulación que son las discontinuidades que tiene en los movimientos los sentidos de transito y la discriminación den áreas ambientales entre zona verde y antejardín, la discriminación de la zona verde de la misma forma.

Dentro de la formulación entonces esta la formulación en infraestructura, movilidad, señalización y condiciones ambientales generando programas de diseño y obras de infraestructura, programas de rehabilitación y mantenimiento de la maya vial, programa de señalización y seguridad vial y generando espacios verdes que mejoran la articulación paisajística de las vías.

Dentro del programa de rehabilitación vial tenemos el mantenimiento, se planea de acuerdo a la cantidad de grado de deterioro de la maya vial por comunas. Acá tenemos clasificadas o priorizadas las comunas de acuerdo al estado de su maya vial siendo la comuna dos la más prioritaria en intervención para el mantenimiento.

En la parte de señalización seguimos una metodología similar, siendo la comuna cuatro la que mas necesita señalización a implementar ene este momento. Tenemos la señalización por sentido único y por doble sentido y

tenemos el programa de infraestructura de la red vial principal, la red vial arterial, la red vial secundaria y las vías arterias secundarias y colectoras.

Y al final ya estamos en la generación de espacios verdes, esta es la parte del plan maestro de transito en que la iniciativa es la reorganización vial para una optima circulación de los medios de transporte motorizados, peatonal y bicicletas con el fin de disminuir la congestión en general bienestar a la comunidad, mejorado condiciones de semaforización con plataformas tecnológicas de comunicación.

En el plan de transito entonces el diagnostico se basó en siete partes:

UNA CARACTERIZACIÓN DE LA RED VIAL.

UN CONTROL DE TRÁNSITO

LA SEÑALIZACIÓN

LA RED SEMAFÓRICA

LA CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO EN LA INTERCEPCIONES

LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

EL TRANSPORTE DE CARGA

Dentro de la caracterización de la red vial mostramos acá los sentidos de circulación que tiene Bello, los que están verde claro son los que están en sentido doble y los otros dependiendo su orientación están un color diferente.

La caracterización de la red vial y los volúmenes actuales, los segmentos que tenemos en rojo son lo demás alto volumen vehicular en la ciudad. Para esta caracterización fue necesario hacer 90 puntos de toma de información a lo largo de un mes del año 2011 en el que ahí se referencian todos los puntos de toma de información realizados, se hizo una toma de información para caracterizar las velocidades del municipio en los corredores que se muestran en rojo y se estableció una capacidad de la red vial estimando cuales son los corredores principales de la ciudad.

Aquí vemos la relación de volumen en capacidad lo que está en rojo son las condiciones más críticas que tiene la ciudad, bien sea por falta de infraestructura o por su alto volumen de transito.

Esta es la georeferenciación de las interrupciones semaforizadas, la mayoría localizadas en el centro de la ciudad y sobre la autopista norte.

Esta parte es la realización de la capacidad en niveles de servicio en intercepciones, se hizo un modelo de micro simulación para toda la red vial del municipio en el que se establecieron los niveles de capacidad y servicio para las intercepciones principales.

Tenemos aquí las principales intercepciones y les voy a presentar un video del modelo general de Bello.

Aquí lo que nosotros estamos viendo es la carga de vehículos que tiene la ciudad, esto es micro modelo que muy pocas ciudades en el país tienen, ya que esta modelado toda la red vial principal y toda la red semafórica de la ciudad aquí vamos por la autopista norte, estamos llegando ya hacia la intercepción de Postobón, aquí estamos llegando ya hacia el lado del hospital, intercepción de la 49 una vista muy rápida del centro con todas sus intercepciones que nos permite este modelo, el video es un poquito más largo pero pues por tiempo lo vamos a acortar en este momento.

¿Qué nos permite el modelo? Poder llegar a caracterizar las capacidades y niveles de servicio que tiene en la actualidad la red vial de Bello y poderla proyectar con los crecimientos que esto puede tener, esto es otra de las herramientas que se deja para la municipalidad.

Dentro de los planes que nos generaron la parte de tránsito está la red semafórica, capacidad de niveles de servicio realizando el programa de control y planeamiento semafórico, el cual Bello ha avanzado mucho con red semafórica y con su centro de control que es uno de los más innovadores de Latinoamérica.

Acá tenemos entonces el programa de señalización horizontal y vertical donde tenemos la cantidad de señales por cada uno de los segmentos viales, la señalización horizontal y vertical y cual es el programa en sí, el programa es hacer el traspaso de los diseños que se tienen actualmente a los diseños normatizados por el manual de señalización del Ministerio.

Luego viene el plan de manejo de obras, que es generar en el municipio una reglamentación para la implementación de obras en espacio público, andenes y vías, lo que genera grandes riesgos para usuarios y peatones y entorpece la circulación vehicular y peatonal.

Dentro del plan de manejo de obras está la reglamentación y la presentación de estos planes antes de los inicios de obra con una aprobación de un equipo técnico.

Después viene una estructura administrativa, que es generar una nueva estructura administrativa para el manejo del tránsito y transporte en el que el municipio de Bello presenta una estructura de administración y control diseñado para ser funcional, un municipio con desarrollo de bajo crecimiento ... dado el crecimiento ... y del parque automotor.

Aquí se esboza como podría llegar a ser la reorganización del ente de control generando cuatro diferentes sub secretarías, que seria de planeamiento de tránsito, educación y seguridad vial, transporte operación control y la administrativa y financiera. Dentro de eso está el cambio de control de guardas, actualmente el municipio cuenta con un compuesto entre jefe de control, tres supervisores y cuarenta guardas profesionales y cuarenta y un guardas pedagógicos, estos funcionan como contratistas del municipio con vencimientos de contratos anuales la idea es hacer un convenio con la policía Nacional y vincular policías de transito dentro de esta aplicación.

Para el transporte de carga tenemos una insuficiencia en la parte logística ya que tenemos unas vías que no cuentan con la capacidad para hacer intercambio logístico y hay una alta potencialidad en Bello para hacer este transporte.

Entonces es generar corredores especializados en transporte de vehículos de carga la material de canteras sobre todo, implementar segmentos viales aptos para el estacionamiento de vehículos de carga y distribución de mercancía.

La red vial diseñar y construir centro de intercambio logístico de carga en la zona de Fontidueño y hacer los estudios técnicos sociales para la reubicación de la plaza de mercado, ya que este es un ente que nos ha generado mucha congestión en la parte central de Bello.

Dentro del plan de estacionamiento, entonces tenemos un gran déficit de estacionamiento en la ciudad que ha propiciado dinámicas de desorden y falta de cultura en la que el plan se encamina a darle una opción razonada y gestionada de la demanda insatisfecha.

¿Qué pasa? Bello por ser una población de casas no muy grandes se desarrolló sin tener en cuenta el estacionamiento dentro de las mismas viviendas y se generó un desorden en el parqueo en vía, de ahí entonces parte el diagnostico,

se generaron tres zonas actuales con implementación a cinco más dependiendo los desarrollos que se den en el que estas zonas están caracterizadas tanto por la parte geográfica como por la parte operativa de los estacionamientos.

Dentro de esta zona se caracterizaron cincuenta tramos viales en los que se hicieron las rotaciones de los vehículos para determinar la necesidad del parqueo en vía y la necesidad de parqueo fuera de vía.

Se estudiaron los desarrollos tecnológicos para realizar estacionamiento en vía y fuera de vía, se clasificaron tres tipos de tecnología y se determinó entonces la optimización de espacios de estacionamiento en vía y fuera de vía regulados por medio de una concesión.

Existen algunas necesidades de estacionamiento en las centralidades principales; se planea hacer una red de estacionamientos fuera de vía en la zona central, utilizándolo intercambiadores modales que ya vamos a ver a continuación.

Para estacionamiento en vía como les decía, el uso común de las vías generó congestión y disminuye la capacidad de estas, el planteamiento del proyecto es organizar la utilización de las vías como espacio de estacionamientos, establecer zonas de parqueo en vías, implementar un esquema de cobro como mecanismo de regulación del estacionamiento, realizar la estructuración técnica, legal y financiera del servicio de guardas de tránsito en vía y de la concesión de grúas que retire los vehículos infractores. Todo esto hace parte de un gran proyecto, que sería la concesión del parqueo en vía y la operación del control para este mismo parqueo.

El estacionamiento fuera de vía como les decía el municipio tiene un déficit de estacionamiento en la zona centro y residenciales, lo que conlleva a la utilización de la vía como compensación a esta necesidad.

Se plantea entonces construir estacionamientos fuera de vías en la creación técnica y legal del fondo de estacionamientos ¿Qué es el fondo de estacionamientos? es una retribución que harían la gente que en este momento no tiene estacionamiento dentro de su vivienda para que la municipalidad construya estacionamientos inteligentes y de alta capacidad según la demanda que se necesite.

Los planes de integración modal en Antioquia y en el Área Metropolitana en sí dada la estructuración del metro cada una de sus estaciones han generado un integrador modal, un integrador modal es donde construyen varios modos de

transporte y la idea potenciar no solo este en la parte de transporte si no también en la parte urbana y de espacio público. Dentro de este entonces vemos el mapa de la centralidades y como van estas cayendo a las cuencas del río generando cuatro nuevas estaciones de transferencia: la estación de Madera, la estación de Bello, la estación de Niquia y la estación de Navarra, dentro de esta entonces está la comunicación que se necesita entre cada una de las estaciones y el sistema de transporte y el mismo desarrollo inmobiliario que va a tener en la ciudad de Bello.

Acá vemos un poco cual es la geometría de cada una de estas estaciones; para caracterizar la demanda de estos intercambiadores se realizó la toma e información en cada uno de ellos, caracterizando la cantidad de vehículos que entran y salen y la cantidad de pasajeros en los distintos modos. Dentro de este entonces se propusieron proyectos para cada uno de los integradores modales, para el integrador de Madera, la localización actual a desnivel, mejorar de la geometría y adecuación de los espacios, demarcación de espacios clasificados, diseño de parqueadero, estación de buses de sistema metropolitano. Para realizar los diseños la conexión peatonal y de ciclo ruta, adecuación de estaciones de taxis, integración de estación Carrefour a desnivel, integración peatonal y de bicicletas, el parque línea a ser diseño y la norma básica de espacio peatonal, uso y reglamentación.

El integrador de Bello es uno de los principales proyectos que trae el plan de movilidad, a parte de ser integrador de transporte va a ser integrador de espacio público y social, haciendo una gran renovación urbana en vivienda, comercio y servicios, realizando estacionamiento de integración a nivel, terminales de integración con el sistema vial de la García, estación del proyecto del tren de cercanías, operación de taxis, ciclo ruta, una red peatonal, integración con el centro del plan maestro de espacio público, la red vial integrada a la comuna 10 y 11 que es la que nos va a permitir traer esas dos comunas hacia el centro de Bello y la rutas integradas a estas dos comunas.

El siguiente integrador es el integrador de Niquia, este tiene restricciones por su diseño actual el cual no le permite un crecimiento muy amplio, entonces se proponen tres nuevas zonas donde se puedan generar integración con el intercambio, para esto entonces es necesario hacer la adecuación geométrica, la separación de la operación intermunicipal. El integrador de Niquia la principal deficiencia que tiene es la integración municipal con todos los municipios del norte del Área Metropolitana, entonces lo que se quiere es sacar al integrador de Navarra y generar ahí una nueva integración con estos municipios de una manera acorde a las necesidades que se tienen, dado que el

integrador de Niquia por su localización no tiene mayor potencial para hacer este intercambio.

Del integrador de Navarra se sugiere en los diseños viales, en la intercepción que se generaría entre la autopista norte y la regional generar el intercambiador de Navarra, hay que realizar los diseños por cada uno de los tipos de los modos, hay que tener en cuenta la ampliación operativa del metro hacia este integrador, las conexiones intermunicipales, la disponibilidad de lotes y toda la integración con los modos. Este integrador también hace del modo urbano que tiene Bello hacia este sector que va a generar mas o menos unas 120.000 viviendas lo que va a potenciar el uso del transporte masivo en esta zona.

El plan de transporte que uno de los planes estructurantes, el sistema de transporte debe ser la integración de modos y medios del municipio y se convierte en el eje estructurante de la movilidad desde la escala metropolitana a la municipal, de allí la integración de modos no tradicionales y no motorizados permiten una diversificación del transporte de acuerdo a las necesidades y características del municipio.

Aquí estamos mostrando el plan 2006-2030 que como miembros del Área Metropolitana el municipio de Bello tiene como eje estructurante el desarrollo del metro, dentro del desarrollo del metro se tienen tres proyectos que afectan directamente al municipio, el primero de ellos es el cable del Picacho, en el cual con ellos se ha venido conversando a través del desarrollo del contrato; la extensión de este cable va hasta la comuna de Paris, también está el corredor de la García, corredor que para el metro y solo va hasta la estación de Bello y se ha propuesto extender ese corredor hacia el lado del rio y la continuación de la línea hacia Copacabana, teniendo como estación la estación de Navarra entre Niquia y Copacabana; esto para referenciar un poco como es la estructura general del Área Metropolitana y como entra Bello en la participación metropolitana a realizarse en tema de movilidad.

Tenemos entonces las centralidades y sus ejes articuladores, las estaciones que tenemos, las cuatro estaciones que tenemos propuestas, acá es un esquema general de como seria la configuración del transporte, tenemos entonces varios niveles:

El primer nivel es el bulevar del renacimiento, la autopista norte entre Madera y la estación de la Sabana como el eje articulador del transporte, luego tenemos el corredor de la García que para metro moría aquí en la estación de Bello, lo que nosotros estamos haciendo es pasarlo hasta la vía Acevedo-

Machado y generar dos vías secundarias que sería la Acevedo - Machado y la calle 65 como conexiones de transporte y unas conexiones transversales que son las que unirían al sistema de transporte, dándole una conexión integral a todo el sistema, dentro de esta entonces se tiene el programa de calles y paseos urbanos referenciados al bulevar del renacimiento donde se hace no solo la parte de movilidad si no también la parte de espacio público, se tiene cada una de las conexiones, como serían las conexiones entre cada una de las comunas a este sistema, dentro del esquema general vial como entraría a jugar el esquema de transporte, entonces tenemos los polos de desarrollo inmobiliario que tiene Bello y tenemos en orden la infraestructura que sería la circunvalar, el corredor del río y luego viene la articulación de todo el sistema de transporte a todos estos corredores principales.

Aquí presentamos ya un detalle más de como sería la localización de las estaciones sobre el corredor del bulevar del renacimiento, mirando su conexión transversal con el resto de la parte vial del municipio.

Dentro del diagnóstico que se hizo en la parte de transporte encontramos un conflicto en la operación de vehículos de transporte público dentro de las aceptaciones de metro dado que estas no fueron diseñadas para un fin de intercambio propio, si no para una conexión más urbana y por los crecimientos que ha tenido Bello es necesario empezar a pensar en intercambiadores modales de más alta gama, para esta entonces se programa, hay que hacer un programa de control de despacho de flota, hay que mirar las condiciones de acceso a las estaciones, los conflictos entre vehículos, peatones y bicicletas, para esto entonces se planea implementar la infraestructura de control peatonal interno en la estación de Niquia que es donde más se presenta este conflicto, implementar una estructura de control peatonal para la conexión norte de la estación Madera, mejoramiento de andenes y espacio público en la estación Bello y diseñar e implementar una red de andenes por los costados norte y sur de la conexión de la estación Madera y diseñar una red de estacionamientos de una red de ciclo vías que permitan la conexión.

La zona de estacionamiento de espera en la estación Niquia, la estación de Niquia no cuenta con un espacio para acumulación de los vehículos que en este momento se prestan y se están prestando sobre las vías públicas causando congestión y mal estar a la comunidad. Para esto entonces está la regulación del estacionamiento en las zonas aledañas de Niquia por medio de la concesión de estacionamientos, el espacio de operación dentro de las estaciones, deben generar espacios segregados para cada uno de los modos que pueda el incurrir en cada uno de ellos sin mayor complicación.

General zonas de estacionamiento en la estación de Madera no cuenta con espacio para estacionamiento de vehículos privados en ninguna de las estaciones aquí se cuenta con un intercambio del vehículo privado del sistema de transporte público, entonces diseñar y construir el parqueo de estacionamientos públicos subterráneos que esto nos empata con el plan de estacionamientos que nos va generar una descarga del estacionamiento en vías generando estacionamientos en estos intercambio modales.

La operación de la estación de Bello, esta estación lo que queremos el plan maestro de movilidad es hacerle una reestructuración completa a su operación y a su diseño, cambiándola del costado que está hacia el costado norte del puente vehicular que se tiene, hay que generar una gran estación de intercambio en la que no solo esté el transporte tipo metro, sino también esta el transporte público colectivo de transporte de integración, los taxis y el particular. Entonces el diseño y la construcción de la estación de Bello, el proyecto de la estación de Navarra que es atender los viajes que se desarrollaran por el plan de desarrollo de Guasimalito, realizar los estudios y diseños de la integración modal de Navarra, teniendo en cuenta estos crecimientos y en la parte de transporte público, entonces el transporte público en la mayoría de las ciudades Colombianas ha tomado un camino que son los sistemas estratégicos de transporte público, siendo parte del Área Metropolitana Bello tiene injerencia en estos sistemas estratégicos de transporte público y más adelante el Doctor nos explicara un poco más a detalle de este sistema.

Pero en si en que se basa el sistema estratégico de transporte, se basa en seis lineamientos:

EN LA RESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE

EN UN SISTEMA UNIFICADO

EN UNA INFRAESTRUCTURA ADECUADA

EN UN SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN QUE LE DE PRIORIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO

A UNA FORMULACIÓN TARIFARIA DE CONTROL POR EL MUNICIPIO

A UN SISTEMA DE INTELIGENTE DE OPERACIÓN Y CONTROL

Estas son las seis necesidades básicas que pide el Gobierno para la realización de un sistema estratégico.

Dentro de las rutas de transporte público se revisó el inventario de cada una de las rutas para cada una de sus orígenes de destino y se establecieron sus indicadores principales ¿para ello que hay que hacer entonces? Hay que hacer una reorganización de rutas del transporte público colectivo y hacer un sistema de gestión de flota. Para lograr esta reorganización es necesario hacer una empresa que pase de ser afiliada a hacer una empresa operadora que pueda hacer esta reorganización y este sistema de control de flota.

El sistema de recaudo actualmente es manejado por las empresas operadoras y con los tiquetes integrados en algunos casos, la idea es general un sistema de recaudo integrado que maneje el municipio como su sistema estratégico de transporte con tecnología que pueda hacer que por medio de tarjetas electrónicas se haga el descargue del pasaje.

Luego viene el control semafórico y como les comentaba en la parte de transito, Bello es uno de los más avanzados que tiene Latinoamérica en su sistema de control semafórico con su centro de control en el que simplemente se pueden programar las necesidades del transporte público para darle prioridad a esta en la red vial semafórica.

El sistema de recaudo entonces es el sistema de gestión de tránsito y un centro de control semafórico que permita el control de flota, el control semafórico y la prioridad del transporte público, a si como saber cual es el recaudo que se está teniendo y el control de la parte económica del sistema.

La infraestructura para el transporte, esta se ha pensado de muchas maneras, se ha pensado en varias fases:

La primera fase es con los vehículos actuales y con las vías actuales poder hacer una reorganización de rutas generando unos paraderos adecuados para cada uno de estos sistemas, luego empezar a diseñar y construir vías agregadas, corredores estratégicos como el corredor de la García, ahí se está analizando el tipo de vehículo que se va a usar, si son buses padrones, verticulados o un tipo tranvía que nos pueda solucionar el problema que tenemos con la García y su generación de viajes.

Luego vienen las conexiones intermunicipales que e integrar la operación del tren de cercanías a la estación de Bello, este un proyecto a largo plazo y luego vienen todas las conexiones de bulevares y paseos del rio, acá vemos una

imagen más o menos como podría llegar a ser un tranvía sobre el corredor de la García integrando toda la parte de espacio público.

Tenemos entonces la conexión de la García, no solo debe quedar en la conexión de la cuenca de Bello, si no también debe pasar a la vía Acevedo Machado, este es uno de los principales proyectos que queremos que ustedes empiecen a estudiar, es la conexión que se pueda dar por encima del río hacia Acevedo Machado, generando un nuevo corredor que nos conecte con todo el centro de la ciudad, dado que esta zona de la ciudad, es uno de los más necesitadas en toda la parte de administración y en toda la parte de infraestructura y de transporte.

Acá tenemos el proyecto de ciclo- rutas que es poder conectar con estos centros integradores y de transporte unos viajes cortos hacia la centralidad principales como sería el centro tradicional de Bello por medio de redes y ciclo rutas y redes peatonales, luego viene el corredor urbano de Machado que era el que les estaba mostrando anteriormente con su diseño y desarrollo para el transporte público y de alta capacidad, luego vienen dentro de la caracterización vial una línea estratégica que se llama ciudad continua en el que se propone cada una de las jerarquías viales, teniendo la vía regional, las autopistas urbanas y demás jerarquías viales y en la parte ya interna de cada una de las comunas viene el programa que se llama calle de mi barrio, que es mezclado con la parte vial y de señalización, hacer mantenimiento de la vía y de señalización adecuada para cada una de las comunas.

Luego vienen ya por fuera de los seis aspectos las nuevas tecnologías de transporte en general un sistema de bicicleta pública, en estudiar sistemas de tipo funicular para la zona de París y estudiar sistemas de tipo tranvía o tren ligero para la zona de la García. Dentro de esto está entonces también la articulación del sistema de ciclo-rutas el cual se presenta en color negro que pueda articular ya todo el sistema de transporte público, tanto longitudinal como transversal...

CAMBIO DE LADO DE CASSETTE A X B

Entre el corredor de la García entonces se tienen tres nuevos principales, la llegada al eje de la García y las distintas conexiones que pueden ser potencializadores de espacio público y de movilidad y de desarrollos urbanos a gran escala, en la parte de los centros logísticos que es un tema que también esta un poco por fuera de los seis temas generales esta la estrategia de hacer

centros logísticos que permitan un desarrollo económico de la ciudad y generando las potencialidades por la conexión que tiene Bello con Medellín y con todo el país.

Luego viene la parte rural y suburbana que la vamos a pasar un poco rápido, la idea es potenciar la parte recreativa en la parte de zonas naturales dentro de esta parte suburbana y la parte de zonas naturales, dentro de esta parte suburbana viene el desarrollo del parque de la montaña, uno de los temas del contrato en general, el parque de la memoria, el plan de miradores que sería un plan que sería por la vía que va a San Félix, generar un plan de miradores y ruralidad y la región como conexión general de Bello. Teniendo en contraposición el parque de occidente que sería potestad de Bello, contra el parque arvi generando un equilibrio en la ruralidad en el municipio.

Luego viene la potencialidad de la ruralidad y sus centros, zonas de encuentro en la ruralidad y aquí vemos más o menos donde podrían estar localizados los miradores de desarrollo rural en el municipio.

A grandes rasgos eso es lo que llevamos como dijeron anteriormente la idea es a futuro tener sesiones un poco más largas donde podamos mostrar con mayor detalle lo que ya está expuesto y poder tener con ustedes toda la colaboración que podamos llegar a tener para formular el plan.

Muchas gracias.

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO NELSON RAMÍREZ GALLO

Buenos días señores Concejales.

Quizás en el desarrollo de la consultoría se definieron dos grandes proyectos de ciudades, uno es todo el desarrollo de la centralidad del norte que será planteada en el tema de espacio público y el segundo que estamos en el caso de la movilidad es el sistema estratégico de transporte que en forma general planteó el ingeniero Torres.

Yo quiero en estos momentos mostrarles un maco general global de este sistema, sus antecedentes, como se manejado en Colombia, como han sido las fuentes de financiación de estos sistemas estratégicos, porque ya hay varios en el país con excelentes resultados con problemas como todo, pero cada vez el Gobierno nacional quiere impulsar más el desarrollo de estos sistemas estratégicos.

¿Qué son los sistemas estratégicos? Es una estrategia del gobierno Nacional para garantizar la movilidad presente y futuras de las ciudades intermedias y su transformación urbanística.

El subrayado es nuestro por una razón muy sencilla inicialmente los SET fueron pensados para garantizar movilidad, pero en el desarrollo de proyectos a nivel país se ha visto que la transformación urbana que se hace a través de los sistemas estratégicos de transporte es tan o mayor importante que los SET y ya planeación nacional en todas sus presentaciones habla de la transformación urbana que generan los sistemas estratégicos de transporte.

¿Cómo inicio estos procesos? Son procesos no muy viejos, antiguos, son diez años estamos hablando de diez años de política, de transporte del Gobierno Nacional que inicia con un documento CONPES el 3167 en el 2002 en el cual se definen todas las políticas para mejorar el transporte urbano de pasajeros.

En el año 2006 el Banco Interamericano desarrolló dentro del marco del segundo centenario, crea un documento que se llama visión Colombia 2019, donde se determina que uno de los principales problemas de las ciudades grandes sería la movilidad y las intermedias también y le pide al Gobierno Nacional que por favor busque estrategias para mejorar la proyección de la movilidad en el país, es así como el plan de desarrollo del Doctor Álvaro Uribe en 2006-2010 se crea el proyecto ciudades amables, en un proyecto donde se incluyen seis, siete ciudades para desarrollar sistemas estratégicos de transporte público.

Con toda esa sapiencia, con todos esos errores cometidos se crea el decreto 34 del 2009 por el medio del cual se reglamenta todos los sistemas estratégicos del país.

Este creo que ha sido la única política pública para lograr terminar eso, para poder determinar los SET y ha logrado poder sacar adelante esta información, como su fin lo dice en el artículo dos es un sistema de transporte colectivo integrado que garantiza digamos una empresa poder desarrollar todo el sistema con base a una estructuración técnica desarrollada por cada ente territorial y revalidada por el departamento nacional de planeación, el municipio hace su estudio y lo presenta al departamento nacional de planeación.

El alcance son para ciudades entre 250.000 y 600.000 habitantes, Bello está en ese rango de habitantes y lo puede hacer.

Los SET están orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integral, eficiente, aceptable y ambientalmente sostenida... es porque básicamente hay una segunda generación de sistemas estratégicos esa segunda generación es con base a equipos de transporte que sean amigables con el medio ambiente, por eso se habla de tranvías, de buses eléctricos los cuales no son contaminantes.

Y existen pues unos objetivos claros y precisos que buscan todos los sistemas, los que participan en este SET son tres:

LAS EMPRESAS OPERADORAS DEL SERVICIO

EL RECAUDADOR

EL ADMINISTRADOR FINANCIERO

LA EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO: suministra, administra y mantiene el parque automotor bajo condiciones de calidad del servicio y remuneraciones establecidas por la autoridad competente.

EL RECAUDADOR: proporciona toda la plataforma tecnológica para el sistema del recaudo y realiza la comercialización de puntos de pago.

EL ADMINISTRADOR FINANCIERO: administra los recursos provenientes del sistema.

Autoridad competente, es absolutamente claro de acuerdo a la ley que el municipio es la autoridad competente para lograr montar un sistema estratégico de transporte público, pero adicionalmente le da esa competencia, pero también le da una función básica que es: diseñar, planear, ejecutar, diferir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través de un sistema estratégico de transporte público, a si como ejercer una inspección en vigilancia y control mediante unos sistemas de gestión del control de flota.

Aquí hay un punto muy importante los transportadores, la ley para no sea el caso de Medellín logra definir cual es el rol que pueden tener y que tienen los transportadores, los transportadores participan en los sistemas estratégicos de acuerdo a la proporcionalidad de la empresa en el mercado, pero con base en una reorganización de servicios que implica todo suprimir, recortar, empalmar, capacidades de buses, frecuencias, horarios, que el transportador debe someterse para lograr un eficiente sistema de transporte y que la oferta y la

demanda sea un punto de equilibrio para unos mayores recursos para el transportador.

Dentro del alcance ciudades entre 250.000 y 600.000 habitantes existe en el país 20 de las cuales única y exclusivamente 2 no están involucrados en un sistema estratégico de transporte o un sistema de transporte masivo se anexaron, los cuales son: Bello y Palmira.

Algo tiene que ser bueno diez y ocho están en esto y es básicamente porque es bueno e importante para las ciudades y para nosotros como consultores es absolutamente claro.

FUENTES DE FINANCIACIÓN :

La principal fuente de financiación son recursos de la nación y la nación exige un esfuerzo fiscal a los municipios que se pueden sacar sus recursos desde recursos propios, créditos, vigencias futuras, regalías, plusvalías, valorización, sobretasa de a la gasolina. Estos son temas que se pueden demorar entre dos y tres años que han sido lo que se han demorado los sistemas estratégicos de transporte público.

Hemos sacado una prueba de siete ciudades que han desarrollado los sistemas estratégicos de transporte y como ha sido su fuente de financiación, no llama la atención Pasto, Pasto tiene un sistema estratégico de transporte de 452.000 millones de pesos, los cuales el 44% fueron entregados por la nación, el municipio el 19% y los privados el 37%, el más pequeño es el de Sincelejo que costó 173.000 millones de pesos, de los cuales el 58% fueron aportados por la nación, el 25% por el municipio y 17% por entes privados.

Dentro de este plan de desarrollo que termina en el 2014 a nivel nacional existe la posibilidad de financiar nuevos sistemas estratégicos de transporte para estas dos ciudades que faltan en un momento determinado.

La idea y nuestro llamado es que Bello debe tomar una decisión, ya se ha tocado el tema con la Administración, se está trabajando para esto porque la transformación que tendría el municipio de Bello sería importante, el desarrollo urbanístico es importante completamente importante como tal, los macro proyectos asociados a este punto son fundamentales.

El sistema estratégico es quizás el proyecto más importante producto del plan de movilidad.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Muchas gracias, Doctor Juan Manuel.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR JUÁN MANUEL ESPINAL MONSALVE
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA**

Continuando con la temática nos centramos para el caso de infraestructura la movilidad desde la perspectiva de movi-infraestructura para la movilidad.

Se excusa de no estar con nosotros el subsecretario, Doctor José Gallego, quien saben ustedes tuvo en el pasado un accidente cardiovascular delicado y se somete a unos controles rigurosos cada seis meses, hoy durante la mañana es una de esas jornadas. Está conmigo el arquitecto de infraestructura Henry Zuleta y la ingeniera Natalia Valencia.

Vamos entonces rápidamente a hacer el recorrido sobre el grueso, en materia general después entraríamos a los detalles que ustedes consideren, sobre lo que es esta infraestructura para la movilidad.

De una vez, no se si más adelante tendremos esta panorámica, este es el nuevo desvío del intercambio Madera en el sentido sur norte, ya se definió muy claramente por parte de planeación.

Y vamos aquí específicamente sobre lo que se está concentrando actualmente la secretaría infraestructura sobre el tema. Tenemos en ejecución y sobra decirlo la hora sin precedentes durante la historia de la infraestructura en Bello podríamos llamarlo el intercambio vial la Madera, seguimos el puente de las Vegas sin ejecución. Una obra que resultó de una envergadura mayor a la que considerábamos necesaria, en este momento nos ocupa para atender la emergencia presentada en la Banca, después el tema cotidiano y muy sentido por todo el mundo de lo que es el mantenimiento de la maya vial, tanto zona urbana como rural, las estructuras para la movilidad haciendo referencia aquí a un rublo el cual en este momento si bien es cierto el que más entre tantos otros atañe directamente a las necesidades particulares de las comunidades, inclusive casi que de las cuadras, las viviendas, una serie de muros, barandas, andenes, resaltos, rampas, para pasar después por un ítem de mayor envergadura como son los puentes.

Esta es una de las áreas que es el cotidiano de hacer de la secretaría sin embargo comprender que por estar concentrados y los recursos canalizados hacia esos grandes proyectos la hemos tenido en un stanby de inventarios,

presupuestos para emprender un programa de ejecución en la medida en que los recursos nos lo permitan.

Después las gestiones que nos toca empezar a hacer ante los terceros, llámense entes público o particulares para hacer presencia con infraestructura al interior de la municipalidad.

Y finalmente que también ya se tocó durante todo lo que hace parte de todo lo que es el plan de movilidad y más concretamente a su vez con la secretaría de tránsito, el aspecto de señalización que en cuanto compete a las grandes obras pues debe contemplar este componente fundamental para la correcta utilización y uso de esas infraestructuras.

INTERCAMBIO VIAL:

Si bien es cierto ustedes aquí son conocedores a lo largo no solo del año pasado si no durante algunas sesiones de la secretaría de infraestructura presentada a los diferentes avances, vamos a ser uso de básicamente los mismos esquemas porque el proyecto es el mismo y hacer énfasis en qué estamos, en qué vamos y cuales son las expectativas.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Silencio por favor, le ruego a los presentes hacer un poco de silencio, a ustedes Honorables Concejales también por favor.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR JUÁN MANUEL ESPINAL MONSALVE
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA**

Conocen entonces ya ustedes el esquema en general, enseguidita empezaremos de manera rápida porque repito, ustedes ya son conocedores del proyecto, sin embargo más adelante en sus intervenciones le daremos alcance a algunas de las inquietudes nuevas que puedan surgir.

La centralidad norte, en la cual se circunscribe el proyecto, también el que fue el planteamiento general que considera el plan de movilidad en ese entonces todo este complejo desarrollo promisorio tenemos nosotros lo que es el intercambio de Madera casi como la puerta norte, aquí sería la puerta sur del norte, el intercambio Madera.

Localización área de influencia, obviamente, altamente conocida por ustedes.

Las maniobras, hagamos ahí un repaso a estas maniobras que hoy en día ya se van materializando en las posibilidades de movilidad mediante maniobras ya se van materializando en obras de infraestructura. La primera, tenemos el eje principal que es la autopista que viene a ser el...

Le comento avances en este momento, en uno y otro momento los vamos a cruzar con información pero valga aquí entonces el hecho de decir en que va este eje, saben ustedes que fue el primero que se habilitó provisionalmente para poder construir el desvío en sentido sur Bello - Medellín, pero ese no es el nivel definitivo.

Se no viene aquí el segundo que sería el desvío. Entonces el sentido general este que tuvo una primera intervención no está en nivel definitivo, este fue provisional para posibilitar este otro en sentido norte sur. Una vez y en gran sentido llamémoslo la razón del ser del intercambio vial Madera, aquí hemos dicho que es desviar el tráfico del sur hacia la variante, evitando que circule por Bello que viene a ser este que en este momento está en construcción, esto considera valga decir inclusive hay inquietud en la secretaría y sobre todo por el contratista, porque han hablado sobre la lentitud o mejor el ritmo de avance de los trabajos porque resulta que es que el común de los usuarios de la vía circulan en este sentido y no es que vean mayor actividad en tal, sin embargo yo creo que la mayoría hemos sido usuarios de lo que se han llamado simulacros en el desvío aquí de este sentido Medellín Bello, sur norte lo que nos a mostrar o ya nos ha ido mostrando necesidades de mayor señalización en algunos aspectos, sin embargo han visto pues que está bien, hay que tener cuidado y la gente se va dando cuenta es porque la rotonda se viene mas hacia este sector oriental, la zona de curvatura que en este otro, entonces la gente de pronto transita con alguna velocidad de pronto aminorada aquí, porque aquí hay cierta pendiente.

Mientras que en la venida de Medellín hacia Bello empalma como esto viene bajando, la pendiente natural de la autopista se viene casi en terreno plano y están viniendo más bien rápido los vehículos y aquí se una curva de una totalmente circular de la rotonda más completa que en el otro lado, entonces se empieza a sentir aquí el efecto de la velocidad porque saben ustedes que si nos vamos a venir con una buena velocidad tendría que estar diseñada con un peralte para el caso la rotonda no lo es, entonces por eso se ha hecho bastante énfasis para la disminución de la velocidad allí. Sin embargo se ha visto un tráfico más fluido que el que se da en el otro sentido.

Y lo que se estaba tratando de mirar es el comportamiento en las estructuras como tal los llenos y sobre todo en este puntico aquí a donde estoy yo señalando que todavía esta desconfiando, porque aquí viene otra estructura que está pendiente de construir en medida que se efectúen los desvíos respectivos.

En este otro eje que repito la gran razón de ser del intercambio que es el desvío de todo el trafico pesado, lo que llamamos el trafico de paso, trafico pesado hacia la costa y todo el norte no solo del departamento si no del país de vehículos de carga y pasajeros y uso mixto se vendría aquí a empalmar a la variante. Saben ustedes que un principio no se contemplaba para la eficiencia en el intercambio, no había los recursos para definir como iba a ser este, en un principio se considero un cruce semafórico, afortunadamente y ya los recursos nos permiten tener un viaducto a la altura ahí de la variante para conectar, hoy en día esta construido aquí lo que se llamaría o es el estribo todo lo que es el apoyo del puente, el estribo occidental y en este momento vamos a ver ahora en unas fotos como ya están avanzando los trabajos.

En esta zona de aislamiento en toda en lo que es ya propiamente la variante está lo que son las pilas que son los elementos estructurales de cimentación que soportan en esta pesada estructura del puente, el estribo y a su vez unas excavaciones que tienen que ver porque como aquí se llega a un nivel alto empieza a bajar por unos muros que viene como una sección en u, un cajón relleno sobre el cual viene la vía.

Estas obras están avanzando y después una vez un pase superado o mejor una gran obra pendiente por relocalizar abriremos entonces el gran trabajo en frente que es continuar con la autopista, estos retornos a su vez se están trabajando estos dos que seria maniobra, este también esta construido, esta en proceso de terminación como tal, este retorno que vendría de la variante para coger autopista también está, inclusive aquí viene una vía que tocaba ampliar y a su vez va a servir y este proyecto habitacional de ciudad central con ello se logró la gestión para que invirtieran ellos también, entonces ya existe una vía que llamaríamos de servicio, que no solo le sirve al proyecto porque es la aproximación para este retorno si no que le da conectividad a ciudad central con el proyecto como tal y sirve a su vez para darle circulación, salida al metro por esta zona que no lo tenia. Esta otra maniobra, ya los que permite la rotonda.

Las entradas a Cabañita que esta era la tradicional se habilita no la salida, la entrada si y la salida y entrada principal que va ser los que cae al intercambio,

de una vez también la salida directa del barrio y la conexión desde el barrio también hacia el retorno por regional.

Esta era una que no existía, se acuerdan que uno se metía por Soya, por la bomba para devolverse hacia la variante, ya se va a poder venir del barrio directamente y coger variante, a quien valla hacia el sur inclusive al extremo de Caldas.

Accesos a igual desde variante hacia el barrio y he aquí las grandes obras que significan los grandes retrasos, lo que son las redes, de por si las redes generan inclusive no digamos que entorpecen, es un trabajo dispendioso, ese es el trabajo más aburridor para los ingenieros y aquí está la reina de las redes, la conducción de agua potabilizada y manantiales que surte el norte de Medellín, Bello, todo el norte del Valle Aburra, un millón de personas servidas por esa tubería. Entonces esto nos a frenado, se han quejado los contratistas, pero se imaginan ustedes el gran celo de las Empresas Públicas de Medellín para permitir la intervención de una tubería de esa magnitud, es más imagínense si este casi es el punto más bajo, cuando si llegase a suceder alguna duda mínima de que ocurriera alguna falla en esa tubería, eso es literalmente una bomba y con esa magnitud. Empresas Públicas ha exigido al máximo todos los protocolos existidos para permitir cortar la tubería que iba inicialmente con un recorrido y hacerle un quite a estos quiebres que se ven ahí, tiene en este momento que no se ven digamos en lo que son las inmediaciones en lo que era la entrada al metro y Solla y la entrada a la Cabañita, aquí en la calle 24ª tienen dos huecos que me decía la gente esos huecos llevan como cuatro meses hombre y entonces, estamos esperando y ahí están las piezas ya, se cortan vienen con otra geometría de los empalmes eso normalmente lo hace Empresas Públicas y contrata a, aquí hay gente terca sobre todo en unas soldaduras supremamente tecnificadas y aquí con mayor celo ellos pues le habían puesto todos los requisitos del caso porque no son propiamente ellos los ejecutores si no un tercer contratista que tiene que garantizarle toda la seguridad 100% de seguridad técnica a esos empalmes, por fin después de cinco meses de gestión, eso se hace mañana se pueden asomar por allá, hay dos punticos, son doce horas de trabajo continuo de 4:00Pm a 4:00Am y se deja como factor de seguridad esas dos horitas de 4 a 6 considerando las horas valles o sea de menor consumo de acueducto con una gran ventaja que Empresas Públicas hizo las programaciones del caso de llenar todos los tanque almacenamiento y hacer manejos de circuitos en todo su sistema de modo que no se va acortar el fluido; algo que se pensaba que iban a ser de unas 6 a 8 horas, que se pensaba en un fin de semana, no va haber corte de agua y va ser posible entonces esperando que no ocurra ningún

contratiempo porque están todas las predicciones dadas, ellos exigen inclusive el doble de maquinaria y de equipos necesarios por si falla uno esté el otro.

Nosotros haciendo este empalme y ya después con las pruebas del caso se nos van a abrir por ahí cuatro frentes de trabajo, tendríamos entonces inmediatamente abrir autopista, por eso estamos haciendo los desvíos en este momento por la glorieta en el sentido Medellín Bello, sur norte, garantizando que se asegure la funcionalidad, porque que tal que haya algún problema o que hubiese habido algún problema con la tubería previamente y nosotros ya hubiéramos escavado autopista hay si que colapsaríamos, entonces una vez asegurados el funcionamiento del desvío entramos a terminar el eje uno que es el principal a cometerlo, a construir estribo los puentes que conforman la rotonda a terminar entonces los lazos y aquí fuertemente paralelo a esto, en esta zona que no se ha podido empalmar porque en cuanto obras civiles por el empalme de la tubería, se trabajaría lo que es el viaducto, ya se están vaciando vigas en la medida que se estén llevando esa estructura las vigas estarán listas para izarse a su vez se van levantando estos muros y vana avanzando. Frente acá, frente acá, frentes acá de trabajo usar unos cinco grandes frentes de trabajo paralelos lo que nos va a garantizar confiamos una entrega de la obra a finales de octubre, a si se dice simplemente segundo semestre, confiamos aquí entre nosotros finales de octubre.

Aquí es que no estaba contemplado previamente lo que es la maniobra desde la variante para ingresar a Bello, se planteaba que eso no estaba contemplado con el intercambio de hecho no lo da, el fin principal era desviar ese tráfico pesado de Bello, pero de todas maneras para indicar que aquí ya está planteado mediante ese puente sismoso que construyó el INCO, el INCO de la variante para conectar a la Medellín Bogotá mediante la maniobra que antes de la estación de servicio los Ángeles se hacen las dos orejas, las dos hojas del trébol para regresar y entrar al intercambio Madera.

Aquí tenemos entonces lo que es el desvío que seguirá habilitado Bello Medellín el nuevo desvío Medellín Bello que ya estuvo en pruebas, una vez relocalizada la tubería por acá entramos a intervenir, ya estos dos ejes centrales de los que va ser la autopista en definitiva. Aquí baja y parece que subiera, pero resulta que la topografía, la geometría va a dar una pendiente continua suave.

Esto, ya están en los trabajos que son en la variante, aquí se esta trabajando en esta zona que son las pilas, aquí va a venir a descargar el viaducto para conectar a la variante, aquí llega elevado entonces empieza a descargarse por eso se están haciendo estas excavaciones mediante unos muros en u repito donde la u es el piso y acá las paredes que empiezan a bajar el vehículo de

aquel sentido del fondo hacia acá, entonces esas ya son excavaciones en ese punto y más allá están excavaciones aquí para muros, cimentación para muros y aquí en el fondo los trabajadores que están en las cimentaciones profundas para el estribo.

Aquí a esta altura vendría los vehículos a descargar hacia la variante a donde les mostraba, entonces miren esta altura es la que hay que salvar para volver a entregar más adelante, mediante el otro estribo y los muros.

MAYA VIAL:

Bueno, quiero indicarles entonces, ya saben ustedes mediante la gestión del señor Alcalde Carlos Muñoz se logró que por fin el Área Metropolitana por cada 4.000 millones que teníamos para el proyecto a su vez teníamos expectativa de los 6.000 del INVIA cuando la sesión del congreso pero eso no fue más que un simple anuncio, ahí están todavía en gestión porque si bien no vienen para Madera la idea es todavía pedirlos, ya la gestión es de nuestros congresistas, la Doctora Olga Suárez y John Jairo Roldán, entonces con esos 4.000 nos aseguramos la terminación incluyendo lo que es circulación peatonal, puente peatonal que no estaba asegurado, pista de patinaje del metro por la que se reportó, toca volvérsela a entregar y todo el urbanismo del caso.

Entramos a las necesidades generales de maya vial, saben ustedes los recibimos a diario las quejas sobre todo lo más sentidos que son esos huecos, los baches.

Y en general lo que es el mantenimiento de la maya como tal con pavimentación, repavimentación, aquí arrancamos con unos proyecticos concretos, si bien tenemos una zona rural debidamente conformada y tradicionalmente establecida en Bello hemos visto que existen unas nuevas zonas rurales con desarrollos anormales, pues hato viejo es un desarrollo si bien es más de crecimiento vegetativo, nuestra población pues ha sido de una manera desordenada y carente de un motón de necesidades básicas en urbanismo y no sé que tanto en el fondo de servicios públicos, aquí se logró al menos con el INVIA ya es un hecho, ya se iniciaron trabajos, una inversión por 177 millones de pesos donde se va a mejorar este puentecito y kilómetro y medio de esa vía que bien lo está requiriendo. Esta obra entonces repito está en ejecución y con un plazo de dos mese más o menos la estamos entregando.

Tenemos también conocido por todos ustedes emergencia la Banca kilómetro 7 + 300, aquí tenemos un aspecto general inclusive ya con intervenciones de todo lo que significó ese movimiento de lodos, ya iniciando la intervención, se

tiene un valor total de 800 millones en cifras redondas y comprende la solución en un gran muro cimentado sobre unas pilas, o sea esas cimentaciones profundas, un muro no a nivel de la vía, unos tres, cuatro metros en tierra firme sobre el talud para contener, pues ya se fue gran parte de este movimiento, evitar que siga el resto, reconfirmar y manejo de aguas en lo que se llama las rondas de coronación en la parte superior del talud desprendido, estas eran las labores cotidianas previas a la intervención, la ... miren como quedó todo ese fue el material que se desprendió y allá fue a dar y el que estuvo ocasionando perjuicios a lo largo de varios meses.

Estas son ya las preliminares obras de intervención donde claramente se ve que el panorama va cambiando.

Ahí va en proceso apenas la excavación de las pilas de cimentación del gran muro que iría a contener toda esa problemática o toda esa masa de tierra, las pilas a la izquierda el rededor de ellas y a diferente altura de las plantas de las pilas, el alineamiento que va a tener el muro.

Esa obra va avanzando sin contratiempos con la gran ventaja como se dice el mejor ingeniero es el verano, no se alcanzan a darse cuenta que recién ingresado a la secretaría a los ocho días me llamaron que ese muñeco Armando Calle había detectado unos huecos en Bello en todas partes pero lo centraron por en el metro y en el Cóngolo, entonces ahí hicimos hasta lo imposible y logramos tapar esos huecos que nos reportaron y entonces si por un lado decían tripletas para el nuevo secretario, después dijeron que bien en Bello consiguieron recursos y repararon. Eso como muestra pues de lo que quisiera hacer uno en virtud del flujo de recursos que lleguen, estamos haciendo un gran inventario sea desde el bacheo, se va a ser cargo de la primera intervención de maya vial que hagamos en el segundo semestre.

Ahí está el muñeco Armando Calle en el Cóngolo ahí junto al puente de la Selva y ahí ya nos invitaron a una foto que porque cumplí un año y como fuimos los que cumplimos, ahí estuvimos con él hace como diez o quince días.

Estamos sobre el hueco parchado, el muñeco está sobre el hueco y nosotros estamos parados ya sobre ese mismo hueco pero ya , ese el parche, al menos cumplimos con ese.

Aquí ya les tenemos un primer y esto es simplemente para un muestreo, todo el inventario que vamos teniendo de necesidades de parcheos, esto es un solo muestreo en todo el total de, no y es que es todo Bello.

Entonces mire tenemos entonces un gran inventario y enseguida le vamos a dar otro en general, esa necesidad grande a partir del escándalo del muñeco ese generó malo, malo y dijimos si hay intención grande de una nueva intervención en maya vial con contratos significativos. Yo le decía señora Alcaldesa en ese momento encargada mientras tanto hay una presión muy grande y es comprensible, entonces logramos a ver como apropiarnos de unos primeros recursos, mientras se deja venir en el segundo semestre un buen proceso contractual al menos para el parcheo nosotros hacer presencia sobre todo en las que comprometen rutas de servicio público.

Miren una gestión buena que hemos alcanzado a hacer con EPM, EPM es lento y muy arregañadientes a veces y pone sus condiciones cuando va a reparar vías que por efecto de la construcción de redes de servicios públicos llegan a afectar a 25% o más del área superficial ellos entran a repararla, repavimentarla, esto que tenemos aquí no es un inventario simplemente, es ya las vías que con ellos se ha recorrido, se ha firmado y se ha convenido o sea llegado al acuerdo que si señor en efecto son vías objeto de intervención por EPM y la buena noticia es que estas que están relacionadas ahí se repavimentan en julio, empieza ahorita en un mes, estamos por pura gestión al menos mostrando pavimento nuevo en estas vías de Bello ahí llevamos diez y siete.

Tenemos una vía típica y después con intervención de EPM, este tipo pues de intervención como tal con eso esta es una primera fase es el proceso de inventarios permanente y en eso vamos a insistir en la medida en que nosotros estemos escasos de recursos vamos a buscarlos por donde los podamos conseguir.

La otra estructura aquí si es rápido el puente ciclo peatonal las Vegas saben ustedes que ha estado en un proceso de suspensión yo llegue y me encontré con que no tenia interventoría y estaba pendiente de algunos recursos al menos de flujo de caja, logramos reactivar rápidamente el contrato de interventoría con la universidad Nacional, se suscribió lo que llama una nueva acta dentro de esa modalidad de convenio. Estamos listos para que esta semana se desembolse parte del anticipo pero no alcanza su totalidad, mañana nos reunimos con ellos porque en cantidad de obra como tal para al menos habilitar el paso y dejar que estén transitando mas o menos por esta zona donde todavía falta lo que se llama el piso, lo que se llama el tablero por donde se transita el ... donde después viene la mitad en sendero peatonal y la mitad con una carpeta de asfalto para la circulación de bicicletas, faltaba también como elemento de seguridad estos pasamanos que se están terminando no solo acá si no en los sendero, en una rampa que está en el

costado oriental en las Vegas daríamos entonces al servicio al menos para que la gente no se nos monte y transiten por estas vigas, ellos están haciendo maromas, unos muchachos, hemos pedido pues la colaboración aquí presente el secretario de Gobierno pues nos ha colaborado en la medida de las posibilidades pero es que los celadores ni caso le hacen, los muchachos y allá se nos montan. Entonces puente Las Vegas estamos ya por reiniciar en la medida en que ya esta lista la interventoría y con un mes de labores se pondrán al servicio consultado el señor Alcalde, él dice que no inaugurar, pero que mínimamente no ofrezca riesgo. Porque es que nos faltan acabar de adecuar unos senderos y definitivamente una zona de equipamiento, zonas verdes y demás si son para una segunda etapa porque si están valoradas en el orden de 800 millones de pesos con los cuales no contamos, lo que necesitamos en primera estancia es que el puente funcione, que preste el servicio.

Habíamos hablado cuando presentamos el plan de desarrollo y se mostraba una meta baja de cuatro puentes y nos hemos dado cuenta y necesitamos empezar a hacer un barrido en primera instancia del urbano, después nos tocaría lo rural de lo que es un inventario de puente, no se doctor Mauricio si usted me podrá decir nosotros no tenemos inventario de puentes, no se si planeación en sus estadísticas cuenta con algún dato. Tampoco tengo un dato preciso, de pronto el plan de movilidad nos lo arrojará de longitud de maya vial, de pronto el tránsito si maneja algo de estigmateo de longitud de maya vial y tampoco tengo dato preciso si no hemos hecho algún estimatio de longitud de maya rural, porque en la medida que uno no sepa que tiene, que tiene que atender pues no sabe que también o mal está como puede pedir.

Lo que si es claro que el puente de la Selva, miren ustedes es una prioridad en este momento, presenta por la geometría que tiene en este momento este apoyo, obviamente ven ustedes que la luz del puente debió haber sido mayor solo que un puente de más de cincuenta años no se si me equivoque pues, yo estaba mas chiquito, resulta en virtud de la invasión de la margen derecha han recostado la corriente en este momento el agua entra miren se ve claramente que entra por lado y tiende a venirse por acá pero igual sale por acá. Entonces ese nivel de socavación vamos entonces a aprovechar ahorita el verano de alguna manera rápidamente cotizamos una consultoría para que nos diga, porque está en la mira ya de contratar diseños, es otra fase que tenemos que si bien no hay recursos la mejor manera de uno gestionar, hacerlos por gestión es teniendo proyectos maduros.

Vamos a tener una jornada o un programa agresivo a si nos valga un dinero de buenos diseños de proyectos en el cual el Área Metropolitana identificó

estas necesidades dice dispuesta a aportar, ella decía inclusive que aportaba lo que son todas estas estructuras de los estribos, las ... de apoyo pero que el municipio debía entregar diseños, estudios y construir el tablero, eso ya es una cuantificación mayor, nos vamos a poner al menos en esto y nos arrojará algún dato, me dicen además que la estructura como tal de vigas y el refuerzo del tablero ya está expuesto, está debilitado y de pronto vamos rápidamente a tener Doctor Callejas por ahí a interactuar con el tránsito haber como definimos la capacidad de carga admisible de momento por seguridad que puede soportar el puente y restringir el paso por ejemplo de las mayores cargas son pues normalmente volquetas y vehículos digamos de estos de repartidores de gaseosa, entonces sobre esto nos vamos a concentrar a hacer la intervención definitiva a este puente está en la mira para que por fin tengamos un nuevo puente, no en el tercer año si no en el próximo año de esta vigencia administrativa.

Esta es entonces es como la gran prioridad sabiendo que siempre se ha hablado de la otra gran deficiencia de la vulnerabilidad del puente Machado, este es un simple ejemplo un puente menor importante igual, este tiene buena altura, este se llama el galibo la capacidad pues que tiene hidráulica para que pase el agua, aquí la vemos inclusive que puede haber buena estructura, pero habría que mirar la capacidad hidráulica valga decirlo el taponamiento que tenga por sedimentación.

Otro puente que hay que mirar si bien se habían hecho algunas intervenciones que se alcanzó a mitigar riesgos, el puente también neurálgico de Playa Rica, tenemos Aguas debajo de la Selva del puente del Cóngolo.

Aquí tenemos, porque traemos este cuadro y lo llamamos inventario de movilidad fase 1 porque este gran estudio de movilidad y espacio público nos va a arrojar unas ordenes de intervención de inversiones en el futuro, ese plan será la carta de navegación en esta Administración y en la que siga para inversiones. Entonces a si como hubo una gran fase de intervención que contempló todos los andenes del centro y rehabilitación de pavimentos quedaron unos inventarios de vías donde tienen diseños todas, todo está diseñado y está presupuestado obviamente esto está, hay que aumentarlo por ahí en un 20%, aquí tenemos unas necesidades identificadas por 12.000 millones, o sea tenemos proyectos maduros todo esto está debidamente levantado, diseñado de modo que en el momento que existan los recursos o si existe otra posibilidad de gestión de recursos tenemos una herramienta de la cual echar mano.

Ya si se llega este problema que tenemos nosotros de las vías terciarias, repito no solo de las típicas de la zona fría como se ha dado en llamar con dificultades de consecución de materiales si no de estos crecimientos anormales y mas aun con la distancia geográfica que nos separa y las condiciones difíciles de acceso del sector de Granizal.

Otro proyecto que está valga el termino entonces maduro porque contiene diseños, presupuestos y demás, aquí está ya porque es un diseño es el que existe el real sobre lo que es la vía a la ... que tanto se ha hablado de la ... a empalmar con la vía la Banca a la altura de cuartos al alto allá junto a la escuela, mostraron estos días que por la zona no hemos identificado una vía que están construyendo, una vía rural parece particular mas o menos seria que aquí ya habrá pendiente, esta cuenta con una ventaja que la mayoría de la topografía es plana ondulada. Este seria un proyecto sobre el cual vamos a estar teniendo noticias porque si bien nosotros tenemos una meta corta en el plan de desarrollo como piso de apertura de nuevas vías independientes, rurales o urbanas, esta es una vía que la vamos a tener en consideración y toda seguridad la vamos a intervenir.

Aquí congestión ante INVIAS, esta es la vía a Sabana larga, a esta vía se le van a asignar recursos ya lo notificó el INVIAS ya hubo visita oficial, ya estamos pendientes de la vía como tal, entonces esto es otra buena noticia al menos para esta zona pues del corregimiento de San Félix donde podremos tener unos recursos iguales o de la misma naturaleza no iguales en cuantías si no de la misma naturaleza de los que se lograron para Hato Viejo por parte del INVIAS.

Entonces igual pues con recursos, llamémoslo foráneos, hablamos de gestión de proyectos y aquí más si vienen en su conjunto es un proyecto que suena ambiental pues también es de circulación peatonal, agradables en un tramo muy corto...

CAMBIO DE CASSTTE N°1X N°2

... La diagonal 57 y 59, más o menos seria una configuración de esta naturaleza.

Les cuento además otra gestión que se logró hacer y es pura gestión a ultima hora el Área Metropolitana necesitaba comprometer recursos y algunos municipios no cumplieron unos requisitos y logramos también jalonar recursos

para otro proyecto de parque los Búcaros 1500 millones, gratis completos para construir una primera etapa, esa es otra buena noticia de gestión. Y paralelamente a esa de gestión en que tiene que ver a su vez a largo plazo con movilidad con esa visión que siempre hemos pensado de que un nosotros logremos rehabilitar García y conseguir que todo este caos, que toda esta corriente esté debidamente controlada podamos después de los muros empezar a hacer la reubicación de estos asentamientos no solo de alto riesgo si no subnormales tener por fin esas paralelas de la quebrada, ese eje natural de movilidad de la ciudad, entonces le apuntamos a la movilidad con esa primera fase y hay que darle todos los reconocimientos, si no fuera por el Área Metropolitana con quien hemos hecho este gran esfuerzo inicial no sería posible, porque estas primeras muestras nos posibilita que a si sea de a poco avancemos; el Área Metropolitana confirmó recursos por 8.000 millones adicionales para seguir interviniendo García licitados este mismo año por parte de ellos, otra muy buena gestión que se logró hacer con ellos jalonar recursos de esta vigencia, el año entrante podríamos estar, por eso decimos madurando proyectos y le vamos a apuntar a que ojala esa buena disposición que tuvieron para el puente de la Selva se materialice el año entrante pero si nos toca a nosotros acometer lo que es la inversión en estudios y diseños.

Ya otra gestión que hemos hecho con particulares, aquí tenemos por ejemplo que no teníamos para un parcheo que era clave, estaban todos los usuarios del deprimido aquí para voltear a Carrefour, entonces el que esta construyendo ahí ciudad central les dijimos que serian los primeros usuarios de eso ahí y logramos que nos parchara eso; a la entrada de Carrefour había otro hueco muy feo y miramos y era de EPM porque comprometía un hundimiento en torno a un manjol de esos también nos lo taparon con Hato vial en el sector de Machado de la estación Madera logramos que nos taparan otro huequito y en la medida de lo posible nos llegaron también unas quejas de Niquia por ahí de la escuela Fe y Alegría que se interrumpe un anden ahí junto a la clínica del Norte pues allá fuimos y se comprometieron que van a construir ese anden que ellos lo construían en una parte y otra que corresponde a parqueaderos está en zona verde y la gente se tiene que ir a la vía también nos lo van a construir. Esto y lo que más podamos hacer pues es la tarea que mantenemos nosotros a diario y en la medida de las posibilidades mientras se mejoran las condiciones de liquidez podamos entonces hacer presencia y atender las necesidades al menos en este aspecto de movilidad relacionadas directamente con maya vial.

El ultimo aspecto que también se tocó como prioritario en la intervención de planeación y que va de la mano hablábamos ahora con el tránsito sería este de señalización vial. Me planteaba un habitante de la zona rural que bueno que ya se a tornado digamos turístico a raíz de la posibilidad de acceder por la

banca a la zona fría, pues que el que no sea Bello y muchas veces el de Bello sepa por donde está, la gente nada más de pronto identifica la China, pero entonces que señalización si quiera en ese sentido no solo de ubicación si no de darle como ese realce y posicionamiento a la zona rural y solo pues en general la banca si no las entradas a todas estas entradas que tiene hacia territorios de ella en la zona rural fría como hemos dado llamar en la vía pajarito San Pedro y dentro de las veredas porque no, entonces son todas esas ideas que se van acogiendo en atención a las inquietudes de la comunidad.

Al momento señor Presidente esta seria entonces esa intervención por parte de la secretaría de infraestructura.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Muchas gracias señores secretarios y demás personas que han intervenido abrimos el espacio para las inquietudes de los Honorables Concejales. Honorable Concejal Mauricio Mejía puede hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL MAURICIO ALBERTO
MEJÍA OCAMPO**

Gracias señor Presidente, buenos días a todas las personas que se encuentran en el Recinto, una bienvenida especial a nuestros invitados, al secretario de transporte y tránsito, Doctor Edgar Callejas bienvenido.

Presidente es como un tema tan interesante, seria muy importante que nos hicieran llegar a las curules como el tema para estudiarlo juiciosamente, porque uno trata de poner atención, uno mira lo importante de este tema, pero es demasiado importante nosotros ojearlo y analizarlo y quienes no entendamos de este tema, porque uno no tiene que entender todos los temas si muy bien asesorase o ir a hacer las preguntas respectivas.

Lo que si es que en esta cuestión de la maya vial en estos puentes de pronto vi el de la Selva, de pronto el del Cóngolo también es un puente que ya es obsoleto y que de pronto hay que tener en cuenta y con una comunidad Doctor espinal, cuando estaba el Doctor Nicolás Rave hicimos una reunión de un tema en Quitasol con el Doctor Mauricio Henao y con la Doctora Yenía Rivas de medio ambiente para unos temas específicos de movilidad y ambientales, de los ambientales ya viene solución y la movilidad para tenerla en cuenta, la diagonal 64 con la avenida 36 esta interrumpida por una cuestión allá dela Hermosa Provincia y es importante tenerla en cuenta en el presupuesto para

darle continuidad a esta diagonal que es muy importante para desembotellar todas estas casas de ese sector de Quitasol es demasiado importante porque tienen si no esa entrada por allá, tienen si no una entrada, entonces seria importante tenerla en cuenta, me interesaría que de pronto usted atienda una comunidad para que vamos y observemos, tenerla en cuenta como en ese listado que no lo vi ahí, vimos barrios pero no vi Quitasol, entonces me interesaría mucho Doctor Espinal que de pronto me regale un espacio para que atienda a una comunidad, para tener en cuenta esta importante vía de nuestro municipio también.

Muchas gracias señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Con mucho gusto Honorable Concejal, tiene el uso de la palabra el Honorable Concejal Gabriel Jaime Tabares.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL GABRIEL JAIME
TABARES BAENA**

Gracias señor Presidente, un saludo para usted, la Mesa Directiva, mis compañeros Concejales, un saludo muy especial a las diferentes secretarías, si los saludo a todos me quedo aquí en la intervención, un saludo a toda la comunidad que nos acompaña.

Yo voy a intervenir, porque yo sé que más adelante aquí se nos va a presentar el plan de movilidad, entonces ahí podemos llegar a la minucia de cada una de las cosas, me voy a referir al tema mas como macro, me preocupa un tema, ahorita en la exposición del ingeniero Torres estamos hablando de un plan 2006-2030 nosotros hablamos una vez de plan visión Colombia, hablo de 2019, decíamos que Antioquia iba a ser la mejor esquina de América en el 2019, después por ahí escucho un plan metrópoli 202-2020 y ahora hablamos ya aquí en estos momentos en Bello 2006-2030.

Con el agravante que tenemos nosotros que Bello como lo dijo el ingeniero Torres que Bello tiene un potencial y es que Bello es un centro digámoslo que comunica todo el sector de la costa, la autopista Medellín Bogotá, Magdalena medio casi ahí se va a aumentar el transporte a corto plazo, tenemos nueve tratados de libre comercio, creo que más que en estos momentos ya están aprobados y que como decían por ahí en estos días mis compañeros nos cogieron con los calzones a bajo, porque si Medellín tiene atraso en tema vial

Bello si que tiene un atraso vial porque yo creo que en Bello después de la obra 2000 no se ha vuelto a hacer absolutamente nada, con base a lo que estoy diciendo me pregunto yo el tema ingeniero ¡Mauricio! El plan que nos mostraron ahora en el tema de movilidad el cronograma, me gustaría saber mucho cual es el cronograma que se tiene para el desarrollo de ese plan lo puse 2006-2030 pero entonces cual es el cronograma como se va ir desarrollando ese plan y cuales serian para mí esas fuentes de financiación del plan, porque es un plan muy ambicioso que lo necesita Bello muy costoso.

Y quiero como de pronto con el tema de financiación si se ha pensado revivir el tema de valorización de obras por valorización, sobre todo para financiar algunos proyectos que pienso yo que pueden generarle al municipio sobre todo por ejemplo el sector del bulevar que yo veo que ya esta muy adelantado el proyecto, bulevar del renacimiento, si esos recursos los va a sacar el municipio, el municipio para hacer un proyecto con recursos propios me parece que seria desperdiciar unos recursos que podemos invertir y a horitica les voy a decir en donde, en verdad Bello necesita invertirle a unas comunidades que en verdad es muy difícil llegar con valorización pero en este punto del bulevar me parece que de pronto no se si ustedes han planteado hacerlo por valorización.

Al igual en estos días con unas personas discutíamos el tema de la regional norte, la regional norte afortunadamente en la socialización que el Área Metropolitana le hizo al Concejo de Bello en Medellín lo dijo y ojala que cuando venga el director acá, que va a venir en estos días le voy a hacer la pregunta. Dijo que iban a hacer la regional entre el sector del Mico hasta Acevedo, ahí aportaron unos recursos del plan de inversión 43.000, pero me parece que eso vale como ciento y punta de mil, lo que vale ese proyecto hasta ese sector de Acevedo, pero nosotros tenemos que mirar que vamos a hacer de Acevedo hacer la conexión a llevarlo ya a descargarlo a la conexión de Bello Hatillo y ahí ese corredor que pasa por Bello es donde también tenemos que empezar a mirar que ese proyecto para nosotros y creo que para el Área Metropolitana, para toda la región, para el país es importante que esas fuentes de financiación se puedan hacer con todo el concurso por parte del Área Metropolitana, el Gobierno Nacional y porque los dueños de los predios. Porque por ahí pasa y yo sé que el desarrollo con esa vía para ese sector seria un desarrollo muy importante.

Cuando hablaban del transporte, porque sabe que Juan Manuel e ingeniero Mauricio en estos días que estuvo el Doctor Otalvaro de la conexión de parte de la autopista Medellín Bogotá le dije Bello porque tiene que ser siempre como una colcha de retazos en la parte vial, o sea a nosotros nos empiezan a

ser unos lazos que para mí eso es falta de planificación o no se porque por ejemplo le dije esa maniobra que se hizo en Machado donde uno viene de Medellín y tiene que entrarse a coger una vía por debajo para conectarse después por allá por detrás de Uniminuto, le dije yo ojo es que eso no era lo que estaba planteado para Bello, para Bello estaba planteado era hacer la conexión de Machado para conectarlo con Zamora, había todo un viaducto ahí y resulta que nos hicieron esa maniobra ahí que los que de pronto hemos pasado por ahí vemos que ahí hay una situación difícil de transporte y resulta que después cuando hicieron la intervención por todo el sector de la regional llegando aquí ya por la parte de Solla hacen ya un lazo para poder hacer la conexión para devolverse uno, tiene que llegar, se mete ahí a coger el puente de Acevedo, meterse hacer la maniobra por debajo para salir a Uniminuto para poder llegar a coger la autopista. Le dije yo al ingeniero Otalvaro eso se lo cogieron ahí como para hacerle un quite, o sea tenemos una dificultad hagámosle ese lazo y ahora en la exposición ingeniero Juan Manuel me habla usted también de un lazo que también estaba en el intercambio vial de Solla para todo el tráfico pesado que viene de la autopista conectarlo a la variante, donde tenemos es que pelear porque aquí se tiene que trabajar y unos recursos, yo no sé cuánto valdrá ese viaducto ahí, debe valer plata.

Eso lo que teníamos que haber hecho era de pronto para mí, transitoriamente se hubiera dejado el tema de la semaforización transitoriamente, porque lo que tenemos que seguir apoyando es el tema de la regional, porque yo leyendo ahorita lo del proyecto de transporte de carga la intención que se tiene con esas autopistas con toda esas vías, dobles calzadas es sacar el transporte pesado de algunas vías urbanas, entonces ya le voy a decir y ojala me esté equivocando por que con ese lazo ahí lo que vamos a decir más adelante es no Bello todavía no necesita eso, dejémoslo que con lo que hicimos ahí le estamos haciendo el quite al tema del transporte de carga; nosotros aquí tenemos que aprovechar este cuartico de hora que tenemos con estas autopistas de la prosperidad, es que por aquí va a pasar todo el transporte va a pasar por Bello, entonces ahí para el Gobierno Nacional y para toda la región se va a convertir en un problema la entrada a Bello y yo lo que quiero es visionar a futuro de que esa problemática no se de.

Ingeniero cuando hablaban del tema de lo del transporte de carga en Bello, en Bello que se ha pensado en el transporte de carga sobre todo en el tema general de carga, un centro logístico, un puerto seco o un centro de servicios.

Yo estuve leyendo aquí, el Área Metropolitana estuvo planteando una terminal de carga a un costado derecho al lado de Acevedo, ustedes tienen de pronto identificado donde es donde el Área Metropolitana tiene planteado hacer ese

terminal de carga, la que ustedes estaban hablando en el sector de Fontidueño vendría a ser la segunda terminal de carga o le que le comenté yo ahora, quisiera de pronto si me pueden responder esa parte.

Me hubiera gustado mucho que el ingeniero Francisco que yo sé que ha trabajado mucho el tema de movilidad hubiera participado para que nos hubiera explicado el tema de ese proceso que se ha hecho de plan de movilidad del corredor multimodal, hubiera querido saber el tema del corredor multimodal para integrar el tema del tren, el tema de las vías, pero que bueno que de pronto para la próxima exposición no se si lo hará, de pronto ahorita puede darle un espacio para que nos explique ese tema.

Me faltan dos cosas que son las conexiones, tema Granizal, ingeniero Juan Manuel el tema Granizal en estos momentos usted sabe las dificultades que tenemos en Granizal para que esa gente pueda tener accesibilidad al municipio.

Usted habló del cable a Paris pero porque no se piensa de pronto en extender ese cable que viene por allá por el sector del parque Arví no sé que conexión hacer con el tema Granizal, ahí está creo que a un pasito.

El tema de San Félix, San Félix solamente en este momento tenemos el tema de la vía la Banca, pero cuando tenemos dificultades en la Banca nos toca volver a dar la vuelta por Medellín, se ha pensado nuevamente en esa conexión que se tenía pensado hacer por allá por Paris, el tema de Paris que se acuerda la obra 808 que después nos tocó devolver todo eso.

Hay unos proyectos yo creo que ya están también diseñados no sé que podemos seguirlos haciendo de a poquitos para hacer esta conexión por Paris, que tengamos dos conexiones a San Félix.

En el inventario vial que usted presentó ingeniero Juan Manuel que dice que hay unos proyectos ya diseñados, con costos y todo esto, usted esos proyectos los tiene ya en consonancia con el plan vial que en estos momentos planeación está presentando, o sea hicieron ya ese empalme de esos proyectos, porque me gustaría saber si se tienen a si porque creo que ese plan que todavía no ha llegado al Concejo, que somos nosotros los que vamos a casi que aprobarlo, queremos saber si hay esa consonancia, quería saber ese tema.

Y por ultimo el tema del sistema integrado de transporte masivo quisiera también de pronto volver a tomar el tema Granizal, porque es el único sector

en estos momento, o se cuantos sectores faltan todavía por integrar el transporte masivo a nuestro municipio.

El tema de estacionamientos, a mi si que me preocupa bastante, pero sabe porque Mauricio y Doctora Adriana Salas porque en Bello en estos momentos en los proyectos que están aprobados ya en ejecución se nos viene una problemática muy grande y es que no hay donde estacionar vehículos de todos esos proyectos, pongo un caso son 620 apartamentos que se están creo que ofertando en el, proyecto de la autopista creo que es ciudad central y creo que solamente tienen 400, creo que son mucho menos, pero buenos y esos apartamentos que valen 130, 140 millones de pesos, yo pregunto creo que por cada apartamento hay un vehículo, esos 200 vehículos mas los visitantes donde piensa decir que van a estacionar todos esos vehículos, ya se está viendo el tema en las Cabañas, en el barrio Obrero nunca había visto las calles totalmente con todos los vehículos ya estacionados y apenas estados en un desarrollo inmobiliario en el municipio de Bello, debido a las normas que nosotros tenemos vigentes en nuestro municipio ¿Por qué? Porque todos los constructores vieron que en Bello somos bondadosos para ejecutar los proyectos, entonces por eso en estos momentos es ahí en ese tema de estacionamiento tenemos que empezar a que dejen en algunos sectores unos espacios o el municipio mismo empiece a ejecutar proyectos o los empiece a ofertar para hacer estacionamientos públicos en esos sectores o si no yo me veo a corto plazo viviendo en New York donde allá para uno parquear tiene que mover el carro casi que para poderse meter forzado Honorable Concejal Jean Lee.

Entonces yo quería solamente apuntar esas cosas en el tema, porque yo se mas adelante vamos a tener aquí espacio para debatir os temas más puntuales.

Muchas gracias Presidente.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Con mucho gusto, Honorable Concejal Bladimir Sierra puede hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL CÉSAR BLADIMIR
SIERRA MARTÍNEZ**

Gracias señor Presidente, un cordial saludo para usted, la Mesa Directiva y todos los corporados, a todos los secretarios y funcionarios de la administración y al público que nos acompaña.

Secretarios, un plan estratégico de movilidad proyectado a desarrollar nuestra ciudad con todo lo que se nos viene, con todo lo que Bello se proyecta en crecimiento debe de estar en sintonía con un tema muy sensible y es esa la pregunta o la inquietud. Es un proceso que está en ajuste y en construcción, entonces pienso que es el momento ideal para tener en cuenta.

Todo este proceso macro debe de estar en sintonía con la normatividad Colombiana en los estándares internacionales, fundamentados en la inclusión de la población en discapacidad física o movilidad reducida, desde lo macro bajaba al detalle, desde todo el ejercicio general bajaba cada uno de los proyectos es un tema que en estos momentos a nivel mundial tiene toda la tela para cortar, teniendo en cuenta mas a un que esta población en nuestra ciudad es grande y adicional a esto viene una curva ascendente con unas tasas de crecimiento importantes precisamente por tema de accidentes de tránsito y el tema de violencia que a todo nuestro país aqueja.

Hay unas entidades a nacional lideradas algunas por veedurías, otras inclusive por el mismo estado otras por ONG que manejan estos temas con mucha propiedad y de pronto la recomendación con mucho respeto es que hagamos algún tipo de acercamiento con estas entidades y aprovechemos este momento coyuntural para que dejemos soluciones, posibles soluciones medianamente plasmadas en este proceso.

Seria esta la sugerencia con mucho respeto señor Secretario.

Y eso seria señor Presidente, muchas gracias.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Con mucho gusto Honorable Concejal, Honorable Concejal Jean Lee Pavón puede hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JEAN LEE PAVÓN
ZAPATA**

Gracias señor Presidente, un cordial saludo para todos los invitados hoy al Concejo que es muy nutrida y como lo decía un compañero en aras de la brevedad obviemos los saludos personalizados.

Importante y de verdad muy estructurado el informe que nos presenta la Empresa de Transporte especialista en materia de desarrollo de materia vial.

Y voy a comenzar por decir algo que yo sé que no es del agrado de muchos, pero cuando uno tiene el convencimiento de algo lo tiene que decir, yo particularmente no estoy de acuerdo con el bulevar del renacimiento y no estoy de acuerdo porque Bello tiene una maya vial supremamente limitada y disminuir la capacidad de las vías para hacer andenes en mi concepto no es la mejor opción, yo pienso que hay que comprar fajas y cuando se va a hacer algo hay que hacerlo bien hecho, pero es que la mal llamada autopista norte no tiene dos carriles, dos carriles donde se vara una bicicleta y se hace un taco y la movilidad en Bello y la movilidad hacia el norte es caótica, ese es mi punto de vista, uno cuando va saliendo de Bello se encuentra casi que todos los días un choque la cantidad de motocicletas que se desplazan en nuestro municipio es una cosa impresionante nosotros tenemos que llegar en algún momento a considerar la posibilidad de construir moto rutas, porque es que los estudios de tránsito a lo que tienen que estar orientados no es solo a la agilidad de la disminución de los tiempos de viaje si no que también tiene que estar orientado ¡Bladimir! Es a proteger la integridad física de las personas, llámese peatones, cuando se habla de los andenes para eso también son los semáforos, pero llámese también para quienes transitan en los vehículos: automóviles, motocicletas, bicicletas.

Las bicicletas en nuestro medio no son muy usadas, pero las motocicletas sí.

Cuantos Bellanitas se movilizan en bicicletas diariamente, cuantos muertos tenemos en la autopista norte y en las vías de Bello en motos, me atrevería a decir sin conocer la estadística actual que el 70% de los muertos de tránsito en Bello son motociclistas y tiene que llegar el momento donde pensemos en esa población.

La zona centro de Bello, no observé y después voy a hacerles el reconocimiento porque me parece muy bueno informe, la zona centro de Bello tiene una movilidad muy reducida, la carrera 51 hay que abrirla entre las calles 49 y 50, la carrera 48 que la íbamos a abrir o la 47, eso se quedó en

veremos, porque es que Bello tiene que generar circuito interno de movilidad para poder disminuir la congestión que se presenta y las poluciones de gases tóxicos en la carrera 49 que todos los días hay congestión Daniela, en la carrera 49.

El estacionamiento que vienen presentando ustedes excelente es que esas zonas de estacionamiento regulado las ZER hay que hacerla en Bello, pero hay que hacerlas no con el objetivo que el municipio gane unos dineros o que la persona que tenga ese contrato x o y concesión gane mucho dinero, no hay que hacerlas es con del objetivo de disminuir y de desmotivar el estacionamiento de vehículos en las vías públicas porque es que no tenemos vías y para construir vías en Bello tenemos que hacer demoliciones, porque no tenemos franjas a diferencia en Bogotá, en Bogotá usted ve que hay franjas reservadas, en Medellín, entre Medellín y Bello teníamos un franja reservada, entre la carrera 65 y la carrera 64c mal llamada autopista y construyeron el Parque Juanes de la Paz, muy bonito, muy chévere, muy bacano, pero la movilidad hacia el norte...

CAMBIO DE LADO DE CASSETTE A X B

... Bello se encuentra una se de delimitantes que lo llevan a vías urbanas, vías residenciales de un solo carril, cuando usted ¿viene por la vía Zamora se encuentra una vía en pésimo estado y con cien resaltos que además muere, ahí en el intercambio vial no tiene continuidad y la autopista y la famosa regional que apenas ahí se están haciendo unos remienditos haber si se evita la congestión diaria de Solla de todas las mañanas que se demora uno desde la estación del metro, desde las oficinas del metro se demora entre 15 y 20 minutos para movilizarse.

Pero eso está bien, pienso que en mi concepto y reitero con todo respeto no es la solución estrechar las vías para hacer andenes, que pasó en la avenida 47B, en Niquia entre las diagonales 61 y 67 construimos un anden de tres metros y medio al lado derecho y un anden de dos metros al lado izquierdo, pero no tenemos bahías, pero no tenemos lugares donde estacionar los vehículos, las vías son peatonales ¿y que pasa? lo que tenia que suceder la gente estaciona los vehículos sobre el anden porque no hay donde más. Que va a suceder en la autopista norte vamos a incrementa el numero de accidentes, vamos a incrementar la congestión, porque es que la solución con todo respeto compañeros no es disminuir la capacidad de la autopista y determinar que vamos a desviar el trafico pesado hacia la regional, podemos desviar el trafico de vehículos que van hacia la costa, pero no se si hemos pensado en esta

consideración y procedo a leerla señor Presidente con todo respeto de la siguiente manera

"Bello 22 de junio de 2012

Doctor Carlos Alirio Muñoz López
Alcalde de Bello

Asunto tránsito de vehículos pesados

Apreciado señor Alcalde desde que se consiguió el proyecto de intercambio vial de la Madera se ha mencionado por la posible limitación a la movilidad de vehículos pesados por la carrera 50 (autopista norte) entre el intercambio vial de la Madera y el sector de la estación Niquia.

Si bien es cierto que es importante brindar mayor movilidad en nuestra jurisdicción y aportar a la disminución del tráfico vehicular de accidentes y de contaminación ambiental es importante considerar que existe en dicho tramo vial algunos establecimientos comerciales e industriales que movilizan sus materias primas y productos terminados en vehículos pesados (tracto camiones) como por ejemplo: Almacafé, Postobón, Bodegas Santa Ana, que es la bodega de la Fabrica de Licores, Fabricato, Futicol, Empresas Públicas que tiene una bodega en la parte inferior al lado de Almacafé, distribuidoras de Baldosas, talleres Sevilla y el Manguito, muebles Bonsua entre otros.

Establecimiento que se ubican en las márgenes de la autopista y que es importante pensar en las respectivas autorizaciones u otras medidas que la Administración Municipal determine considerando la importancia de estas empresas el gran número de empleos que estas generan.

Agradezco de antemano su gentileza

Cordialmente,
JEAN LEE PAVÓN
CONCEJAL

Si estamos diciendo que no vamos a permitir el tráfico de tracto mulas en el intercambio vial que las vamos a desviar y la estación Niquia, entonces que van a ser estas empresas, por donde va entrar Fabricato el carbón, por donde va entrar los productos o Postobón esa medida en mi concepto a la luz pública de hoy lo digo no creo que vaya a ser posible o le vamos a decir a Postobón que haga una transferencia de las mulas y mande camioncitos o le vamos a

decir a Fabricato ahí vamos a tener que ser un poco lapsus con eso, por eso en mi concepto reducir la calzada pues me refiero nuevamente no es solución, máxime cuando es que esas vías que se construyeron como "autopista" porque no es una autopista según lo que coincide el código nacional de tránsito tiene unos carriles muy limitados solamente dos y muchos tramos ni siquiera berma tiene. Tenemos que pensar en comprar faja para poder hacer algo bien hecho y no estoy en contra del bulevar desde el punto de vista del embellecimiento que le daría a la ciudad, pero si de las implicaciones en materia de movilidad que pueden tener.

Voy a otro punto los sistemas de transporte masivos de mediana capacidad hacia la García excelente ¡Pacho! Eso se necesita hace mil años, pero también tenemos que empezar a considerar otra situación, el norte de Bello se van a construir 10.000 viviendas adicionales a las que se construyeron en Terranova y solo tenemos la autopista norte para ir de aquí a Guasimalito, para ir de aquí a Navarra. La diagonal 55 yendo hacia el éxito yo que vivo en ese sector todos los días hay congestión con un agravante puerta del norte la cierran cada ocho días para hacer un lanzamiento del canal RCN, para hacer un evento, una promoción de Red Bull, no sé que, de motos, de todo, la movilidad es horrible no existe una vía alterna para la movilidad hacia el norte del municipio de Bello y vamos a construir 10.000 viviendas estrato 4,5 y 6 ¿Qué implica eso? Que la gente no va ir en bus, la gente va a necesitar vías para desplazarse en sus vehículos y la autopista no tiene si no dos carriles y adicionalmente Empresas Públicas inicia dentro de muy la construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales y eso nos va a generar caos vehicular y eso nos va a generar problemas y no nos hemos preparado y no hemos concebido que en Bello hay que construir una diagonal que puede ser la 57, que puede ser la 59 a cuatro carriles y llevar la movilidad hacia el norte y que ciudadanos de Bello como son los de Guasimalito tengan que pagar peaje para llegar a su casa, a si sean \$ 2.000, pero es que \$ 2.000 de ida y de venida diariamente por 30 días del mes, son $3 \times 4 = 12$ son 120.000 pesos multiplíquelo al año cuanto es y son ciudadanos de Bello que están pagando peaje.

Le hicimos una solicitud a la concesión la cual desconocieron y dijeron que eso no estaba aprobado en la junta y por lo tanto siguieran pagando, a si de sencillo.

Otro tema señor Presidente, con todo respeto ustedes hicieron este comentario y no comparto y aquí que está el secretario de tránsito "la idea es una convocatoria a la policía nacional" porque Bello tiene un Comandante, tres supervisores, cuarenta agentes de tránsito y cuarenta y un pedagógicos, a mi me duele el tránsito para nadie es ajeno eso. Yo no comparto la posibilidad que

en Bello tengamos policías de tránsito y de una vez le manifiesto esa situación a la Corporación y con todo el respeto al secretario, nosotros lo que tenemos que hacer es esos cuarenta y un muchachos que tenemos en condición de agentes pedagógicos pasen a ser agentes de tránsito para que nos generen ingresos, para que robustezcan las finanzas del municipio, no para que se lleven el 50 % de los comparendos como hace la ponal, mas el 10 % que se lleva la Federación Colombiana de Municipios, más el 60 % de lo que queda que se lo lleva la concesión.

No, nosotros necesitamos fortalecer las finanzas municipales y eso se hace con agentes de tránsito y necesitamos regular y necesitamos darle mayor orden a la ciudad y nuestros agentes están capacitados para ello y por ello no comparto el tema de la policía, la policía que se dedique a los temas de seguridad, bastantes problemas que tenemos en Bello en esa materia.

Necesitamos buscar unas condiciones de mayor accesibilidad y competitividad eso lo comparto y está muy bien, la maya vial del municipio tiene infinidad de problemas pero el Doctor Juan Manuel presentó un excelente diagnostico que comparto desde todo punto de vista igualmente el tema de los puentes que le manifestado que no solamente ese si no otros necesitan una intervención pronta.

Vamos a este tema señor Presidente retomando algo que manifestó el Honorable Concejal Gabriel Jaime, el tema del cable no solo el cable de Zamora, Santa Rita y hasta el Pinar, eso es importantísimo irlo proyectando a si no lo podemos hacer ahora, pero lo van a ser hacia Guarne, no lo vamos a hacer en Bello dentro de algún tiempo.

El conflicto de la estación Bello, lo comparto totalmente ahí hay que hacer una demolición de la zona peatonal que hay ahí para poderle dar cabida a los vehículos que ya no da, reducir el numero de resaltos tenemos 700 resaltos en el municipio, pintar esos resaltos nos vale un inferno de plata, pero además de eso es el deterioro que generan a los vehículos.

Reglamentar Edgar los paraderos de buses, cuantos accidentes ocurren porque el señor del bus o muchas veces el del microbús por recoger un pasajero le frena a uno de manera intempestiva y además genera congestión y genera incomodidad en el tráfico.

Realizar el plan L, el plan L es el plan que hizo Medellín hace muchos años, donde se demarcaban todos los pares de la ciudad y la línea de pare, eso brinda seguridad y reduce accidentes y mortalidad.

Y finalmente esta recomendación para planeación, tenemos que asegurarnos Adriana, Mauricio de que en Bello no volvamos a tener ni una urbanización que tenga una sola vía para el ingreso y el egreso, verbo y gracia Amazonia donde vive Daniela estrato 4 y 5, una belleza y no tiene si no una vía de ingreso, si llega a suceder algo en ese puente toda esa comunidad queda incomunicada. Serramonte, Palmar de Serramonte, Búcaros tienen una sola vía, donde vive usted Pacho, el Mirador cuando pasa algo en la carrera 50 se quedó desconectado y van a construir Mirasol, unos apartamentos donde van a vivir 4.000 o 5.000 personas más y no hay sino una sola vía la carrera 50.

Villas de Occidente donde vive el Concejal Carlos Mario Zapata con un hueco que hay, un cráter ese si lo tienen que ir a mirar.

Hay que construir los circuitos viales, que la gente tenga la posibilidad de entrar por un lado y salir por el otro, además por materia de seguridad también para poderse uno desviar en determinado momento.

Básicamente señor Presidente esas son y una final hay que pensar Edgar en el par vial entre lo que es la transversal 56ª, el llamado carretero de la virgencita de acá que nos encontramos derecho en la carrera 50 hasta el puente de Bellanita, hay que pensar en conformar un par vial entre esa vía y la transversal 56B que es la que pasa por el colegio la Milagrosa, pero primero obviamente hay que hacerle un mantenimiento a la diagonal 56B entre las carreras 57 y más o menos la 50, el sector de Cóngolo porque la transversal 56ª está saturada es una vía peligrosa, es una vía que incluso en mucho tramo de ella no hay andenes, allá si hay que construirlos, allá si se podría pensar en generar un espacio, una ruta caminera o una moto ruta o una ciclo ruta, pero obviamente dándole la alternativa de movilidad al agente por la transversal 56B. Eso son cositas más o menos a si uno va mirando como generalidades dentro de lo que es el municipio y sin lugar a dudas me alegra la presencia de ustedes, no conocía de su empresa no recuerdo el nombre en este momento, me parece que hicieron un buen trabajo, un buen diagnostico, obvio que hay que complementarlo con algunas cositas que nosotros de una u otra manera pues vamos conociendo por el mismo manejo que tenemos del municipio.

Doctor Juan Manuel le había anunciado a usted sobre esta campaña, véala acá de recolección de firmas, es una firma constructores Javier Londoño S.A y nos piden Honorables Concejales aquí dice necesitamos tu apoyo para construir el puente peatonal La Gabriela estación Bello, con tu firma nos apoyamos para pedirle al señor Alcalde de Bello, el Honorable Concejo de la ciudad y la Administración Municipal que se una esfuerzos y recursos con el sector privado para su construcción y aquí muestran donde seria el punto de construcción del

puede, no se cuáles el objetivo, seguramente en Planeación Municipal si lo sabrán ahí le paso el volantino Doctor Juan Manuel.

Muchas gracias señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Con mucho gusto Honorable Concejal, tiene el uso de la palabra el Honorable Concejal Jesús Ernesto Zapata.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JESÚS ERNESTO ZAPATA
ORREGO**

Gracias Presidente, un saludo a usted, a la Mesa Directiva, Honorables Concejales, secretarios que nos acompañan en el día de hoy con sus equipos de trabajo y público en general que se encuentra en las gradas.

Yo quisiera hacer como un pequeño aporte pues al plan de movilidad porque me dan unas dudas en unos temas que yo no vi como que se tuvieran en cuenta dentro de toda la exposición que tuvieron los diferentes secretarios de despacho y uno de esos temas es el tema de la centralidad norte, estamos hablando de que la centralidad norte es el margen comprendido entre el intercambio vial de Solla y la parte de la estación Niquia del metro, cierto si pensamos en esta centralidad, en hacer el bulevar del renacimiento, en hacer la administración en la parte de los terrenos del parque de artes y oficios no vi como que hubiera como mucha centralidad pues en ese tema de empezar a descongestionar pues el parque o la centralidad de Bello que es este sector de acá en trasladarse a ese norte que está ubicado entre la estación Bello y la estación Niquia, que es donde en un futuro quedaría la Administración Municipal y quedarían los grandes macro proyectos de desarrollo para el norte del Valle de Aburra hoy municipio de Bello. Entonces vi como muy poco pues la parte de vías o de acondicionamiento de vías en esta parte.

Se habla de bulevar de renacimiento pero ahí comparto también lo que dice el Honorable Concejal Jean Lee de hacer mucha parte de aceras y reducir las vías en su capacidad de movilidad entonces queda uno un poquitico pues como con dudas en este tema.

La segunda observación que yo quiero hacer es en el tema de nuevas vías, por el plan de desarrollo quedó aprobado .5 kilómetros de vía que inclusive esa fue una de las preguntas que hicimos aquí en esta Corporación cuando se terminó

la intervención de los proyectos de los diferentes secretarios, en ese entonces el secretario de infraestructura recuerdo que nos expuso que .5 kilometro de vías o sea medio kilometro de vías que seria una intervención que se haría en ese cuatreño pero no lo vi contemplado dentro del plan de movilidad, o sea que nuevas vías se van a hacer, que nuevos empalmes, o sea este 0.5 kilómetros de vías que se tiene pensado hacer en este cuatreño como esta incluido dentro de ese plan maestro de movilidad, o sea cuales son las nuevas vías que se van a abrir o las nuevas vías se van a hacer.

Ahí entraría también Honorable Concejal Jean Lee la ampliación de la maya vial en esos sectores que usted ahorita muy acuciosamente mencionó de esos sectores del éxito entre la diagonal 55 que desemboca allá en el éxito donde hay una congestión permanente a todas las horas del día, porque inclusive fines de semana con mayor razón hay más afluencias de tránsito vehicular en ese sector.

Tampoco veo que se le haya dado como mucha importancia dentro de ese plan de movilidad a la recuperación del espacio público, miren hoy es triste mirar zonas como por ejemplo aquí a dos cuadras por el lado del supermercado OR usted va a transitar allá en horas de la mañana y es delicado el taco tan impresionante que se forma ahí con los carros de descargue de mercancías en esa zona, en toda esa zona de allá no se habla de recuperar todos estos espacios dentro des ese plan de movilidad y es un espacio altamente prioritario dentro de un plan de movilidad pensando en que haya buena movilidad tanto vehicular como peatonal y recuperar los espacios públicos en el sector de la plaza que también es otro sector bastante invadido y bastante congestionado, pasar la plaza de ahí para otra parte no se si esa la solución pero obviamente ya el debate se dará en su debido momento cuando se presente el plan de movilidad a la Corporación para se estudiado, ser analizado y ser debatido en esta plenaria, obviamente tendremos que sentarnos ya nosotros juiciosamente a analizar cada uno de estos factores para poder saber si se aprueba o se aprueba o que modificaciones se debe hacer a este plan de movilidad. Pero si es bueno tener como todo eso que se ha dicho aquí en la Corporación por los Honorables Concejales porque es uno con el perdón de los ingenieros que nos acompañan, somos nosotros los que nos mentemos recorriendo el municipio y los que realmente los que sabemos las necesidades que hay en las comunidades y en las partes de aquí señor Presidente.

Muchas gracias señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Con mucho gusto Honorable Concejal, Honorable Concejal León Fredy Muñoz puede hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL LEÓN FREDY MUÑOZ
LOPERA**

Gracias señor Presidente, un saludo para usted, a la Mesa Directiva, Corporados, los funcionarios del municipio que nos acompañan hoy y en especial pues los invitados: José Edwin, Nelson, Pacho gran amigo que está por aquí.

Señor Presidente yo si quiero como tocar varios temitas porque yo creo que es necesario hacer un recuento histórico de lo que ha pasado en el municipio y eso tiene que ver desde la concepción cultural hasta lo trasversaliza los desarrollos y es nuestro pensamiento, entonces yo quiero hacer un recuento histórico desde que se pensó en diseñar la movilidad en Bello, que Pacho Monsalve es uno de los con quien yo más he tertuliado del tema y he tenido una visión muy amplia y muy global sobre el tema de movilidad lastima pues que todos estos proyectos que Pacho ha tenido en la mente no se han desarrollado por lo mismo señor Presidente, es que tenemos una mente todavía de pueblo, a si vemos al municipio de Bello, lo vemos como un pueblo y muestra de eso es que incluso políticamente lo vemos como un pueblo, o sea los pueblos se miran a si, los pueblos donde hay caciques se miran a si mismo es el desarrollo de los pueblos. Por eso es que Bello está en las condiciones que hoy está, lamentable, porque es una condición lamentable en muchos temas, pero hoy compete el tema de la movilidad y creo que los amigos que hoy nos visitan José Edwin y Nelson no se de donde son pues creo que de pronto José Edwin estudió en la Nacional fue lo que escuché y de pronto conoce un poquito del tema de Bello, pero no se si conoce todo lo del trasegar de la movilidad en Bello como ha estado.

Señor Presidente desde la obra 2000 creo que fue un proyecto interesante para nuestro municipio, pero se quedó a medias, o sea ese proyecto no se concretó como tendría que haber sido y lo podemos mirar los que caminamos todas las calles, donde termina pues aquí la obra, lo que nosotros llamamos la Buena Esquina, ahí queda trunco el proceso luego empata allí donde se va a voltear para Santa Ana, entonces uno dice que pasa aquí, se quedaron truncos esos procesos Francisco que fue uno de los que estuvo al frente de eso y yo creo que es por falta de diseñarnos como plantean aquí el plan estratégico de

movilidad 2006-2030 o sea aquí no lo hemos diseñado o si lo hemos diseñado no hemos sido capaces de llevarlo a un feliz termino de ejecutar las cosas que nos hemos pensado y voy a hacer un recuento histórico para que empecemos a hablar de la realidad de nuestro municipio creo que es necesario.

Cuando la obra 808 yo creo que en términos estructurales iba a ser una obra muy interesante y era la fase de esa obra 2000 los problemas que tuvo fue la falta de sensibilización de esa obra con el tema de la valorización que Gabriel Jaime yo creo que es un tema vedado en estos momentos para esta municipalidad, o sea yo creo que hablar de valorización es como hablar hoy del impuesto predial algo a si eso da escozor, le digo pues que ese tema imposible tocarlo, porque la gente lo hemos pensado como un pueblo no como una ciudad como tendría que haber sido, entonces esa obra 808, sus proyectos, creo que eran 46 proyectos si no estoy mal iban a ayudarle mucho a la movilidad de nuestro municipio, pero esa falta de sensibilizar a nuestra gente, de socializar un proyecto yo creo que en términos de tranquilidad, llevó al caos y es lo que está llevando al caos al municipio.

Por ejemplo señor Presidente zonas que estaban afectadas para proyectos hoy están desafectadas, o sea eso es delicado o sea que es lo que nos estamos pensando para mirar a Bello en un desarrollo vial que realmente sea adecuado a la población que tenemos y al crecimiento que estamos viviendo hoy.

Por donde iba uno de los proyectos grandes era la salida a Bello ahí en la casa de la cultura, esa zona estaba afectada no se podía construir la margen derecha bajando, hoy vemos grandes edificios, hoy vemos grandes construcciones, cuanto le cuesta en este momento al municipio si se va pensar desarrollar eso, cuanto le cuesta, pero ahí es donde viene quienes son los responsables de eso, o sea quienes son los que han desafectado todo eso, hay que mirar también todo eso señor Presidente, cuales son los responsables de que se trunquen los desarrollos de las municipalidades, yo creo que eso hay que hablarlo, eso hay que decirlo, eso hay que mencionarlo para que no se repita si las cosas no se mencionan, no se dicen fácilmente se repiten y yo creo que no es tiempo de que esas cosas se repitan y muestra de eso lo planteo el Concejal Gabriel Jaime en el barrio Obrero, o sea es delicado lo que pasa en el barrio Obrero, o sea no hay por donde transitar, no hay por donde, están construyendo, construyendo y construyendo y supuestamente los sótanos o los primeros pisos para parqueaderos y todo son locales comerciales, no hay un solo parqueadero en edificios de 5 y 6 pisos que están haciendo allí, o sea que es lo que va a pasar con la movilidad en Bello.

Entonces yo creo señor Presidente que es necesario tocar temas y voy a tocar otro tema que soy reiterativo en ese tema porque yo creo que tuvimos una posibilidad de solucionar no solamente un problema de vivienda, un problema de movilidad que hoy vuelve y se menciona aquí y lo mencionó el ingeniero José Edwin y vuelvo y lo menciona el secretario de infraestructura que creo que él conoce bastante de esto porque a estado en varias Administraciones como funcionario público y es un tema muy delicado y es el tema de la García por ejemplo, hoy vuelve y se toca y el señor Nelson Ramírez habla del CONPES 2002 y yo hablo del documento CONPES 2005 cuando salieron los recursos, o sea 35.000 millones de pesos, al municipio le correspondía 30% y pignoraron la sobretasa a la gasolina para eso, ya estaban los diseños, una entidad CORPES fue la entidad que hizo la caracterización de todo ese sector de la García creo que un estudio de 1500 predios que ya estaba el estudio listo era si no empezarlo, incluso el metro estaba haciendo parte de los diseños de las orientaciones del expresidente Uribe en ese momento oriento la cosa quien fuera el metro, quien orientara un poco el proceso, pero bueno tuvimos una gran oportunidad de empezar con un desarrollo vial de solucionar un poco la problemática que vimos en la García y no fuimos capaces, aquí llegó por diferentes situaciones vinimos y pignoramos la sobretasa de la gasolina para otras cosas inmediatamente se logra un acuerdo que era necesario y hoy venimos y tocamos el tema, entonces aquí se repite la historia, pero hoy ya hablamos de una cosa distinta que es lo que me preocupa a mi, a lo que en ese momento se hablaba y son las famosas concesiones, el tránsito concesión el tránsito, ahorita estábamos hablando de concesiones no sé de que otro montón de cosas, me preocupa mucho el tema.

Entonces señor Presidente yo si creo que en este sueño de este plan estratégico de movilidad para el municipio tendremos que estar muy pendientes para que la historia no se repita como la hemos vivido en Bello, yo creo que aquí nos tenemos que poner la mano en el corazón si verdaderamente estamos pensando en Bello, o sea cual Bello es el que queremos, cual es el Bello que nos estamos soñando, o sea el Bello que tenemos hoy, cuales el Bello que queremos realmente.

Yo no sé señor Presidente dejaría por ahí, pero si llamo a la reflexión, yo creo que tiene que primar los intereses colectivos, sobre los intereses individuales y en eso llamo la atención señor Presidente y le agradezco mucho señor Presidente.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Con mucho gusto Honorable Concejal, abrimos el espacio para las correspondientes respuestas, yo quería preguntarles en relación a la circunvalar occidental que hay.

Por favor pueden hacer uso de la palabra para las correspondientes respuestas en una forma lo mas concreto posible.

Pongo en consideración declararnos en sesión permanente. ¿Aprueban Honorables Concejales?

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

Si señor Presidente ha sido aprobada la sesión permanente.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Bien pueda señor secretario.

**TIENE LA PALABRA EL SECRETARIO DE PLANEACIÓN DOCTOR
MAURICIO HENAO BARRERO**

Gracias Presidente, pues lo primero es aclarar que la exposición de hoy era una exposición muy sucinta, era un diagnostico, era una exposición global de lo que se viene para exponerles a ustedes acá en el Honorable Concejo Municipal, es decir vamos a necesitar señor Presidente una vez recibamos por parte de la interventoría el plan maestro de movilidad aprobado que se nombre una comisión que discutamos los temas, pero temas ya puntuales que conozcamos el diseño del bulevar del renacimiento hoy no lo hemos presentado, que conozcamos bien cuales son las vías que se van a ampliar, a modificar y a crear, pero hoy no las hemos presentando, hoy solamente traemos un diagnostico, en que consiste el plan de movilidad y como lo vamos a desarrollar, eso fue básicamente lo que trajimos hoy.

Sin embargo hay unas preguntas interesantes que quisiéramos darle respuesta y para eso le pido señor Presidente la autorización que también la subsecretaria que lleva un buen recorrido aquí en la Administración me apoye con algún tipo de respuestas.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Desde que se aprobó el orden del día estaba autorizado.

**TIENE LA PALABRA EL SECRETARIO DE PLANEACIÓN DOCTOR
MAURICIO HENAO BARRERO**

Entonces preguntaba el Concejal Gabriel Jaime Tabares que cual es el cronograma, la financiación y si se va a tener en cuenta el tema de la valorización es potestad de cada Administración Municipal decir que va a intervenir de este plan maestro de movilidad, en nuestro plan de desarrollo y bien lo recuerdo y espero que también ustedes lo recuerden vamos a ejecutar un 10% del plan maestro de movilidad y espacio público, esa es la meta que nos hemos propuesto para este cuatreño ya serán las próximas Administraciones las que darán también el cronograma de cual será su aporte dentro de este plan maestro de movilidad y cuales van a ser las fuentes de financiación y obviamente si las otras Administraciones crearan algo para desarrollarlo por valorización.

En esta Administración en el momento no hemos tocado el tema de valorización.

La urbanización ciudad central que está en toda la autopista, es una urbanización con 575 apartamentos y cuenta en totalidad con 528 parqueaderos, de todas formas en secretaría de planeación tenemos el expediente de la urbanización para que la analicemos, tiene alguna aparta estudios y recordemos que está cerca de la estación del metro.

El Doctor Bladimir nos habla de que hay que atender el tema de la discapacidad tiene toda la razón siguiendo la normativa nacional, pero entonces una se tenga establecido cuales son las vías que se van a crear, ampliar o cambiar el sentido una vez se tenga eso claro al momento de intervenirlas hay que también diseñar como se va a tener en cuenta todo el tema de la discapacidad.

Ya aclarado que el bulevar del renacimiento no se ha traído hoy a exponerlo, va a ser un tema que en comisión conjunta con algunas de ustedes, vamos a analizarlo al detalle, metro por metro. Sin embargo hay un tema sobre el plan parcial de horizontes que va a desarrollar en inmediaciones del terreno de CONASFALTOS donde está el peaje social, el plan maestro de movilidad tiene concebido como se va a desarrollar todo el tema...

CAMBIO DE CASSETTE N°2X N°3

... Pero que hay algunos temas que si queremos dar claridad, le voy a pedir entonces a la Doctora Adriana que me colabore con esto.

TIENE LA PALABRA LA DOCTORA ADRIANA SALAS FUNCIONARIA DE LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

Buenos días Honorables Concejales, a la Mesa Directiva, al público que nos acompaña y a los demás compañeros de la Administración Municipal.

Lo primero es decirles lo siguiente yo comparto la preocupación, que no es solo la preocupación del Concejal Fredy si no la preocupación de todos los Bellanitas, de como ha sido el modelo de desarrollo de la movilidad en el municipio de Bello porque todos vivimos el problema de la congestión del parqueo en vías, del crecimiento de alguna manera desordenado no planificado, él tiene toda la razón en cuanto a lo histórico, pero también volviéndonos un poquito a lo histórico voy a decir el porqué de un plan de movilidad.

Resulta que el plan de movilidad surge precisamente con una necesidad de planificación territorial y fue solamente a través de una ley de la ley 1067 del 2007 que fue obligación para los municipios tener un plan maestro de movilidad, antes no existía la obligación de tener planes de movilidad, por eso cada Administración consideraba unas propiedades viales y las ejecutaba y la única forma de hacer obras grandes y magnas era a través de macro proyectos que se hacían a través de valorización, porque recordemos los macro proyectos de Bello se han hecho es por validación, inclusive la obra 2000 fue por valorización, la obra 808, porque la Administración nunca a contado con recursos para adelantar obras de tal magnitud; de hecho a mí me tocó liquidar la obra 808 y con mucho dolor y me tocó hacerlo, sigo pensando que el plan de movilidad que hoy tenemos retoma muchas de esas vías que son vitales, como ,lo planteaba de pronto Jean Lee la conexión de Bello con su zona rural a través del barrio paris, muchas de las obras están allí consideradas.

Pero retomando el histórico solo fue hasta el año 2007 que el estado Colombiano entendió que para poder planificar los territorios era obligación contar con un plan de maestro de movilidad, el cual fijara el marco de acción en un periodo de tiempo mayúsculo porque no se hacen obras en 5 o en 10 años si no mayúsculo, en nuestro caso hay un planteamiento que le vamos a aclarar del plan de que usted habla el Concejal Gabriel Jaime a 2030 es la visión del Área Metropolitana, no es la visión del municipio de Bello. Contemos

y hay que aclarar que la unidad planificadora en temas ambientales, territoriales, de tránsito es el Área Metropolitana que da los lineamientos y nosotros nos sujetamos a ellos, Bello nunca puede andar como una rueda suelta ni en movilidad, ni en planificación territorial, ni en aprovechamiento de recursos naturales, son las autoridades ambientales en este caso el Área Metropolitana quien tiene los lineamientos inclusive del transporte masivo de mediana capacidad, les voy a precisar esto porque de ahí vamos a ver un montón de situaciones que los Bellanitas queremos pero que no está en el resorte de nuestras decisiones; entonces por eso el antes y el después, por eso entonces vamos a encontrar un Bello sin una planificación clara porque planificación si ha habido pero no clara con un norte a donde todas las Administraciones apunten porque no existía un plan de movilidad, ahora por ley se tiene que tener, entonces es el primer marco de la ley para decir ahora porque lo estamos haciendo.

Como bien lo sabemos es un plan cuando usted empieza a diseñar un plan, usted dice voy para la costa, entonces dice cuanto vale ir a la costa y se van en carro, en avión, en particular, en bus, cuantos van, cuanta plata tienen, si tienen hospedaje, pero ese plan en su ejecución puede tener muchísimas dinámicas, el vuelo se retrasó, el hotel no les alcanzaba para el cinco estrellas si no las estrella las tuvieron que mirar cuando entraban al hotel en el cielo porque no alcanzaba para más o iban en bus y había un derrumbe y no llevaban plata si no contadita y los alcanzaba ni para el almuerzo del derrumbe, es un plan, entonces esto es un plan, entonces este plan es un escenario ideal pero no sabemos si lo ... que se logre depende de la eficiencia, de la gestión de las Administraciones que de ahí en adelante lleguen al municipio de Bello, un gran compromiso. A esta Administración le toca muy poquito, vea a nosotros que nos va a tocar para ser muy sinceros y que después no vengan juicios de valor, nos va a tocar recibir el, plan de movilidad, adoptarlo y ya y lograr con la meta el porcentaje del plan de desarrollo, en ese 10% que yo quiero presentar, que el 10% quedó para el plan maestro de espacio y quedaron 5. algo para el tema de vías, cuando vamos a decir que vías y que espacio público se va a ejecutar cuando este aprobado el plan, porque antes no habría ninguna legitimidad para decir que vamos a pavimentar tal vía, a ampliar tal carril o a abrir tal boche si el plan no esta aquí aprobado, entonces por eso.

Algunos Concejales hablaron de lo que piensan que es el plan de movilidad pero nosotros vamos a tener sesiones reales con todos los técnicos donde vamos a mostrar tramo por tramo del municipio de Bello, comuna por comuna con el planteamiento vial respectivo, con la señalización, con los sentidos, con el plan maestro de espacio público.

Ernesto planteaba que él no veía la centralidad norte en algunas partes el tema de espacio público pero es que dijimos a movilidad, pero este contrato tienen un capítulo completo que se llama plan maestro de espacio público, que yo sé que se van a deleitar viéndolo, espero que seamos capaces los retos están, necesitamos es de hombres capaces de hacerlo o de líderes capaces de hacerlo porque el reto es muy grande, simplemente como histórico pienso les pienso contar Bogotá hace más de 30 años está pensando en un metro, Medellín fue capaz de hacerlo, Bogotá no a podido, Bogotá se a gastado 80.000 millones de pesos en estudios para el metro, lo que le hubiera costado hacerlo ¿sabe porque? Porque cada dirigente le imprime que su sello, prioriza las obras, desconoce los estudios, entonces por eso quiero reiterarles que eso es un plan ideal y que son ustedes, yo tengo hoy un público maravillosos, tengo todos lo que posiblemente pueden ser Alcaldes del municipio de Bello, o sea que yo creo que estoy con las personas indicadas para que cuando escuchen este plan de movilidad se comprometan y entonces ahí si soñemos lo que Fredy dice por el Bello que queremos, cuales el Bello que queremos en movilidad.

Si yo fuera Alcalde en los próximos cuatrefios que de ese plan hago yo y cuanto vale para hacerlo y que es lo primero que tengo que hacer el 01 de enero que me poseione en estudios, en diseños, fase tres para cometer la obra, por eso vamos a poder planificar, porque ya está marco en las obras que Bello necesita en movilidad si lo logramos o no es otra cosa, pero es un plan.

Entonces en ese orden de ideas es la invitación a que no se pierdan las sesiones específicas de la exposición de ese plan previa a la aprobación, yo no quiero que suceda que siendo ustedes y teniendo este momento privilegiado en la historia del municipio de Bello se pierdan el conocimiento pleno y los aportes de aportes tan valiosos que ustedes harían porque como lo dice específicamente los Concejales, nosotros somos los que vimos a Bello, lo hemos andado a pie y sabemos cuales son los problemas que tiene.

Nosotros tenemos todo lo técnico, porque la habla es estudios técnicos, cuando usted va al marco de la ley 1083 dice que productos tiene que entregar y como los tiene que entregar, eso no se lo inventó planeación, no se lo inventó el consultor, la ley prospectivamente la pueden leer cuando quieran dice que estudios se necesitan y cuales la metodología, entonces esto fue hecho con un sustento técnico, le falta que, le falta el aporte de ustedes, la dinámica propia de nuestro municipio, entonces ese va a ser un aporte muy valioso.

Ahí les preciso lo que es el plan de movilidad; por ejemplo cuando el Concejal Jean Lee decía no pero es que van a bajar los carriles y nosotros lo que más

necesitamos son los carriles de la autopista norte crecen y que se comprenden esta estructurado hasta cuantos predios hay que comprar, cuantos metros cuadrados hay que comprar, esta diseñado un carril central para un solo bus de transporte masivo, o sea, conozcamos los proyectos específicamente no nos perdamos esas sesiones y hablemos puntualmente de cada comuna, de cada vía, de cada bocche y de cada plan de expansión del proyecto de movilidad.

Entonces yo estoy de acuerdo en que hay un antes y un después en la planificación, hoy es el después, a partir de que ustedes aprueben ese plan de movilidad aquí simplemente le hicimos un abrebocas al tema.

A estos temas de ciudad que me parecen muy importante tocarlo, están hablando ustedes, decía inclusive Jean Lee que vienen grandes desarrollos en la parte de Guasimalito y que entonces la movilidad como va a ser, yo les quiero hacer un aporte valioso para valorarlo, también con mucho pesar por parte de nuestra secretaría, es que nosotros recibimos un plan estructurado con un sistema de modelación validado universalmente en los países más avanzados en transporte, pero estamos buscando que la Administración tenga quien administre ese sistema, porque yo no creo y ahí si tengo que decir no soy capaz de continuar con un proyecto de esos en cabeza de un ingeniero civil de la oficina, que poquita experiencia tiene en movilidad o de un geólogo pues quien va a administrar ese plan de movilidad. Todo ese esfuerzo se podría perder si no hay quien lo mantenga aquí, lo dinamice y aporte, tiene que ser un grupo interdisciplinario ese es un gran reto para Administración; seguir administrando ese plan de movilidad bajo los parámetros de su diseño técnico.

Entonces como nosotros no tenemos esa herramienta hoy y creo que con la situación que hoy tenemos financiera quien sabe si lo tenemos en el corto plazo, que hizo la oficina de planeación mediante la reglamentación específica de los desarrollos urbanísticos, dice que todo desarrollo urbanístico que tenga más de 300 viviendas o parqueaderos requiere un estudio de movilidad previo y son las constructoras quienes tienen que llevar los estudios de movilidad para que sea la secretaría de planeación quien los apruebe, es decir y tienen que montarlos en el modelo de simulación que nosotros hemos hecho todo el plan de movilidad para a si poder articularlo y decir que ese proyecto va porque el estudio de movilidad entregado es y aguanta los flujos y las cargas vehiculares de nuestro plan de movilidad, entonces es como una primera herramienta, o sea nosotros no aprobamos nada a la loca, porque en planeación no hay expertos, hay unos técnicos, pero los expertos no los poseemos.

Ustedes conocen muy bien es la planta de planeación si hay un experto me lo dicen porque yo no le he encontrado, entonces tenemos grande retos en eso, entonces que hemos hecho pedirle esos estudios para la constructora para nosotros mínimamente convalidarlos con el modelo de desarrollo.

Nosotros tenemos incluso dentro de las exigencias Gabriel Jaime decía algo que a mi también me preocupa mucho y es el tema de parqueo, el tema de parqueo en Bello y lo dirán los técnicos cuando hagamos la exposición. El tema de movilidad en Bello y no es que no tengamos unas vías que soporten los flujos, si las soportan las existentes, el tema es el parqueo en vías, el desorden pues tienen un solo cuadrito parecen al frente, si me dicen que control hay aquí, al frente ninguno.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Doctor, ruego por favor centrarnos en las respuestas, la parte de opiniones y todo lo demás lo dejamos para el debido momento.

**TIENE LA PALABRA LA DOCTORA ADRIANA SALAS FUNCIONARIA DE LA
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN**

Hablo simplemente de las limitaciones del modelo, o sea el modelo de Bello en cuanto a parqueo Doctor Gabriel Jaime, o sea el parqueo en la vía sin control ¿Qué hicimos en la norma urbanística? Que usted se refiere a ella que están haciendo edificios sin parqueaderos, nosotros tenemos toda una sustentación técnica de los parqueos que se piden por estratos ¿Cuál es el problema de Bello en cuanto a estratos? Que Bello nunca ha tenido estratos 4,5 y 6, entonces los modelos que teníamos de normas difícilmente se aplican porque apenas van a llegar esos modelos que teníamos de normas difícilmente se aplica porque apenas van a llegar esos modelos y le estamos pidiendo esos modelos uno a uno.

Si usted va al barrio Obrero, el barrio Obrero y la Cabañita no tienen estrato cinco entonces es difícil pedir parqueadero uno a uno, entonces eso es parte de el modelo apenas se va ajustando de ahí el problema de parqueos en los edificios que da la preocupación.

Alguien se refería de que no compartía el tema señor Presidente estoy retomando el tema de los puntos de los Concejales para contestarlos uno a uno y eso fue básicamente lo que ellos manifestaron. Hablaban del tema de los

policías como guardas, mire eso es una mera propuesta cada Administración verá si lo toma o no y valorará en su momento si es viable o no, que a funcionado en otras ciudades, funciona y uno dentro de un plan de movilidad y el espacio público no puede descartar lo que en otras ciudades ha funcionado, entonces es una mera propuesta.

Se hablaba también de los cables, alguien estaba diciendo que porque no se pensaba en el cable al Pinar y en el cable a otros sectores de la ciudad. Yo quiero decirle que el cable no es un resorte de la Administración Municipal porque los cables están articulados al sistema metro y el único que tienen potestad de definir que cables hace es el metro porque él es la autoridad conjuntamente con el Área Metropolitana para realizarlos porque todos confluyen al sistema metro, o sea nosotros lo único que tenemos son propuestas de cable, porque los cables hoy están incluidos porque están dentro del plan de expansión del metro, entonces como tal lo incluimos en las concertaciones de movilidad desde el escenario del plan de ordenamiento territorial, pero para ser un poquitos más claros y frente al tema del cable al Pinar, el cable al Pinar es que precisamente el Pinar se dinamizó fue por el cable de Acevedo, o sea era una población de 300 viviendas, pero creció a 5.000, que hoy son 5.000 precisamente porque muy cercano al predio llegó el cable, entonces no creo que el metro haga otro cable que llegue unos 5 kilómetros más allá o menos, no creo y sería discutirlos con ellos, entonces desde hay inviabilidad técnica.

También estaban hablando de que algunas urbanizaciones tienen una sola vía, específicamente hablaron de Amazonía que teníamos que impedir que los proyectos urbanísticos tuvieran una sola vía, recuerden la topografía del municipio de Bello, nosotros que estamos tratando de hacer en el tema de movilidad, crear sistemas de vías por los retiros de la quebradas están invadidas ojala y lo logremos, pero está como un planteamiento general, para lograr ese doble sistema vial.

Que hemos pedido cuando hay una sola vía que sea de doble carril ida y salida y que tenga buenas especificaciones para aguantar la movilidad, preguntaba el Presidente por la circunvalar occidental, precisamente Presidente todos los proyectos que Bello tiene para crecer las tierras están sobre ese costado en su gran mayoría, vemos la zona de expansión de Amazonia, la zona expansión de Paris, vemos la zona de expansión de hospital mental que es universidad San Buenaventura, vemos horizontes, sobre todo ese corredor está la zona de expansión, ahí en la circunvalar occidental, nosotros dentro de los proyectos que ahí se están aprobando en la secretaría estamos pidiendo como obligación urbanística que se construya el tramo en el predio, que se haga el tramo se

seda la faja y se construya la vía con toda la infraestructura de servicios públicos domiciliarios, esos proyectos apenas están llegando, una vez lleguen se van a articulando a la maya vial, pero ya están planeados y le puedo decir que Amazonia en su expansión lo tiene considerado, que universidad San Buenaventura en su plan ... lo tiene considerado como una exigencia de planeación, que horizontes lo tiene, que Guasimalito lo tiene y que en los desarrollos que se están dando por Tulipanes, Aralias también esta la circunvalar, va guardada, que es lo que sucede que volvemos a lo histórico de Fredy, que en su momento no estaba aprobado y era de difícil exigencia a un constructor porque es un requisito de ley que esté decretado como vía para poderse exigir. Entonces si no está decretado como vía nadie, nadie, perdóneme pero ningún abogado puede exigir una vía si no está atreves de un acuerdo entonces esas son las limitaciones, ha tacado es en procesos de concertación con las constructores para salvaguardar todos esos corredores.

El otro tema, estábamos hablando de la recuperación del espacio público, este proyecto tiene todo un capitulo de recuperación del espacio público de financiación y mantenimiento del espacio público igualmente estaban hablando de una gran preocupación que tienen el Concejal Fredy era el tema de que había unos predios que están afectados y que hoy están desafectados y que hoy vemos las construcciones de alturas sin respetar esos retiros. Es una preocupación que compartimos pero lamentablemente estamos en marco legal, Colombia es un estado de derecho donde dice que cualquier limitación en la propiedad tiene que estar en el folio de matricula inmobiliaria, esas propiedades están afectadas por la obra 808, cuando la obra 808 se cayó se desmontó, se devolvieron los dineros y se quitaron las afectaciones y hoy como no hay un plan de movilidad aprobado nadie puede exigirles la ampliación de la 52, nadie por eso están aprovechando y se están haciendo su agosto, es mas que dice el articulo 37 de la ley novena de 1989 que es el gran reto para cualquiera, yo pienso que es la razón para que caiga, para que el corredor de la García no se haya ejecutado que es una discusión que cuando quieran desde el punto de planificación técnica de desarrollo lo podemos dar hoy no es el día pero para contarles todos los modelos de movilidad sobre el corredor de la García implica la reubicación de 4700 familias ningún Gobierno ni departamental, ni municipal, ni nacional da recursos para la reubicación, no da plata ni aporte en cofinanciación para el corredor, lo que quería decir que la García tenia un gran punto débil que era tenemos que reubicar 4700 familias con que plata, yo le hice el estudio valía 200.000 millones de pesos reubicar las familias de la García. El corredor valía 70.000, Bello no tenia 200.000 millones de pesos para reubicar las familias y es imposible hablar de la vía sin reubicar, tenemos que levantar las viviendas.

Hoy los sistemas que estamos tratando, es un sistema que se amigable de tal manera que no se necesite tanta intervención sobre la vía tipo un sistema eléctrico que no tiene tanto impacto urbanístico, lograr recuperar lo que esta en zona de retiro a través de actuaciones urbanísticas, generar un corredor pequeño para existan sistemas masivos como el eléctrico, el tranvías que tengan mucha carga de pasajeros y que no necesiten demoler 40, 50 metros, o sea en costos más baratos esa es la propuesta que se tiene por esos corredores estratégicos.

Menos intervención urbana para no tener que hacer reubicaciones tan grandes porque el tema es reubicar y para reubicar nadie la plata al municipio de Bello, escasamente hemos logrado lo de la Gabriela y con todo y el compromiso presidencial ni siquiera y eso lo habíamos logrado, entonces también hay que entender que no hay retos que dependen de la Administración Municipal a la ejecución de las obras.

Otra cosa, estaban hablando de como, porque se plantean tantas concesiones, las concesiones no las está planteando el municipio de Bello, las concesiones las está planteando el gobierno nacional en la ley 1508 que es el desarrollo de los proyectos a través de la inversión publica o privada que puede ser una herramienta muy útil a la hora decir como se evalúa y se desarrolla un proyecto de ahí que no le podríamos contestar a Gabriel Jaime de que si las obras se van a hacer por valorización o porque, porque como le dije esto es un plan cada Alcalde dirá de este plan que vía hago y como la hago, el decidirá el mecanismo, si por plusvalía, si lo hace como una obra pública a través de valorización si lo hace con recursos de cofinanciación o si la asume con recursos propios. Entonces cada Administración definirá como lo hace, hoy simplemente tenemos un plan; eso es como en resumidas cuentas.

Yo me quiero referir a este proyecto, este proyecto tiene un nombre se llama la vida es bella, algo a si, que es lo que está tratando este constructor, él ha tenido algunas reuniones con el metro y de verdad que la para la Administración seria loable lograr el mayor flujo de conexión sea peatonales o vehiculares por los dos costados del rio, desde la planificación el diagnostico que tenemos es que todo el sector de Fontidueño, de Acevedo tiene un crecimiento deprimido, si hace pudiéramos llamarlo con todo el respeto de los que allí viven, es porque no hay conectividad vial, es porque no hay cercanía a la Administración de Bello y eso si es una gran falencia en la planificación.

Entonces en este plan de movilidad estamos buscando corredores que se articulen a lado y lado para lograr la movilidad y lograr la gobernabilidad de esos lugares, esta propuesta constructiva el señor a pretendido que se hagan

gestiones para que le permita con su propio recurso hacer un puente peatonal que atravesase desde su lote y cae directamente a la puerta del metro. Porque nosotros en planeación no lo hemos podido viabilizar, porque estamos en propiedad de predios del metro y nosotros no podemos decirle al metro venga señor quítese que bello le va a descargar en un lote suyo toda una comunidad, tendría que contar con la presencia del dueño del predio que para el caso es el metro de Medellín, él lo que está buscando es ahorrar fuerza para que esto se logre pero esto es propiamente la dimensión, que el puente las escaleras, que el deceso quede en predios de las instalaciones del metro, entonces ahí no es una competencia municipal.

En resumidas cuentas, se me escapan muchas cosas yo quería aclararle al Concejal Ernesto que la centralidad norte no va hasta Niquia, la centralidad norte va desde Solla hasta el peajito.

Es mucho más amplio el tema de movilidad para ese proyecto específico y los proyectos que vienen y se asientan hay un sistema de movilidad, es muy importante que aunque se fue pero que a todos nos quede claro que cuando nosotros digamos que lo carriles de la autopista norte no podrán circular vehículos ah ya llegó Jean Lee; cuando él dice que hay un problema con las industrias que todavía están asentadas en el corredor de la autopista norte porque allí hay tracto mulas y parte de su actividad comercial incluye tracto mulas lo único que le quiero decir es que las tracto mulas no sale por una disposición de planeación municipal, si no por una ley nacional, la 1224 que dice que en tramos urbanos no pueden haber vías de doble tracción y eso está próximo a entrar en vigencia, o sea no es una es una ... municipal y no se si lo iremos a permitir o no, eso seria otra situación pero es una ley nacional, por eso pero esta pasaría a ser urbana.

Sigamos entonces con el tema de, ellos hablaban de porque los procesos que si teníamos claro como ibana ser la movilidad, entonces nosotros dentro de los diseños estamos pidiendo los estudios, se estudian los parqueaderos y como tal se permiten que numero de viviendas podrían ser en cada uno de los proyectos, eso es como en general, no se si hay algún otro punto, pues con mucho gusto en la oficina les puntualizaremos los proyectos.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Muchas gracias, señores secretarios ¿Hay algo más que agregar? Bien pueda.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR JUAN MANUEL ESPINAL MONSALVE
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA**

Muchas gracias Presidente, como en torno del tema queda acá gran parte de las inquietudes o de los aportes de los señores Concejales, solo falta hacer unas precisiones cortas en lo que concierne específicamente a infraestructura como tal y procedo en su orden.

Haciendo el llamado en cuanto a que un gran componente del plan de movilidad y espacio público el cual nos acaban de hacer el esbozo es justamente el plan vial, inclusive no se si abarcara una sesión, yo creo que de pronto hasta más porque es el interés directo de ustedes los voceros de la comunidad en los diferentes sectores, que por nuestra constitución orográfica o topográfica tenemos comunidades aisladas inclusive visualmente a muy cerca unas de otras, entonces en ese orden de ideas de una vez contemplamos la cifra esta muy significativa por lo baja de las nuevas aperturas contempladas en plan vial. Se claramente porque algunos bosquejos he revisado el plan vial contempla infinidad de conexiones viales, además de nuevas categorizaciones y ordenamientos de circulaciones y categorizaciones de las mismas; entonces una vez aprobado este plan vial, este plan de movilidad y espacio público si que vamos a tener entonces esa carta de navegación donde ustedes mismos van a ser conocedores y partícipes de la selección de las prioridades, las cuales entraremos a intervenir.

Comentaba ahorita que una de la tareas que se nos dejan para lo cual estamos ya solicitando recursos y tiene la aquiescencia de la Administración municipal en cabeza del Alcalde Carlos Muñoz, es dedicarle un buen esfuerzo por parte de la secretaría adelantar estudios de diseños y proyectos y en este caso específicamente proyectos viales, voy a apuntar, le decía si no estoy mal al Concejale Jean Lee a unas aperturas viales inclusive pequeñas antes de que procedan los titulares de los predios a aumentar densidades en virtud como lo decía la doctora Adriana, nosotros no podemos hacer afectaciones por afectar tiene que ser en la medida en que exista un proyecto viabilizado y financieramente probable de ejecutar en el corto tiempo para poder hacer uso de los que es esa aceptación porque entonces a futuro pasado cierto plazo, nosotros teníamos que apropiar recursos para pagar unas indemnizaciones si no ha variado la legislación sobre el tema.

En ese orden de ideas yo me comprometo a comentarles en la medida de los recursos asignados, Concejale con toda seguridad de que uno de los temas que a mi no me preocupa si no que me apasiona es lograr que terminada esta Administración al menos una, es que les decía y repito ese discurso y que no

sea justificatorio de la cifra que cuatro aperturas viales en parrilla central de Bello no suman ese medio kilometro comprometen por hay 200.000 millones, tenemos que buscar la que menos recursos se nos lleve si vale el termino y que seguro cualquiera de ellas es de gran significación para mejorar esa movilización, entonces en cuanto a ese preámbulo en cuanto a plan vial.

vamos con la inquietud del concejal Mauricio Mejía, claro que si con todo gusto atendemos la comunidad y programamos una visita a esa muy mencionada apertura vial que es relativamente corta conocida desde hace mucho tiempo en el sector allá de Quitasol en la diagonal 64 con avenida 36.

Concejal Gabriel Jaime preguntaba y hablábamos y quisiera ese punto que pasó o es importante de fondo pero pasó un poco de largo en virtud de que es un tema a tratarlo más a fondo, mire el tema de la regional norte yo lo conozco desde hace más de 10 años y me tocó trabajar en ese proyecto por parte del Área Metropolitana reubicando cientos de familias ubicadas en cinturón estrictamente en miseria como mal se llama, pero que es verdad, no en los bodes del rio si no en casi dentro de él desde el sector Moravia, curva del diablo hasta Acevedo, un trabajo de varios con inversión de recursos cuantiosos, con la extinta entidad CORVIDE y el Área Metropolitana infortunadamente a lo largo y al final de esa gestión que fue la Administración de Juan Gómez Martínez Alcalde metropolitano se consiguieron despejar más del 60, 70% de lo predios y cuando estábamos en pos de hacer unas mínimas intervenciones con maquinarias, haciendo unos movimientos de tierra que conformara lo que se llama unos carreteables que garantizará mínimamente que los espacios no se volvieran a invadir, llegó el cambio de administración y lo único que se pudo construir menos mal fue ese ultimo carril que hoy en día constituye el intercambio, independientemente lo comentaba el Concejal Gabriel Jaime respecto a lo ideal para la conexión de la comunidad de Zamora-Machado de la parte elevada, pero como tal de la vía regional norte y dentro del corredor multimodal del rio está ese pedacito de cerca de un kilometro que se logró construir en esa parte de lo que han llamado Rincón del Playón, limites con Bello, eso es lo único que salvó de la regional norte.

Entonces mire inclusive otros contratos que habían sido adjudicados en procesos licitatorios, en la nueva Administración Municipal de Medellín en el año 2001 los reversó hubo algunas demandas de entrada al ámbito jurídico cuyo desenlace desconozco, el caso es que se fue al traste y lastimosamente estas zonas se volvieron a invadir, de hecho fueron objeto de investigación por parte de contraloría, obviamente podía constituir por omisión un detrimento al fisco porque igualmente después venga y vaya a reubicar estas personas salvo que no sean las mismas tocaría volver a pagar mejoras.

La regional norte coge todo un rediseño y una disminución de especificaciones de su viabilidad en cuanto a presupuesto, eso se quedó callado porque comentaba yo en algunos escenarios Medellín ha sido indolente con esa parte baja de la comuna 1 y 2 de Medellín y la 2 que es la parte limítrofe con Bello en la parte del Playón y la que continua hasta parte baja de Aranjuez y continua ahí hasta curva del diablo donde viene el corredor multimodal del río y la regional norte.

En la junta del Área Metropolitana de hace dos meses en el municipio de la Estrella.

CAMBIO DE LADO DE CASSETTE AXB

... Palabra, es una injusticia social y una considero yo no miopía porque suena muy fuerte el termino, habrán justificaciones pero es negarse a darle continuidad al sistema vial metropolitano, yo si quisiera que eso lo expliquen y lo dejo como inquietud acá, eso lo he trasladado tocara llegara a esa esfera, dicen que se invitara al Área Metropolitana seria muy bueno si de pronto los Concejales a titulo personal eventualmente tienen citas a esta instancia que nos digan como que no va la regional norte y digo yo que conocí todo ese sector y lo transité, ustedes se imaginan habían conocido lo0 que es esa Carabobo la congestión tan impresionante cuando a veces ha habido necesidad de transitar por ahí por alguna circunstancia en la autopista norte y ni siquiera por sea una circunstancia en la autopista norte porque seria normal que se congestionara, no yo que lo vive durante dos años y transitaba por ahí uno sabe de las dificultades que se tiene para circular y es todo Medellín, porque no existe un eje longitudinal paralelo al río este es cercano, ninguno mas largo que seria el otro sistema. Manrique de la 45 y el que en la parte alta comunica a lo que llegamos hoy a Carambola y lo que seria el Pinar. Entonces si Medellín que, es más una vía que necesita el mismo Medellín para esa circulación para todas esas comunas seria el primer beneficiario, lo han considerado como que ya es esa salida que miran ahí si con desdén del norte y entonces muy claramente se dijo que no, que eso no estaba contemplado, comentaban es que hombre eso se escuchó en algún escenario que hacia parte de las vías de la prosperidad, de la competitividad y el Alcalde dijo también claramente que no, que no estaba cargado ese proyecto y peor aun mostraron, por allá sacaron una diapositiva donde fue peor el remedio que la enfermedad, imagínese Gabriel Jaime arquitecto, constructor, conocedor del tema que plantean un viaducto si sobre el metro pero conectar la regional oriental si se llegarán a hacer o al menos todo ese flujo que viene maltrecho por Carabobo carrera 56 de Medellín conectarlo y pasarlo a la altura a donde conecta el intercambio Madera a la regional que tenemos la variante que vendría a ser la

regional occidental sin pensar si quiera en darle continuidad en la regional norte en jurisdicción de Bello donde tenemos los terrenos libres aun que esa es la gran ventaja que nosotros no podemos dejar de tener siempre presente en mente, esta oportunidad no se vuelve a ver porque ya no hay más tierra y simplemente es un componente fundamental de lo que es ese desarrollo a la centralidad y tiene usted razón que de pronto no se capta a la primera en decir que porque se pensó en viaducto que uno lo canta como una victoria para conectar el desvió del flujo de tránsito pesado en el intercambio Madera a la variante porque a futuro lo que se busca es que esté funcionando en todo su esplendor con la especificaciones requeridas, las mismas mínimamente que vienen hasta curva del diablo después de la universidad de Antioquia, la regional oriental que se va por diseños hasta Machado un primer intercambio para coger ya doble calzada.

Entonces en ese punto la regional norte poderle cuidado a ese escenario llegar a las instancias municipales y de el Área Metropolitana, a que justifiquen y que digan por qué para uno quedar tranquilo, si es que existe justificación de porque ni siquiera en mente siguen teniendo en cuenta la regional norte.

Hablando de movilidad, hablaba el Concejal de Granizal yo le quiero aquí oficializar Granizal como bien mencionaba la Doctora Adriana y yo lo planteo aquí como una reflexión en la intervención pasada cuando presentamos el plan de desarrollo es un problema de una dimensión tal que aun está en discusión y no existe posición, adopción de una política oficial frente a esta problemática claramente reconocida de una situación totalmente anormal y con toda la problemática que usted quiera decir para pensar que aun más allá podamos hablar de una planeación para el sector.

Obviamente tenemos una población altamente necesitada y con unas obligaciones legales y constitucionales que nos asisten queremos de la mejor manera ver como se podrá atender y yo pues hablaré por mi competencia, pero que el tema amerite un tratamiento integral.

Lo de San Félix ya se dijo en cuanto que se ha pensado la conexión por París, en este momento no, si se ha pensado es y yo soy consiente además de que conozco el proyecto por haber elaborado en él finalmente antes de entregarlo la vulnerabilidad existente en lo que es la vía a la Banca que ahora está en muy buenas condiciones de circulación con algunos pequeños derrumbes que llamamos cuñas, las cuales estamos viendo haber como hacemos un programa para su retiro, pero en verano estamos tranquilos, pero esos taludes inferiores como se llaman o sea los que van allá los que llamamos nosotros lo precipicios no sabemos nosotros que desconfinamiento tengan, el problema es que a si

cualquier falla nos puede comprometer la totalidad del vía a la Banca, o sea toda la sesión que de por sí es limitada y eso casi que significaría una inspección total de la circulación; entonces en ello mantenemos un inventario, se está haciendo algunas gestiones ante el Instituto Nacional de Vías haber en que medida nosotros podemos seguir contando con esa cofinanciación o la financiación del Ente Nacional, porque como bien saben para colmo se nos vino esa urgencia manifiesta de lo cual se tuvo que gestionar que todavía estamos en ello, los recursos todos por recursos propios.

Nos hablaba el Concejal Bladimir sobre movilidad, ya fue respondida, el Concejal Jean Lee sobre apertura de vías en el centro, después de nos hablaba de un diagnostico ya necesidad reconocida en cuanto a maya vial y puentes y un hueco que tocaría ir a verlo en Villas de Occidente, eso no es novedad en cualquier parte los pueden reportar pero tomé nota.

Concejal Ernesto, bueno volvíamos a hablar sobre el tema de centralidad norte pues que también ya se planteo porque es mas bien un tema de planeación y volvíamos a tocar el tema de lo que es nuevas vías, sin embargo lo tocaba también la Doctora Adriana en la medida en que se adopte el plan vial dentro del esquema del plan maestro de movilidad y espacio público habrá entonces forma de que esas zonas de ahorita en auge de expansión urbanística se puedan dentro de las obligaciones establecidas para los desarrollos habitacionales de una vez incorporar los tramos de vías correspondientes que les atañen respecto a que tengan que ver con ese plan, eso nos aumenta extensiblemente el techo de las cifras siempre que hemos comentado ha sido baja.

Y finalmente comentaba pues que también se tocó el tema del Concejal León Fredy de Muñoz sobre ese proceso pues de afectaciones y desafectaciones por obra pública proyectada por ejecutar y finalmente no ejecutada.

Yo creo señor Presidente que en ese orden de ideas se atiende el groso de las inquietudes, cualquier inquietud adicional con gusto será atendida aquí o en la secretaría de infraestructura.

Muchas gracias.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Reitero los agradecimientos a todos ustedes, muchas gracias por acompañarnos de verdad en el día de hoy, estaremos prestos en el momento en que tengamos los espacios para los otros programas que ustedes plantearon al inicio de la charla y les estaremos indicando en el momento indicado, muchas gracias, muy amables.

Continuemos con el orden del día señor Secretario.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

3. COMUNICACIONES.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

¿Hay comunicaciones sobre la Mesa?

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

No señor presidente.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Continuemos con el orden del día.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

4. PROPOSICIONES Y ASUNTOS VARIOS.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

¿Hay proposiciones sobre la Mesa?

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

No tengo señor Presidente.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Alguno de los Honorables Concejales tiene proposiciones, en asuntos varios alguno de los Honorables Concejales desea intervenir, Honorable Concejal Gabriel Jaime.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL GABRIEL JAIME
TABARES BAENA**

Gracias Presidente, no antes de que se me valla Juan Manuel, en el proyecto de intercambio vial de Solla hay un acceso ahí al sector de Cabañas después de la bomba de la ESSO ya está terminado, yo veo que ya está pavimentado y todo por que no se ha dado ese ingreso a ese sector de pronto, era mi inquietud.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Un minuto.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR JUAN MANUEL ESPINAL MONSALVE
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA**

Concejal porque si bien es cierto hace parte de una primera fase que pueden ver inclusive que tiene omalismo, jardines y anden hacia la conexión a lo que seria la calle 24 a la principal al grueso ahí nos encontramos conque no se puede circular porque hay restricción en virtud de esa gran conexión de la tubería que se hace mañana, una vez lo de la tubería, inclusive logramos con los últimos recursos del Área conseguimos repavimentar todo ese anillo, entonces si entran por ahí llegan a un taponamiento.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Muchas gracias continuemos con el orden del día.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA
RODRÍGUEZ**

Señor Presidente le informo que está agotado el orden del día.

**TOMA LA PALBRA EL SEÑOR PRESIDENTE NICOLÁS GILBERTO
MARTÍNEZ GONZÁLEZ**

Agotado el orden del día levanto la sesión y cito para mañana a las 9:00 Am ,
que tengan un feliz día.

NICOLÁS GILBERTO MARTÍNEZ GONZÁLEZ
PRESIDENTE DEL CONCEJO

CARLOS A CARMONA R
SECRETARIO CONCEJO

ALBA DIONY ARROYAVE GARCÍA

