

## **SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL**

### **DE BELLO**

### **ACTA NÚMERO 174**

**FECHA:** NOVIEMBRE 12 DE 2014

**HORA:** 08:00 AM

**LUGAR:** RECINTO DE SESIONES DEL CONCEJO

#### **TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

... Para todos los Corporados un saludo muy especial para los Ingenieros Manuel Vicente Zuluaga Gerente de DEVIMED y el Doctor John Jairo Otálvaro Subgerente DEVIMED, todo su equipo de trabajo, un saludo al Doctor Nicolás Rave, al Doctor Diego también por acá Subsecretario, al Doctor Mauricio Henao bienvenido.

Señor Secretario sírvase de leer el orden del día.

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

Con mucho gusto Señor Presidente.

Buenos días para todas y todos.

Siendo las ocho y diez minutos (08:10) del día 12 de Octubre de 2014 damos inicio a la sesión plenaria con el siguiente orden del día:

1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.
2. INTERVENCIÓN DE LOS INGENIEROS MANUEL VICENTE ZULUAGA GERENTE DE DEVIMED, JOHN JAIRO OTÁLVARO SUBGERENTE DEVIMED Y SU EQUIPO DE TRABAJO, TEMA: PROYECTOS VIALES ZONA NORTE.

3. COMUNICACIONES.

4. PROPOSICIONES Y ASUNTOS VARIOS.

Le comunico Señor Presidente que está leído el orden del día.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Verificamos el quórum Señor Secretario.

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

Con mucho gusto Señor Presidente.

Vamos a verificar el primer punto:

### **VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

Honorables Concejales:

LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO	PRESENTE
JESÚS ERNESTO ZAPATA ORREGO	PRESENTE
CARLOS MARIO ZAPATA MORALES	PRESENTE
LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA	PRESENTE
FRANCISCO JAVIER ECHEVERRY CÁRDENAS	PRESENTE
MAURICIO ALBERTO MEJÍA OCAMPO	PRESENTE
CARLOS AUGUSTO MOSQUERA GÓMEZ	PRESENTE
DUVÁN ALBERTO BEDOYA GARCÍA	PRESENTE
JEAN LEE PAVÓN ZAPATA	PRESENTE
JULIO MARIO CUERVO HENAO	PRESENTE
BASILISO MOSQUERA ÁLVAREZ	PRESENTE
NICOLÁS GILBERTO MARTÍNEZ GONZÁLEZ	PRESENTE
FRANCISCO ELADIO VÉLEZ GONZÁLEZ	PRESENTE
CÉSAR BLADIMIR SIERRA MARTÍNEZ	PRESENTE

NICOLÁS ÁLZATE MAYA	PRESENTE
GABRIEL JAIME TABARES BAENA	PRESENTE
NUBIA DEL SOCORRO VALENCIA MONTOYA	PRESENTE
ISABEL DANIELA ORTEGA PÉREZ	NO
NUBIA ESTELLA SUÁREZ CARO	PRESENTE

Le comunico Señor Presidente que hay quórum suficiente para deliberar y para decidir.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Bueno antes de colocar a consideración de la plenaria el orden del día entonces voy a solicitar incluyamos la intervención de los Funcionarios de la Administración.

Veo que por acá llegó también y una bienvenida a la Doctora Ana Maria Madrid Secretaria de Infraestructura del Municipio de Copacabana y a Frank Montoya nuestro amigo ex Alcalde de Copacabana por acá también nos está acompañando.

Entonces si se requiere la intervención de ellos voy a que quede en el orden del día.

Entonces anuncio que va acerrarse, queda cerrada ¿aprueban Honorables Concejales el orden del día?

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

Ha sido aprobado Señor Presidente con...

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Con la modificación presentada por la Presidencia.

Continuamos con el orden del día Señor Secretario.

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

2. INTERVENCIÓN DE LOS INGENIEROS MANUEL VICENTE ZULUAGA GERENTE DE DEVIMED, JOHN JAIRO OTÁLVARO SUBGERENTE DEVIMED Y SU EQUIPO DE TRABAJO, TEMA: PROYECTOS VIALES ZONA NORTE.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Bueno, ya para darle el uso de la palabra a los Ingenieros el Honorable Concejal Mauricio Mejía nos solicita se va a retirar de la sesión, él tiene una Comisión hoy por parte de la Mesa Directiva, él fue asignado como el Concejal que está acompañando la Mesa Ambiental del Municipio de Bello, entonces bien pueda Honorable Concejal ausentarse para la Comisión que usted va a realizar el día de hoy.

De nuevo bienvenidos a usted Doctor Manuel Vicente Zuluaga, también al Subgerente y muchas gracias por estar acompañándonos hoy.

Este no es nuestro escenario del Concejo, hoy estamos en una remodelación en nuestro Recinto, creemos y con la ayuda de Dios vamos a tener un Recinto como se lo merece esta Corporación, entonces hoy estamos sesionando aquí debido a eso, entonces de todas maneras les ofrecemos disculpas y bien pueda arrancar la intervención Doctor Manuel.

**TIENE LA PALABRA EL INGENIERO MANUEL VICENTE ZULUAGA GERENTE DE DEVIMED**

Muy buenos días.

Mil gracias Señor Presidente, mil gracias Honorables Concejales, Funcionarios de la Administración de Bello y de Copacabana que nos acompañan.

Agradecemos muchísimo a esta invitación y a esta oportunidad para presentarles a ustedes lo que ha sido la colaboración conjunta de DEVIMED con la Administración de Bello en la solución o en el aporte de ideas a soluciones de problemas de movilidad que afectan todo el Área Metropolitana Norte.

Aunque la invitación textualmente es para lo que nosotros hemos denominado el Plan Norte que es un aporte de ideas que le hicimos la Municipio de Medellín hace cinco (5) años y que le hemos venido repitiendo a todas las instancias en el Concejo Municipal, en la Asamblea Departamental, en las Asociaciones, Agremiaciones profesionales.

Quiero empezar haciendo una muy breve reseña de lo que ha sido la participación de DEVIMED, casi siempre en conjunto con la Administración de Bello para resolver problemas que en un momento dado parecía no tener solución.

La primera intervención que hicimos en el año 2006 es el **Cruce de Acevedo**, que llamamos Cruce de Acevedo de Zamora.

La concesión de DEVIMED arranca en el cero (0) más doscientos (200) que era después de la intercepción de la carrera 52 Carabobo a la altura del Minuto de Dios y era un cruce absolutamente caótico, a cualquier hora del día una persona que se dirigiera hacia el Oriente y hacia el interior del país se encontraba con este cruce de carácter Municipal o Metropolitano Intermunicipal y podría demorarse fácilmente unos cuarenta (40) minutos y era el sitio de mayor accidentalidad que se tenía posiblemente en el Área Metropolitana.

Había todas las maniobras de giros posibles, habido y por haber, no había separador central en la Autopista y había maniobras de giros izquierdos quienes viniendo de Minuto de Dios querían acceder hacia la Autopista, quienes bajando de la Autopista quisiera acceder hacia Medellín por Carabobo, en total doce (12) maniobras de giro en ese cruce que se realizaban de manera caótica, ustedes se acuerdan que la gente se metía por la estación de gasolina Los Ángeles para tratar de ingresar a la Autopista y viceversa.

No estaba incluido en el contrato de concesión porque como les digo arrancábamos en este sitio y logramos conjuntamente con Bello y con Elinco, en ese momento Elinco hacer un convenio interadministrativo con el Área Metropolitana y el Municipio de Medellín para que se incluyera la concesión hasta el estribo oriental del puente de Acevedo y hacer nosotros una solución a esto.

La solución que se diseñó, que se ideó fue construir, aprovechar el paso a desnivel ya existente que implicaba el puente de Acevedo para que las maniobras de cruces directo que se hacía a cada nivel se hicieran ahora a desnivel por debajo del puente y que permitieran colocarle a la Autopista un separador central que prohibiera entonces la maniobra de ir izquierda, dándole solución absolutamente a todas las maniobras construyendo entonces un tramo de setecientos ochenta (780) metros de la vía Regional Oriental que Medellín y el Área tendrá que acometer en el mediano plazo y que hoy le faltan tres (3) con dos (2) kilómetros desde aquí de la Calle 123 hasta el basurero de Moravia, pero aquí se construyeron ya de esa vía Regional setecientos ochenta (780) metros.

Se conectó entonces este sector con el sector de machado pasando por debajo del puente y haciendo todas estas maniobras de giro que eliminaron y sustituyeron de manera técnica y de manera sencilla que está este cruce que parecía insoluble. Esa es la primera vinculación.

La segunda vinculación se presentó por lo siguiente:

La segunda se presentó porque inicialmente la vía Regional Oriental hasta hace unos tres (3) años era bidireccional, una (1) sola calzada y entonces la gente podía acceder hacia el Oriente, este primer tramo de dos (2) kilómetros que en Bello, después sigue Copacabana, Guarne y el interior del país y toda la zona del Oriente Antioqueño, tenían que acceder necesariamente por la Autopista Norte para poderse dirigir hacia el Oriente, era la única ruta de conexión la Autopista Norte, Autopista que maneja ochenta y cinco mil (85.000) vehículos diarios con más de un cuarenta por ciento (40%) de vehículos pesados.

Entonces ésta vía Regional que era una posibilidad importante de vinculación con la conexión hacia el Oriente rompimos aquí este pedazo del separador mediante un giro izquierdo, complicado, difícil con tractomula se utilizaba esta oreja y se podía acceder entonces al Oriente no solo por acá, sino que se podía acceder por aquí.

Cuando se construye hace tres (3) años una doble calzada en este sector empalmando lo que llaman la Variante Bello con Niquia, este giro a la izquierda que hoy no utilizaban, era imposible acceder y entonces volvíamos a estar hace tres (3) años, menos de tres (3) años a conectar a la Oriente única y exclusivamente por la Autopista Norte con todos los problemas que eso genera.

Aprovechando que el Área Metropolitana construyó unos retornos viales en este sector, este retorno y este retorno y que aquí teníamos unos terrenos público y estos también eran terrenos públicos, diseñamos aprovechando un día de Pico y Placa una conexión de esta vía Regional con el Oriente, o sea con el puente de Acevedo elevándonos aquí pasando con el... que exigen de cinco (5) metros sobre una vía nacional de primera categoría y este viaducto se pudo construir a través del proyecto de DEVIMED.

### **¿Cómo se hizo?**

Como estaba por fuera del proyecto, pero si lo conectamos en uno de sus extremos se logró que la ANI, que Elinco en ese momento con el Área Metropolitana y con el Municipio de Medellín suscribiera un convenio interadministrativo que permitió a la construcción de este viaducto.

### **¿Este viaducto qué hace?**

Que la gente que viene por la Regional Occidental hacia el Norte y especialmente hacia la Región Oriental se monte al viaducto y por una línea preferencial entra al intercambio de Acevedo, al intercambio y hacia el Oriente.

Entonces estas dos (2) intervenciones, este cruce absolutamente problemático y esta solución que se da acá aportan muchísimo a solucionar problemas de movilidad que se tienen en este sector Norte.

Eso es el antecedente, sin embargo lo difícil para las personas es llegar desde el punto cero hasta Acevedo, ustedes saben que venir acá, venir acá a la Variante, a la preciosa vía que se tiene Bello Hatillo con todas las capacidades, tres (3) carriles en cada sentido, lo difícil es llegar desde Barranquilla desde el punto cero hasta este sector y entonces hay una solución que es la lógica, que es la que está desde hace más de sesenta (60) años en los planes metropolitanos y es al construcción, así como tenemos por el costado Occidental una doble calzada que empalma desde Niquia hasta Caldas y hasta La Estrella se tiene que tener del otro lado el río por el costado Oriental una comunicación en el mismo sentido.

Esa comunicación no se tiene, esa comunicación termina hoy en puente Barranquilla, porque no tiene continuidad en tres (3) con dos (2) kilómetros desde el basurero de Moravia hasta acá y hasta Niquia como tiene que ser.

Con Nicolás llevamos por lo menos diez (10), doce (12) años hablando de la urgencia y la necesidad que tiene esto, el Doctor Oscar Suárez contaba que cuando fue Director del Área Metropolitana los terrenos que hoy están comprendidos en esos tres (3) con dos (2) kilómetros estuvieron libres para construir la obra y desafortunadamente no hubo quien lo continuara y lo materializara.

Esta fue una necesidad Metropolitana, es una necesidad de Bello construir la vía Regional Oriental dándole continuidad desde La Estrella hasta Niquia, sin embargo no se ha construido, no hay quien le meta la uña.

Me decía el Doctor Rodrigo Salazar que es un conocido asesor y tal vez la persona que más sabe de ingeniería de Tránsito en el Área Metropolitana aquí en Antioquia y uno de los del país, que en el año 67 era asesor de la Administración Municipal de Turno y tomaron la decisión, dicen: "En ésta Administración se continuara la vía Regional hasta Niquia", año 67 y en todas las Administraciones Municipales incluyendo la actual cuando empiezan dicen: "En ésta Administración es un programa prioritario terminar la vía Regional".

Si ustedes recuerdan hace unos cinco (5) meses un Funcionario del Área Metropolitana dijo: "Si bien era un obra prioritaria para esta Administración se decidió priorizar otras obras" y eso ha pasado con todas las Administraciones, pasó con la anterior y con la anterior y con la anterior y a esa obra nunca se le mete muela.

Entonces de ahí surge la idea que presentamos al Municipio de Medellín desde la Administración anterior cuando estaba el Doctor Sebastián en la Secretaría de Obras Públicas, el Doctor Alonso Salazar, presentamos lo que después el mismo Municipio llamó el Plan Norte y que le queremos presentar en toda su integridad.

Problema de movilidad del Norte arranca básicamente por lo siguiente:

Del Costado Oriental, el Costado Occidental Medellín tiene continuidad, está diseñado en el Plan Rector de Medellín de una vía paralela al Río Medellín, dos (2) vías, la Vía Regional y la Vía Distribuidora la que sube a los puentes, tiene continuidad total hasta la Variante de Bello, o sea ya está construida del Costado Occidental, pero en el Costado Oriental no tiene continuidad hoy sino hasta el puente el Mico, lo que obliga a que en el puente de Barranquilla la gente se tenga que pasar del Costado Oriental al Costado Occidental y utilizar la vía del Costado Occidental que tiene vocación única en el Plan Rector, tiene vocación única Norte Sur hacia el Poblado y hacia La Estrella la tiene que utilizar en doble sentido con un giro a la izquierda sobre el semáforo de Barranquilla, ahí arranca todo el problema del Norte, ahí arranca el problema del Norte.

Dale, mostremos lo del puente Barranquilla, no, de Barranquilla, Barranquilla, Barranquilla.

El puente de Barranquilla entonces hoy obliga a que las personas que están del Costado Oriental como no tiene continuidad tengan que montarse al puente de Barranquilla y en vez de utilizar esta oreja para devolverse hacia el Sur tengan que cruzar la Avenida esta que debía ser toda en este sentido, la cruza con un cruce semaforizado y esta vía que debía ser solamente así la utilizan entonces hacia el Norte.

Esto hace que la funcionalidad en sentido Oriente, Occidente de Medellín se pierda, por eso es tan difícil un acceder por ejemplo hacia el Hospital Pablo Tobón porque todo esto colapsa, el puente de Barranquilla colapsa en las horas de la mañana hasta las nueve (09:00), diez de la mañana (10:00 a.m.) y a partir de las cuatro de la tarde (04:00 p.m.) y un fin de semana es absolutamente imposible montarse al puente de Barranquilla, porque no solo aquí se represa los tráfico para cruzar aquí a la izquierda, sino que represan

hasta los que quieren voltear acá y represa también sobre el puente impidiendo los que cruzan hacia allá y sobre la Regional total.

Muéstrame unas fotos que tenemos de cómo es la situación allá, las fotos.

Entonces se tiene este inconveniente... ok

Esta es la situación, esta vía debería de estar también hacia allá, solamente se utiliza en Medellín desde acá, lo que estamos proponiendo es que esta vía se utilice toda hacia allá y les vamos a decir cuál es la propuesta que tenemos.

Este cruce semaforizado aquí cogido con el semáforo que se tiene en la Terminal de Transporte hacen imposible Sur - Norte o Norte - Sur como sin solución a la vista, miremos.

Miren, este es el ingreso, aquí está ingresando a Barranquilla ¿cierto?, está ingresando a Barranquilla desde la Regional, o sea desde la Regional se represa para ingresar al puente de Barranquilla, desde la Regional ya esto se bloquea y muchas veces bloquea acá.

Sobre el puente, mire completamente detenido, sobre el puente para coger la oreja para dirigir hacia el Norte.

Dale, completamente detenidos y este represamiento que produce el semáforo que hace que se represe y que empate con el de la Terminal de Transporte por lo cual el ingreso desde Acevedo hasta acá puede demorar fácilmente veinte (20) minutos en la oreja de acceso, en la oreja de acceso ya para coger hacia el Norte hacen que los vehículos que los vehículos que paran acá, la anterior, impidan también que los que van hacia el Sur puedan desahogar la glorieta y hacen que se bloquee a las horas pico durante más de cuatro (4) horas en la mañana y cuatro (4) horas en la tarde.

Esta es la panorámica del puente de Barranquilla y mire que los carros, los buses de transporte que quiera dirigirse por ejemplo hacia el Pablo Tobón que no tienen nada que ver con la conexión Sur - Norte, sino únicamente la conexión Oriente - Occidente también se bloquea y se ven afectados por esta situación.

### **¿Entonces que es necesario y prioritario para Medellín?**

Lo primero es que Medellín tiene que terminar la Regional Oriental desde el Sur hasta el Norte, hasta Niquia, tiene que terminarla, que hemos propuesto nosotros como una solución inmediata de bajo costo y que de espera a la continuación de esa Regional, porque si quedamos esperándonos la Regional no vamos a resolver nunca el problema y es una infamia con la gente que

estudia o que tiene que ir a Hospitales, que viene del Oriente, que va de Bello y la comunicación Bello – Medellín, la falta de una comunicación... Sur – Norte que no resuelve el puente de la Madre Laura.

Miremos primero... miremos el del alto de Moravia primero, sí.

### **¿Entonces qué hemos propuesto?**

Mire, quítalo de ahí un momentico, quítalo, dale atrás.

El Rio Medellín hace este meandro acá adelante, acá viene la vía Regional Oriental.

La vía Oriental Regional pasa aquí el puente el Mico y sigue hoy hasta esa infraestructura y no utilizada, porque muy pocas personas vienen acá a subir hacia Canteras Asfaltadora de Colombia y a meterse aquí a la Comuna para llegar a Acevedo que también se puede hacer a través de la carrera 52, pero muy pocas personas utilizan esta vía, tiene sesenta (60) resaltos que la hace peligrosa, lenta y muy difícil por las especificaciones que tiene.

Entonces hoy ésta infraestructura que está construida se pierde porque la gente se mete o por el puente el Mico o casi toda por el puente de Barranquilla por hacer la maniobra que ya les había contado.

### **¿Qué propusimos?**

Proponemos lo siguiente:

Aquí están haciendo lo de la Madre Laura y hasta aquí llega hoy la Regional Oriental que no utiliza la gente.

Este es el basurero de Moravia.

Este es el puente de la Madre Laura, el puente de la Madre Laura conecta Occidente – Oriente, Oriente – Occidente pero no resuelve el problema Sur – Norte y entonces qué le hemos propuesto mientras se construye la vía Regional Oriental y alguien toma la decisión de hacer lo que les vamos a mostrar las dificultades que realmente si tiene y es aprovechar esta infraestructura existente, arrancar acá a la derecha por la vía existente para ganar altura y pasar del Sur hacia el Norte con un viaducto que tiene las siguientes características:

- Debe pasar elevado para no interrumpir a futuro la construcción de la vía Regional que necesariamente tiene que hacerse, o sea se tiene que pensar en una solución sencilla que sirva ahora y a futuro pero que de una solución inmediata con muy bajo costo, ahora les hablamos de

costos, pero que no mate nunca ni sustituya la necesaria construcción de la vía Regional Oriental.

Este diseño que ya tiene el Municipio con díselos estructurales, con hidráulicos con relación al río, no hay apoyo sobre el río, con aprobación de Planeación en la sección transversal y en todas estas cosas permite un galibo de la continuación de la vía Regional con más de cinco (5) metros por encima.

El Metro exige que pasen las siete veinte (7.20) por encima y está pasando a nueve con cincuenta (9.50) y para pasar debajo del puente de la Madre Laura tiene que pasar a... con cinco (5) metros por debajo y está pasando con cinco con cincuenta (5.50) por debajo del puente de la Madre Laura.

Se conecta en un ángulo muy favorable a este tramo de vía que a futuro algún día va hacer todo hacia allá, todo entrando a Medellín y este todo hacia acá, pero lo hace mientras, mientras no se construya esta vía se tendrá que seguir utilizando esta que es lo que continua con la Variante de Bello.

Entonces este complemento al puente de la Madre Laura que vale doscientos mil millones (200.000.000.000), este complemento todo vale dieciséis mil millones (16.000.000.000.000), o sea el ocho por ciento (8%) de lo que vale la obra del puente de la Madre Laura, como contractualmente se permite o legalmente se permite una adición del cincuenta por ciento (50%) siempre y cuando sea una obra que complementa el objeto de ese contrato es factible y el Municipio de Medellín está estudiando la factibilidad inmediata de adicionar este contrato con esta construcción, los números que hemos hecho por parte de un socio como Concreto dice que en diez (10) meses como máximo estaría construido este necesario viaducto que daría una salida inmediata al problema de movilidad que tiene el Norte.

Miremos las fotos.

### **¿Por qué es difícil?**

Pensar de inmediato, uno diría si se hace esta obra posiblemente no hacen la otra, Medellín tiene que hacer la otra porque es que Medellín tiene que poner a funcionar su sistema vial como es, la vía del Costado Occidental, las dos (2) vías Regional y Distribuidora tiene que funcionar Norte Sur y esta vía de este Costado, perdón, esta y las de este costado tiene que funcionar en sentido Sur- Norte.

### **¿Qué pasa para continuar después del puente del Mico, después de basurero de Moravia?**

Mire cómo está invadido este corredor por donde se tiene que hacer la vía Regional Oriental, hay pedazos de río que necesitan todavía canalización, pero miren estas invasiones, todo el corredor, tenemos fotografías en la forma en que está completamente invadido.

Miren la Carrera 52 y esta tiene que pasar, tiene que pasar es por aquí, tiene que pasar es por este lado, esa es la continuación, esto fue una gran cosa que hizo Medellín y no sé si fue Bello o Copacabana, no, esto no es Bello, Copacabana tal vez o Medellín, lo que era la curva del Aguacate hicieron un puente, ahorraron todo esto, pero esto no sustituye la construcción de la vía Regional que va por aquí, todo esto sigue hacia acá, todo eso está invadido, completamente invadido, sigue más adelante, todo este es el recorrido con dos con tres (2.3) kilómetros.

Como son invasiones no tienen propiedad, perdón, no tienen propietarios, no se pueden comprar, entonces hay es que reubicarlos, el problema del costo de esto es el costo de la reubicación de toda estas gente que vive ahí y ustedes saben que hay construcciones que vienen tres (3) y cuatro (4) pisos ya en ese corredor, eso es lo que siendo prácticos, siendo prácticos uno sabe que esta solución demora, tomando la decisión política ya y tratando de conseguir los recursos demora, por lo tanto la otra solución que hemos propuesto no riñe con esta solución, ni la Plaza, sino que se tiene que seguir insistiendo que esta es la verdadera solución metropolitana, pero lo que no tiene sentido es que la gente del Norte, la gente del Oriente, la gente de Bello, la gente por donde se transporta la carga antioqueña tengan que seguir esperando hasta que tomen la decisión de construir una vía que uno sabe que tomando la decisión ya no antes de cinco (5) años se tendría.

### **¿Qué pasa con el Norte?**

El Norte no es la conexión al Oriente, el Norte, la salida por el Norte es a la Costa Atlántica, es la conexión a los Santanderes a través de Puerto Berrio, es la conexión con el interior del país y los Llanos Orientales, es la conexión a veintitrés (23) municipios del Oriente Antioqueño, por ahí entra el ochenta por ciento (80%) de la economía antioqueña por el Norte, entonces el Norte tiene que tener una solución, hay dos millones (2.000.000) de personas que viven en el sector Norte donde trasladarse y comunicarse con Medellín es una odisea diaria, ¿a qué horas tiene que salir una persona para tener clase a las seis de la mañana (06:00 a.m.) y saber que no va a perder la clase o para llegar a las seis de la tarde (06:00 p.m.)? entonces esto es una necesidad, una obra de dieciséis mil millones de pesos (\$16.000.000.000), el ocho por ciento (8%) del puente la Madre Laura es una obra que se puede hacer de inmediato y tenerla lista para finales del año entrante.

Otra vez el viaducto.

Le dicen a uno inicialmente cuando se propuso esta conexión, es que cuando esto funcione así se pierde y entonces con ese argumento es que han pasado años desde el año 67 sin que esto se haga y sin que se haga esta necesaria conexión, no se pierde, no se pierde por lo siguiente, porque cuando esto tenga todo vocación así y ésta todo sea hacia allá la hicimos en tierra con terraplén esta conexión que permite entonces comunicar desde el costado Oriental al costado Occidental de manera... y cuando esto esté todo funcionando hacia acá entonces servirá también para conectar esta con este otro costado de manera... o sea esta intervención funciona como una conexión Oriente Occidente para que siga funcionando cuando se tenga la necesaria obra.

Estos diseños se presentaron al Municipio, tengo información de que por primera vez el Señor Alcalde está estudiando de manera seria esta conexión como un complemento necesario al puente de la Madre Laura, porque esta obra monumental e importante siempre va a tener la crítica, ¿de qué le sirve por ejemplo a Bello el puente de la Madre Laura sino tiene esta conexión Sur - Norte?, de qué le sirve al Norte en general esta conexión del puente de la Madre Laura si el problema del Norte es la comunicación con el Centro de Medellín y con el Área Metropolitana hacia el Norte y hacia el Sur.

Creemos que el Municipio va a entender esas razones y confiamos en que antes de terminar este año se dé la autorización de que se involucre esta obra dentro del contrato de este puente.

Dale más adelante.

Pero el Plan Norte es más y son obras absolutamente sencillas, esta es la costosa, miren esta obra.

El puente del Mico, la Terminal de Transporte, córrelo hacia atrás, más, hace un (1) año la gente que iba a entrar viniendo del Norte, viniendo de Bello a la Terminal, si se venía por la vía Regional tenía que pasar al frente de la Terminal, a este frente de la terminal, pasar por debajo del puente el Mico y coger esta glorieta que es la única en el mundo que funciona en el sentido de la aguja del reloj, en el sentido este para entrar, atravesarse aquí, entrar y miren aquí, ingresar o hacia la Autopista Norte o devolverse a la Terminal con esta glorieta, con esta glorieta aquí y aquí un giro para coger un semáforo que también detiene todos los vehículos hacia acá y detiene todos estos vehículos de que vienen acá.

La solución que propusimos y que la hicieron en una (1) semana, en una semana con personal del Municipio fue la siguiente:

Miremos ahí, vea, ya, ahí.

Miren cómo estaba, era pegarse únicamente aquí, pegarse aquí y esto lo hicieron con personal, regalamos los diseños, los diseños de pavimentos y se pegaron aquí y ya uno no tiene que venir hasta la glorieta para entrar entonces a la Terminal, quince (15) metros, quince (15) o veinte (20) metros de pavimento hubo que hacer.

Al quitar esto se elimina la necesidad de la glorieta y al quitar la necesidad de la glorieta entonces aprovechamos las dos (2) vías que habían, hubo una para girar a la izquierda que se mantiene y la glorieta que desaparece y ésta vía entonces se conecta.

### **¿Qué pasó?**

La hicieron así como está aquí, el diseño es como debe ser o una transición sencilla y que permita que uno se pueda meter por la Terminal y pasar, incorporarse sin necesidad de parar.

Hoy esta salida aquí obliga a que la gente se pare, pero no tiene conflicto, ya lo van a corregir, ya nos dijeron que lo van hacer con personal y van hacer esto haciendo un murito patero que le de acompañamiento a esta vía y en una transición lógica como debe ser.

Muestra atrás, hacia atrás.

Mire, esta glorieta, la gente que venía a coger la glorieta tractomulas bloqueaban este cruce semaforizado acá y entonces aquí se armaba la del diablo, solamente por no hacer veinte (20) metros de conexión que se hicieron allá.

Las obras que llamamos de Plan Norte son obras así de sencillas y esta la implementaron, implementaron la de allá bastante bien y ésta le quedó faltando pedacito para el peso, pero me comunicaron que ya la van hacer, simplemente haciendo esta transición acá.

Otra obra que sugerimos en el Plan Norte... ¿la tienes por ahí?

Es la llegada del puente el Mico a la Autopista Norte, acá está el deprimido y las vías laterales, hoy la gente que llega del puente el Mico se encuentra con un semáforo acá y hace que esto también represe a toda la gente en el puente el Mico, especialmente los fines de semana esto se llena, lo tenían de acopio de taxis acá arriba y era imposible acceder, muchísimos de los vehículos que

acceden en esta glorieta se dirijan hacia el Norte y entonces lo que les propusimos que parece que lo van hacer, es simplemente hacer un carril, solamente un carril con un separador que permita que quienes vayan hacia el Norte no tengan que parar en el semáforo y represar la vía acá, una incorporación directa hacia el Norte, sencillísimo, terrenos públicos, una obra de sentido común de agilizar el tráfico con pequeñas intervenciones.

### **¿Qué hemos propuesto?**

Ahí si deberían pensar de una vez que si esto va a tener vocación tiene que ser así, todo, todo Norte - Sur ya es hora que piensen en eliminar esta comunicación hacia el Norte porque nunca a futuro esto va a tener posibilidad de hacer este recorrido, siempre va a ser hacia acá y entonces les hemos propuesto utilicen vías que ya tienen, la Terminal estaba diseñada para no tener que salir por acá sino por la Autopista Norte.

Miren, aquí hay una vía construida, una vía construida, la taponaron aquí con esto, pero aquí existe la vía para que se vincule directamente la Terminal con la Autopista Norte y tiene otra que... que utilizan esto no sé si es Bomberos o Tránsito, creo que es Bomberos y es esta vía y sale aquí a la Autopista Norte y entonces qué le estamos diciendo, cuando ya se le dé continuidad a la vía Regional Oriental o al viaducto de Moravia, el viaducto que comunica hacia allá dígame a la gente que en vez de hacer este giro aquí semaforizado, se monte aquí, utilice el puente el Mico y se fue hacia el Norte, eliminando de una vez eso, entonces se imaginan lo que mejoraría el Norte eliminando inmediatamente el semáforo en barranquilla para coger hacia acá, eliminando este semáforo para coger hacia acá y dejando desde viaducto de Moravia, desde el puente de la Madre Laura estas cuatro (4) o seis (6) carriles entrando a Medellín y solamente moviéndose entonces hacia el Norte por la vía Regional la Oriental como debe ser.

El otro elemento del Plan Norte cuyos diseños se entregaron al Municipio de Medellín, como les digo hace cuatro (4) años es Acevedo.

Acevedo tiene una connotación especial, acá se le hicieron las orejas que le hacían falta cuando se hizo el intercambio, lo que llamamos el intercambio de Acevedo, pero quienes vienen del Oriente y van a ingresar a Medellín o hacia Bello se tienen que venir hasta la Autopista Norte, necesariamente, si va para Medellín pasa sobre la Autopista Norte y se vincula aquí en el sector de Solla, en una salida difícilísima en pendiente sin carril de incorporación, muy pendiente cuando los vehículos pesados revientan transmisión aquí al arrancar de cero y no tienen cómo vinculasen y si van para Bello se tienen que meter aquí donde está el acopio de taxis y coge la Autopista Norte, hoy puede hacer

una maniobra a través del puente La Madera, pero la gente se sigue metiendo por la Autopista Norte.

Nos pusimos a averiguar por qué no tenía este puente esta oreja tan necesaria y uno ve estas invasiones, hicimos la averiguación y eran contratos de Comodatos donde decían que cuando se fuera hacer la obra ellos entregaban el terreno y buscamos el documento y se lo entregamos a predios del Municipio y le dijeron a la gente: "Vamos hacer la obra e inmediatamente desocuparan" inmediatamente desocuparon sin ningún problema y entonces se diseñó la siguiente obra dentro de lo que llamamos paquete del Plan Norte, una oreja absolutamente necesaria acá y el Municipio nada que arrancaba y tomamos la decisión de construirla de cuenta de DEVIMED, y acabamos de terminarla con una inversión de novecientos millones de pesos (\$900.000.000), ya está pavimentada absolutamente.

### **¿Qué quedó faltando para dar el servicio?**

La terminamos hace mes y medio, un cruce con la tubería de Ecopetrol, durante año y medio rogándole a través de Municipio de Ecopetrol que nos diera instrucción de cómo pasar sobre su tubería, le dijimos vamos a sacar, ya pavimentamos, vamos a sacar los equipos y después de que los sacamos en este momento están trabajando ellos en hacer el cruce de eso para que el Municipio le pusiera cordonería y esto que iba a pasar enterrado, que se podía volver un sitio para que lo atracaran a uno acá, decidimos entonces es aplanarlo completamente y quedó suavcito desde aquí condición plana hasta este sector, esto está para los próximos quince (15) días darlo al servicio de la comunidad, pero esta obra tiene un potencia grandísima.

Si ustedes han recorrido últimamente esta vía, hoy el taco que se hace aquí es impresionante, porque no solo está el acopio de taxis, porque mucha gente quiere coger la vía Regional metiéndose acá por el intercambio de la Madera, sino también por los que vienen a salir de acá de forma necesaria porque no tenía cómo coger esta vía.

### **¿Qué pasa?**

Al concluir esto y gracias a que existe un retorno ya construido, perdón, la gente que venga del interior de la zona Oriental y quiera ir hacia Bello, simplemente hace esta maniobra, utiliza este retorno y utiliza la Variante Bello, sacando todo el tráfico de tráfico pesado de larga distancia que va hacia la Costa, hacia los Santanderes y a Caucasia, toda esta región sin pasar por el casco urbano de Bello, simplemente utilizando esta oreja y un retorno que hoy se tiene, saca completamente el tráfico del Municipio de Bello, ésta obra ya está lista, está lista, falta como le digo que el Municipio ponga la cordonería

que debe de terminar en unos quince (15) días y le ponga grama a esto, esta obra también hace parte del Plan Norte, no solo la diseñamos sino que se la construimos y las otras dos (2) obras que están en este sector son las siguientes:

Acá le propusimos lo siguiente, hoy porque... si está la vía aquí, porque este es un sitio natural de transferencia de la gente que viene del Oriente y del interior del país hacia la parte Metropolitana y aquí la gente primero los carros no tienen como parquear, aquí los buses que llegan y los vehículos que llegan se paran sobre uno de los carriles de la Autopista, porque no hay carriles de acercamiento y la gente es al sol y al agua, sin servicios sanitarios, sin techo y sin nada, le hicimos unos diseños de detalle, los tiene el Municipio de Medellín donde aquí hay lo que nosotros llamamos una mini Terminal y es simplemente un trato decente con la gente que tiene que aguantarse todo esto, tiene techos, tiene baños, tiene posibilidades de venta de algunos servicios, gaseosas y cosas de esas y tiene unos carriles donde caben tres (3) buses en línea para poderse parquear, descargar pasajeros, se respeta lo de los parqueaderos de los taxis sin afectar los carriles de circulación y de la Autopista a nivel de esta laso.

Dale Juan.

Ésta es la aproximación el sector de Solla, aquí están los vehículos en la forma en que hoy llegan...

El sector de Solla y les decía que es una pendiente fuerte sin carril de incorporación, los domingos el Tránsito cierra este carril para permitir que esta gente pueda entrar sin tener que detenerse pero restringe a un carril el Tránsito por la Autopista Norte en sentido hacia el Sur y hacia Medellín.

Ésta Industria Solla tiene dos (2) muros de contención, uno aquí alto y uno aquí bajito y entonces lo que propusimos fue lo siguiente:

Mírenlo, un carril de incorporación, fuimos y hablamos con el Presidente de Solla, inicialmente se mostró partidario de regalarlo o cederlo a favor del Estado, del Municipio de esta faja, después dijo que había que pagársela, creo que vale trescientos ochenta y cuatro millones (384.000.000), el Municipio de Medellín tomó la decisión de que lo va adquirir y promete que va a construir muy rápidamente esta incorporación, pero la oreja que ya vimos, la oreja de Acevedo va en mejoramiento de esto, más el sitio de transferencia allá va a mejorar muchísimo la movilidad en este sector que corresponde al Municipio de Bello.

Dale, este ya si es Medellín.

Estas obras, todo este conjunto de obras, sencillas obras consideramos que en conjunto no vale más de veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000), todas estas obras, esta costó novecientos millones de pesos (900.000.000) lo que hicimos, la otra dieciséis mil (16.000), estamos hablando como máximo de veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) seis (6) obras sencillas en terrenos ya existentes que son del Estado, todos estos son terrenos que son del Estado con excepción de este trescientos ochenta y cuatro millones (384.000.000), aquí se restituyó un terreno que es del Estado, no hubo que comprarlo.

En el del viaducto de Moravia no hay que comparar terrenos, este viaducto que hicimos con Elinco no hubo que comprar terrenos, ustedes ven que eran terrenos públicos y fueron soluciones que han ido mejorando progresivamente la movilidad de este.

Aspiramos que el Municipio de Medellín tome la decisión de verdad de contribuir rápidamente estas obras.

Miren, estos son fotos de hace una semana de esa oreja de Acevedo y ese pequeño muro que pusimos simplemente para garantizar para no dejar... para garantizar la estabilidad de esto que no se fuera desestabilizar es lo que queremos y le hemos dicho al Municipio, que haga la salida de la Terminal de Transporte para que mejore esa maniobra o el ángulo de entrada de esas vías de allá, con un pequeño murito de esto se puede hacer eso y aquí lo hicimos sin ningún problema en una longitud casi cercana a cien (100) metros, esto está listo.

Esto es lo que Señor Presidente nos habían pedido que les expusiéramos en qué consisten estas obras que se tienen para el Norte, como les digo son obras que llevamos cuatro (4) años de haberlas planteado, son obras muy sencillas con utilización de espacios públicos que no es sino tomar la decisión política porque la plata es mínima, mínima para el impacto que tiene.

Hoy la gente del Norte, la movilidad del Norte está colapsada, el Norte no es solo Bello, es la comunicación económica de Antioquia con la Costa Atlántica, con los Santanderes y con el interior del país, más casi dos millones (2.000.000) de personas que viven sufriendo todos los días este viacrucis de la movilidad del Norte.

Así que quedamos dispuestos Señor Presidente atender inquietudes, preguntas y les agradezco mucho.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Muchas gracias Doctor Manuel Vicente Zuluaga.

Le voy hacer una explicación cómo vamos hacer la metodología para que usted responda las inquietudes de las personas, Concejales que están acá en este Recinto.

Voy a proceder a darle el uso de la palabra a las personas, Concejales que nos van a solicitar para que ustedes estén muy atentos y hacer las anotaciones, una vez finalicen las intervenciones entonces voy a proceder a darles de nuevo el uso de la palabra a ustedes para que respondan las inquietudes de los Corporados.

Quiero destacar que esta sesión fue una sesión propuesta por el Honorable Concejal Gabriel Jaime Tabares, me parece que es una sesión demasiado importante, es una persona conocedora en estos aspectos, entonces voy a proceder a darle la palabra al Honorable Concejal Gabriel Jaime Tabares.

Bien pueda Honorable Concejal hacer uso de la palabra.

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

Muy buenos días.

Un saludo a usted, gracias Presidente, a la Mesa Directiva, a mis compañeros Concejales, un saludo muy especial al Doctor Manuel Vicente Zuluaga, muy bueno qué esté por acá Doctor Manuel, bienvenido aquí al Municipio, al Doctor Otálvaro, con ella hemos tenido mucho contacto, a todo su equipo de trabajo, un saludo especial a la Doctora, ya se me olvidó Ana Maria Madrid, a nuestro amigo Frank, Antonio David, al Secretario Doctor Mauricio, a Diego el Subsecretario, a todo el equipo de trabajo de Planeación, a nuestro Secretario Nicolás Rave, en fin, para todo el mundo.

Me gustó mucho cuando usted Doctor Manuel Vicente inició su presentación con el tema de la Regional en el sentido Oriental que nos hace falta y que hemos, estamos aquejando hace mucho rato.

No podemos seguir pensando y seguir sosteniendo diciendo que es un proyecto costoso y que está destinado quien sabe a cuándo ejecutarlo, porque entre más tiempo pase más costoso va a valer ese proyecto en la Regional, entre más tiempo pase, o sea llevamos y usted lo dice, por ahí tengo un reportaje que sacaron en el Tiempo y estamos hablando que desde que se diseñó la movilidad en Medellín año 1.957 se pensó en esa conexión en esa Regional, año 1.957 y solamente, únicamente cuando estuvo el Doctor Oscar Suárez en

la Dirección del Área Metropolitana se volvió a retomar el tema y se dejaron todos los terrenos listos para eso, perdimos esa gran oportunidad.

Bueno, entonces yo vuelvo al tema y es que esa Regional y me gustó mucho que usted durante toda su intervención recalcó mucho en que la solución del Norte es esa continuidad de esa Regional.

Ahora, yo conocí la propuesta que ustedes presentaron para el Municipio de Medellín en el tema del viaducto del puente de la Madre Laura, yo me hice la pregunta, bueno ¿qué le aporta a la movilidad del Norte esta propuesta?

¿Por qué quiero sostenerlo Doctor Manuel Vicente? Es que el problema que tenemos ahí es que ese flujo vehicular que viene del Sur al Norte va a conectar, va a descargar y ahí tengo las dos (2) fotos en una vía de servicio que es el Barrio La Paralela, todo ese flujo vehicular va a llegar a ese punto y es una vía que para mí es una vía lenta, no es rápida, porque en las fotos podemos hasta ver que hay niños, hay personas que se pasan esa vía, es más hay escaleras donde la gente sube una escalera para poder coger la vía hacia el Sur, entonces es una vía muy lenta y que toda esa solución es descargar nuevamente el problema a una vía de servicio.

Sigamos Beatriz.

Y usted y todos los que conocemos el tema coincidimos en los puntos críticos de la movilidad hacia el Norte, yo arranco con el tema de la Terminal.

El tema de la Terminal, lo que es el puente del Mico, usted dio la solución, es verdad, es que debido a la ausencia de la Regional ¿qué pasa? la única solución que tiene la gente que viene del Sur hacia el Norte es coger el Mico, hasta ahí llegamos y ahí tenemos que coger el puente de la Terminal para meterse a la Autopista para volver a coger la Autopista, punto crítico, ese es un punto que yo hasta digo Doctor Manuel Vicente, la inversión que está haciendo el Municipio de Medellín es porque los Alcaldes últimos de Medellín se les ocurrió que para poder tener que pasar a la historia están haciendo unos complejos viales, ¿qué le aportan a la movilidad? O sino veamos el tema del puente de la 4 Sur ¿cuánto costó ese puente? Y vemos el problema que tiene el Poblado, porque llegan hasta un punto que hasta ahí llega la movilidad.

El puente de la Madre Laura no era la solución para unir la Comuna Nororiental con la con Castilla, ¿por qué? Porque es que la conexión la tienen aquí, es más de aquí del puente del Mico al puente de la Madre Laura solamente hay uno punto dos (1.2) kilómetros, uno punto dos (1.2) kilómetros, o sea que la conexión si está, la conexión entre la Comuna Nororiental en Castilla está ahí en la Terminal, lo que pasa es que hay un caos ahí en estos momentos por la

ausencia de la Regional, o sea se van a gastar doscientos cinco mil millones de pesos (\$205.000.000.000) en un viaducto para trasladar, porque el problema lo van a trasladar.

Sigamos.

El otro punto es el tema de la Fiscalía, lo que usted acabó de decir igual, punto crítico el tema de la Fiscalía, lo mismo, ¿por qué? Por la ausencia en la Regional.

Siga Beatriz para que dejemos así, porque el Doctor yo creo que ya fue...

El tema de Belalcázar, de pronto ese punto crítico usted no lo tocó Doctor Manuel Vicente, Belalcázar, el barrio Belalcázar que queda ahí en la Autopista subiendo, cuando uno ya sube la Autopista ya para descargarse hacia la Feria, ese punto es crítico, porque en ese punto no hay una vía de servicio, ahí paran muchas veces los buses a descargar gente y ahí se vuelve en un solo carril, pues es un punto también que qué bueno también se tocara, porque eso también nos colapsa la Autopista.

Sigamos.

La conexión Zamora, bueno usted lo acabo de decir y yo Doctor Manuel Vicente quiero hacerle a usted, lo hemos dicho, en la conexión de Zamora y la Autopista Medellín... vea esa vía de Zamora, la Carrera 52 Carabobo es una vía, que pesar que esa vía no se le ha prestado toda la atención, es más cuando se colapsa Medellín, porque aquí llueve, cae cualquier agua y se colapsa Medellín, muchas personas tratan de tomar la vía de Zamora, es una vía que eso no... mejor dicho, no da, no le aporta nada a la movilidad, al contrario el que se mete por ahí perdió el año, nos demoramos casi dos (2) horas para llegar a Bello y resulta Doctor que a esa vía, la Carrera 52 Medellín le debe prestar mucha atención, porque es que esta vía conecta toda la Comuna Nororiental y en ese sector de Medellín vive más de seiscientos mil (600.0000) habitantes, en la Carrera 52 y Doctor nosotros quisiéramos que... no sé porque una vez cuando estuvo el Doctor Otálvaro le comenté de que llegando a Bello en el límite con Medellín a mí me parece que hace falta un puente, un viaducto para darle continuidad a esa carrera 52 que viene de Zamora a conectar y a trasladarse a la vía Machado, ese viaducto es importante para poder hacer esa conexión, ¿por qué? Porque uno llega hasta ahí hasta los que vienen de Zamora, llegan hasta ahí, hasta digamos más allacito del CAI y tienen que bajar nuevamente a coger ese pedacito de Regional que supuestamente existe para poder llegar hacia Machado, entonces ese puente, ese viaducto que bueno Doctor Manuel Vicente, Doctor John Jairo Otálvaro y es que ustedes tienen una muy buena conexión con... mirar a ver de

pronto qué se puede hacer o con Área Metropolitana o mirar a ver cómo hacemos porque ese viaducto para el Norte, para el Municipio de Bello es muy importante para continuar con el tema de esa vía, para el de nosotros es Machado, para Medellín es la Carrera 52.

Siga Beatriz.

Este es Postobón, otro punto crítico que tenemos nosotros compañeros, Postobón, sector de Postobón, tenemos casi que se queda en un solo carril porque tenemos un cruce hacia el sector de Santa Ana, hacia el sector de Postobón porque ahí hay un semáforo y todos los vehículos se paran en este lado y muchas veces y muchos vehículos carro, mulas que van para el sector de Fabricato ahí queda totalmente estrangulada la vía Autopista, o sea la movilidad en ese punto es crítico para nosotros, hay que darle una solución Nicolás, ahora que se está planteando el tema del Bulevar del Renacimiento hay que mirar, porque ese tema tiene que tocarlo en el tema mundial para...

Siga Beatriz.

... juventud y en eso si tengo que darles el crédito y les tengo que decir, mejor dicho dieron donde era Doctor Manuel Vicente, esa oreja, ese era un tema que todos decíamos que se necesitaba, ustedes tengo aquí que agradecerles mucho esa gestión que ustedes están haciendo y nuevamente Nico esa propuesta que están haciendo para el tema de la vía de servicio para el tema de... juventud, es un tema que es muy importante porque en ese punto yo creo que lo tenía ya crítico, pero yo creo que eso lo podemos hasta chulear porque eso nos va a dar una solución muy importante.

Siga.

Niquia, llegamos ahí Doctor, yo creo que usted ahí de pronto no toca porque usted ya está muy lejos de su concesión, ya ahí arranca es otra concesión, pero ustedes nos pueden ayudar, porque es que lo de hoy es que ustedes se vuelvan también voceros, porque ustedes muy, muy metidos en el tema de Bello en el tema de la conexión del Norte.

Niquia se nos está volviendo en un punto totalmente crítico, esa Estación de Niquia está ya colapsando, todos los vehículos que vienen del Sur que llegan ahí a la Variante hasta ahí llegan ¿por qué?

Siga Beatriz porque vamos a decir por qué pasa por el peaje.

Ese peaje que nos dejamos colocar y por aquí está mi compañero Frank Montoya que le toca, yo creo que le estoy tocando al Doctor Frank una espina muy maluca porque en ese tiempo los Alcaldes hablaron con Uribe y tan

convinciente fue el Presidente Uribe que era un peajito que era por unos añitos y vea, es un peaje, eso no es un peajito, es un peaje, entonces debido a ese peaje, vea ahí le tomé la foto, debido a este peaje en estos momentos el Norte, todo el Norte, porque aquí yo estoy hablando es por el Norte, el Norte está colapsado por movilidad y Doctor Manuel Vicente y eso que todavía en Bello que tiene el desarrollo en ese sector, porque tenemos varios planes parciales, más de sesenta (60), setenta mil (70.000) nuevas soluciones en ese sector ¿cómo se va a volver? Creo que para Bello va a ser una solución, porque vamos a tener unas vías de servicio por allá, pero para el Norte va a ser complicado.

Siga Beatriz.

Y luego y termino, que vengo a empatar aquí Doctor Manuel Vicente con el tema de las Autopistas de la prosperidad ¿y por qué quiero empatar? Usted en la exposición dijo que por Bello, por el Norte se está moviendo caso el ochenta por ciento (80%) de la economía Antioqueña y el cuarenta por ciento (40%) casi es un tema, me decía usted que de los ochenta y cinco mil (85.000) vehículos diarios que pasan el cuarenta por ciento (40%) es de carga pesada, ya cuando esté el tema de las Autopistas, el tema de la troncal de Magdalena, el tema de la vía la Costa, mi pregunta va a ser ¿y cómo van hacer para conectar Bello entonces? O sea ¿por dónde van a pasar por Bello?, o sea ¿cómo va hacer para que toda esa carga pesada que viene del Urabá o que viene del sector del Occidente de Santa Fe de Antioquia, cómo van hacer para pasar por Bello?, ¿por dónde van a pasar?, por esas mismas soluciones Doctor Manuel Vicente que usted nos está planteando hoy, porque si estamos hablando que la Regional no se va a ejecutar entonces usted se imagina cómo va a ser ese tema en Bello, aquí es donde yo llamo la atención compañeros y que bueno que nos acompañen los Secretarios de Infraestructura del Norte, porque esto no es una pelea que solamente la tiene que dar Bello, la tiene que dar todo el Norte, la tenemos que dar todos, lo mismo todos hablar con nuestros parlamentarios Antioqueños de que esos, yo creo que son tres punto dos (3.2) más yo pienso por hay otros cuatro (4) kilómetros que pueden ser las que vienen desde Acevedo hasta salir la Navarra, más o menos son ocho (8) kilómetros, esos ocho (8) kilómetros de Regional no pueden perder la oportunidad que tenemos en estos momentos de que dentro de las Autopistas de la prosperidad, la..., Área Metropolitana, la Gobernación y las Alcaldías del Norte y Medellín ejecutemos la Regional, es la oportunidad que tenemos de un proyecto que son quince mil billones o no sé cuántos más le podemos adicionar esa Regional Doctor Manuel Vicente, es la oportunidad, después de que pase este Gobierno de Santos que quiere hacerle a las Autopistas de última generación, entonces ¿por qué no hacemos eso?

Ese es el llamado que yo quiero hacer y hoy esa invitación y ese tema que ustedes vienen a plantearnos hoy yo voy a decirles que después de la explicación que usted nos dio sobre esa propuesta de la Regional en ese sentido, yo estaba muy preocupado porque yo decía que no iba a servir, eso no servía, yo era de los que decía que eso después cuando hagamos la Regional eso quedaría... eso sería como un detrimento, bueno yo veo que la solución está dada a futuro pensando en la Regional.

Entonces ese es el llamado Presidente, agradecerle a usted que nos dio el espacio, porque eso es lo que tenemos que hacer, no podemos pasar a la historia como este Concejo, de que pasamos nuevamente otros... ya este periodo ya se acabó de este Alcalde, pero todavía podemos dejar al menos este año que nos falta hacer la gestión para que el Gobierno que viene de Alcalde con los Alcaldes del Norte puedan nuevamente retomar el tema y sacar adelante este proyecto.

Muchísimas gracias Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

A usted Honorable Concejal.

También quiero destacar que uno de los Concejales inquietos en el tema de movilidad es el Honorable Concejal Jean Lee Pavón, entonces también sea para hacerle su reconocimiento a usted Honorable Concejal y en ese sentido entonces le doy también el uso de la palabra a usted Honorable Concejal Jean Lee.

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

Gracias Señor Presidente.

Un saludo especial para todos los invitados, Funcionarios del Área Metropolitana, para Ana Maria, para Frank ex Alcalde del Municipio de Copacabana, Toño Deivid repatriado a Bello, veo por acá el Ingeniero Mauricio, a Diego, Carlos, a Jorge, a nuestro compañero Guarda también de Tránsito de Copacabana, bienvenido, al Ingeniero Nicolás Rave, Luis Ángel, al Doctor Mosco que hoy lo veo de cachaco, hombre eso es mejor dicho y a nuestros invitados, Doctor John Jairo y al Doctor Manuel Vicente un especial saludo y agradecimiento por su participación.

Además que valga la pena mencionar que en mi concepto creo que la concesión que tiene DEVIMED es quizás la mejor manejada de las que uno observa en el Departamento de Antioquia, muy eficiente, valga la claridad...

Yo pienso que durante muchos años lo que ha sucedido es que las Autoridades Metropolitanas, incluyendo el Área Metropolitana, incluyendo el Municipio de Medellín han privilegiado solamente el Sur y castigaron el Norte y lo que hoy vivimos es el reflejo de esa inequidad, las vías generan desarrollo, generan bienestar, generan tiempo para que la gente la pueda invertir en sus familias, o sea esto es calidad de vida.

Estas pequeñas obras que usted mencionaba y otras que de pronto muy respetuosamente le vamos a sugerir, yo creo que van aliviando un poco esa carga, como usted muy acertadamente lo decía Doctor Vicente, la solución es construir esa vía de travesía que ese gran ingeniero antioqueño Rodrigo Salazar Pineda viene presentando desde hace muchísimos años, no había ni nacido yo cuando él estaba proponiendo eso y que el intercambio por ejemplo que se tiene en Punto Cero fue obra de él y otras obras que la ciudad y otras medidas en materia de tránsito que la ciudad tiene que agradecerle.

En la Autopista Norte existe una bahía sentido Norte- Sur a la altura de la Terminal de Transporte que todos los días genera congestión, ahí hay que ampliarla y existe el espacio donde hacerlo, se puede hacer una bahía de almacenamiento no solo para el acopio de taxis, sino para las funciones de embarque y también para que ellos que van hacer transición a coger la Carrera 65, ahí se puede mejorar esa situación, esa primer sugerencia.

En el sentido contrario, es decir, en el sentido Norte-Sur a la altura del Barrio Belalcázar, en el puente peatonal todos los días se arma una congestión por el paradero de buses, ahí habría que comprar una (1) o dos (2) casas y hacer una bahía y un paradero de buses adecuados, pero también hay que solucionar ese pequeño problema ahí.

Corregir la salida del intercambio Juan Ignacio Castrillón, intercambio vial a la Regional, cuando uno coge el puente, el viaducto que lo conduce de la Autopista por ese deprimido y llega a la Regional no tiene buena visibilidad sobre los vehículos que vienen en la Regional en sentido Sur-Norte y además que es muy rápido, ahí si se presenta un accidente es un accidente mortal diría yo, porque la velocidad es bastante y cuando uno llega a ese punto no tiene visibilidad y no tiene maniobrabilidad, hay que correrle a ese punto, hay que ampliar la vía sobre la izquierda o sobre la derecha y desviar un poco para facilitar esa maniobra y mejorar la señalización ahí a la altura de la Estación Madera.

Corregir el viaducto en mi concepto, el mezclamiento del viaducto que ustedes construyeron cuando uno viene de la Regional y va a coger el brazo del puente que conduce a la Autopista Medellín- Bogotá, mire yo como conductor vengo sobre la Autopista, cojo el puente o ese giro a la izquierda, voy a coger el puente, yo siento que llevo la prelación y quien viene por debajo viene saliendo de Bello, coge la parte inferior, la parte deprimida de ese intercambio y va a coger el puente de Zamora, también siente que lleva la prelación, ahí hay un resalto mal señalizado, entre otras y creo que hace falta mejorar la señalización considerablemente ahí y la iluminación, pero es que la prelación en mi concepto la debería perder el que viene del viaducto de la Regional, porque ese va a ingresar, viene siendo un giro o va hacer un giro sobre la derecha, pierde prelación en mi concepto y ahí se le dio una vía preferente, se estranguló un carril para darle preferencia a un carril, yo creo que esa maniobra se podría verificar y de pronto o si no es corregir la prelación mejorar por lo menos la visibilidad, la señalización corrijo, perdón.

La 65, la Carrera 65, aquí que está la Autoridad del Área Metropolitana, en este momento están haciendo una intervención y han venido por pedacitos haciendo las dobles carriles allá en la 65 y ahora lo van a llevar hasta la Calle 104, pero es que ahí están los márgenes suficientes Doctor para que se haga una doble calzada, en la Carrera 65 hasta la Quebrada la Madera, yo creo que Medellín tiene y el Área Metropolitana con que hacer eso y le vamos quitando carga a la Autopista y a la Regional y me uno a las palabras de Gabriel Jaime cuando decía que la Carrera 52 Carabobo, la llamada vía Acevedo no está en mal estado, está en un pésimo estado, da vergüenza que una vía que sirve a toda una comuna como la Comuna Noroccidente, Nororiental de Medellín esté en ese estado de abandono:

- 1.** Se debe repavimentar.
- 2.** Eliminar varios de los resaltos existentes.
- 3.** Colocar puentes peatonales donde se requieren.
- 4.** Colocar cruces semafóricos y eliminar muchos de los cruces que ejercen las personas que vienen desde la Comuna a coger la vía girando hacia la izquierda en sentido Norte-Sur.

Eliminando esos cruces se le daría a esa vía una verdadera agilidad para servirle a toda esa comuna y evitar de esa manera muchas congestiones y facilitar también que muchos usuarios no tengan que buscar la vía Regional o la Autopista Norte, yo creo que Medellín tiene igualmente una deuda social con la Comuna Nororiental y sería el momento de hacer ese tipo de inversiones, de construir bahías para los paraderos de buses, es que esa es una función normal de tráfico y que nuestros ingenieros muchas veces las han obviado, construyen los carriles, uno (1) o dos (2) carriles porque normalmente en

Medellín no hay vías ni de tres (3), ni de cuatro (4), son muy pocas las excepciones contadas, pero no hacemos los paraderos de buses y esto genera no solo accidentes sino congestión.

Usted mencionaba la reubicación del acopio sobre la curva que es totalmente anti técnico, ahí cuando viene uno en la Autopista Medellín- Bogotá y va a coger la Autopista Norte, es la primera curva donde yo veo que existe un acopio legalizado además, pero es totalmente anti técnico pues ese acopio.

Una obra que Bello requiere es ponerle cuidado a la intercepción de la Avenida 32 con la carrera 45, la Escuela de Trabajo San José, girar ahí es arriesgar la vida diariamente, quien va hacia Copacabana, quien viene del Barrio Alcalá o las Vegas y va a salir a Fontidueño, ese cruce requiere una intervención seria y amplia, Luis Ángel yo le he pedido muchas veces y a algún Concejal como el Concejal Duván, hombre un semáforo y me dice: "No es la solución porque tiene muchas maniobras", entonces hay que buscar otra, hay que buscar otra soluciones y hay que comprar predios, hay que intervenirlos, pero ahí constantemente la gente está sufriendo accidentes y es un riesgo, creo que se puede corregir, evitar y la función de la ingeniería vial es precisamente John Jairo la de salvar vidas.

Otro punto quizás más crítico, en este momento en el Municipio de Bello la Estación Niquia, la Estación Niquia y especialmente en el sentido Norte-Sur, quien viene de Copacabana todos los días tiene que enfrentar congestión y un alto riesgo de accidente, allí tenemos que buscar alguna solución técnica, yo creo que de una u otra manera las glorietas han venido cumpliendo su ciclo de vida útil para la movilidad para una ciudad como Medellín que ingresan cien mil (100.000) vehículos al año y no sé, por ahí doscientas mil (200.000) motos, no sé cuántas pero que no construye vías y que un ex candidato a la Alcaldía de Medellín lo trataron de loco y proponía que Medellín tuviera segundos pisos viales y yo creo que no solo eso, en el P.O.T de Medellín quedó contemplado también la necesidad imperiosa de tener en Medellín vías y en todo el Valle del Aburrá para los motociclistas.

Si nos hemos gastado unas millonadas en vías, en ciclo rutas, que la gente muy poco utiliza, por qué no pensar que los motociclistas hoy en día son un porcentaje altísimo del tráfico y que además son los que más accidentes y muertes están diariamente colocándole a la ciudad, lesionados graves, incapacidad permanentes y obviamente fallecidos, con todos los costos que esto tiene para la ciudad y para las familias de estas personas, eso hay que irlo pensando, yo sé que no es la responsabilidad de DEVIMED esto, pero son temas que a quienes nos gustan no podemos dejar de un lado.

Básicamente eran nuestras sugerencias muy respetuosas, reiterarles los agradecimientos, yo creo que su llegada, las concesiones viales han sido muy productivas para la ciudad y da gusto pagar un peaje cuando uno se encuentra unas condiciones adecuadas.

Otra situación que sería bueno es maximizar la venta de los Flypass, uno no sabe dónde los consigue, por decir algo, eventualmente utilizamos la Autopista Medellín-Bogotá para ir al Aeropuerto, al Oriente Antioqueño, que bueno que uno pudiera llegar al Éxito al supermercado y comprar un Flypass y estar ya... no sé, no sé, la verdad no sé, lo mismo en el famoso peajito como decía Gabriel Jaime, en lugar de ser una solución se convirtió diariamente en un problema adicional, yo creo que funcionaba mejor antes de que le hicieran esta intervención que ahora, listo.

Muchas gracias Señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Con el uso de la palabra el Honorable Concejal León Fredy Muñoz.

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

Buenos días para todos los Corporados, todos los invitados del día de hoy, amigos y amigas de otras jurisdicciones y muy especialmente a nuestros invitados, Doctor John Jairo y Doctor Manuel Vicente.

Pues uno este tema ambiental hoy yo creo que de aquí nuevamente como muchas plenarias es rico conocer un poco pero no se sale mucho porque no están los que toman decisiones, o sea las personas que definen realmente qué se debe hacer o en qué se invierte hoy no están presentes en este recinto, pero bueno, eso es bueno también aquí de pronto hablar, conocer un poquito y agradecer un poco la intervención del Gerente de DEVIMED, el Doctor John Jairo, pero yo creo que compañeros aquí estamos hablando de temas gruesos, muy gruesos, porque Bello es el Centro del Área Metropolitana, o sea es el Centro y mientras no se asuman posturas políticas reales estamos jodidos y hoy uno lee, en el colombiano salió, aquí lo estaba leyendo el día de hoy, el informe donde cuestionan un poco el Área porque el Área no es realmente la autoridad de transporte y uno mira la modificación de la Ley 1625 de Áreas Metropolitanas, pues no tiene definido realmente cuál es el roll del Área Metropolitana, entonces uno mira la inversión y aquí está en el colombiano un setenta por ciento (70%) de esos recursos de ochenta y pico de mil, son ochocientos sesenta mil millones (860.000.000.000) para el cuatrienio, pues el

setenta por ciento (70%) de esos recursos se van para temas ambientales, está en el informe aquí, entonces uno dice, bueno ¿aquí qué es lo que hay que hacer? Pues hay dos (2) concesiones que tienen que ver precisamente con el Área que es Hato Vial y DEVIMED, son dos (2) o no sé si hay más, pero son de las dos (2) por lo menos que conocemos más nosotros aquí, eso se trata Doctor John Jairo de planificación y de... políticas, o sea aquí no es otra cosa, no es otra cosa distinta, todos sabemos las dificultades que tenemos, aquí podemos coger en la Troncal principal, en las vías Departamentales y ni que hablar de las vías nuestras municipales de las dificultades que hay, pero lo que se avecina en el mediano plazo compañero Gabriel Jaime y usted lo menciona Jena Lee y nos lo mencionó el Director del Área cuando estuvo, el que hoy está allá de candidato, creo que va a ser candidato a la Gobernación, el Doctor Carlos Mario Montoya, nos mencionaba todo lo de las autopistas de la prosperidad y llega al trancón en esta zona de Bello, o sea porque necesariamente tiene que pasar por Bello, vaya de Norte a Sur, de Sur a Norte, tiene que pasar por Bello y él planteaba es que no se puede hacer una circunvalar por la topografía de nuestra ciudad, o sea necesariamente tiene que ser por ahí, pero necesariamente tenemos que planificarlo y como decía el compañero, pues hay unas vías planificadas hace sesenta (60) años y uno dice, bueno ¿qué es lo que estamos...? Y yo sigo insistiendo mucho en la planificación, porque definitivamente es lo único que nos puede solucionar el problema a mediano y largo plazo, o sea si hoy no planificamos no vamos a tener solución y la planificación tiene que ver con apropiar recursos necesarios, o sea comprometer de esos ochocientos sesenta mil millones (860.000.000.000) que en cada cuatrienio son un poco más y empezar a poner las cosas como tienen que ser, entonces uno mira ¿y quién define el tema de movilidad realmente compañeros? El tema de movilidad en este sentido Metropolitano, pues lo define Medellín, o sea es lo que quiera hacer Medellín, así de sencillo, porque Medellín aporta la mayor cantidad de recursos para el Área Metropolitana, aquí tendríamos que planificar y pensar en ciudad región y aquí el que hace el llamado de atención es "Medellín cómo vamos", una entidad que no sé qué es, pero entonces no es los municipios del Área Metropolitana que nos tenemos, que estamos haciendo este tipo de observaciones, ahí si comparto que han pasado varias administraciones y han pasado sin hacer mucho en términos de movilidad y han pasado Concejos sin dejar una huella en términos de exigencia en movilidad y día a día es peor la movilidad para nuestro Municipio, o sea día a día es peor, ¿aquí nos podemos regar las vestiduras nosotros en este recinto?, pero si esto no lo sacamos vamos a quedar en las mismas, pasamos y pasan los años y vamos a asumir en la historia la responsabilidad que recae sobre los políticos, porque en últimas son decisiones políticas, aquí no es otra cosa distinta, aquí en términos de desarrollo las decisiones las toman los políticos, las Juntas Directivas, el

Ejecutivo con su grupo de pensadores allá, pero no estamos tomando decisiones para pensar en la inmensa mayoría.

Entonces uno si queda muy preocupado cuando vemos todo este montón de cosas Doctor John Jairo y Doctor... ¿cómo se llama? Manuel Vicente, cuando se identifican las cosas y no se hace lo que hay que hacer, o sea no se hace lo que hay que hacer, ya está más que diagnosticado, uno se pone a mirar aquí qué va a pasar en cinco (5) años y le digo una cosa Doctor John Jairo, aquí hablan hoy cómo está colapsado el intercambio de Niquia, el Rompoi de Niquia, pero en cinco (5) años van haber casi setenta mil (70.000) viviendas más, solamente la parte Norte de nuestro Municipio, sin contar Frank cuántas viviendas más se van hacer en Copacabana y lo único que tenemos es la misma vía, no sé cuántas, yo veo que están construyendo mucho en Copacabana, en Girardota y es la única vía que hay, si hoy estamos padeciendo eso se pueden imaginar ustedes qué va a pasar en cuatro (4), cinco (5) años cuando terminen de construir todo Norteamérica, lo que piensa hacer CONASFALTOS en sus terrenos, que hay un montón de cosas allá Gabriel Jaime, ¿qué va a pasar? Es delicado, ¿qué va a pasar ahorita que empiece a funcionar la planta de tratamiento de aguas residuales?, que empiece a funcionar si ya esa escombrera Metropolitana que es una escombrera que va a tener veinte millones (20.000.000) de metros cúbicos que son caso dos millones (2.000.000) de volquetas que se necesitan para llenar eso, o sea ¿qué va a pasar entonces en toda esta vía?, yo creo que va a ser una locura, va a ser una locura, pero eso depende es de los políticos cómo actuamos y cómo pensamos realmente la ciudad región, cosa que no hemos hecho, yo creo que aquí hemos pasado desolayo, desolayo todo este montón de cosas porque no hemos ni siquiera dimensionado qué es lo que va hacer y pues si nos da duro cuando de Medellín a Bello nos demoramos dos (2) horas o de Bello a Medellín para pasar ciertas vías nos demoramos dos (2) horas, pero no hemos pensado en qué va a pasar en cuatro (4) años, cuántas horas nos vamos a demorar, yo creo que a ninguno le va a gustar salir de Bello, de los que vivimos en Bello, yo soy uno que no salgo de Bello es por eso, me quedo en Bello todo el tiempo porque me da pereza todo ese montón de trancones, imagínese usted entonces en cuatro (4), cinco (5) años.

Yo creo compañeros que aquí nos tenemos que sentar realmente a exigir, ahí está Frank, unos compañeros de... los de la compañera de Copacabana, hay un compañero del Área Metropolitana, pero hay que convocar, o sea hay que convocar a todas las fuerzas políticas y fuerzas vivas del Área Metropolitana para diseñar el Área Metropolitana, porque listo Santos, el Presidente Santos va a invertir no sé cuántos billones en la Autopista de la prosperidad, pro está pensando es en las dobles calzadas para los puertos, pero no está pensando en cómo atravesar todo el Área Metropolitana y es una obligación de nosotros, es

una obligación de nosotros en la exigencia que le hacemos a ese gobierno, claro muy fácil entonces no cumplimos y vamos hasta Turbo, allá seguramente eso va a quedar bellissimo y necesario, vamos a ir hasta el Rio Magdalena por este lado, después para la zona Norte ¿y el Área Metropolitana qué?, yo hago un llamado a eso para que no pasemos en la historia en los que por lo menos no dejamos sentado un precedente, aquí tenemos expertos en movilidad pues vamos a ajuntar un grupo de expertos y vamos a convocar a todos los Concejos del Área Metropolitana, a los Alcaldes y vamos hacer un bloque conjunto para exigirle al Gobierno Central, para exigirle al Área Metropolitana y todo, porque todos hacemos parte de esa Área Metropolitana, unos más, otros menos pero todos aportamos, cómo se sacan unos recursos porque en últimas tiene que ver también con el tema ambiental, o sea el tema de movilidad necesariamente redunde en el tema ambiental, ¿entonces qué es lo que vamos hacer?

Presidente ojalá usted convoque antes de que termine este año, falta mes y medio, pues propicie una reunión en ese sentido y miremos a ver qué vamos hacer, por lo menos hacemos un llamado a la Presidencia a ver cómo se soluciona un poco, porque en años preelectorales, ya estamos en un año preelectoral, el otro año entramos a compañía, son momentos precisos para empezar a pensarnos en esto, porque se puede dejar y comprometer a esos candidatos a la Gobernación, a esos candidatos de las diferentes Alcaldías del Área Metropolitana cómo vamos a dejar resuelto esto y dejarlo planificado, porque es que eso son pañitos de agua tibia y me disculpan, es necesario, si, es necesario que hacerle la curvita aquí, que la cosita allí, eso es necesario pero cosas puntuales, pero en qué resuelven en el tiempo la real necesidad, o sea yo creo que aquí tenemos que pensar en el mega proyecto real que resuelva toda la movilidad del Área Metropolitana, hemos pensado en el tren de cercanías, se ha pensado reactivar el tren obviamente no el diseño por donde estaba, sino que hay un diseño por la parte Oriental, pero eso está ahí, se comenta y se comenta y pasa el día y se comenta y se comenta, pero no se concreta nada, entonces yo creo que es el momento de empezar a concretar las cosas y eso tiene que propiciarlo obviamente la clase política acompañada con la ciudadanía activa y que se den cuenta qué es lo que viene pasando.

Yo le dejaría esa tarea a usted Señor Presidente, propiciar esa reunión, motivar todos los Concejos del Área Metropolitana, Alcaldes y por qué no obviamente del alto Gobierno mandarle la inquietud y con los expertos que hay, Luis Ángel es experto en movilidad, aquí tenemos otros amigos, pues uno también es un poco inquieto con ese tema y dejar por lo menos en la escena que este Concejo está exigiendo este tipo de cosas y que este Municipio requiere atención, Jean Lee lo decía ahora, es que el Área ha priorizado el Sur, pero es porque tampoco nos hemos parado en la raya en el Norte, yo creo que

si nos paramos en la raya los Municipios del Norte, pues las condiciones seria otras, las condiciones necesariamente tienen que ser otras que beneficien a la inmensa mayoría, porque la cosa como va estamos en cuidados intensivos, estamos en cuidados intensivos y necesariamente tiene que ver con planificación.

Yo le agradezco Señor Presidente y ojalá usted haga las buenas gestiones para esa reunión.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Con el uso de la palabra el Honorable Concejal Duván Bedoya.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL DUVÁN ALBERTO BEDOYA GARCÍA**

Muy buenos días Señor Presidente.

Un cordial saludo para usted, para la Mesa Directiva, para los Corporados, un saludo muy especial para los invitados en la mañana de hoy, Doctor Manuel Vicente Zuluaga Gerente de DEVIMED, el amigo John Jairo Otálvaro bienvenido otra vez John Jairo por acá, todos los que nos acompañan.

Voy a ser más bien sucinto para que seamos más bien prácticos en esta exposición.

1. Reconocerles Doctor John Jairo, Doctor Manuel el gran desarrollo y evolución que ustedes bajo la concesión de DEVIMED han venido haciendo en el Municipio de Bello y hay que recordar lo que para hace años atrás los que habitamos en esa zona de Zamora, Machado era un caos vehicular, lo que era la Autopista de Medellín-Bogotá, hoy el gran desarrollo de transporte que es importante.

Reconocerles a ustedes la profesionalización, el estudio que hacen sobre el Norte que es importante, no solamente para Bello como usted lo dijo Doctor Manuel, sino para todos los otros Municipio, Copacabana, Girardota, Barbosa, todos los cuellos de botella que tiene la movilidad Norte, yo no me voy a detener dentro de los de Medellín y Bello, me voy a encascar más en lo que es de Bello, primero reconocerle y somos nosotros comprometidos de que esa oreja o que esas dos (2) orejas que se puedan haber sobre el puente de la Madre Laura llegue a un feliz término, porque lo necesitamos.

Lo primero, ¿cuánto puede ser el costo desde lo que es la curva del diablo, lo que es esa Variante Oriente hasta Bello, Copacabana, cuánto está aproximadamente el costo para que eso pueda tener esa voluntad política?, porque se habla del estudio, de la necesidad pero no sabemos cuánto es, cuánto es el valor real para poder tener... ahorita nos da la respuesta cuánto está proyectado hoy 2014 lo que es esa vía de la curva del diablo con la Variante, no sé eso hasta dónde descargará, si irá hasta Bello, Copacabana o cuál sea la proyección, eso es una pregunta muy importante para que ahorita me dé respuesta.

- 2.** Doctor Manuel, John Jairo, yo noto un cuello de botella en el puente Acevedo, en la Autopista Medellín-Bogotá y es un cuello de botella que es importante que lo analicemos a futuro, que hoy se está realizando, ustedes estaban dando ya la respuesta de lo que hicieron de los novecientos millones (900.000.000) en la oreja que va allá a descargarse al Sur o sea Norte que no entre por el Municipio de Bello, pero me voy a dirigir en la oreja que viene del Sur al Norte donde ustedes hicieron el viaducto descargar por encima del puente, hay tres (3) vías que descargan sobre dos (2) vías y ese es un cuello de botella importante, por eso la Autopista Norte se encuentra congestionada, una porque para entrar al Oriente siempre hay un taco ahí impresionante, porque los que vienen del Norte van a coger la oreja para ir al Oriente, los que vienen del Sur vienen del viaducto y los que vienen en el Sur en la Autopista también, tres (3) entradas para dos (2) y no hay una buena señalización, por lo regular hay mucho accidente, eso lo tengo identificado, que rico proyectar una vía o una ampliación del puente, no sé cómo lo vienen para que lo identifiquemos, siempre, cuando son festivos, cuando son fines de semana hay un taco impresionante, entonces la Autopista Norte se va a sentir congestionada por eso y por la otra salida ya antes de entrar a lo que es hoy la entrada al Municipio de Bello el rompoi Juan Manuel Castrillón.
- 3.** Sobre la Autopista Medellín-Bogotá a la altura del Barrio Zamora se hizo una vía que llegara a la Autopista Medellín-Bogotá, estoy hablando del Barrio Zamora, esa vía hoy es un problema para la municipalidad y para esa comuna, ¿por qué? Es una vía que no está iluminada, solamente se hizo esa vía que es más, hasta peligrosa es porque prácticamente hay que cruzar la Autopista para coger otra vez el retorno, porque allí es donde tenemos hoy un gran desarrollo a nivel Nacional de las mil ocho (1.008) viviendas de interés social, tenemos allí lo que es el Centenario, tenemos un gran desarrollo en esta comuna 11 Zamora, pero esa vía que se realizó hoy es prácticamente un botadero de basura, porque no

hay ninguna lámpara, prácticamente allí también es donde se hacen hoy las extorciones, donde dejamos por allá lo no debido de las casas y donde también desafortunadamente ha sido un espacio, un espacio donde se han dejado cadáveres allí, entonces Doctor John Jairo, Doctor Manuel que rico que podamos darle una mejora a esa vía.

Termino con el punto del Norte y de Bello, lo hablaba el Honorable Concejal Jean Lee Pavón y otros Concejales, yo creo que la solución de lo que era el peajito social, el peajito social hoy se ha vuelto un caos, hoy ya se modernizó o sea que un peajito social como lo dice otro Concejal, es más fácil que se acabe una iglesia a que se acabe ese peajito social, yo no sé con qué estructura, porque entonces tienen hoy cuatro (4) entradas, pero las cuatro (4) entradas terminan como en una (1) o en dos (2), hay que hacer unas maniobras todas raras, pero lo más delicado para el Norte, para lo que es Machado Comuna 10, Comuna 11 y Copacabana, es que por la evasión de ese peajito social hacen una travesía entrando después de la Estación Niquia, lo que llamamos almacenar, entrando a mano derecha sobre el puente Machado hacer el cruce para entrar a Copacabana, eso es un caos, ese cruce vial es un caos impresionante, diario, diario, diario hay un taco impresionante, ¿qué podemos hacer ahí? ahora que ustedes están pensando en el Norte, porque tenemos un problema, Medellín-Bello, pero Bello Norte entonces también tenemos que ser consecuentes en ese desarrollo y en esa evolución vial de transporte, porque eso es lo que nos da desarrollo, sabiendo que hoy lo que es el Norte tiene unas oportunidades enormes habitacionales, esta enriquecidas.

Lo otro es la Estación Niquia, ya lo habían hablado los compañeros.

La Estación Niquia hoy se convierte en un caos impresionante, es un caos impresionante, reconociendo de que esa vía es una vía concesionada por Hato Vial, pero es repensar y es pensar en cuál van a ser los desarrollos del Norte, los desarrollos a nivel de autopistas, a nivel de vías que podamos tener con esta comunidad, ¿cierto? Y con este Municipio, gracias les reitero a ustedes el buen aporte, el buen estudio que hacen desde hace cuatro (4) años, lo que han venido haciendo por nuestro Municipio de Bello, el Municipio de Copacabana que ha sido lo que es la Autopista Medellín-Bogotá, la concesión DEVIMED con una gran intervención, un gran desarrollo, uno ve las intervenciones muy a menudo en mejoras y eso lo satisface pues porque yo creo que cuando uno paga el peaje, yo creo que es el peaje que con más gusto lo paga, porque se ve la inversión y es lo que nosotros queremos como habitantes y hoy como Concejales del Municipio de Bello.

Muchas gracias Señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Bueno, entonces voy a proceder a darle la palabra a Frank Montoya en representación del Municipio de Copacabana.

Doctor Nicolás Rave ¿usted también va...? listo.

Entonces vamos, arrancamos con nuestros visitantes, nuestros... amigos entonces bien pueda amigo Frank Montoya hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR FRANK MONTOYA EX ALCALDE DE COPACABANA**

Bueno.

Buenos días para todos y un gran saludo a nuestro Señor Alcalde el Doctor Héctor Augusto Monsalve, darles las gracias al Señor Presidente de la Corporación a Luis Carlos Díaz, es compañero también de estudio, a todos los Honorables Concejales, a mi compañera Ana Maria Madrid que me acompaña, a los demás Secretarios de Despacho ex compañeros de acá del Municipio de Bello que para mí es grato otra vez estar por acá, al Doctor Manuel Vicente que nos conocimos en la pavimentación de Bello Coca-Cola, estuvimos desde esas épocas trabajando desde el año más o menos 89, 90.

Bueno, entonces mirando toda la proyección que tienen para Bello y para todo este Norte es de gran preocupación mirar lo de la interconexión o lo del puente la Madre Laura.

Hablé con el Señor Alcalde y también están dispuestos a través de la Junta Metropolitana de hacer todos los esfuerzos para que este proyecto, esta inversión de los veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) sea realmente un éxito, porque lo necesitamos, sufrimos las afujías cuando nos tenemos que movilizar en sentido Sur-Norte, entonces queremos también que esta solución salga hacia adelante.

Doctor Manuel Vicente hemos mirado también para no ser reiterativo todas las situaciones que en este momento tienen dificultad el Municipio de Bello y lo tiene Copacabana con lo que tiene que ver con la Estación Niquia, ya usted no hace parte del proyecto Hato Vial, pero nos puede dar la mano porque nosotros en este momento en Copacabana estamos haciendo la revisión del Plan Básico de Ordenamiento Territorial, entonces es algo que tenemos que presentar a la Honorable Corporación, por ahí a principios del año entrante y mirar cómo con las autoridades ambientales podemos acometer todos estos temas.

Me gustaría también que nos diera esta lucecita en el Municipio de Copacabana, ustedes saben que tienen una intervención muy grande en la Autopista Medellín-Bogotá, donde hemos tenido inconvenientes con determinadas obras que la gracia es darle la solución que debe ser.

Hablaban del año 1.957, creo que es la mía y no hemos visto cómo es la conexión en la margen Oriental hacia esta zona Norte, sé que nos va a causar ampollas, pero tenemos que mirar hasta qué punto los diligentes y en esa me incluyo que también hablé para que se pudiera hacer en la época que tuve la oportunidad de estar en la Alcaldía tratando de aliviar eso con el Área y fue muy imposible, lo decía aquí un Concejal, hombre son decisiones que está tomando realmente el Municipio de Medellín, ¿cómo podemos mirar esas alianzas público-privadas? Pero ahí tocaríamos otro tema que sería el tema del peaje y esta zona ya no aguantaría más peaje, ya nos tocó el peajito social y es una parte muy compleja que realmente se nos salió de las manos y no solamente fue el Alcalde de Copa, todos los Alcaldes de la zona Norte donde eso eran ocho (8) años, después fue un tracto sucesivo, no sé de ahí qué pasó después entregando la Administración, entonces hay que preguntarle también a las diferentes Administración qué paso, eso era no más establecido, eran por ocho (8) años y luego los recursos pasaban a los municipios para que ellos se encabezaran y destinaran sus inversiones en vías terciarias o la inversión que requiera el Municipio.

En esta situación Doctor Manuel Vicente quiero que también nos de la mano, hablamos de la movilidad y siempre me da tristeza aunque no es el tema, me perdonan pero tengo que aprovechar el espacio, hablamos del tren de cercanías, hablamos del tren metropolitano que no lo lleven si quiera hasta Barbosa y uno ve en el Plan Maestro de confianza del Metro que el estudio de prefactibilidad para el Municipio o para esta zona Norte, estudio de prefactibilidad hasta el 2.030, pues ¿qué es eso?, ¿dónde está eso?, ¿cómo podemos en toda su ingeniería que tienen ustedes a través de DEVIMED, cómo nos pueden simular? es simulado eso de acá con un compañero de ustedes también de acá del Municipio que es Francisco Monsalve, ¿cómo simulamos las estaciones, Estación Niquia, Estación Niquia no, Estación allí La Navarra, Estación Fundadores, Estación Copacabana? Y de ahí prolongar eso, es una exigencia que tenemos que hacer y la ha hecho nuestro Señor Alcalde, pero ha sido imposible.

Yo no sé Doctor Manuel Vicente usted en sus números que lo puede determinar más fácil y con su ingeniería, hombre ¿cuánto vale llevar hasta allá, extender hasta allá ese sistema? Que nos daría la movilidad que tenemos.

En la Autopista Medellín-Bogotá, cómo ustedes... porque estamos en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial y gracias a la Honorable Corporación por invitarme e invitar a nuestro Señor Alcalde, ¿cómo vamos hacer la conectividad para presentarla ahora en ese plan de movilidad que tenemos que estar participando? Entonces de una vez le hago la invitación extensiva para que se acerque por los lados de la oficina de Planeación o yo también estoy como delegado del Señor Alcalde mirando esos temas, ¿cómo podemos darle al Municipio una visión mucho más amplia como la que tienen en estos momentos?, tenemos unos puntos muy complejos y ustedes nos pueden dar la manito.

El tema, Municipio de Bello, Municipio de Copacabana, tengo que aprovecharlo, muchachos, Señores Concejales y Secretarios de Despacho, tenemos el otro tema que es el tema de Norte América, ¿cómo vamos hacer la conexión Copacabana y Norte América? Ya aquí lo dijo el Señor Concejal León Fredy, es que ya... nosotros mirábamos que muy rico la gente del Sur se está yendo para el Norte, porque en la parte de movilidad es mucho mejor, ya en este momento están aburridos, porque aquí ya el problema de movilidad, ya, ya, eso ya está, entonces tenemos que... y fuera de eso nosotros en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial tenemos unas zonas en las zonas de expansión, que digámosle que son las zonas de los zarzales, la zona del Alvarado que ya... el barrio, entonces el barrio Curazao, el barrio La Beta, entonces por dónde vamos a salir.

Entonces Doctor Manuel Vicente ahí abusando de su confianza y de todos los compañeros de acá del Municipio de Bello, hombre miremos y cómo vamos a interactuar en esta nueva revisión de nuestro plan básico de Ordenamiento y sobre todo hay otra cosita en esa vía cuando uno va para el Municipio de Medellín.

Yo soy muy cieguito y en las noches cuando uno pasa, a eso ya al menos le colocaron iluminación, hay un punto cuando usted va a llegar ya prácticamente al Municipio de Medellín subiendo, yendo sentido Norte-Sur, hay como un separador, eso no lo ve uno.

Yo le decía a un compañero que fue Secretario allá de... Subdirector de Control Interno de Tránsito de Medellín, hombre hasta que no pase un accidente acá ¿qué vamos hacer?, yo les voy a mostrar el puntico, es después de pasar Solla a mano izquierda usted no ve eso, eso porque ya en estos días colocaron iluminarias, medio se ve, pero eso es caótico ahí, yo viajo diario por ahí también...

Sí Señor, sí Señor.

Entonces es como para mirar eso, de todas maneras le reitero denos la manito en el Municipio y muy bueno que también... no sé si han estado en el Concejo Municipal para que ya volvamos a tocar este tema, invitar a todos los, como ya lo dijeron a los Representantes a la Cámara, los Senadores, los Diputados, ese es un tema pues que es trascendental.

Ayer nada menos estaban reunidos los Congresistas de Antioquia, unidos por Antioquia, bueno vamos unidos por esto porque son mensajes muy claros de unas inversiones no de unos costos cuantiosos, unas inversiones buenas para darle movilidad a este Norte.

No sería más, no sé si la compañera Ana Maria Madrid.

Bueno de todas maneras muchas gracias y Señor Nicolás, bien pueda ex compañero.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Muchas gracias Frank y voy a proceder a darle el uso de la palabra al Secretario de Infraestructura del Municipio de Bello, Doctor Nicolás Rave.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR NICOLÁS RAVE HENAO SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA DEL MUNICIPIO DE BELLO**

Gracias Señor Presidente.

Un saludo muy especial a Corporados, Mesa Directiva, nuestros invitados, Doctor Manuel Vicente Gerente de Concesión DEVIMED, Doctor John Jairo Otálvaro, Doctor Juan Ingeniero también de la Concesión, compañeros de Municipios, Doctora Ana Maria, Frank, compañero del Área Metropolitana y compañeros de Gabinete, Mauricio, Diego y demás profesionales, comunidad en general.

Haber Presidente, yo pienso que de aquí lo que estos trabajos, estas invitaciones, estas reuniones y conversatorios hay que sacar cosas positivas, cosas provechosas, el interés tanto del Municipio como del Norte.

Me parece que esto arroja Señor Presidente, sé que... al hecho a través del Concejo unas comisiones accidentales que puedan posibilitar no dejar el trabajo acá quieto sino qué seguir de aquí para allá y qué seguir de aquí para allá es frente a esa comisión accidental conjuntamente con una mesa de trabajo integrada por los diferentes municipios, hablo del Norte, Copacabana, Girardota, Barbosa y que pudiéramos empezar como a tejer mecanismos de, diría uno de presión o mecanismos de articulación con las dos (2) mismas, dos

(2) concesiones, por eso cuando se hablaba de la Estación Niquia qué bueno sería Doctor Manuel Vicente y Hato Vial con el Doctor Germán que pudiéramos integrar ese equipo de trabajo a través de estas necesidades, sabemos lo reiterativo de lo que nos pasa en la Estación Niquia con un punto crítico, pero que quizás hay otras situaciones que confluyen a los temas de movilidad y que es muy importante Señor Presidente que empezáramos a integrarnos, integrar todo el tema de Hato Vial, integrar el tema de DEVIMED, el Concejo Municipal y las Administraciones Municipales como una petición pues muy respetable como... mesa de trabajo a dónde llegar con esto.

Con el tema de DEVIMED yo pienso que es rescatar todo lo que han hecho por la municipalidad, desde las mismas atenciones de emergencias y situaciones de tragedia, cuando nos pasó en Calle Vieja, la voluntad y solidaridad que tuvimos con el Municipio y que tuvieron en toda la prestación de maquinaria pesada y equipos con todos nosotros para poder dar salida, en toda esa situación de movimientos de masa de tierras y de descongestión allá en la zona, como también nos ha visto Duván que ha sido como el apoyo, que ellos han venido trabajando con las comunidades en material para favorecer algunas de las vías del sector de la Comuna 11, me parece que en ese tema pienso que DEVIMED ha estado presto y en cabeza pues Doctor Juan, Manuel Vicente y John Jairo Otálvaro.

En los temas que también nos atañe y que hemos tenido conversaciones, todo lo que ha tenido injerencia con respecto al Área Metropolitana, Caño de la Vela, que ha sido para nosotros un dolor de cabeza, que afortunadamente arrancamos, pero que ha habido siempre la prestancia Doctor Manuel Vicente que estemos ahí presentes en las situaciones y resolver dudas o inquietudes que pueden partir del Municipio, del Área Metropolitana y de nosotros, también agradecerle por su deferencia.

Yo... me canso de pedir Doctor Manuel Vicente y me sumo a la intensidad que tiene el Concejal Duván en el sentido de la oreja que comunica ahí a la Medellín-Bogotá, la que sale ahí a nuestro Centro de Salud, Hospital Zamora, la parte de la iluminación, me parece que hemos hecho contactos y yo sé que hemos estado en mesas de trabajo con el Doctor John Jairo, donde también hemos invitado a Inter Aseo al tema de escombros y de basuras allá, pero que bueno sería Doctor Manuel Vicente pensar, yo sé que es un tema de recursos, pero que bueno que dentro de ese plan de acción que tengan ustedes de la concesión para el próximo año 2015, si no es ahora, se pueda considerar ese tipo de trabajo de iluminación de la oreja allá en el sector.

Para nosotros los Bellanitas, particular para la gente del Norte se nos volvió caótico la ida a Medellín o la ida al Sur, en esos temas ya que no paran en el

fenómeno del niño, de la niña porque está lloviendo como que hubieran cambiado lo papeles, la congestión es impresionante, ya usted lo notaba en los constantes caos por la mañana, por la tarde en la noche y me sumo a esa posición, llamo reiterado de los compañeros y del Municipio de Copacabana en la necesidad de la Regional Oriental.

Pienso Doctor Manuel Vicente que y si usted a bien lo considera la importancia de ese llamado por parte del Ejecutivo, oficio al Señor Alcalde, al Área Metropolitana Señor Presidente de reiterar la necesidad que tenemos de propiciar, de pronto lo decía le Doctor Gabriel Jaime ya muy complejo en la finalización de la Administración, pero si es dejar como las evidencias y las cosas de qué se viene haciendo y lo ha notado usted Doctor León Fredy de que era hacer, hacer, hacer, empezar a camellar la cosa como se dice, a patinar el mensaje de tal manera de que hombre tenemos una solución que no es la solución definitiva Gabriel Jaime, pero que de alguna manera pudo arrojar una movilidad en el sector y que nos permite cierta movilidad y cierta solución al tema del Norte, ustedes ven que hoy es difícil, a veces es preferible y a pesar de las afujías que uno pueda tener en el Metro, pero cobra otro tipo de transporte que es en vehículo particular,.

Entonces me parece en eso Señor Presidente que sería muy importante de que frente al tema y se lo haremos conocer al Señor Alcalde, el oficio inmediato al Señor Alcalde de Medellín reiterándole las necesidades de esos dieciséis mil millones de pesos (\$16.000.000.000) que me parece que es un ocho por ciento (8%) como usted lo adoptada Doctor Manuel Vicente en el sentido de que se integre ese brazo también al tema del puente de la Madre Laura, pero no descartarlo también la posición nuestra que podríamos también mirar, no sé, nosotros pagamos sobretasa ambiental, mirar a través de ese impuesto o algo en eso que a los Municipios nos viene favoreciendo el Área Metropolitana, mirar hasta qué punto, que eso es un tema que no es político pero que de alguna manera es un tema también financiero, hasta qué punto nosotros frente a esa sobretasa o algo pudiéramos considerar que esos recursos, parte de ese recurso o es un tema para mirar en la parte presupuestal, parte de ese recurso, de ese impuesto se pueda supeditar a... de la Regional Oriental, pues estoy buscando mecanismos, estrategias que no se quede solamente en el tintero, sino que busquemos alternativas que uno pudiera pensar, estamos hablando de... no sé cuánto, pero cómo mirar esas estrategias a corto plazo, mediano plazo pero arrancar con algo que posibilite volver a retomar el tema de la Regional Oriental.

En hace por hay unos doce (12) años habíamos arrancando ya con unos diseños ya muy definitivos de la Regional-Oriental, Regional-Norte en su momento con solución de compra de lotes, de predios, pero ya el tema es otro,

el tema del escenario es otro, hay que reconsiderarlo, creo que hay diseños, hay algunos esquemas y usted Doctor Manuel Vicente nos dirá, pero que habrá que ajustar, calibrar en su última fase, pero lo más importante es que habría que arrancar, no solamente limitarnos a la solución ahora de una solución parcial, sino que pensar en algo definitivo, dejen el tema pues ahí como para que lo miremos de qué manera usted nos ayudará cómo pudiéramos entre todos mirar alguna alternativa o solución para los temas de la Regional entre los municipios del Norte.

Y para terminar me acojo mucho a lo que dice el Doctor Frank en el sentido de que Bello tiene plan de movilidad, parece que ese plan de movilidad debe integrarse, articularse con los planes de movilidad del Norte y por qué no de Copacabana y mirar qué solución, es que nos somos municipios aislados, pienso que somos municipios dentro del contexto de las... no nos separa sino las quebradas, un lindero, pero entonces somos aquí, más una población, no sé qué tendrá Copacabana, nosotros somos casi seiscientos mil (600.000) habitantes, pero tenemos que pensar en esa movilidad y me sumo a lo de Frank en que nos sentemos también a mirar qué realmente podemos hacer conjuntamente con tantos de estos proyectos, porque el problema no es solamente construir vivienda, el problema es también darles el equipamiento y darle la movilidad respectiva a los diferentes Bellanitas que hacemos parte de todos estos barrios de la municipalidad.

Reitero mi agradecimiento de parte pues del Señor Alcalde y de parte de los Funcionarios que hoy estamos acá, de volverlo a tener, muchas gracias por lo que ha hecho por Bello y gracias por estar...

(PROBLEMA DE AUDIO).

Extender el Metro hacia Copacabana y quitar ese gran nodo, esa gran concentración en solo una glorieta en donde recae Barbos, Girardota, Copacabana y Bello, algo similar a lo que se usa en el Sur, que estaba todo concentrado en la Estación Itagüí, Caldas, estrella, Itagüí, Sabaneta, incluso parte de Envigado, se extendieron otras dos (2) estaciones y ya se llevó hasta la 77 Sur por ejemplo, esas cosas hay que unirse en bloque, pero no solamente de exigir, sino también aportar, muchos de esos municipios del Sur que ustedes mencionan que se les está priorizando muchos han aportado esos diseños y han dicho: "Yo ya tengo estructurado el proyecto, véalo acá, cómo podemos participar, cómo buscamos los recursos, sea directamente desde el Área o qué puertas Nacionales tocamos", es muy importante estar organizados y estar en conjunto, ahora, ustedes tienen una representación en la Junta Metropolitana con el Señor Alcalde, ahí se han tocado varios temas y si bien es

cierto que se han hecho grandes obras de infraestructura en el Sir también se han hecho unas grandes inversiones en el Norte:

- El Intercambio de Solla
- La doble calzada Bello-Hatillo
- Los estudios de movilidad de los municipios del Norte, que sin apoyar, con excepción de Bello porque ustedes ya tienen un estudio de movilidad propio.

Entonces explotemos ese estudio de movilidad de Bello, cuáles son los proyectos que identifican, cuáles son los que prioriza, cuáles son los que ya le dio viabilidad y cuáles son los que están estructurados, el presupuesto de las Administraciones no alcanza para hacerlos todos, pero nosotros desde el Área Metropolitana hemos estado tocando puertas justamente, al Banco Mundial, a entidades Internacionales que nos ayuden a financiar reestructuraciones en el transporte.

En el tema de vías es muy complicado uno ser capaz de entrar a hacer infraestructura vial al ritmo que aumenta el parque automotor, no alcanza el nivel de inversión para hacerlo a ese ritmo, por lo cual es mucho más importante hacer inversiones y reestructurar el transporte público, porque es algo que realmente me vuelve sostenible.

De hecho ahora en el foro urbano mundial de la ONU que promovió Medellín con un hábitat las grandes ciudades del mundo lo que realmente están preocupados es cómo modernizan su transporte, como reestructuran su transporte para poder tener una ciudad sostenible y viable para modernizar su población, porque aquí los Estadios entran a hacer tres (3) kilómetros de vía, cada que entra un vehículo pues los ingresos tendrían que ser exorbitantes y eso no es sostenible, en gran medida Bello es uno de los municipios más organizados con su transporte público, de hecho ya se aprobó para Bellanita Group en cuenca 1, lo que nosotros denominamos cuenca 1 el Sistema Integrado de Transporte y ustedes ya lo ven rondando en las calles del Municipio, buses de color blanco con una modernización de la flota, combustible limpio, accesibilidad a personas de movilidad reducida, vamos a migrar un sistema de parada fija, tiene gestión de flota en línea, tenemos un reporte al centro de control, además de la empresa maneja también el control de flota y estamos migrando y hacia allá queremos llegar, es nuestro reto a que sea un recaudo electrónico para que quede totalmente integrado al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, Metro, Metro Plus, Metro Cable y demás rutas alimentadoras, no solo de Bello, sino de los demás municipios del Valle de Aburrá.

Para no extenderme mucho pues básicamente esos son los puntos, podemos quedar en otros, pero son temas mucho más de detalles de tránsito y de un diseño.

Algo que si también quería llamar la atención, el sistema vial del Rio al costado Oriental entre Moravia y la Autopista Medellín-Bogotá que también se ha mencionado el Área Metropolitana hizo unos diseños de detalle...

(PROBLEMA DE AUDIO)

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR MANUEL VICENTE ZULUAGA GERENTE DE DEVIMED**

Todos van a pasar por Bello y se meten dieciséis y medio billones de pesos pero no se da una solución a estos mega proyectos en su conexión con el Área Metropolitana.

Yo lo que quiero decirles es que si tiene que constituirse en grupo de presión valido para lograr que dentro de esos proyectos se contemple la conexión obligatoria con el Área Metropolitana como parte integral del proyecto, el proyecto no puede arrancar en Acevedo, no puede arrancar en Niquia si no tiene... qué va hacer con todo ese montón de tráfico que va a traer al Área Metropolitana.

Cuando digo que quiero dañarles el corazón es lo siguiente:

Esos proyectos valen dieciséis billones de pesos con dos por ciento (2%), dos por ciento (2%) ue son trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000) construirían la vía Regional desde Moravia hasta Niquia, desde Moravia hasta Niquia, dos por ciento (2%), eso no corresponde ni siquiera a porcentajes de imprevistos, es absolutamente factible y es lo que le daría sentido a la movilidad que pretende mejorar a nivel del país estas Autopistas de la prosperidad.

Cuando ustedes piensen un dos por ciento (2%) saben que eso es una cifra absolutamente manejable, si uno se pone a pensar como decía Donald del Área, si, está bien que se planteen pero tienen que decir de dónde va a salir la plata y uno se pone a pensar que es que va a salir de Bello o que va a salir de peajes como decía le Doctor Frank y es muy difícil, pero si ustedes piensan que es el dos por ciento (2%) para hacerlas realmente funcionales para que tengan sentido y unan lo que quieren unir que es todo el Área Metropolitana con la Costa, con el interior, con lo que sea, saben que ese dos por ciento (2%) es nada, absolutamente nada y que esto es una necesidad metropolitana, la continuación de la vía es Regional hay que acometerla, tiene un impacto social, hay que mitigarlo, pero yo estoy pensando de trescientos mil (300.000) no sé

si Donald tiene números, porque dijo algo que es interesantísimo y yo no lo sabía:

Si hay diseños de detalles de la solución, entonces lo que corresponde ahora es cómo se hacen construcciones para reubicar esa gente, por mucha que sea, yo estoy seguro que con trescientos mil millones (300.000.000.000) se hace la obra y se hace lo otro, es más, estoy seguro que vale más lo de la reubicación que la misma obra, que lo de la misma obra, pero hay que hacerlo, porque es que esto no puede pasar, decía Jean Lee ¿qué pasa dentro de cinco (5) años? Es que esto hay que dimensionarlo así, si hoy es imposible, si hoy le da pereza ir a Medellín, ¿cómo será dentro de cinco (5) años? Y los que tienen que ir de todas maneras, los que tienen que ir a estudiar, los que tienen que ir a atender servicios médicos, los que tienen que trabajar tienen que hacerlo todos los días.

Es de verdad una infamia con la gente del Norte esta comunicación Bello, Centro de Medellín, es infame, Copacabana, Barbosa, nosotros le decíamos a la gente del Municipio del Oriente que estudia en las Universidades acá: ¿Cómo tiene que hacer para llegar a una clase de las seis de la mañana (06:00 a.m.) o a las seis de la tarde (06:00 p.m.)? Absolutamente imposible, todos los días, todos los días.

Entonces esto que parecería no haber recursos si se piensa que se le debe colgar como parte integral del diseño un dos por ciento (2%) es nada, usted que ha manejado estas cosas, ustedes que saben manejar de estas cosas saben que eso no es plata, es absolutamente posible, la Ley permite hasta un cincuenta por ciento (50%) de adiciones, ahora con las A.P.P le pusieron que máximo un veinte por ciento (20%), pero es que esto es dos (2), pero es la que las hace realmente funcionales, porque o sino van a ser obras como la 4 Sur, unas obras de unas inversiones grandísimas que colapsan todo el sistema vial de Medellín por unas inversiones adicionales que no son nada.

Mire lo del puente de la Madre Laura con lo que estamos proponiendo, ocho por ciento (8%), ocho por ciento (8%) y es una solución que se construye en diez (10) meses, llevamos cuatro (4) años, ya estuviera hecha y esa obra no sustituye nunca la necesidad metropolitana de hacer la vía Regional.

El Área Metropolitana está concebida de tener dos (2) vías paralela al Río Medellín y ese es el gran invento de Medellín porque no tiene cruces en sentido perpendicular, son vías expeditas pero hay que terminarlas y hay que terminarla hasta Niquia como está previsto desde el año 57, entonces quería contarles eso, que ha sido una constante en lo de ustedes.

Mejorar Carrera 52 Gabriel Jaime, si es una necesidad absoluta, es metropolitana, no, es municipal, es increíble que no se mejore, tiene que hacerse, tiene que mejorarse, es una vía alterna para cualquier emergencia, es una vía principal para toda la Comuna Nororiental, esa es la vía principal, hay que arreglarla, tiene que pavimentarla, está previsto dentro de los programas del Área Metropolitana el viaducto sobre la Autopista Medellín-Bogotá, en el cruce de la Carrera 52 hacia el Minuto de Dios, tiene que hacerse, tiene que hacerse, eso se puede pedir, es un programa metropolitano y ese programa metropolitano lo podrían hacer, en mi concepto personal puede ser una obra de ese viaducto unos diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000), más pavimentación, máximo quince mil millones de pesos (\$15.000.000.000) y podrían tener un eje vial paralelo al rio, excelente.

En esas no hay diseños, pero yo diría que es que ese es de pavimentarlo y el diseño del viaducto si existe, el del diseño del viaducto lo conocemos en detalle, si existe.

Las maniobras de que habla Jean Lee bajo el puente de Acevedo, con la construcción de la oreja de Acevedo de la que acabamos de decir que se da en quince (15) días se puede ya, se pueden ya quitar los... el utilizarla en sentido bidireccional y los giros a la izquierda peligrosos que hoy se tiene, si ustedes miran en la gráfica le queda un poquitico de recorrido pero no importa, la idea es que ya en vez de hacer ese giro izquierdo cuando viene uno de la Autopista Medellín-Bogotá del Oriente y se va hacia Zamora que tiene que hacer un giro a la izquierda, ahora se pasa el puente coge la oreja, coge la otra oreja y ya se devuelve hacia acá.

Hoy se refiere a este giro izquierdo acá para coger en contra vía hacia acá, o sea viniendo de este lado quiere pasar a este lado y entonces ¿cuál es la manera de hacerlo? Viene acá, hace esta oreja, hace esta oreja y pasa, se pasa hacia este lado o llega aquí a la carrera 52 y hace la maniobra, o sea ya es perfectamente posible y de hecho la tenemos en algo que le entregamos al Municipio, quitar este giro izquierdo, quitar también un giro izquierdo que tenemos en este sitio, con la oreja ya al tener un puente que tenga las cuatro (4) orejas ya no tiene que tener maniobras de giros izquierdos, esto es perfectamente posible y se debe de hacer de inmediato, esa depende de nosotros, es taponar, apenas esté al servicio la tapamos.

Maniobras, bahía peatonal...

Una cosa que no lo dijeron, estaba mirando un documento, en el año 90 se hizo la pavimentación de la Autopista Norte, desde lo que llamaba Carabinero hasta Bello, en la Administración de Omar Flores, el año 90 nunca, nunca en

veintiséis (26) años o en veinticinco (25) años la han repavimentado, hay veces que ni siquiera parcheo le hacen, ni siquiera parcheo le hacen.

Hice una presentación hace muchísimos años, un simposio Nacional de cómo se rehabilitó esa Autopista de fácil en diecinueve (19) semanas, también era un problema, se acuerdan de unas losas de concreto que eran todas reventadas y eso parecía insoluble, se hizo en diecinueve (19) semanas, el diseño lo donó DEVIMED, DEVIMED no existía, Suelos y Pavimentos y con Procopal que ya estaba vinculado con Procopal, se hizo y con la vinculación de Proaburrá Norte, pero el Municipio, el Departamento, el Área, todo el mundo colaboró y eso en diecinueve (19) semanas se hizo, sin embargo quedó faltando desde el alto de la Feria hasta el puente de Acevedo le quedó faltando un carril, porque llegan tres (3) carriles pasando desde la Terminal de... desde Carabineros o desde Punto Cero tiene tres (3) carriles en ascenso, en la derecha, sin embargo al llegar al puente de la Feria ahí pasan dos (2) carriles, un poco más adelante a la entrada de Zenú, falta un puente que creo que lo mencionaron ahora, hay un puente, un pedacito de puente para darle continuidad a ese tercer carril que sería absolutamente necesario.

Segundos pisos viales, alguien mencionó de un Alcalde, de un aspirante a la Alcaldía o ex Alcalde, si, los segundos pisos viales son necesarios y son necesarios en Medellín y yo diría que son necesarios por lo menos pensarlos en Bello, creo que hay que perderle miedo a pensar en soluciones audaces, hoy los terrenos en las obras viales valen más que las mismas obras, los terrenos valen más que las obras.

En la Avenida el Poblado si se piensa hacer una ampliación, los terrenos harían imposible, pero si uno utiliza allá el corredor existente y le monta encima un segundo piso como hay en muchísimas ciudades en el mundo, un segundo piso a eso no tiene que comprar los terrenos y son perfectamente viales.

Nosotros le propusimos hace unos diez (10) años al Municipio que hiciera un segundo piso sobre la Avenida el Poblado desde Don Diego hasta Zúñiga en Envigado con dos (2) o tres (3) salidas, salida en la 10 el Parque el Poblado, salida en la 12 Sur, tal vez una anterior y se pone ese viaducto, se pone que el que se quiera ir por ahí paga peaje y paga depende de donde se quiera bajar, si se quiere bajar en el Parque Poblado, si se quiere bajar en la 12 Sur y paga en eso y el otro tiene la opción sin peaje de utilizar la vía congestionada y tenga la seguridad que eso se puede hacer, pero hay es que romper el paradigma, el chip, eso es, se puede hacer, se puede hacer.

Quería decirles un ejemplo de una experiencia que me tocó en el año 74, la Avenida Oriental de Medellín, que tal que Medellín no tuviera la Avenida Oriental de cuarenta y cinco 45 metros de ancho, tres (3) carriles de lado a

lado, hoy completamente connotado, pero DEVIMED, Medellín y el INVAL tomaron la decisión de hacer una avenida como requería la ciudad por todo el centro de la ciudad, se aprovechó una coyuntura, no sé si en Bello se tiene, le quiero contar cuál es la coyuntura.

Todos saben de qué el Palo, Sucre, Pichincha, uno recitaba los nombres de Medellín, uno siempre iba era a Pichincha con no sé qué, ¿cierto?, todavía se habla así, no de las Carreras, existía el Palo y existía Sucre, la 45 y la 47 y no existía la 46, porque las casas iban de la 45 hasta la 47 y tenía un solar enorme en la mitad que no servía absolutamente para nada, era la parte de atrás de la casa, por esos solares, por esas culatas de las casas se construyó la Avenida Oriental y fue muy fácil comprarla por que el precio era nulo y para quien vendía era un enorme beneficio porque iba a quedar entonces con frente con la 47 y por la Oriental o por la Oriental y la 45 y se tomó la decisión y se hizo,

Yo no sé si uno se pone a ver mapas de Bello, es posible que encuentre esas situaciones también de cuadras que son muy largas, manzanas que son muy largas donde por la parte trasera se pueden hacer construcciones y para los propietarios sería una bendición que se le haga una vía de buena calidad, como fue tener ahora un furente todos a la Avenida Oriental, ¿cuánto vale eso?, pero cuánto significó para Medellín haber dado ese paso, entonces quería hacerles esa reflexión.

Que el Flypass que se pueda comprar en el Éxito o en cosas así.

Quiero contrales que si uno llama y se mete a la página de Flypass le mandan a la casa una persona que se lo coloque, eso se coloca gratuito, está enseguida del peaje de Palmas y enseguida del peaje de Copacabana hay unos puestos y eso es gratuito y se demora unas carpas que hay ahí y se los colocan, pero también hay unas estaciones de gasolina, ahora mismo en Llano Grande en dos (2) o tres (3), pero uno puede, uno puede pedir que vaya y se la coloquen y se la colocan gratuitamente, hubo un servicio adicional que de pronto no lo sabe la gente ahora, ya es el primero en el país, ya se puede debitar de la tarjeta crédito o de la tarjeta débito, ya no tiene uno que estar pendiente de andar recargando, sino que uno asocia el Flypass, la cuenta Flypass a una de esas tarjetas y le dice a la tarjeta cuando tenga menos de diez mil pesos (\$10.000) recárgueme hasta cien (100) y automáticamente no tiene que andar diciendo que el día que lo necesite es el día que está en la fila grandota le dicen se le acabó el dinero.

Se tiene ya también en la vía Palmas Aeropuerto, no solo está en la red DEVIMED, sino en las Palmas Aeropuerto y se está en conversaciones que aspiramos que termine en este año para que en Bello Hatillo si bien tienen otro

sistema que creo que se llama Easy Pass se pueda utilizar indistintamente en la red de DEVIMED y los que tengan el Flypass puedan utilizar en bello Hatillo, o sea la idea es esa y con la Gobernación se está hablando para poner el sistema Flypass en el túnel de Occidente, o sea que en todo Antioquia se pueda utilizar con el mismo Flypass sin uno saber de quién es el peaje, pasar directamente con ese sistema.

León Fredy Muñoz voluntades políticas, si, si, si, el tema de voluntad política, yo creo que ustedes de manera tranquila tienen las herramientas para demostrar cómo primero si ha sido inequitativo entre Sur y Norte, pero sobre todo que es que al Norte se le siguen generando y... unas cargas viales, cargas viales que tiene obligación el Área de atender, tiene obligación, eso está en los planes directores, la Regional Oriental es una necesidad inaplazable, nosotros queremos que esto se haga porque esto se hace de manera inmediata, porque no vale nada comparado con lo que vale ese proyecto, porque puede servir para conectar como vimos Oriente-Occidente, Occidente-Oriente porque es inmediato, porque si no se hace de una vez, si no se hace de una vez esperando que se haga la Regional van a seguir dilatándolo como les conté del año 67, pero no va a ser nunca en mi concepto un distractor para no hacerlo, ni pueden dejar ustedes que siga siendo así, es más yo diría que al habilitar la vía Regional, que nadie sabe que existe hasta Moravia, empujará inmediatamente la necesidad de solo con tres con (3.2) kilómetros para llegar a Acevedo y la necesaria conexión de Acevedo con Niquia, con una ventaja de Acevedo a Niquia, todavía no está invadida, todavía no está invadida y es necesario que el Municipio, Copacabana y Bello se pongan las pilas para exigir y para evitar que se produzcan invasiones que después la hagan inviable, eso hay que congelarlo inmediatamente, está congelado pero hay que exigirlo como una decisión de Concejo y de Administración.

Cuello de botella en la oreja Sur Occidental de Acevedo, mejorar señalización.

Es acá donde está diciendo ya se ordenó de la semana pasada mejorar la señalización, este problema existe en todos los puentes en Medellín porque tienen dos (2) carriles y la incorporación se tiene que hacer en dos (2) carriles y entonces aquí lo que logramos es que este que viene de la vía Nacional entra derecho, acá no hay que parar, este entra de cortesía acá y aquí si tuvimos que priorizar una de las dos (2), pero esto la prioridad la dio el Municipio de Medellín, la Secretaría de Movilidad y entonces nos dijo que retuviéramos los que entran por acá y diéramos prioridad a está, o sea que entran dos (2) derecho que es la que viene por el viaducto y la que viene de la Autopista Norte desde el Sur, tiene que parar una de ellas, necesariamente porque están llegando con tres (3) y hay que hacer esto, la solución si es cierta y la estamos

diciendo a Medellín que la tiene que acometer ya, esto puentes tienen que tener carriles adicionales, mínimo tres (3) y tres (3).

En el puente de la 33 ya se hizo, le colgaron dos (2) y dos (2) y fue una decisión excelente, hay que hacerlo en la 10, hay que hacerlo en la 12 Sur, hay que hacerlo en el puente de Acevedo y estas son inversiones mínimas, porque entonces haga una extensión y como decía Jean Lee ¿qué va a pasar dentro de cinco (5) años?, ¿qué va a pasar dentro de cinco (5) años?, es que esto es a futuro, esto si no se acomete ya no se va hacer nunca jamás y esto él solo no va a crecer y esto es fácil, eso es fácil sacar un tercer carril en este tipo de cosas, la ingeniería lo permite de manera sencilla, porque o sino estos puentes siempre van a ser un cuello de botella para todo, eso hay que hacerlo.

Lo de Santa Rita, lo que nos decían, el tema lo que nosotros llamamos a frio.

A frio está previsto sin que sea restringido a que quienes vienen de Bello, quienes vienen del lado del Rio suban hacia este barrio Santa Rita por la vía empinada, por la vía que está en concreto para que suban por allá y quienes quieran salir de allá y se vayan para Medellín está hecho que se vengan por esta vía y para eso se construyó este retorno alargado que les dé la oportunidad de vincularse acá y tener tiempo de retornar, así está previsto para que funcione como un par vial porque salir acá en la vía en concreto con un ángulo difícilísimo hace muy complicada la maniobra para salir por aquí, para eso está hecho esto y aquí aprovecho para decirle al Municipio, a Nicolás el aporte de sedimentos de toda esta zona que hay aquí arriba a esta vía nos mantiene colmatados todos los sistemas de drenaje incluyendo ambos polvos, es absolutamente necesario que se le ponga coto a esto, muchísima gente utiliza esta vía para descargar escombros de manera permanente en este sector.

La iluminación no está prevista en esta vía que no tiene carácter Nacional, veo muy difícil que se pueda hacer, porque el contrato de DEVIMED llegó ya al cincuenta por ciento (50%) de adiciones, entonces no nos lo permiten hacer por parte de la Nación, no solo porque hay una vía que no tiene carácter Nacional, sino porque ya se copó el cincuenta por ciento (50%) de adiciones en nuestro proyecto.

Lo que dice el Doctor Frank, la vía de tres con dos (3.2) kilómetros que hacen falta, una manera seria vías A.P.P pero hay que poner peaje, eso no es de... pagar un peaje en esa vía sobre todo cuando en el Sur no se tiene que pagar peaje, entonces yo creo que la salida es por el dos por ciento (2%) de la Autopista de la prosperidad y es mejor no enredarse la vida con eso, como obra pública, la Autopista en la práctica son obras públicas, están disfrazadas de concesión porque tiene que tener un periodo mientras recupera la inversión,

mientras le pagan con vigencias futuras tiene que hacer un mantenimiento y por eso se llama concesión, pero en realidad son contratos de obras públicas donde el pago se hace con vigencias futuras, pero son contratos que se pagan con aportes estatales, los dieciséis billones que vale son aportes estatales futuros, entonces es más fácil todavía en mi concepto conseguir ese dos por ciento (2%) para destinar a esa importante obra.

Creo que he barrido Señor Presidente las preguntas...

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Las inquietudes de la Corporación y de los invitados.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR MANUEL VICENTE ZULUAGA GERENTE DE DEVIMED**

Si.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

A ver, yo quiero de todas maneras Doctor Manuel Vicente darle las gracias por su cortesía de venir a acompañarnos acá, se lo manifiesto porque todo el año hemos también tratado de tener a la concesión de Hato Vial y ha sido demasiado difícil y más las mismas respuestas que nos han dado, entonces de verdad quiero darle las gracias y me parece que hoy es una sesión demasiado importante y es el respeto mínimo que se debe de tener con las Corporaciones.

Yo estoy seguro que esto usted le está dando la importancia que se merece hoy el Concejo Municipal de Bello y que bueno que en muchas situaciones en otros municipios del Área Metropolitana también presentan esas inquietudes y de verdad que tenerlo a usted aquí me parece que eso también demuestra la humildad que usted hoy le está dando a este Concejo, de verdad que quiero darle las gracias y que esto sea de todas maneras una muestra también para los diseñadores de Hato Vial que si se puede, que si se puede respetar a la gente, que si se puede respetar a todos los que representamos las inquietudes de todas estas comunidades, a través de estas situaciones que vivimos hoy de esta Corporación es donde estamos buscando soluciones a una cantidad de problemática que se presentan en nuestro entorno en tema de movilidad, de verdad que quiero pues darle las gracias en ese sentido.

Continuamos con el orden del día...

Claro, bien pueda Doctor.

**TIENE LA PALABRA EL DOCTOR MANUEL VICENTE ZULUAGA GERENTE DE DEVIMED**

Primero agradecerle su palabra, a nosotros no parece que si estamos de verdad comprometidos con el desarrollo, no solamente desarrollando un contrato que nos impone obligaciones y que nos genera utilidades, nosotros consideramos que lo que estamos haciendo es prestándole un servicio a la comunidad, mejorando su calidad de vida y que es una oportunidad que nos dio la vida y Dios, el Estado a través de esta contrato para poder trascender y mejorar la calidad de vida de todos los habitantes, ustedes que son los legítimos representantes de ellos pues por supuesto que nos merecen ese respeto y nos gusta contarles las cosas y alimentarnos de las inquietudes que ustedes tengan.

Quiero abusar de una cosita y eso que tenemos un afán, es una cosa que le presentamos a Medellín y que llamamos el Plan Poblado y no tiene que ver aparentemente con esto, pero con esto lo único que quiero mostrarles a ustedes es que si de pronto uno piensa un poquitico más y se vuelve agresivo en las ideas puede lograr soluciones de muy poco valor y en un mínimo de tiempo y entonces lo que quiero es sembrarles esta inquietud, de que pienses diferente y miren soluciones, ustedes saben y aquí lo mencionaron, el problema que se tiene de la 4 Sur que se dice que no sirvió absolutamente para nada, ¿por qué? Porque congestionó las vías de Medellín y les vamos a mostrar algo que nos contaron ayer que va hacer la Alcaldía de Medellín con lo que llamamos el Plan Poblado que hace que la 4 Sur funcione y van a ver lo ridículo y lo sencillo que son las soluciones que se proponen.

La primera que uno tiene es que uno viene por aquí por la 4 Sur, viene del Costado Occidental, llegó a la 4 Sur y se viene a coger la vía los Balsos, tiene dos (2) salidas:

1. Que pasa y sale donde quedaba... aquí esta Oviedo.
2. Que viene por detrás a coger la vía los Balsos, aquí hay una gloriética frente a Oviedo y aquí hay una gloriética frente a Santa Fe.

Esto es imposible pasar por ahí, imposible pasar por ahí y entonces todo el problema está es que de esta glorieta, mini glorieta hace que quienes vayan a dar la maniobra de retorno, lo que en todas las salidas y la glorieta se cierran en cuestión de diez (10) minutos y nadie pasa ni hacia acá, ni hacia acá, ni puede retornar y represa hoy le puente de la 4 Sur, a las seis de la tarde (06:00 p.m.) los cuatro (4) carriles de la 4 Sur están bloqueados porque la gente no es capaz de pasar por esta glorieta.

Dale.

Esta es la Avenida de la 4 Sur y esta es la famosa glorieta que hace que quienes entren aquí a girar, acá se encuentran con los vehículos que vienen, hacen la cola aquí y bloquean esta boca, bloquean esta boca y entonces se bloquea inmediatamente la glorieta.

Miren la solución que hemos propuesto que la va hacer el Municipio, la misma glorieta, en vez de ser una glorieta que mezcla los dos (2) flujos de subida y de bajada se hacen dos (2) giros independientes, estilo corbatín, acá no se mezcla ninguno y aquí tiene un carril de incorporación que ya está hecho y tiene uno de salida que ya está hecho, pero se prioriza quienes vienen de la 4 Sur, no tiene que ver con el problema ni quienes vienen hacia la 4 Sur, esto tiene los terrenos y se hace con personal del Municipio en una (1) semana, en una (1) semana se hace, no tiene ningún misterio esta solución, pero todo el mundo entiende que es una solución que es realmente soluciona este problema y le empieza a dar funcionalidad al viaducto de la 4 Sur, tan costoso doscientos cincuenta mil millones (250.000.000.000).

Miremos la que sigue.

La que sigue es la misma cosa, acá está Santa Fe, viene por los Balsos, una mini glorieta que también se bloquea con un inconveniente, quienes dan la vuelta aquí es porque van para la Avenida el Poblado, no es que se van a devolver por los Balsos, entonces quieren atravesar inmediatamente aquí de frente para poder coger, porque esto ya es deprimido para coger la Avenida del Poblado aquí a nivel y está atravesada aquí échese la bendición a ver si es capaz de pasar acá.

Los sábados la cierran y obligan a la gente que pase la 34 y vaya a una gran manzana que hay arriba para que baje por aquí y entonces el problema de esta glorieta es lo mismo y le dijimos al Municipio, tiene hoy unos terrenos, esta foto es reciente, es la única parte que tiene, porque aquí dejaron construir pegados aquí a la vía, aquí no hay como adicionar y como engordar hacia este lado.

Entonces dale, déjalo ahí.

Entonces se cierra la glorieta, le da longitud entre cruzamiento, un pedacito de terreno, esto lo van a urbanizar dentro de las compensaciones que tienen que hacer los particulares que dicen, le valgo este pedacito de terreno a futuro para cuando vaya a desarrollar esto, construye la glorieta, aquí tiene un tercer carril que le caben todos los carros que quieran e ingresan a mezclarse con una longitud suficiente muy suficiente para después meterse aquí hacia la Avenida del Poblado, estas dos (2) obras, estas dos (2) obras no valen tres mil millones de pesos (3.000.000.000), es que no llegan a ese valor y se puede

tomar la decisión para antier, para hacerla incluso para fin de año y si quisieran hacerlo, tenemos información, nosotros no hemos pisado nunca un directorio político, tampoco vamos y hablamos con el Señor Alcalde, sino que hacemos este tipo de presentaciones para que ustedes vayan y comenten de que existe, le pedimos una presentación al Alcalde, iba a hacerlo ayer, no nos pudo recibir, ayer por fin nos iba a recibir pero ya le han trasmitido de lo sencillo y de lo benéfico de estas soluciones y lo van hacer.

Esto es lo que quería mostrarles, primero porque todos de alguna manera utilizamos este tipo de vías en Medellín, esta es la salida hacia la vía las Palmas, pero es para que vean como de pronto se pueden desarrollar ideas quitándole chip a soluciones que se pueden volver realmente sencillas, de muy poco costo sin necesidad de comprar predios y que dan soluciones.

Muestra la otra.

Hay otra que presentamos, la del Poblado, no la contravía, pero esta ya si... ahí nos van es ahorcar y la dejamos así nada más, estamos proponiendo que la Avenida del Poblado entre Oviedo y aquí está San Fernando, se ponga las dos (2) vías en un solo sentido, en sentido hacia el Norte y esto solucionaría todos los problemas que tiene ahora mismo de movilidad de este sector y de la 4 Sur, porque uno llega de la 4 Sur y puede venirse hacia acá sin problemas, pero también se podría venir hacia el Poblado en este sentido y dice: "Y bueno, la gente que pasa por aquí donde están" Las vías existen, se va hacer un recorrido largo y va de Santa Fe hacia allá pues esta vía existe, este es a desnivel, pasa por aquí y se fue y si quiere ir hacia el sector de Oviedo pues entonces utiliza esta, esta vía existe y entra por aquí, entonces si hay dos (2) vías para sustituir una que hoy está así, pero que se puede poner hacia acá, no importa los detalles, lo que le quiero decir es que es posible pensar y romper esquemas y de pronto abra vías que ustedes tengan Avenida que las ponen en un solo sentido, ya sean en horas pico o para siempre, ensayando se pueden lograr soluciones integrales a problemas que aparentemente no tienen solución.

Gracias Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Honorable Concejal Bladimir Sierra va hacer uso de la palabra.

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

Gracias Señor Presidente.

Un cordial saludo a usted, la Mesa Directiva, a todos los Corporados, al Ingeniero Manuel Vicente Zuluaga, a John Jairo Otálvaro, gracias por asistir a esta invitación, Ingeniero Rave representa la Administración, representante del Área Metropolitana, todos los presentes en el Recinto.

Señor Presidente, definitivamente esta sesión totalmente importante de carácter metropolitano y obviamente no puede quedarse acá, deja la reflexión totalmente válida desde el conocimiento del tema del Ingeniero Manuel Vicente, de esta sesión debe de salir un documento, un documento de carácter metropolitano que inclusive vaya acompañado de la certificación del Área de que se tiene ya los diseños adelantados del tema de la solución definitiva que sería la vía desde el puente Mico hasta... perdón, del diablo, la curva el diablo hasta Niquia de la Regional y con todas, con todo el compromiso de los municipios del Norte al Gobierno Nacional, en esos términos como usted nos lo explica, como ya lo manifestaron varios de los compañeros y usted los ratifica, que el dos por ciento (2%) de todo en macro proyecto sería el complemento a la solución verdadera de la problemática que genere en el Área Metropolitana y definitivamente todo este proceso Señor Presidente seguirlo con una mesa de trabajo donde invitemos a todos los Concejos del Área Metropolitana porque no sé si se va a solucionar, por lo menos tenemos que dejar el antecedente de que nos preocupamos y estuvimos pendientes del proceso y que inquietamos el Gobierno Nacional que con toda seguridad en estos términos de la reflexión que el ingeniero nos hace debe de tener eco, ese documento Señor Presidente debe de estar en el menor tiempo posible listo, acompañado de lo que ya le manifesté y colocarle unos tiempos para que tengamos respuesta a nivel Nacional y esos tiempos nos lo da el acompañamiento de los Congresistas amigos que nos hagan eco de nivel Nacional.

Sería eso Señor Presidente.

Muchas gracias.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Muy importante ese aporte que usted nos hace el día de hoy Honorable Concejal Bladimir Sierra, entonces voy a proceder a nombrar una Comisión inmediatamente.

Honorable Concejal:

GABRIEL JAIME TABARES

JEAN LEE PAVÓN

Le solicito por favor que nos acompañe.

ERNESTO ZAPATA en nombre de la Mesa por favor nos acompañe en esta comisión y el Honorable Concejal BLADIMIR SIERRA y lo nombro a usted Honorable Concejal Bladimir Sierra como Presidente de esta Comisión para que usted esté al tanto y le trabajemos fuertemente a esta solicitud que usted nos está haciendo hoy de esta reunión del día de hoy.

Como usted quiera, o sea como usted quiera Concejal, tranquilo que esa es la idea, como usted quiera Concejal.

Entonces bueno nombramos al Honorable Concejal GABRIEL JAIME TABARES, ¿listo Concejal?, ¿estamos bien?

Bueno bien pueda hacer uso de la palabra.

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

Presidente vea, eso mismo que mi compañero Bladimir expuso lo pensaba hacer como proposición, pero haber Presidente lo que hoy se quedó, que hiciéramos que una mesa como tan amplia es muy difícil de convocar y como para que de pronto lográramos es con los municipios del Norte con los de Barbosa, Girardota, Copacabana y Bello se nombrara de pronto por cada Concejo nombráramos de pronto una (1) persona en la mesa, una (1) persona en la mesa, también de pronto un (1) representante de los Alcaldes, mirar a ver con los Alcaldes porque es que la idea es hacer una mesa con Concejos Municipales, las Administraciones y para llevar a una reunión con los Congresistas Antioqueños porque de esa mesa... de la Gobernación también debe de haber un (1) representante, de la Asamblea Departamental, Área Metropolitana y con los Senadores, con los parlamentarios hacer una mesa de trabajo para poder llevar una solución o una propuesta muy importante y ojalá las concesiones como Hato Vial y como DEVIMED también tuvieran un representante para poder hacer una mesa de trabajo para llegar a conclusiones con el Gobierno Nacional.

Eso es Presidente como la proposición que pensaba hacer Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ  
GIRALDO**

Concejal Gabriel Jaime entonces yo le solicito un favor, no, ustedes cuatro (4) están en la Comisión son los que van a organizar esas ideas, organizan la Comisión y ustedes ya... cada uno de ustedes forman parte de las inquietudes que usted nos está manifestando el día de hoy.

Continuamos con el orden del día Señor Secretario.

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

Con mucho gusto Señor Presidente.

Que quede en el Acta la asistencia de los siguientes Concejales:

ERNESTO ZAPATA ORREGO

CARLOS MARIO ZAPATA MORALES

FRANCISCO ECHEVERRI CÁRDENAS

DUVÁN BEDOYA GARCÍA

JEAN LEE PAVÓN ZAPATA

BASILISO MOSQUERA ÁLVAREZ

ESTELLA SUÁREZ CARO

Y no asiste a la Plenaria la Concejala DANIELA ORTEGA PÉREZ.

3. COMUNICACIONES.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

¿Hay comunicaciones sobre la Mesa?

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

No tengo Señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

¿Algún Corporado tiene alguna comunicación?

Continuamos con el orden del día Señor Secretario.

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

4. PROPOSICIONES Y ASUNTOS VARIOS.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

¿Hay proposiciones sobre la Mesa?

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

Si Señor Presidente y dice así:

**Proposiciones**

12 de Noviembre de 2014

Enviar carta al Señor Alcalde de Medellín solicitando la inclusión de la obra complementaria del puente de la Madre Laura.

Firman los Alcaldes del Norte y los Concejos Municipales.

La propone el Concejal Jean Lee Pavón Zapata.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Venga esa proposición de todas maneras le pido el favor entonces de que llegue a la Comisión que acabamos de nombrar, al Coordinador de esa Comisión a Gabriel Jaime Tabares.

Continuamos, ¿en varios algún Concejal tiene alguna intervención?

Continuamos con el orden del día Señor Secretario.

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

Está agotado Señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO**

Agotado el orden del día y citamos para el día 13 de Noviembre, seguimos trabajando el tema del presupuesto municipal, socialización.

Invito a los Funcionarios que nos acompañan, a Frank, Frank, Ana para que nos tomemos acá una foto.

**Luis Carlos Hernández Giraldo**

Presidente del Concejo

**Carlos Arturo Carmona Rodríguez**

Secretario

**SINDY DADIANA BETANCUR PÉREZ**