

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 1

**SALON CENTRAL DE SESIONES “LUIS CARLOS GALAN
SARMIENTO”**

**ACTA No.145 CORRESPONDIENTE A LAS SESIONES ORDINARIAS
DE PLENARIA
20 DE OCTUBRE DEL 2011 HORA DE INICIO: 8: 30 A.M.**

PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS 2011

MESA DIRECTIVA DEL CABILDO MUNICIPAL

**ELIDA MANTILLA RODRIGUEZ
Presidenta**

**MARTHA EUGENIA MONTERO OJEDA
Segunda vicepresidenta**

**ALFONSO PRIETO GARCIA
Primer vicepresidente**

**NUBIA SUAREZ RANGEL
Secretaria General**

CONCEJALES ELECTOS PERIODO 2008 - 2011 CON VOZ Y VOTO

**CARMEN LUCIA AGREDO ACEVEDO
PEDRO NILSON AMAYA MARTINEZ
CLEOMEDES BELLO VILLABONA
DAVID CAMARGO DUARTE
HUMBERTO CASTELLANOS BUENO
DIONICIO CARRERO CORREA
HENRY GAMBOA MEZA
ELIDA MANTILLA RODRIGUEZ
MARTHA EUGENIA MONTERO OJEDA
CAROLINA MORENO RANGEL
SONIA SMITH NAVAS VARGAS
CHRISTIAN NIÑO RUIZ
URIEL ORTIZ RUIZ
ALFONSO PINZON MEJIA
ALFONSO PRIETO GARCIA
WILSON RAMIREZ GONZALEZ
JAIME RODRIGUEZ BALLESTEROS
EDGAR SUAREZ GUTIERREZ
EDGAR HIGINIO VILLABONA CARRERO**



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 2

Señora Presidenta: Señora secretaria favor hacer el primer llamado

La señora Secretaria: Así se hará señora presidenta.

La Señora Secretaria: Muy buenos días para todos Primer llamado a lista, sesión ordinaria Jueves 20 de octubre de 2011, honorables concejales.

PRIMER LLAMADO A LISTA

CARMEN LUCIA AGREDO ACEVEDO	PRESENTE
PEDRO NILSON AMAYA MARTÍNEZ	PRESENTE
CLEOMEDES BELLO VILLABONA	
DAVID CAMARGO DUARTE	PRESENTE
HUMBERTO CASTELLANOS BUENO	
DIONICIO CARRERO CORREA	PRESENTE
HENRY GAMBOA MEZA	PRESENTE
ELIDA MANTILLA RODRÍGUEZ	PRESENTE
MARTHA EUGENIA MONTERO OJEDA	
CAROLINA MORENO RANGEL	
SONIA SMITH NAVAS VARGAS	PRESENTE
CHRISTIAN NIÑO RUIZ	
URIEL ORTIZ RUIZ	PRESENTE
ALFONSO PINZON MEJIA	PRESENTE
ALFONSO PRIETO GARCÍA	
WILSON RAMÍREZ GONZÁLEZ	
JAIME RODRÍGUEZ BALLESTEROS	
EDGAR SUAREZ GUTIÉRREZ	
EDGAR HIGINIO VILLABONA CARRERO	PRESENTE

La Señora Secretaria: Señora Presidenta me permito informarle han contestado a lista diez (10) Honorables Concejales hay Quórum decisorio.

La Presidenta: Habiendo Quórum decisorio por favor leer el orden del día.

La Señora Secretaria: Si Señora Presidenta, me permito dar lectura honorables concejales al orden del día.



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 3

ORDEN DEL DIA

1. Llamado a lista y verificación del Quórum.
2. Consideración y aprobación del Orden del Día.
3. Designación de la comisión para la revisión del acta de la presente sesión plenaria.
4. Citación al Dr. Julio Enrique Abellaneda Lamus director Transito de Bucaramanga, Dra. Alfa Gelves Figueredo Directora Área metropolitana de Bucaramanga, Dr. Héctor Gerardo Cáceres Rincón Gerente de Metro línea, Tema "Proposición Numero 13".
5. Lectura de comunicaciones.
6. Proposiciones y asuntos varios.

Bucaramanga, Jueves veinte (20) de octubre del, 2011 Hora (8:30 A.M) Firma la Presidenta, Elida Mantilla Rodríguez, Primer vicepresidente Alfonso Prieto García, Segunda Vicepresidenta, Martha Eugenia Montero Ojeda, la Secretaria General Nubia Suarez Rangel.

2. Consideración y Aprobación del Orden del Día.

Presidenta: en consideración del Orden del día lo aprueban los honorables concejales.

Secretaria: Ha sido a probado el orden del día señora presidenta.

Presidenta: Continuamos con el orden del día.

Secretaria: Continuamos con el tercer punto del orden del día

3. Designación de la comisión para la revisión del acta de la presente sesión plenaria.

Presidenta: se designa al honorable concejal Cristian Niño, para la revisión del acta de la presente sesión.

Secretaria: Continuamos con el cuarto punto del orden del día.

4. Citación al Dr. Julio Enrique Abellaneda Lamus director Transito de Bucaramanga, Dra. Alfa Gelves Figueredo



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 4

Directora del Área metropolitana de Bucaramanga, Dr. Héctor Gerardo Cáceres Rincón Gerente de Metro línea, Tema "Proposición Numero 13".

Les invitamos a sentarse en la parte de adelante a los invitados.

Presidenta: Secretaria verifique el Quórum de las personas citadas invitadas que se encuentran en el recinto.

Secretaria: Se encuentran todos en el recinto, me permito dar lectura a la proposición que motivo esta citación, esta citación fue motivada mediante citación aprobada en sesión plenaria ordinaria el día 12 de octubre del 2011, por el Honorable concejal Edgar Higinio Villabona Carrero y dice así: citar a los señores Director de Transito de Bucaramanga, a la señora Directora del área metropolitana de Bucaramanga, al señor Gerente de Metro línea, para que en sesión plenaria resuelvan el siguiente cuestionario:

1. Qué gestiones vienen realizando ante el gobierno nacional, departamental o nivel local que está haciendo para hacer frente a la difícil y caótica situación presentada como consecuencia de la grave congestión vial que padece la ciudad, especial mente el autopista que de Bucaramanga conduce a Piedecuesta, ¿tienen alguna propuesta Precisa para imponer a los habitantes de Bucaramanga y del área metropolitana sobre este grave problema de congestión vehicular?

2. ¿Se ha pensado en facilitar la utilización del carril de metro línea para que sea utilizado por taxistas teniendo en cuenta el mal servicio ofrecido por metro línea?

3. ¿Qué se ha pensado hacer con las casas que adquirió metro línea en el sector comprendido entre las calles 10 y 11 entre carrera 25 y 26 de Bucaramanga?

4. ¿Hay estudios que recomienden dotar a la dirección de tránsito de Bucaramanga, de grúas y demás elementos para la correcta operación o funcionamiento de los alféreces?, ¿Se ha pensado en incrementar la planta de personal de alféreces o ya se hizo? Ha sido leída la proposición señora presidenta.

Presidenta: ¿Quiénes son los autores de la proposición?



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 5

Secretaria: Esta proposición fue presentada por el Dr. Edgar Higinio Villabona Carrero.

Presidenta: Tiene la palabra el Honorable concejal Edgar Higinio Villabona Carrero:

Presidenta muchas gracias, quiero saludar a nuestros funcionarios invitados en primer lugar a la Dra. Alfa Gelves quien miro con mucho respecto a su equipo de trabajo al Dr. Julio Enrique Avellaneda un saludo especial y a sus compañeros que muy temprano llego a este recinto, al Dr. Héctor Gerardo Cáceres, Gerente de metro línea y a sus compañeros que están en el recinto un saludo a los honorables concejales ya los señores periodistas. Saludo con mucho cariño a mi compañero Jaime Osorio al Dr. Centeno también que nos acompaña aquí, a los demás representantes del sector transportador, no sé si de Piedecuesta haya un representante aquí un saludo muy especial para ustedes. Concejales a riesgo de ser competitivo en un tema que nos incumbe a los habitantes del área metropolitana he querido que se coloque sobre la mesa lo que hoy constituye un verdadero y grave problema para el área metropolitana como es la movilidad de pasajeros y la congestión vehicular. Yo creo que interpreto el sentir no solo de mis compañeros concejales si no de los habitantes del área metropolitana y como estamos en una corporación Política donde se debaten temas de interés pues nada más importante que hablar porque a eso estamos obligados los políticos, hablar de los problemas a que golpean a las comunidades nada más importante que tocar esta problemática en la que parece señor director de tránsito y señor gerente de metro línea y señora directora del área metropolitana, en la que parece ha y una resignación de los habitantes, donde la gente se acostumbro a la congestión vehicular. Lo que se nos ofreció hace muchos años como una herramienta para mejorar la movilidad de personas hoy termino convirtiéndose en el mayor problema de congestión vehicular, aquí hay personas que se sentaron con nosotros hace unos diez años como el Dr. Jaime Osorio que conoce la problemática y que en su momento advirtieron con la autoridad que les daba la experiencia, los riesgos de implementar un sistema en nuestra ciudad, riesgos que hoy son evidentes, hoy Dr. Héctor Gerardo yo sé que usted heredó un complejo grupo de problemas pero hay que buscarles solución; Dra. Alfa Gelvez usted igual que el Dr. Héctor Gerardo heredaron un grupo de problemas pero hay que buscarle solución a esto; yo he sido un duro crítico, uno apoya las cosas buenas pensando que se van a hacer las cosas bien hechas, pero soy un duro crítico



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 6

de la incompetencia de Metrolínea como sistema y para resumirlo, honorables concejales, yo diría que no se trata simplemente de proponer un rediseño de rutas, no, con eso no se va a solucionar el problema de movilidad, lo que hay que hacer es un rediseño total del sistema de transporte masivo; lo primero que yo propondría: revisar financieramente los estudios, mirar si hay que pedir un equilibrio porque desde luego que cuando se habla de transportar 130.000 pasajeros por día y apenas y se está movilizandando la mitad, desde luego que eso tiene que traer un desequilibrio en la operación del sistema, o revisar la parte operativa del sistema mismo, yo creo que si se habla de un sistema integrado de transporte han debido adelantarse otras acciones antes de poner en funcionamiento el sistema, mire, la movilidad en su mejor momento estuvo cuando se construyó el carril exclusivo pero no funcionaba Metrolínea, o estoy equivocado; cuando los particulares utilizábamos el carril exclusivo, cuando los taxistas utilizaban el carril exclusivo la movilidad de Bucaramanga fue la mejor, pero cuando aparecieron los buses del sistema colapsó la movilidad de la ciudad, yo creo Sr. Director de tránsito que desde hace rato Bucaramanga se viene rajando en esta materia y por eso yo invito, que es el objetivo de esta reunión es, cómo procuramos de una manera armónica entre las autoridades que tienen que ver con la grave problemática, cómo articulamos y cómo buscamos una solución para mejorar la movilidad, pero que aprendamos, Sr. Gerente de Metrolínea, de los errores del pasado, no sigamos cometiendo los errores que ya se cometieron; en el cuestionario que yo propuse, hice una pregunta: ¿qué se va a hacer con la manzana de la calle 10 y la calle 11 entre carreras 25 y 26?, ¿qué se piensa hacer?, aquí se nos dijo por parte del gerente Rueda, para mí de ingrata recordación, aquí nos dijo una cantidad de mentiras muchos años, que eso iban a construir allá una estación, que aceptó los predios como de utilidad pública, que si no vendía tocaba que expropiar, y sacó corriendo a todo el mundo, compraron como quisieron y hoy esa manzana se constituye como un buen ejemplo de lo que es la ineficiencia administrativa, de lo que es la corrupción y de lo que es la politiquería; hablo de corrupción en términos de detrimento patrimonial, compraron unos predios y allá están botados y nos dijeron que con urgencia los necesitaban, y hoy en la respuesta nos dicen que van a construir algo, es decir, lo mismo que nos dijeron hace dos años; a mí me parece que está tan desfinanciado el sistema que ni siquiera tenemos dinero para hacer las obras más



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 7

prioritarias para que esto funcione correctamente, yo quiero llamar la atención a ustedes que son autoridades, a la gerente del área metropolitana para que nos ayude Dra., hoy no estoy haciendo ninguna crítica, estoy pidiéndoles un auxilio, una ayuda; al director de tránsito, Dr., ayúdenos, por favor que alguien se apiade de las gentes de Bucaramanga, esto se convirtió en un problema de salud mental, transitar por un vehículo en Bucaramanga a cualquier hora, hagamos algo. Quiero tocar el tema de Transpiedecuesta; para qué le vamos a pedir a Transpiedecuesta que se quiebre a ver si de pronto la quiebra de ellos permite el mejoramiento del sistema, eso no va a mejorar Dr., pueden sacar los buses de Transpiedecuesta y lo único que van a traer es afectación de la movilidad en Piedecuesta y seguramente el apareamiento y el fortalecimiento del mototaxismo y de la piratería a Piedecuesta, hoy Transpiedecuesta ha impedido que florezca el mototaxismo y la piratería porque están ofreciendo un buen servicio, entonces yo quiero pedirle Dr. Héctor Gerardo, desde el fondo de mi corazón Dr., no sigamos improvisando, no sigamos presionando a los transportadores que han venido prestando un buen servicio a que se sacrifiquen como aquí lo hizo Transcolombia, como aquí lo hizo Unitransa, a ver si funciona el sistema; aquí nos están diciendo que para que funcione el sistema hay que acabar a Transpiedecuesta, no, pueden retirar los buses de Transpiedecuesta y el sistema no va a funcionar, el sistema funcionará cuando esté construida la troncal hasta el norte de Bucaramanga que es donde están los clientes, pero lo hicimos al revés, y estas son palabras tuyas Dr. Héctor, lo hicimos al revés; primero hicimos la troncal a cañaveral donde no hay clientes de transporte masivo, primero se comenzó a construir una estación de transferencia en "Papi quiero piña" que entre otras cosas solo ha traído ruina al sistema por la forma como se elaboró la fórmula para la construcción, ahí están quebrados los de urbanas con multimillonarias demandas a Metrolínea, ¿para qué seguimos acumulando más demandas Dr. Héctor Gerardo?, aquí hay un principio en Colombia: todo el que ocasione un daño está obligado a su reparación, si ustedes quiebran a Transpiedecuesta, pues lo único que le va a quedar a Transpiedecuesta es impetrar cuantiosas y multimillonarias demandas al sistema; el día que esté construida la troncal hasta el norte, hasta el Café Madrid, el día que esté construida la troncal hasta Girón donde también hay clientes de Metrolínea aceptaremos desde luego que siguen retirando los buses que eran los que prestaban un buen servicio; si de algo nos sentíamos orgullosos en



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 8

Bucaramanga era del buen servicio urbano que teníamos, con buses nuevos, con grandes inversiones, entonces yo quiero, Dr. Héctor Gerardo, aquí hay un representante de Transpiedecuesta Sra. presidenta, a mí me gustaría que le diéramos un espacio en una sesión informal breve para que en unos tres minutos le cuente a los concejales de Bucaramanga y el área metropolitana el sentir de Piedecuesta, mire lo que pasó hace tres días, es tal la preocupación de las gentes de Piedecuesta, de los empresarios, de los trabajadores, de la comunidad, que qué días hubo una insurrección, ese es el nombre, se levantaron contra las autoridades frente a lo que ellos consideran una amenaza a una empresa que hoy no debe salir del servicio, mire aquí nos dicen verdades a medias; cuando yo pregunté que por qué no permiten que en la carrera 15 haya circulación de taxis, porque los taxis son de servicio público, pero la cerraron totalmente Dr. Julio, cerro tránsito de Bucaramanga el corredor de la diagonal 15 entre avenida Quebrada seca y la calle 45, yo pregunto ¿quién se beneficia de eso?, nadie, ruina para los empresarios, a acabar los centros comerciales, a acabar los empresarios y a congestionar la carrera 13, la carrera 14, la carretera 16, pero el tema de movilidad no mejoró; yo sería partidario, déjenle el carril exclusivo a Metrolínea, perfecto, pero reabran la otra calzada, reábranla para que la gente pueda circular, miren que tampoco mejoró el sistema, si el sistema hubiera mejorado no tendríamos indicadores de pérdidas en Metrolínea; Dr. Héctor Gerardo yo comparto con usted, aquí hay que hacerle un rediseño a todo el sistema, no únicamente a las rutas, no mirar por aparte la tarifa, no mirar como equilibramos la construcción de la estación de transferencia de Papi quiero piña, hay que rediseñarlo totalmente, pero hagamos un alto, que se reúnan las autoridades, las que están en esta sesión plenaria y otros, pero que le busquemos solución, mire, yo no puedo admitir, concejales, que nos digan que es que un documento Compex ordena quebrar a Bucaramanga, ordena congestionar a Bucaramanga, lo primero que yo pediría, con mucho respeto, es que las respuestas sean precisas, si me dicen que hay un documento Compex que ordena la exclusividad, oiga por lo menos díganos cuál documento de los 180 documento Compex, yo los he leído Dr., que me digan en qué página lo miramos y si hay que ir a Bogotá a decirle a los señores de planeación nacional que el tema no está funcionando, pues habrá que ir a decírselo y que revisemos el documento Compex; es que Bucaramanga no es Cali, ni es Medellín, ni es Bogotá, donde tenían otras alternativas para el transporte corriente, allá pueden hacer las



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 9

troncales y aún a pesar de existir muchos vehículos hay otras vías pero Bucaramanga no tenía sino tres ejes importantes: el de la carrera 33, el de la carrera 27 y el de la diagonal 15, mire yo sería partidario Dr. Héctor Gerardo porque se trata no solo de tocar la problemática sino de aportar soluciones; antes de pedirle a Transpiedecuesta que se quiebre para hacer un experimento a ver si funciona el Metrolínea, por qué no hacemos primero la vía: Tres esquinas, Palo gordo, Chocoíta, Girón; porque es que es muy fácil decir aquí que saquen los vehículos y ¿por dónde van a transitar?, si los sacamos de la autopista ¿por dónde transitan?, no hay más vías; oiga ¿por qué no hacemos una variante entre Quebrada seca y el anillo vial Palenque - Café Madrid?, hay que hacer esa vía antes de seguir quebrando a los empresarios y antes de seguir congestionando la ciudad, o sea, yo no quiero más improvisación y más populismo, suficiente con los 5 años de resultados nefastos de Metrolínea, no tiene usted culpa Dr. Héctor Gerardo, no se moleste conmigo, transmito lo que es evidente, no es una crítica a usted, es una crítica a la mala concepción del sistema, a los malos estudios que hizo la Universidad Industrial de Santander que tampoco pone la cara para responderle a Bucaramanga y que como si fuera poco le dieron más estudios, no usted, lo aclaro Dr. Héctor Gerardo, lo resalto con negrilla, usted no le dio más estudios, pero seguirle dando más contratación a unos pocos funcionarios de la UIS porque no es la universidad la que está haciendo los estudios, son unas personas allá que nos han conducido al fracaso en la movilidad, la UIS, deberíamos aquí citarlos, concejales, para que le pongan la cara a la ciudad y nos digan en un hecho de corrupción que yo denuncié, la estación de transferencia de Cañaveral, donde nos dijeron que allá iba a quedar una sucursal del cielo, que el primer piso iba a ser para el parqueadero de motocicletas, de bicicletas y de vehículos particulares, que arriba iba a quedar una biblioteca y que arriba estaban los patios para que llegaran los articulados, los padrones y los alimentadores, ¡pura paja!, ¿sabe qué están construyendo?, un centro comercial, ¡un centro comercial!, pero el gerente anterior, no usted Dr. Héctor Gerardo, el que se fue, al que destituyeron por incompetente aceptó el predio de utilidad pública, le incrementaron el valor del precio con la aceptación porque le cambiaron el uso del suelo y después dijo que no lo necesitaba ¡13.000 metros!, más de una hectárea, señores concejales, y se fue y compró dos pequeñas casas en Cañaveral y dijo que eso era lo mismo, que eso no se afectaba, o sea, él como que estaba pensando correctamente, que el sistema no va a funcionar y



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 10

Como no va a funcionar ¿para qué iba a tener una estación de 13.000 metros?, con dos casitas era suficiente, claro que él entendió el tema, pero aquí nos dijo mentiras, aquí nos dijo que ahí iban a llegar todos los buses de Floridablanca, los de Bucarica, los del Reposo, los de Lagos, los de Sapamanga, los de La cumbre, los de Ciudad Valencia, los de Rosales, y que ahí iban a llegar los buses y le creímos y le aportamos dinero y hoy lo que hay es un centro comercial, en un negocio de corrupción, así activen el negocio es un negocio de corrupción doctores, nadie defiende a la comunidad y yo pregunto ¿oiga y la plata que metió Bucaramanga para la construcción de esa estación de transferencia de Cañaveral, adónde la llevaron?, doctores yo quiero agradecerles su presencia, a todos, quiero que busquemos soluciones, no más improvisaciones por favor, no más experimentos con la comunidad y no más experimentos con los transportadores. Presidente yo quiero pedirle algo con mucho cariño, aquí hay un representante de Transpiedecuesta, aquí le hemos facilitado a todos los transportadores un escenario breve para que digan lo que sienten, porque es importante también escuchar a los actores, es importante escucharlos, yo hago una respetabilísima proposición; aplacemos la quiebra de Piedecuesta, esperemos un poquito a que se construyan las troncales y las vías que le hacen falta al sistema para que el sistema funcione correctamente, el día que Metrolínea sea eficiente, el día que Metrolínea piense en el usuario, el día que Metrolínea tenga cobertura total, ese día que sigan retirando los buses Dr. Jaime, usted sabe perfectamente de lo que estoy hablando, lo hemos comentado muchas veces con los gerentes de las empresas, y Dr. Héctor Gerardo y Sr. director de tránsito de Bucaramanga, Dr., hagamos algo con la autopista, más alféreces me parece a mí, más cultura, más autoridad en la carretera antigua para poderla utilizar como un corredor alternativo y desde luego, más cultura para los que vivimos en Cañaveral incentivar la utilización de la vía Palenque-Café Madrid y de la vía Floridablanca-Girón por el anillo vial, eso hace falta, también mucha colaboración de la gente, pero hoy fue tremendo Dr., es que el promedio de velocidad en la autopista yo creo que está en 2 km, gasta uno 40 minutos de Cañaveral a la Puerta del sol en un día normal, cuando hay un pequeño accidente es absolutamente imposible, esto se está constituyendo en un problema de salud mental en Bucaramanga, le agradezco presidenta y yo le solicito con respeto que escuchemos al vocero de Transpiedecuesta en una sesión informal muy breve para que él pueda también plantearnos algo, muchas gracias presidenta. Sí aquí está el Dr. Díaz, el gerente de Transpiedecuesta me parece que



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 11

Está por aquí, o alguno de los voceros que nos acompañe, muchas gracias presidenta muy amable.

La señora Presidenta: Ponemos en consideración la sesión informal para oír al presidente de la junta directiva de transportadores Piedecuesta, ¿lo aprueban los honorables concejales?

Tiene la palabra la Dra. Martha Eugenia Montero:

Gracias presidenta, saludando a los compañeros concejales y al público en general, presidenta, para solicitarle que también en esta sesión informal se le dé un espacio al Dr. Jaime Osorio y al Dr. Jorge centeno, gracias presidenta.

Presidenta: Tiene la palabra, le damos la bienvenida y un saludo especial al Dr. José Gregorio Martínez, presidente de la junta directiva de transportes Piedecuesta para que brevemente nos resuma, nos amplíe el formulario que se presentó el día de hoy, cuestionario.

Dr. José Gregorio Martínez:

Muchas gracias señora presidenta, un saludo a usted y a todos los honorables concejales aquí presentes, igualmente a los periodistas, a mis compañeros de infortunio en el transporte y en general a todos los aquí presentes; sí, como lo dice el Dr. Edgar Higinio a quien le agradezco su intermediación para poder aquí expresarme, definitivamente esto arrancó mal y como dice el dicho popular: lo que empieza mal, continúa mal y termina mal; pero tengo la esperanza de que no termine mal, si hacemos lo que aquí se ha recomendado, que alcancé a escucharle al Dr. Edgar Higinio y que aquí en este recinto se ha dicho muchas veces desde el año 2001, 2004, 2009; yo recuerdo que tuve la oportunidad en el año 2009 de hacer una intervención, entregué una ponencia, nos dieron unas respuestas simplemente de forma pero nada de fondo, tuve igualmente la oportunidad en el año 2008, agosto del 2008, de intervenir unos 15 minutos en la comisión 6ta del senado y allí rogándole al gerente de Metrolínea del momento, le decía que por favor dejara ese afán de figuración y que no inaugurara un sistema que tenía muchas falencias, que estaba mal planeado, que los estudios no eran los indicados y que adicional a eso lo iba a inaugurar sin obras fundamentales como eran: pasos elevados, pasos deprimidos,



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 12

portales, que eran uno de los factores importantes por los cuales se criticaba el transporte colectivo, que no tenían terminales; sin embargo hizo caso omiso e inauguró el sistema en diciembre 22 para rendirle un homenaje a Bucaramanga por su cumpleaños, que me parece que fue un triste homenaje para Bucaramanga y arrancó de manera activa el sistema el 22 en marzo del año siguiente y como lo que mal empieza pues continuó mal; se generaron cantidad de problemas, se hizo reestructuración de rutas y en ese momento esa reestructuración de rutas no funcionó y fue tanto que tocó regresar a las rutas antiguas porque el comentario que había era que era fácil, que era un cambio cultural y no tuvieron en cuenta que el cambio cultural no se hace por imposición, no se hace por decreto, sino se hace con educación y gradualmente, la gente nuestra está acostumbrada a recibir el servicio puerta a puerta y la gente no va a admitir que porque lo decide la autoridad empiecen a caminar 100, 200, 300, 500, 1000 metros para llegar a su casa y mucho más crítico en esta época en que el agua, el famoso invierno, está presente a cada instante. Yo no quiero repetir lo que dijo el Dr. Edgar Higinio, porque fue muy claro, pero sí quiero resaltar que no solamente Transpiedecuesta tendrá problemas económicos, igualmente los tendrá la Villa de San Carlos y San Juan que atienden allí a las gentes de nuestro municipio y los atienden muy bien llevándolos desde sus orígenes a sus destinos pertinentes con un buen servicio, si en su momento se confabularon las fuerzas vivas del área metropolitana para decir que los transportadores éramos era una porquería y los hechos han demostrado que éramos todo lo contrario, que éramos verdaderos empresarios y que prestábamos buen servicio; hoy la porquería, y me disculpan esta expresión porque no es mía, la podemos asignar a otra parte. Igualmente como lo decía el Dr. Edgar Higinio, el problema no es del actual gerente del Metrolínea; él llegó acá hace poco muy conocedor de los problemas del transporte, muy bien intencionado, ha estado trabajando con nosotros, pero creo que le va a costar mucho trabajo levantar algo que en términos prácticos está muerto; entonces, señores concejales y aquí presentes, el pedido nuestro y me imagino que el de mis compañeros de transporte es dejar ese afán de implementar un sistema sin contar con lo fundamental, obras de infraestructura esenciales para ello y darle el servicio a la gente, mínimo el servicio de la gente que hoy está recibiendo, eso con frases de cajón que "cambio cultural" etc., no se hace, el cambio cultural se hace es gradualmente y dándole el servicio poco a poco de la manera como lo consiguió Metrolínea pero empezando mínimo en las condiciones en que se estaba dando; y en cuanto a la



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 13

quiebra, sí, nosotros estamos para información de todos ustedes, Transpiedecuesta es socio de Movilizamos, Movilizamos ha perdido 6 mil millones de pesos y por bases comunicantes transpiedecuesta de esos 6 mil millones de pesos lleva perdidos 1.900 millones de pesos que para gente que ha estado luchando toda la vida no es una cifra insignificante; como me dieron 3 minutos, yo le agradezco muchísimo el tiempo y espero que tomemos conciencia esta vez sí de lo que no hemos tomado conciencia desde el año 2001 que arrancó este proceso, muchísimas gracias a todos.

La Presidenta: A usted don José Gregorio; tiene la palabra Jaime Osorio.

Dr. Jaime Osorio:

Muy buenos días, gracias señora presidenta, señores concejales muchas gracias por permitirnos expresar nuestras opiniones sobre lo que está ocurriendo actualmente, señor director de tránsito, señor gerente de Metrolínea, señora directora del área metropolitana; aquí como dice un refrán: no hay que llorar sobre la leche derramada, hace unos años en este mismo recinto nosotros los transportadores le hacíamos objeciones al sistema planteado yo diría que directamente desde Bogotá, porque es que planeación nacional fue la que nos vendió la idea del sistema de transporte masivo y definitivamente se cometieron muchos errores, mi presencia en el día de hoy lo que quiere señores concejales es instarlos, pedirles que en unión de las autoridades busquemos a ver cómo levantamos este sistema de transporte masivo, Bucaramanga no puede permitirse la quiebra del sistema de Metrolínea, ya estamos metidos en eso, ya se han hecho unas inversiones costosísimas, por lo tanto lo que tenemos es que mirar a ver cómo entre todos logramos que el sistema funcione, es así de sencillo y, yo quisiera hacer aquí una observación que de pronto pueda ser que no sea de mucho agrado acá, pero es que en algunos medios de comunicación, inclusive aquí en este concejo en algunas oportunidades se ha culpado a los transportadores de la falla del sistema, yo lo digo hoy y no me da miedo decirlo, aquí la culpa es de todos, empezando por los concejos municipales de los municipios del área metropolitana que aprobaron el proyecto cuando vino de Bogotá a pesar de las observaciones nuestras; por ejemplo, el sólo hecho de aceptar que la estación de Papi quiero piña, de un costo de 92 mil millones de pesos, se pagara con la tarifa del usuario ya es un atropello a los usuarios de Bucaramanga, lo dijimos varias veces y no hubo



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 14

poder humano que hiciera cambiar eso. Segundo; cuando, por ejemplo, nosotros hicimos la licitación, el proyecto era para iniciarlo todo, completo: norte, Girón, Florida y Piedecuesta; sin embargo algún afán que hubo, político en determinado momento, hizo que se iniciara en una etapa donde indudablemente el sistema iba a tener paralelismo porque no se le puede exigir a la gente de Girón que va para la carrera 33 que no tenga transporte por allá, entonces ya como el tiempo es corto y aquí me están haciendo señas, yo lo que nuevamente quiero decir: entiendan que los transportadores somos los más interesados en sacar adelante el proyecto, entiendan que nosotros ya tenemos una inversión grandísima y no podemos seguir perdiendo dinero, entiendan y es la otra parte que yo quiero que quede claro aquí; a veces aquí en Bucaramanga cuando se habla de transportadores se piensa que son los grandes millonarios, no, el transportador de Bucaramanga es la gente sencilla, la gente humilde que tenía un buscito para poder vivir y con el sistema tuvo que sacarlo y en este momento está pasando serios trabajos, entonces, nuevamente muchas gracias y ojalá que en un tiempo prudencial podamos decir que Metrolínea es un éxito, muchas gracias señora presidenta.

La presidenta: A usted Dr. Jaime Osorio, tiene la palabra el Dr. Jorge Centeno gerente de Metro Cinco Plus.

Dr. Jorge Centeno:

Bueno, muy buenos días para todos los amigos concejales, la mesa directiva las gracias por la oportunidad que tenemos de intervenir y un saludo también para todos los funcionarios de los entes y las autoridades del área metropolitana de Bucaramanga; de verdad que la situación del sistema del transporte masivo como lo hemos dicho en muchas oportunidades acá en este recinto viene de mal en peor; nosotros, hablo de Metro Cinco Plus s.a., empresa que aglutina a Transcolombia, Unitransa, Cotrander y Transgirón ha venido presentando unas pérdidas repetitivas y pérdidas importantes del orden de 600 millones de pesos mensuales, debo anotar que nosotros tenemos los buses listos, 62 buses listos desde la primer semana de mayo de este año como lo exigió Metrolínea, por eso nosotros necesitamos que el ente gestor de manera rápida defina qué vamos a hacer nosotros con esos buses, esos buses nosotros los pagamos en el mes de diciembre, una flota que costó 21 mil millones de pesos, hoy día vemos que la situación en Piedecuesta está bastante complicada por el tema de la reticencia de los usuarios,



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 15

eso igual se vivió acá en Bucaramanga pero yo alejándome un poco porque cada uno y cada empresa tiene intereses particulares, lo que quiero hacer es el llamado; ¿qué vamos a hacer con la flota que ya llegó?, son 100 buses que señores concejales, señor gerente de Metrolínea que están acá desde el mes de Mayo, que fueron pagos en el mes de diciembre del año anterior y esa flota se tiene que poner a operar Dr. Cáceres porque si no las pérdidas, pagando intereses nosotros por una flota que está parada eso es algo muy grave y nosotros no podemos darnos el lujo que este sistema quiebre acá en Bucaramanga porque quiebra, desde luego, toda la ciudad; acá están las empresas más importantes de Bucaramanga metidas en este cuento, está una constructora muy importante que ese es un proyecto ya fallido como lo dijo don Jaime Osorio porque la tarifa no da para pagar se portal, están todas las empresas de transporte que también invirtieron una cantidad de recursos importantes y siguieron invirtiendo creyendo en la fase 2 y hoy vemos que la entrada en operación de la fase 2 pasó de julio a agosto, septiembre, octubre, noviembre y yo creo sinceramente como se lo dije al Dr. Cáceres aquí en compañía del alcalde hace ocho días en la sala de juntas: nosotros muy seguramente no vamos a poder cumplir con el cronograma del primero de noviembre, de tal manera que lo que nosotros tenemos que tener claro es qué vamos a hacer con los buses que trajimos y desgraciadamente también vamos a tener que recurrir a los instrumentos jurídicos que nos da el contrato para presentar las reclamaciones ante el ente gestor y ante la nación porque la gravedad de la crisis económica del proyecto no da espera y los daños tienden a ser irreversibles en este momento. Muchas gracias.

La presidenta: A usted, se pone a consideración de la corporación para levantar la sesión informal ¿aprueban honorables concejales? Tiene la palabra el Dr. Héctor Eduardo Cáceres para sustentar y ampliar las respuestas del cuestionario en lo referente al Metrolínea.

Dr. Héctor Eduardo Cáceres:

Quiero presentarle un cordial saludo a la presidenta y a la mesa directiva lo mismo que a los honorables concejales por la invitación que nos han hecho para poder expresar lo que está sucediendo con lo relacionado con la empresa Metrolínea y la entrada a la fase 2. Como bien lo expuso el Dr. Centeno y el capitán Osorio, pues esto es una situación de suma gravedad porque si nosotros no tratamos entre todos



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 16

de sacar adelante al sistema pues el sistema está destinado a colapsar, a mi llegada a la gerencia tuve una serie de reparos como fue el haber hecho una solicitud de una flota tal vez sin tenerse en cuenta los aspectos técnicos que se requerían en el momento ni exactamente qué era lo que se buscaba pero, en este momento la flota se encuentra ya parqueada en las instalaciones del parque provisional y de acuerdo a todos los documentos que se han revisado y se han firmado y con las aprobaciones no solo del concejo de Bucaramanga sino de Piedecuesta y de Floridablanca pues el sistema se coordinó para entrar en este tipo de operaciones; en relación a la fase 2, los empresarios de Piedecuesta solicitan que no entre en este momento la empresa porque tienen unos ciertos reparos, dentro de esos ciertos reparos está lo que ellos conocían desde el momento en que firmaron el convenio y aceptaron formar parte de una de las empresas que se encargaban del transporte masivo como es la empresa Movilizamos, yo creo que la gerencia y la junta directiva de Transpiedecuesta es totalmente consciente de qué fue lo que firmó hace unos años para que hoy en día se vengán a romper las vestiduras y a decir que esto no es lo que se debía hacer; yo creo que en su momento debían haberse opuesto o no debían haber firmado, pero en este momento no hay nada que hacer, la empresa Villa de San Carlos que también brinda los servicios de Piedecuesta lo ha aceptado, la empresa Transportes San Juan que también presta los servicios en Piedecuesta, también lo ha aceptado; Transpiedecuesta en este momento tiene 175 unidades en servicio, de esas 175 unidades debe retirar del servicio 50 unidades, le quedan 125 y esas 125 unidades deben ser redistribuidas en las demás rutas que quedan en el área metropolitana, por eso no sé si es que los señores transportadores no conocen cual es la figura o no saben exactamente de qué se estaba hablando, pero en ningún momento quedan por fuera todo su parque automotor sino simplemente son los 50 vehículos que deberían salir de circulación, creo que los otros 125 de acuerdo a los convenios que tiene la empresa Movilizamos y la empresa Metro Cinco serán distribuidos equitativamente en sus respectivas rutas, por otro lado es importante también que sepan que el parque automotor que está en este momento en las instalaciones de la empresa Metrolínea está destinado para prestar ese servicio a Piedecuesta debido a la característica de su vehículo, son vehículos articulados con capacidad para 160 pasajeros y que no los podemos reutilizar en ninguna otra parte de la ciudad debido a sus características, un vehículo de estas dimensiones no podemos llevarlo al barrio La Cumbre o digamos, al barrio



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 17

Campo Hermoso, no porque las especificaciones viales no lo permiten, pero de todas maneras nosotros estábamos en condiciones, que es otro de los temores que le arguye a los Piedecuestanos, es que les vayamos a desmejorar el servicio, no, el servicio no se les va a desmejorar, se hizo un análisis con participación, inclusive, de miembros de la empresa Transpiedecuesta donde se puede demostrar que el servicio va a ser si no igual, por lo menos un poco mejor que el que está prestando la empresa porque se van a optimizar los tiempos y los recorridos, eso está perfectamente plasmado en los documentos que se hizo en forma conjunta con todas las empresas de transporte metropolitano, respecto a lo que decía el señor concejal Edgar Higinio de los documentos Compex quiero decirle que son 3: el 3298, el 3370 y el 3552, esos 3 documentos los puede consultar para que revise exactamente cuál es las prohibiciones que están enmarcadas en ese aspecto; en relación con lo de la manzana de la calle 10 y 11 pues me permito comunicarles que esa manzana ya se abrió un proceso para que el banco mundial le dé la no objeción para la licitación de la demolición de las casas, hoy casualmente se encuentra una visita acá en Bucaramanga del banco mundial y esperamos que nos de la no objeción y con esa no objeción se iniciará ese proceso; respecto al portal de Papi quiero piña, sí, todos sabemos que es un proyecto que no conozco las causas ni sé los motivos por los cuales ese proyecto hubo necesidad de que se le colgara a la tarifa, todos sabemos que es totalmente inviable, la tarifa no resiste en este momento cargar con esa parte financiera, por ese motivo la administración anterior, la del Dr. Fernando Vargas hizo, realizo un convenio para que se efectúen nuevos estudios de las matrices origen-destino y un estudio financiero para ajustar la realidad que vive en este momento Bucaramanga con lo que estuvo proyectado en el año 2006 y 2007; esperamos que en antes de dos meses se reciba esa información y con esa información tengamos de una vez el ajuste financiero y podamos revisar en detenimiento cuál es la realidad de los viajes que ofrecía en este momento la ciudad de Bucaramanga y también decirles que si el paralelismo sigue en este momento como está el transporte masivo no puede competir porque como lo decía muy bien José Gregorio, el cambio cultural ha sido un cambio cultural muy brusco, porque anteriormente el bus buscaba el pasajero y ahora el pasajero tiene que buscar el bus, debe trasladarse, debe caminar, debe ir a las paradas que anteriormente los buses realizaban en cualquier sitio de la vía donde un pasajero levantaba la mano, todas estas costumbres requieren cambio, todas estas costumbres vienen



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 18

a afectar de una u otra manera el sistema, pero ustedes señores concejales de acá de Bucaramanga como de Florida y como de Piedecuesta aceptaron las condiciones que se plantearon, entonces yo creo que en este momento cuando ya tenemos un parque automotor en el cual debemos ponerlo a operar, creo que no es el momento de echar atrás, yo creo que este momento es en el que ustedes deben apoyar el sistema, deben darle mayor fortaleza porque en ningún momento y bajo ninguna circunstancia estamos tratando de maltratar ni la ciudadanía ni los usuarios ni nada parecido, cuando ustedes aprobaron los proyectos deberían saber lo que iba a suceder y en este momento estamos en el momento de que ustedes le brinden ese apoyo que inicialmente se le dio al sistema para que iniciara a prestar sus servicios; respecto a la movilidad en la autopista se le han hecho algunos requerimientos al ministerio del transporte para que retire los vehículos de transporte intermunicipal que están operando por ese sector, yo pienso que si nosotros tratamos de sacar esos vehículos que están transitando a toda hora sin ningún tipo de control por la autopista y los pasamos por el anillo vial para que vayan a llegar directamente a la terminal de transporte que es donde debe ser su destino, nosotros vamos a ganar un buen espacio y vamos a ganar, no mucho, pero sí algo de movilidad; creo señora presidenta que...

La presidenta: Muchas gracias Dr. tiene la palabra la Dra. Alfa Gelvez.

Dra. Alfa Gelvez:

Muy buenos días señora presidente, honorables concejales, gremio del transporte, compañeros de Metrolínea, de tránsito, funcionarios del área metropolitana, medios periodísticos y público en general, muchísimas gracias por esta invitación y por permitirnos mostrar qué gestión se viene realizando desde el área metropolitana en cuanto a los temas de movilidad; como primera medida qué acciones concretas se han realizado en el área metropolitana, a nivel nacional se han gestionado algunos proyectos, se han inscrito proyectos para acceder a recursos del gobierno nacional, igualmente se han inscrito tanto a los bancos de proyectos municipales como a la gobernación de Santander con miras a que desde sus presupuestos que van a aprobar para el próximo año queden involucrados algunos recursos de cofinanciación, todos sabemos que el área metropolitana es una entidad que no recibe recursos de ninguna índole, que tiene que gestionar sus mismos recursos y que en este



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 19

momento la principal herramienta de gestión que tiene es valorización, una herramienta pues, que no es muy social pero que desafortunadamente tenemos que aplicarla, no solamente porque es la fuente de financiación sino porque además la gente no está acostumbrada a pagar el beneficio que está recibiendo por las obras, igualmente se elaboró el plan maestro de movilidad metropolitana y de los municipios de Floridablanca, Girón y Piedecuesta, recordemos que Bucaramanga lo adelantó de una manera individual pero desde el plan de maestro del área metropolitana se tenía como objetivo igualmente articularlo con el de Bucaramanga, se adelantó el estudio para la reestructuración de rutas del transporte colectivo, si bien es cierto, la entrada del transporte masivo en su primera fase se retiraron rutas de las 134, 102 oficiales y el resto funcionaban de manera informal, quedaron 64 rutas; la tendencia es ahorita que queden solo 32 rutas teniendo en cuenta la entrada del transporte masivo a Piedecuesta, fíjese lo importante que es el transporte masivo para la planificación y la planeación del área metropolitana, sobre todo en temas de movilidad no solamente en temas de que se racionalice el uso por parte de los usuarios sino que además al hacer la reestructuración de rutas y retirarle carga de vehículos, sobre todo a la autopista Floridablanca-Girón vamos a mejorar la movilidad; igualmente se hizo la revisión de los lineamientos del ordenamiento territorial metropolitano como construcción a la mejor planificación de los sistemas de transporte en el territorio metropolitano, desde la revisión de los lineamientos se involucraron, no solamente temas del ordenamiento como tal, ocupación de uso del suelo, sino que además especialmente de movilidad se involucró dentro de los lineamientos o las directrices del ordenamiento territorial en todos los aspectos, no solamente en vehículos sino también ciclo-rutas, transporte de carga, en fin; esta es la red que se tenía en el plan vial metropolitano del año 2000, nosotros en el año 2000 desde el área metropolitana se formuló el componente del ordenamiento físico territorial y uno de sus principales ejes era el plan vial, como vemos tenemos un plan ambicioso; tenemos vías primarias, vías secundarias, vías terciarias pero que desafortunadamente al carecer de recursos no se han podido cumplir en su totalidad, solamente algunos planes; fase 1, fase 2, a la ampliación de la calle 45 se han podido llevar a cabo y ahorita del plan fase 3 pues ya se llevan adelantados bastantes proyectos de los que quedaron en el área metropolitana; este es el plan fase 3, podemos ver la conexión entre Floridablanca y Piedecuesta el área metropolitana irrigó



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 20

por valorización para la gestión de compra de predios, este proyecto fue exitoso en su recaudo y en su ejecución puesto que solamente falta dos predios por negociar, uno por problema con el IGAC pero ya se prevé que en los próximos 15 días se entregue el predio de forma anticipada e igualmente el predio de hosting que hace más o menos 20 días, un mes el ministerio determinó cuál era la franja que debería comprar; igualmente proceso exitoso de valorización el de la transversal del bosque, ya se tiene recaudado casi el 45%, se inició con la compra de predios ya faltan 3 predios de los 28 aproximadamente que se necesitan y una vez se tengan los predios se procederá a sacar la licitación pública para la construcción de las obras, en cuanto a la conexión alterna que era otro proyecto metropolitano del plan vial fase 3 estuvo parado por considerarlo así, la junta metropolitana el año pasado en el segundo semestre se viabilizó para reiniciarlo y en este momento se está adelantando la gestión predial igualmente para proceder a abrir el proceso licitatorio; los otros proyectos como era el intercambiador de Neomundo y la solución entre la calle 56 carrera 27 fueron retirados del área metropolitana pues el municipio considera su ejecución directamente, ah perdón, de la transversal del bosque tenemos también el intercambiador del bosque el cual fue inscrito en el ministerio de transporte también para acceder a recursos, estamos ahí en una lucha de demostrar que es un proyecto que impacta no solamente al municipio de Floridablanca, donde se ubica, sino que está impactando a más de dos municipios condición para poder acceder a los recursos; en cuanto al anillo vial externo, una vía muy importante, sobre todo para el transporte de carga en el año 2008, en mayo del 2008, todos los estudios que reposaban en el área metropolitana fueron entregados al viceministro de transporte para que fueran incluidos dentro de la concesión vial Los comuneros pero a la fecha no se sabe todavía, no hay respuesta, sin embargo el municipio de Girón ya inició con recursos propios a gestionar un tramo de este anillo vial externo, pues este es el recorrido del anillo vial externo que se inicia en Girón y conecta con Tres esquinas en el municipio de Piedecuesta; igualmente se adelantaron los estudios de la troncal metropolitana, la idea era pues como todos ya lo conocemos unir el oriente y el occidente de Bucaramanga, llevarlo hacia al sur casi que por una vía perimetral, el municipio de Bucaramanga inició en este momento la ejecución de un tramo de esta troncal correspondiente al viaducto de la carrera 9ª; dentro de la gestión de proyectos tenemos la del intercambiador del bosque con la transversal del bosque, dentro del plan vial



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 21

metropolitano fase 4 tenemos la prolongación de la transversal oriental, una vía supremamente importante para que el tráfico que viene del sur de Piedecuesta, de Bogotá y de otros municipios pueda acceder a la transversal oriental y conectarse así con la meseta de Bucaramanga, también está el mejoramiento de la carretera antigua, ya Bucaramanga inició un tramo correspondiente, inclusive de aplaudir la solución que se le dio a la entrada del barrio la Floresta y a la entrada a Jardines la Colina donde al prohibir los giros a la izquierda se está mejorando la movilidad y los trancones que se estaban presentando en esta vía que es una vía alterna para la movilidad sur-norte, en diseño de la troncal metropolitana diseñada en el área metropolitana de Bucaramanga. Qué alternativas de movilidad se tienen y se estudian sur-norte que considero en manera personal no está siendo utilizada por los habitantes del área metropolitana, por ejemplo acá tenemos, nosotros podríamos acceder desde el puente Provenza llegar hasta el intercambiador del bueno pasando por la terminal de transporte, acceder a la Ciudadela Real de minas y desde allí al centro de Bucaramanga, igualmente podemos tomar puente Provenza antes del Viaducto, todas estas soluciones existentes y que están siendo utilizadas son antes del viaducto García Cadena, entonces el puente Provenza por Fontana llegamos a la vía Girón e igualmente conectamos al centro de la ciudad, del puente Provenza podemos irnos hacia la parte occidental sino tomar hacia la parte oriental, carretera antigua e igualmente accedemos a al sector oriental de cabecera, sector oriental de la meseta en la parte de cabecera; si pasamos ya el puente Provenza podemos llegar por mirador de San Lorenzo donde se encuentra la estación oriental de Metrolínea, acceder igualmente por debajo de la conexión que nos lleva hacia el viaducto La Flora pero por la parte inferior, podemos acceder a la carretera antigua e igualmente llegar hacia Cabecera y conexión con la meseta de Bucaramanga; otra opción un poco más larga pero más rápida es la conexión desde Lagos Bucarica transversal oriental e igualmente llegando ahí al sector del Caldas y Neomundo, bueno desafortunadamente pues también tenemos que ver que la movilidad en este momento se ha deteriorado también por la construcción de Neomundo que nos tiene cerrados varios accesos, pero sin embargo de todas maneras ahí podríamos si no llegamos hacia Jardines La Colina; una todavía que personalmente a veces cuando vengo para la alcaldía de Bucaramanga desde el sur la utilizo por ser una vía aunque más larga, muy rápida es el anillo vial actual, tiene uno dos opciones, desde el puente el Palenque tomar la



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 22

carretera a Girón y acceder por el sector de la Puerta del sol o continuar hasta la calle 45 y llegar a la parte occidental de la meseta de Bucaramanga, la alcaldía de Bucaramanga y a todo el centro administrativo, nuevamente pues otra opción por la transversal oriental tomándola desde el sector de Floridablanca directamente y, nos queda pues lo que ya lo que es la carretera antigua, entonces como vemos, estas son opciones que la gente o no conoce o no quiere utilizar pero desafortunadamente tenemos que entender que mientras que el sistema de transporte masivo no entre en sus tres fases pues habrá todavía buses del complementario circulando y torpedeando la movilidad, igualmente las obras que se adelantan en este momento en el municipio de Bucaramanga, no solamente en Neomundo sino además la repavimentación en algunos sectores nos obligan a utilizar estas vías alternas para conectarse con el centro de la meseta de Bucaramanga; como lo mencioné al inicio, el plan maestro de movilidad metropolitana que se adelantó en esta administración conjuga tres ejes: el eje ambiental, el económico y social, eso más o menos fue la base para la reestructuración de este plan maestro. Los municipios y las entidades territoriales deberían tener según la ley 1083 de 2006, un plan de movilidad, la ley los obligaba, y había unos o existen unos requerimientos que le apuntan a los objetivos como son: identificar los componentes relacionados con la movilidad incluidos en los planes de ordenamiento territorial como son los sistemas de transporte público, infraestructura vial, redes de ciclorutas, sistemas de circulación peatonal, articular todos los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el POS, reorganizar las rutas del transporte público y el tráfico sobre los ejes que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación, creas zonas sin tráfico vehicular a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, esto es una cultura que desafortunadamente como lo decía el Dr. Cáceres nosotros no la tenemos; los centros antiguos de las grandes ciudades del mundo siempre son peatonalizados, nosotros desde el área metropolitana en concertación con los jefes de planeación y los alcaldes de Floridablanca, Piedecuesta y Girón le apuntamos a esta propuesta, por ejemplo el casco antiguo de girón debe ser peatonalizado, no solamente porque es un sitio turístico sino porque además el deterioro de sus vías, de su patrimonio, con el tráfico vehicular no solamente se está utilizando para automóviles sino también carga pesada, entonces se propone peatonalizar los centros de los cascos antiguos, debe tenerse en cuenta un plan maestro de



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 23

parqueaderos; desde el plan maestro de movilidad metropolitana se busca la movilidad al interior de cada uno de los municipios, igualmente la movilidad es el anillo verde con anillos externos entre cada uno de los municipios y la conexión desde adentro hacia afuera de las cabeceras municipales, hubo cerca de 24 proyectos que propone el plan maestro de movilidad, el principal, el de cultura ciudadana; si hubiese un poquito de cultura ciudadana, no solamente de los usuarios de la vía, de los usuarios del transporte público, de los usuarios del vehículo particular, de los señores conductores, del público y del particular; por ejemplo nosotros hemos sido víctimas de que un taxi se nos atraviesa en medio de la vía, eso es cultura ciudadana, que provoca de pronto un accidente y por consiguiente la congestión vial, los buses del transporte colectivo paran donde les salió el pasajero, eso se va a mejorar con la utilización del sistema integrado de transporte masivo, también se propone la creación del observatorio de movilidad, fortalecimiento de la gestión pública, la optimización del sistema de señalización, muchas veces con solamente una señal nosotros podemos mejorar la movilidad, bueno ahí tenemos los 24 proyectos que propone dentro de lo que también está el cable en Floridablanca. Otro programa desde el área metropolitana como lo mencioné, la reestructuración de rutas, los cuales se apuntó a no hacerle paralelismo al masivo, entonces tenemos lo que es la cobertura del transporte masivo y la transversalidad que este genera con el transporte complementario, dentro del plan también, como lo dije, están las terminales de carga, centros logísticos de carga e igualmente se tuvo en cuenta la revisión de los lineamientos, todos estos componentes para que fueran revisados donde se involucró el transporte; esto ya es del plan del desarrollo Metropolitano, qué actividades se realizaron, modelos de ocupación del suelo donde se tienen áreas funcionales y que le apuntan a la reorganización del territorio y donde haya desarrollos urbanos se hagan pero bajo unos lineamientos, no solamente de ocupación sino que además de movilidad, muchísimas gracias señora presidente.

La presidenta: Tiene la palabra el Dr. Julio Enrique Abellaneda, hablamos en lo correspondiente al tránsito de Bucaramanga

Dr. Julio Enrique Abellaneda:

Gracias señora presidenta, mi saludo cordial y respetuoso para la mesa directiva del concejo, para todos sus



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 24

integrantes, para la Dra. Alfa Gélvez y el Dr. Héctor Cáceres, para los representantes de las empresas de transporte y en general para todos los presentes. Comparto con el concejal Edgar Higinio Villabona y seguramente con la generalidad de los concejales, que eso que hemos dado en denominar la crisis de movilidad en la ciudad de Bucaramanga encuentra su punto álgido o crítico en el sector del viaducto García Cadena y que por supuesto esa circunstancia se ha originado en la implantación del sistema de transporte masivo que hace uso de un carril exclusivo reduciendo la capacidad vial de la ciudad sin que se hayan generado alternativas distintas de fondo o estructurales para garantizar siquiera para reponer el corredor que el sistema masivo utiliza con carácter exclusivo. Que por lo demás es el sistema que transporta, moviliza un grueso de población del área metropolitana de la ciudad. No es un carril destinado para beneficio de dos o tres inversionistas del transporte. Si no es un carril destinado para movilizar el gran grueso de población del área metropolitana. Razón que justifica en buena parte la condición de exclusividad que las disposiciones legales y algunas decisiones del Compes confieren este carácter exclusivo a este sistema. Desde luego que este factor de haber reducido el espacio para la circulación origina allí una sobrefacturación, si se me permite el término, como quiera que las dos calzadas habilitadas para recibir la gran demanda vehicular del área metropolitana que es, sin duda alguna, la procedente de Piedecuesta y Floridablanca por la conurbación que se tiene con estas municipalidades, digo genera una gran facturación. En las mediciones que la dirección de tránsito realizó en los meses de abril y mayo del presente año pudo establecer que ese carril en horas pico es utilizado en un 200 y hasta en un 300 por ciento de la capacidad normal que tiene para garantizar una movilidad satisfactoria y que corresponda a una calidad de vida de sus usuarios como bien lo demanda el concejal Edgar Higinio Villabona y recientemente un estudio realizado por la Policía Nacional nos da todavía una cifra más preocupante. El nivel de tránsito llega entres las 7 y las 9 de la mañana a 14 mil vehículos circulando en el sector del viaducto García Cadena. Lo que nos indica que ya estamos en 7 mil vehículos por hora cuando la capacidad normal del viaducto es de 2 mil cuatrocientos carros por hora. Es un problema sin que ello implique excusa de la responsabilidad que como autoridad de tránsito tenemos pero es un problema que pasa primeramente por solución en otras instancias. Por esfuerzos de la administración central que en efecto los ha venido realizando con la construcción de alternativas como



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 25

el viaducto, como el intercambiador de Neomundo que se encuentra en proceso de construcción, como el viaducto de La novena y como algunos otros diseños viales que están ya definidos para darle a la ciudad más temprano que tarde alternativas de fondo en materia de movilidad. Por supuesto como lo ha expuesto la doctora Alfa Géives, también cumple la administración a través de la dependencia que está bajo la dirección de ella con la planeación y con la realización de acciones en materia de reordenamiento del transporte público de manera tal que pueda garantizarse una mejor efectividad y una mejor calidad de la prestación de este servicio, lo cual desde luego coayuda y en implícito que se mejore el tema de la movilidad en la ciudad. Por manera que los factores generadores de esta crisis en el sector del viaducto García Cadena, decimos demandan acciones estructurales y de fondo que no están propiamente en el ámbito de la dirección de tránsito como que no que somos organismo realizador de obras de infraestructura real sino que tenemos un campo y una competencia perfectamente definida de control, actividad que cumplimos en la medida en el viaducto García Cadena como en los puntos críticos de la ciudad hacemos presencia con los recursos humanos y logísticos de que disponemos para regular el tráfico, para garantizar seguridad, para hacer desde luego actividades de prevención, para cumplir campañas educativas en términos generales, para poder garantizar el objetivo de una movilidad segura y eficiente. La dirección de tránsito coayuda a este propósito, no solamente con estas actividades sino con la actividad de señalización que es un objetivo visual, con el mantenimiento de la red semafórica que funciona en la ciudad en un promedio del 96 por ciento permanentemente. De manera que allí pueden registrarse y advertirse los aportes de la institución al tema de la movilidad de la ciudad de Bucaramanga. Decíamos que la administración central, que bueno hubiese sido que el doctor Álvaro Ramírez, secretario de infraestructura hubiese participado de esta sesión para que nos explicara con mayor detalle las obras que ha venido emprendiendo este gobierno para dar solución al tema de la movilidad, para poder reducir la inequidad o el desequilibrio existente entre la ecuación de oferta y demanda de vía pública. Porque el problema se reduce fundamentalmente a esa ley de mercado, poca oferta de vía pública y excesiva demanda de la misma, la que cada día es más creciente. La que cada día se incrementa como consecuencia de factores propios de la, digamos que de la economía nacional, la facilidad con la que se adquieren los vehículos, las motocicletas, en fin; otras razones que desde un plano superior vienen incidiendo



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 26

en este tema de movilidad no solamente con presencia crítica en Bucaramanga sino también otras ciudades del País, porque insisto pues el tema tiene por esos factores externos que lo provocan, repercusión en otros planos o niveles territoriales. Nosotros hemos implementado la medida de pico y placa, más que implementarla porque de hecho venía de administraciones anteriores, hemos es introducido algunas modificaciones, algunos agregados en el propósito de hacerla más efectiva para beneficio de la ciudad y viene operando un sistema que todos conocemos que ha dado algunos resultados positivos en los corredores centrales de la ciudad según algunas evaluaciones preliminares que hemos podido realizar pero por supuesto sería osado negarlo, que en el sector del viaducto García Cadena, el tema permanece y crece nuestra preocupación. En su momento, porque así lo sugirieron los estudios técnicos que se realizaron, las mediciones a las que me referí hace un instante, se recomendaron, se formularon acciones y decisiones para imponer una restricción adicional en el sector del viaducto García Cadena pero finalmente la medida por algún grado de reacción que pudo haber respetado y por consideración del entonces alcalde, doctor Fernando Vargas, fue suspendida, aplazada hasta tanto se encontrara una mejor ambientación para su implantación. Se nos pregunta si se ha pensado en facilitar la utilización del carril exclusivo para que sea usado por taxis, teniendo en cuenta el mal servicio ofertado por Metrolínea. Sobre el particular, esperamos que el carril exclusivo, como su nombre lo indica no puede tener utilización distinta a los buses que forman parte del sistema integrado de transporte masivo, ningún otro vehículo ni público ni particular puede transitar por esta calzada que tiene una destinación específica y que corresponde a un componente significativo para el mejor desarrollo del programa del transporte masivo de la ciudad. Ustedes recordarán honorables concejales que por algunos días hicimos el experimento de habilitar el corredor prioritariamente en las horas picos con resultados efectivamente muy satisfactorios, donde pudimos reducir de 8 minutos aproximadamente el llamado trancón en ese sector a 1 minuto y 22 segundos entre lo que es el sector de Provenza y lo que es el sitio denominado Puerta del Sol, lo cual nos permitió ganar en materia de movilidad. Pero fue un experimento que se hizo, que se albergó como una alternativa transitoria mientras el sistema de transporte masivo entra a operar en su plenitud pero la intervención del señor Ministro de transporte y el requerimiento muy preciso y drástico que formuló también al doctor Vargas en su condición de alcalde, desde luego hace, teniendo en cuenta que el ministerio de transporte es la primera



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 27

autoridad de tránsito en el país que nosotros tengamos que obrar con sujeción a ese requerimiento, razón por la cual ese experimento se dio truncado. Desde luego, no cabría pensar que el carril exclusivo pueda ser utilizado por el servicio de taxis de una manera también preferente porque no es compatible con la filosofía del sistema y porque de una u otra forma vendría a habilitarse un carril de competencia para un sistema que estamos comprometidos en fortalecer. Finalmente se nos indaga si hay estudios que recomienden a la dirección de tránsito de Bucaramanga de grúas y demás elementos para la correcta operación o funcionamiento de los alféreces, se ha pensado en aumentar la planta de personal o ya se hizo. Sobre el particular y en la primera parte del interrogante hay que decir que la administración ha venido trabajando en el fortalecimiento de la capacidad operativa del grupo de control vial mediante la adquisición de equipos de sistemas para la actividad interna de esta dependencia mediante la adquisición de equipos para el grupo de criminalística o de policía judicial que es una actividad que por mandato legal cumple la dirección de tránsito mediante la adquisición en convenio con la terminal de transporte de algunas motocicletas mediante la celebración de los contratos correspondientes al mantenimiento del parque automotor al suministro de los combustibles y lubricantes en fin, disponiendo las fracciones administrativas para que los recursos materiales y de movilización y de acción con que cuenta el grupo operativo puedan tener su debida utilización. Desde luego se requiere de un esfuerzo mayor y en dos grandes frentes hemos venido trabajando si finalmente superamos todos los contratiempos, el honorable concejo de la ciudad debe conocer en el curso de los próximos días un proyecto de adición presupuestal en el que agregamos al presupuesto de la institución recursos de crédito por valor de 800 millones de pesos que ya fueron obtenidos y definidos con una entidad financiera para la adquisición de tres grúas livianas, una grúa pesada y dos camionetas nuevas que refuercen la capacidad operativa del grupo automotor, eso ya fue una adición aprobada por el concejo directivo de la institución pero en cumplimiento de la formalidad de las exigencias legales, pues obviamente tratándose de una adición de presupuesto debe venir al concejo de la ciudad en el curso de los próximos días. De igual manera ya en su fase definitiva la apertura del proceso de licitación de las cámaras fiscales, 16 cámaras fijas, 4 cámaras móviles que van sin lugar a duda a influir de manera significativa en el ordenamiento de la ciudad en el accionar del grupo operativo y por supuesto en el fortalecimiento de la institución. Con relación a la



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 28

segunda parte del interrogante, si se ha pensado en Aumentar la planta de personal de la dirección de tránsito en efecto es una necesidad y una realidad que Bucaramanga está demandando, contar con un grupo siquiera para dar una cifra aproximada de 100 unidades más por manera que tenga capacidad operativa la institución y pueda rendir la respuestas que la ciudad está solicitando en materia de acción y de control vial. Pero frente a esta circunstancia nos enfrentamos a dificultades de carácter presupuestal o financiero, un incremento de la planta de personal que corresponda de verdad a las necesidades de la ciudad no podría ser hoy inferior a 80 o 100 unidades más. Cada unidad de tránsito cuesta aproximadamente 45 millones de pesos al año, estaríamos hablando de incrementar el presupuesto de la institución si de ampliar la planta de agentes se tratara en una cantidad de 4 mil quinientos millones de pesos, recursos que por el momento, dado el estado y dadas las fuentes de ingresos no permitiría presupuestar para emprender esta tarea. Pero además de ello enfrentamos la circunstancia también de carácter legal no muy clara, en cuanto el código de tránsito determina la realización previa de un estudio que diga con certeza según la capacidad del parque automotor y según los requerimientos de la ciudad cual sería el número preciso, exacto de agentes a nombrar o a designar o a vehicular. Ese estudio no se ha realizado porque en una consulta que personalmente efectué ante la secretaría general del ministerio del transporte nos indicaron que no hay todavía unos parámetros definidos sobre los cuales deba jerar la realización de ese estudio. Por manera que ahí se enfrentan dos circunstancias, una de carácter legal que podría en un momento dado ser superada y con la definición por parte del ministerio de esos parámetros y una circunstancia de carácter financiero que es mucho más preocupante porque la realidades presupuestales de la institución no permitiría en el momento abordar una acción de crecimiento de la planta de alféreces en esta dimensión. Creo señora presidente que de esta manera doy respuesta y complemento ya las expresiones tanto de la doctora Alfa, como del doctor Cáceres con relación al cuestionario que nos fuera presentado. Desde luego, si alguna inquietud adicional que tiene, con el mayor de los gustos podemos atender.

La Presidenta: Nos quedan todos los demás funcionarios por responder este cuestionario a concejo de Bucaramanga. Tiene la palabra Humberto Castellanos. Concejal Humberto Castellanos.



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 29

Honorable Concejal Humberto Castellanos:

Gracias presidenta. Saludar a los honorables concejales, que nos acompañan. La mesa directiva. Empiezo por algo importante, cuando se construyó Panachi, desde luego yo fui uno de los defensores de Panachi, todo el mundo criticaba, yo fui uno de los defensores de Panachi; en esa oportunidad le felicité al ex gobernador y le solicitaba que como él era gobernador de los santandereanos mirara la ampliación de algunas vías de Bucaramanga, no se hizo, eso hay que hacerlo. Hay que exigirle al gobierno nacional para gestionar recursos de que a través de lo de Panachi se ha incrementado el parque automotor en el área metropolitana. De frente a lo de Metrolínea me queda la tranquilidad de que en su oportunidad no voté el proyecto haciendo unas observaciones de que Bucaramanga sí necesitaba transporte masivo pero una vez se viese definido los perfiles viales que requería esta importante obra. El estudio, quería pedirle un favor muy especial al doctor Héctor Gerardo Cáceres de que se busque el estudio inicial que hizo la Universidad Industrial de Santander, el estudio de factibilidad para la creación del transporte masivo en el área metropolitana. No sé si sea un chisme, pero hay que manifestarlo, tengo comentarios e igualmente la impresión de que esos estudios no dieron la viabilidad técnica, financiera y de infraestructura y que de pronto el alcalde de la época hizo modificar los estudios para que diera factible el Metrolínea. Hoy vemos con bastante preocupación y yo pregunto, en dónde está la responsabilidad y en dónde está el acompañamiento. Escuchábamos a uno de los representantes de Metro cinco, donde manifestaba que son 600 millones de pesos aproximadamente al mes que están perdiendo, 7 mil millones acumulados. ¿Con qué le va a responder el alcalde Bucaramanga y los alcaldes metropolitanos de los concejos de las diferentes ciudades del área metropolitana a los transportadores por esa pérdida? Si los estudios que hizo la Universidad Industrial de Santander daban estudios factibles en vías, daban la factibilidad económica y financiera. Pero igualmente lo del Metrolínea, donde se habla la parte de la piratería, esto siempre se ha manifestado en el concejo de Bucaramanga que aquí es pues autoridad de los directores de tránsito. En lo de Metrolínea quiero decirle con la mejor amistad de quien reconozco conocimientos de tránsito, de transporte como es el doctor Gerardo Cáceres, de que se mire desde todo punto de vista, de verdad que me preocupa la pérdida de los transportadores y si están perdiendo, donde solamente se están movilizándolo, donde está movilizándolo Floridablanca y



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 30

Bucaramanga, a la entrada de Piedecuesta, las pérdidas se van a incrementar. Referente al informe del director de tránsito donde dice que considera aspectos que mayor afectan la movilidad de la autopista de Bucaramanga en la reducción de los carriles, en esa oportunidad cuando estaba el doctor Iván Moreno, Humberto Castellanos dejó una constancia de que la autopista para Metrolínea debía tener 5 carriles, los 3 carriles que hay hoy en día, porque hoy día hay 3 carriles, hoy hay 3 carriles, hay que construir el cuarto y el quinto. No que va a ser 3 carriles, la autopista tiene 3 carriles, tiene 3 carriles de norte a sur y 3 carriles de sur a norte. En esa oportunidad yo dejaba constancia de que se debía hacer 5 carriles, quedarían 4 carriles para los vehículos de servicio público, particular y el exclusivo de Metrolínea. El doctor Iván Moreno iba a construir el Metrolínea en dos carriles pero igualmente poniéndole los calzones al doctor Honorio Galvis, afortunadamente incrementó un carril, quiere decir que la autopista antiguamente en algunas partes tenía 3 carriles, en otras tenía 2 pero porque no estaba delineado. ¿Qué favor nos hicieron a quienes vivimos en Bucaramanga? Que de 3 carriles nos dejaron 2. Y eso se habían dejado las constancias y ahí están las constancias de la época. Ahora bien, se habla de los carriles y yo entiendo de que la instancia mínima son 3 metros con 20, doctor Héctor Gerardo, ¿será que los dos carriles que están disponibles para los vehículos particulares y de servicio público a excepción del transporte masivo en cañaveral o en cualquier parte de la autopista, tienen los 6 metros con 40? Yo sí invito y usted denuncie eso porque usted conoce tránsito y transporte y conoce de movilidad, denúncielo, denunciémoslo porque ahí no están los 6 metros con 40 o 6 metros con 60 en los dos carriles que le corresponden a los vehículos de servicio público y particular. E igualmente revisar si el carril de transporte masivo tiene los 3 metros con 20. El director de tránsito habla de que se está gestionando y se está trabajando sobre el control vial, yo pienso que de pronto se está trabajando pero en esto tenemos que ser muy sinceros, no hay presencia de control vial puesto que no hay la suficiente cantidad de alférez que requiere la dirección de tránsito de Bucaramanga. Mire, estos días he bajado sobre las 8 de la mañana 8 y 30, por la calle 35 desde la carrera 27, por la calle 34 y de verdad que es un viacrucis, subir por la calle 37 igualmente. Señalización vial, hace falta señalización vial, hace falta señalización vial, la modernización de la semaforización, mire yo creo que ya llegó la hora de no hacer más mantenimiento a los semáforos que hay, eso es echarle agua al río. Hay que



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 31

Cambiar la semaforización, consigamos un padrino en el exterior, yo sé que lo podemos conseguir, en Europa o en Asia, consigamos un padrino de los que tienen hoy tecnología de punta en semaforización para que le hagan una obra benéfica a Bucaramanga, si Bucaramanga no tiene los dineros para la semaforización, ¿dónde está la plata de los comparendos? Cultura de tránsito, cultura de tránsito no hay, se puede estar trabajando, pero en términos generales no hay cultura de tránsito. El director de tránsito habla de construcción, ampliación y adecuación de algunas vías, mire esto no es responsabilidad del director de tránsito, pero yo pongo un ejemplo, doctor Jaime Rodríguez, ¿cuántos años hace que fue alcalde? Hizo los tres carriles de la carrera 21 y ¿cuántos alcaldes han pasado que no han ampliado la carrera 22? Aquel problema no es del director de tránsito ni de la directora del área metropolitana ni del director o gerente del transporte masivo. ¿A dónde están los alcaldes? ¿A dónde están los alcaldes? Claro, los premiamos, los llevamos al senado de la República. Allá están los alcaldes, y tuvieron la oportunidad de hacer por Bucaramanga. Se habla de la ampliación unificada de la medida de pico y placa, para esto hay que reunir los directores de tránsito del área metropolitana, hay que hacerlo, hay que tener una misma filosofía. La realización de estudios de tránsito especializados, aquí yo le hago una recomendación al director de tránsito, de que ya no utilicen más tanto la UIS ni los arquitectos ni los ingenieros, mire los mejores arquitectos, los mejores ingenieros y las personas que tienen mejor conocimiento para hacer un estudio técnico y financieros de las vías son los gerentes de las empresas de transporte del área metropolitana, de taches de servicio urbano, incluidos los de transporte de carga, son ellos. Ellos ya se prepararon, antiguamente los gerentes de las empresas de transporte no eran bachilleres, hoy vienen posgrados, son personas muy preparadas. El inventario de estado de las vías, claro hay que hacer el inventario de las vías, señor director de tránsito, y pásenlo al concejo ahora que vamos a aprobar el presupuesto para destinarle los recursos suficientes a la secretaría de infraestructura y pueda darle unas mejores vías para una mejor movilidad a Bucaramanga. Hay que dotar a la dirección de tránsito de Bucaramanga los recursos humanos, logísticos, técnicos y operativos necesarios. Yo aquí le daría un consejo al doctor Avellaneda, aunque pues ya el tiempo es muy corto de aquí a Diciembre, y pongo un ejemplo, lo hago con mucha humildad, que no debería hacerlo. Humberto Castellanos en la dirección de tránsito de Bucaramanga, si a mí el alcalde no me suministra lo que



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 32

Necesito, le digo señor Alcalde, Bucaramanga, muchísimas gracias, aquí está mi carta de renuncia, porque cuando uno se compromete en un cargo y hoy la movilidad, la movilidad, el tránsito y el transporte de una ciudad corren los industriales, los industriales de Bucaramanga se van a ir para el Magdalena medio, se están retirando los industriales de la ciudad y no quieren llegar más industriales. Estuve en la China, invité a los fabricantes de vehículos más grandes del mundo, vinieron a conseguir 50 hectáreas en Bucaramanga para darle trabajo a 15 mil personas y lo primero que me dijeron, Humberto pero es que en Bucaramanga, ¿por dónde entramos y por dónde salimos? Sí hay que hacer obras de infraestructura vial, el doctor Jaime Rodríguez desarrolló muchas obras de infraestructura vial pero pasaron eso al alcalde y no las hicieron. Y mire el inconveniente que tenemos hoy, ¿qué industrial quiere venir a Bucaramanga? ¿Qué industria pequeña? ¿Qué industria grande? No quieren venir a Bucaramanga porque realmente no hay las condiciones. Referente a lo del área metropolitana, hay unos estudios de gestión nacional departamental para la construcción de proyectos de infraestructura vial metropolitanos, esos estudios de verdad que son muy bonitos, pero esas vías que están diseñadas en esos estudios desde hace más de 15 años, de 20 años las conocemos que hay que hacerlas. Si reunimos toda la plata de los estudios que están ahí ya hubiéramos hecho una vía. Si las vías fueran de la empresa privada, y yo pongo ejemplo, y aquí me pongo cansón pero lo hago con mucha humildad y con supremamente el mejor respeto para los funcionarios; obras importantísimas hace la empresa privada y no requiere tantos estudios, simplemente tener la iniciativa y la voluntad y los recursos y las obras se hacen. Porque es que estos estudios que yo veo del área metropolitana, claro son los estudios que Bucaramanga necesita, sí, el área metropolitana lo necesita. Pero, ¿cuánto valen? ¿Cuál es la gestión? ¿Cómo los vamos a hacer? Y ¿cuándo los vamos a empezar a hacer? Porque es que siempre nos quedamos en estudios, esa es la administración pública, estudios, estudios, estudios y las obras no se hacen, se hacen cuando llegan alcaldes que tienen pensamientos diferentes. Mi invitación a la directora del área metropolitana, igualmente es para que ustedes manejan la capacidad metropolitana de taxis y de acuerdo al decreto 172 del ministerio de transporte, quien quiere reponer un vehículo taxi debe pasarlo a otro servicio, servicio particular. Para el 2009 esa nueva resolución, donde dice que se puede reponer cancelando matrícula, yo pienso que una resolución no tumba un decreto pero que la persona



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 33

Encargada del tema atienda a los taxistas y le encuentre solución. Finalizo mi intervención con algo importante, el transporte masivo sí se necesita, como concejal no me opongo, los transportadores no se están oponiendo, por demorarnos un poquito más no amanece más temprano. Lo de Piedecuesta, hoy, hoy hay candidatos al concejo, a la asamblea, a la alcaldía ganando votos con un tercer, con un cuarto, con un quinto carril, yo no quiero que en las próximas elecciones hayan más candidatos ganando votos con un tercer, cuarto carril de Piedecuesta a Floridablanca o de Floridablanca a Piedecuesta, hoy cuando no hay obras de urbanismo, cuando tenemos la oportunidad a menos costos, ¿a dónde están los 5 carriles de Floridablanca a Piedecuesta? O ¿a dónde están los 3 carriles magna paralela de norte a sur o de sur a norte? Dejo constancia como concejal de Bucaramanga de que debe operar el transporte masivo de Floridablanca a Piedecuesta cuando hayan los 4 carriles para los servicios, para los vehículos de servicio público, particular y el carril exclusivo del transporte masivo, en su totalidad, en su totalidad, 5 carriles de norte a sur, 5 carriles de sur a norte. Pero si nosotros pensáramos un poquito más adelante, deberíamos pensar en un sexto carril, pero dejo por lo menos las especificaciones mínimas, las especificaciones mínimas, cuando tengamos los 5 carriles demos viabilidad al transporte masivo de Floridablanca a Piedecuesta. Gracias Presidenta.

La Presidenta: Tiene la palabra el concejal David Camargo.

Honorable Concejal David Camargo:

Muchas gracias Señora Presidenta. Darle un cordial saludo a la doctora Alfa Géives, al doctor Julio Enrique Avellaneda y al doctor Héctor Gerardo Cáceres, director de Metrolínea. La verdad que igualmente a los transportadores y al público en general que se encuentran en la mañana de hoy. Aquí ya hemos tocado el tema en varias ocasiones en este año y no podemos desconocer que se han hecho unas inversiones altísimas por el estado nacional, por los municipios del área metropolitana y a futuro pueda que hoy de pronto se trate de justificar que no hay necesario Metrolínea pero yo pienso que con el desarrollo que lleva el área metropolitana va a ser una solución, pueda que hoy por los inconvenientes o de pronto por la ligereza de haber arrancado con una solo etapa pues estemos abocados a estos inconvenientes. Pero tengo la certeza que el desarrollo de Bucaramanga está en los municipios de Florida, Girón y Piedecuesta y por lo tanto este importante proyecto va a



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 34

ser muy importante para el futuro del área metropolitana. Ante las inversiones hechas por el estado nacional, por el departamento, por los municipios, por los mismos transportadores, que ya lo explicaban el día de hoy. Yo pienso doctor Héctor Gerardo, aquí hay que buscar soluciones, ya lo que quedó atrás, quedó atrás, es como nos ponemos de acuerdo para buscar unas verdaderas soluciones y que no salga damnificado nadie, de todas maneras toca colocar aquí una cuota de sacrificio. Aquí hablar de carriles adicionales, hablar de vías adicionales es un proceso muy complejo por los costos que implica desarrollar cualquier proyecto de infraestructura, no es fácil. Entonces yo pienso que tenemos que buscar una solución con lo que tenemos. Yo creo que si Piedecuesta, ya prácticamente los que vamos seguido hasta Piedecuesta vemos que ya le falta muy poco, falta pues el terminal ¿no?, el terminal en Piedecuesta, pero yo pienso Dr. Cáceres que hay que buscar así sea un lote de manera provisional, pero hay que arrancar, hay que conectar ya el transporte desde Piedecuesta, hay que conectarlo, y concertar obviamente con todos los componentes de Metrolínea pero ya esto hay que echarlo para adelante, regresar no se puede, aquí hay que buscar las soluciones y ponernos de acuerdo todos, porque si no, no vamos a llegar a ninguna parte y si seguimos en ese tira y encoge, de pronto pues..., por el contrario tenemos que estimular es a que más adelante, una vez se integre Piedecuesta por lo menos comience la gente a considerar la opción del transporte masivo como una solución, de lo contrario pues, van a haber inconvenientes y ya se han hecho inversiones por todos los componentes de Metrolínea, por todos los actores que han invertido recursos acá, los mismos transportadores, entonces la invitación es constructiva; habernos metido en un proceso cultural de cambio gradual, muchas veces los cambios generan resistencia haya razón o no la haya genera resistencia, históricamente así se ha demostrado que cualquier cambio genera resistencia, entonces ante la decisión que se tomó, no ahoritica, esto es una decisión que se tomó ya hace varios años de implementar el transporte masivo en el área metropolitana, hay que entrar a buscar soluciones conectados con el área metropolitana, con la Dra. Alfa, el Dr. Cáceres, en lo que pueda contribuir Bucaramanga, pedirle el favor a Floridablanca, pero especialmente Bucaramanga Dr. Abellaneda de pronto cómo colaboramos porque este proyecto tiene que salir adelante, aquí hay que buscar soluciones, de pronto uno no puede ser tan fantástico tampoco aquí de pretender que uno le pide a cualquier otro país del mundo y le regalan las



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 35

cosas, eso no es tan fácil, ni las mismas ONGs internacionales porque se aseguran, tienen que sustentarse muy bien un proyecto para que siquiera lleguen a considerar invertir en un proyecto aquí en nuestro país, eso no es tan fácil, es un proceso, igualmente ha habido muchos inconvenientes en Europa con las ONGs como lo hay aquí en América y en Colombia, entonces yo pienso que es; cómo estamos, qué soluciones buscamos y esto hay que echarlo pa' delante, no hay otra, por las inversiones que se han hecho ¿sí?, y habrá que improvisar porque si nos ponemos a que esté el terminal de Piedecuesta, que esté el terminal de Girón, a que esté el terminal de ciudad norte, pues lógicamente que si seguimos a este ritmo, por allá en 5 años podemos entonces arrancar el transporte masivo, no, y ya los transportadores han hecho la inversión en una flota aquí, no, eso hay que ponerlo a andar, hay que buscar soluciones, yo la invitación que le hago respetuosamente, tanto al área metropolitana, al Dr. Cáceres, al Dr. Avellaneda es que aquí hay que unificar criterios, los mismos transportadores y este proyecto debe salir adelante y ya buscaremos después otras soluciones para recuperar el espacio perdido por los carriles de Metrolínea, pero eso tampoco se puede recuperar de la noche a la mañana. Este proyecto Dra. Alfa que va aquí por el barrio Chorreros de Don Juan hay que empujar ese proyecto, me gustaría que nos contara qué se ha podido avanzar en ese proyecto de conectar aquí la carrera 13 con el barrio Chorreras y barrio San Miguel, barrio Gómez Niño, esos proyectos ayudan de pronto al tema de la movilidad, ya se han comprado la mayoría de los predios, hay que echar también pa` delante ese proyecto que es una solución en determinado caso, muchas gracias señora presidente.

La presidenta: Tiene la palabra el concejal Jaime Rodríguez.

Honorable concejal Jaime Rodríguez:

Gracias presidenta y mi saludo cordial. A mí me parece que este tema es un tema muy importante de ciudades, eso sería casi un tema objeto de un gran debate entre candidatos a la alcaldía e incluso candidatos a la gobernación porque el gobernador también tiene mucho que ver con Bucaramanga que le aporta casi el 50 por ciento de la población para la elección. Y yo considero presidenta y colegas, que el problema de la movilidad es un problema de falta de planeación. Acá hacemos un plan de desarrollo cada 4 años, el anterior alcalde había acabado con el viaducto de la



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 36

carrera novena y lo había vuelto una carreterita y el nuevo alcalde llega y por fortuna saca nuevamente el cubilete, el viaducto de la carrera novena que llevaba diseñados más de 16 años desde la administración nuestra, de la ciudad. Entonces no puede ser que cada 4 años nosotros estemos cambiándole la ruta a la ciudad, a mí me parece y siempre lo he insistido, que el plan de desarrollo debe ser un plan, por lo menos, por lo menos a 30 años. Y ahí en ese instante imaginémonos nosotros a la Bucaramanga dentro de 30 años, de pronto el doble de la población y eso implicaría el doble de viviendas, ¿dónde estaría ese doble de viviendas? ¿Cuál es la estación del perímetro urbano de la ciudad? ¿Por dónde irían a circular el número de vehículos, que en ese momento deberían ser igualmente el doble en la ciudad? Entonces, si nosotros no planeamos la ciudad para dentro de 30 o 40 años todas las discusiones que estamos dando aquí son discusiones bizantinas, son discusiones simples, son discusiones de buscar un pañito de agua tibia a ver si le abrimos o no le abrimos el carril a los taxis o si le abrimos o no lo abrimos el carril exclusivo al tráfico privado. A mí me parece que faltó planeación, Bucaramanga no estaba preparada para tener un sistema de transporte masivo que lo va a necesitar y que lo va a tener que implementar porque ya está hecho. Bucaramanga debió primero haber regulado su sistema de transporte, en rutas, en destinos, haberlo ordenado, haber buscado la creación de una o dos empresas, como las hay hoy con el sistema de Metrolínea y luego de haber ordenado eso, todo lo que hoy se llamarían rutas alimentadoras, rutas de barrios, eso sí le daría y le hubiese dado bien a que se organizara el sistema de Metrolínea. Yo sueño con Metrolínea que arranque de Río Negro y termine en Lebrija, eso es transporte masivo. Que arranque en Río Negro y termine en Piedecuesta, que pueda transportar un número suficientemente grande de pasajeros. Y sueño con un carril exclusivo donde los buses alimentadores no se salgan y generen los trancones que generan en la autopista o cuando se van a meter al carril exclusivo vuelven y generan trancones. No, la gente tiene que entrar al sistema exclusivo, obviamente por rutas exclusivas, túneles o puentes pero ningún bus así sea del sistema de transporte general debería salir o entrar del carril exclusivo. Esos son partes de los problemas de lo que debe ser el diseño de un sistema de transporte masivo real y hoy tenemos un problema en la ciudad, hoy se nos plantea el problema de Metrolínea versus movilidad y en muchas partes se supone que fue Metrolínea quien creó el caos en la ciudad, y el caos en la ciudad se creó porque durante 16 años no se hizo



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 37

una sola obra vial, en absoluto. No se construyó el viaducto de la novena, no se construyó La troncal nortesur, que eso hubiese reemplazado la autopista, no se construyeron intercambiadores, no se hizo absolutamente nada, y en cambio sí por las mismas vías y además con carácter exclusivo, metimos a Metrolínea. Ese fue el error y vuelvo e insisto, el error en la ciudad es falta de planeación de la ciudad a por lo menos 30 años. Y luego viene el enredo, Metrolínea por un lado, el área por el otro, la administración municipal por el otro, y tránsito por el otro. Debe haber una articulación total y completa. Miren que el problema que tiene Metrolínea hoy, ¿porque está a punto de quebrarse? Porque no están hechos los patios, porque no están hechas todas las obras necesarias, entonces obviamente los transportadores no pueden traer todos los buses haciendo la inversión que eso corresponde. Entonces Metrolínea está a un uso del 18 por ciento y todos los que invirtieron en el Metrolínea están perdiendo la plata porque precisamente el sistema no está funcionando como tal. En los barrios hay una queja muy grande, que sacaron los buses, pero que no pasan ahora los buses alimentadores por los barrios, entonces ¿a quién le echamos la culpa? A Metrolínea. Realmente presidenta, a mí me parece que este tema es un tema muy largo, es un tema de mucho calado. Yo veo y creo que no tiene mayor importancia seguir con el tema, pero a mí me parece varias cosas. Al director de tránsito le escuché algo que quiero comentarle y que me parece importante. A tránsito, sino le ponemos el suficiente número de alféreces, sino ponemos las cámaras en los sitios claves de la ciudad, sino cambiamos la semaforización, tránsito tendría que acabar, eso sí lo tiene usted claro, doctor. Porque nosotros no podemos tener una oficinita de tránsito que la mantenemos ahí como una entidad de orden municipal y a usted le echan la culpa de que las cosas no funcionan y las cosas no funcionan es porque no tiene los elementos necesarios para trabajar. Que llegue una grúa, una grúa no resuelve el problema. El problema se resuelve con un diseño de lo que debe ser la secretaría o la dirección de tránsito de la ciudad. A Metrolínea, yo casi que les diría a todos los que tienen que ver con Metrolínea, hombre hagan de tripas corazón. Y esperemos que la administración municipal pueda de alguna manera ir esquematizando las vías, ir esquematizando las soluciones para que algún día Metrolínea preste ese servicio bueno que debe prestar. Para que algún día Metrolínea sea lo que la ciudad quisiera que fuese Metrolínea. Y yo le escuchaba hace unos minutos a mi colega Castellanos, Humberto, que al carril, a la autopista hay



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 38

que hacerle 5 carriles y me acordaba de cuando estudiaba en la escuela primaria, nos daban un lapicito y nos daban un Sacapuntas y a cada rato, a cada ratico dele con el sacapuntas al lapicito y sáquele más punta y sáquele más punta. El sacapuntas del viaducto García Cadena ya no le saca más carriles, ese sacapuntas ya no sirve. Gracias Presidenta.

La Presidenta: Tiene ahora la palabra el concejal Alfonso Pinzón.

Honorable Concejal Alfonso Pinzón:

Gracias Señora Presidenta. Yo simplemente quiero acotar unas cosas sobre el tema de Metrolínea y la movilidad. El doctor Jaime Rodríguez hablaba de una encrucijada entre movilidad y Metrolínea, y yo creo que internamente Metrolínea tiene otra encrucijada. Recursos para terminar todo el proyecto y cómo hacer que Metrolínea sea viable económicamente. Yo no sé quiénes hicieron el estudio de mercado, quiénes hicieron la factibilidad de la obra, si establecieron cronogramas, si establecieron curvas de rendimiento, si establecieron procesos altamente calificados para acatar todo el nicho del mercado. ¿Por qué no funciona el Metrolínea, doctora Alfa? Porque es que el nicho del mercado es el mismo, desde que empezó hasta cuando termine, el área metropolitana. Pero la cobertura de servicio es la que no han ampliado, mientras no haya ampliación en la cobertura del servicio, el usuario no va a crecer. Económicamente Metrolínea no va a ser viable, yo le ponía un ejemplo a su señoría, que por qué la gente en los barrios no utiliza la ruta alimentadora y utiliza los mototaxismo y utiliza los carros piratas, porque es que el carro pirata y el mototaxi lo lleva directamente a la fuente de trabajo. Y se saltan el paso de acudir a Metrolínea y a los portales de Metrolínea. Mientras no tengan claro que puede haber servicios desde el norte hasta el sur, o desde el norte hasta Girón, no van a utilizar ese servicio. La misma gente cuando uno habla con ellos tiene esa percepción. Le dicen a uno, ¿para qué utilizar un servicio que lo único que me recorre son 4-5 kilómetros en 10 minutos? Cuando usted vaya a Piedecuesta, lo podemos utilizar, cuando usted vaya a Girón, lo podemos utilizar. Entonces hay que reflexionar sobre si sí existen los recursos para poder construir lo que nos falta del tramo del Metrolínea. Y hay que reflexionar si no existen, cómo se van a buscar. Porque si van a esperar hasta que económicamente Metrolínea pueda dar esos recursos para



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 39

construirlo, nunca vamos a salir de ahí. El otro tema, doctora Alfa, tiene que ver con las obras complementarias y

la ampliación de las vías perimetrales. Yo recuerdo cuando yo estaba de concejal en la época de Honorio, que debatimos aquí el proyecto de Metrolínea, que nos dijeron, en esa época el gerente, que inclusive ya no está por destitución, que iban a hacer obras complementarias en las vías perimetrales. Que iban a comprar predios en la 13, en la 14, en la 12 para ampliar las vías que hacían parte del eje vial de Metrolínea para que pudiéramos descongestionar la movilidad en Bucaramanga y nos quedamos esperando esa compra de predios y nos quedamos esperando la ampliación de esas vías perimetrales que eran obras complementarias, que estaban dentro del proyecto que nos presentaron. Porque sí, aquí en el concejo aprobamos el Metrolínea. Veá, a nosotros nos dijeron unas cosas y lastimosamente el gerente pasado nos dijo mentiras o no dijo las cosas totalmente claras. Entonces si no hay esas obras complementarias de las que él hablaba, no vamos a poder descongestionar la ciudad, no compraron predios, no ampliaron vías, ¿cómo pretendemos que Bucaramanga se pueda descongestionar? Y en el tema de pico y placa, yo siempre le pregunté a Honorio Galvis cuando empezamos ese proyecto si había un estudio de cuántos vehículos terminados en 1, cuántos vehículos terminados en 2, cuántos vehículos terminados en 3; porque así tendríamos claro cuántos vehículos particulares dejarían de circular por día. Porque es que la impresión que da es que en algunos días de la semana hay más vehículos transitando en Bucaramanga que otros. Que no se está sacando de circulación la misma cantidad todos los días. Por eso los invito a que revisemos ese proyecto de pico y placa, a que realmente analicemos si hay por vehículos por placa cantidades iguales o si por el contrario hay más en unas placas que en otras y revisemos entonces cómo hay que cambiar la metodología. Y en el tema de las rutas alternas que decía la doctora Alfa, para no utilizar el trayecto de Metrolínea, de la autopista, de la 15, pues mi doctora, como yo le venía comentando, hay que analizar muchos factores para que los usuarios de los vehículos puedan utilizar esas vías alternas, el costo es tratamiento, ¿cuánta gasolina de más van a tener que utilizar para tomar vías alternas? El tema del tiempo, ¿cuánto van a gastar en tener que recorrer otra ruta para llegar a su sitio de vivienda? El estado de las vías, porque créame, yo tengo carro particular y si yo tengo que desviarme por una vía que son puros huecos, que hay puro derrumbe como la vía del Carmen, que es una vía alterna que se plantea, yo prefiero seguir el carril derecho de la



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 40

autopista y de Metrolínea. Y el tema de seguridad, porque no nos podemos desviar y meternos a barrios donde uno sabe

que en cualquier semáforo lo pueden estar atracando. Esos son factores que debe tener en cuenta Metrolínea cuando tome esas recomendaciones de decirle a sus usuarios que tomen vías alternas para no utilizar la autopista y la carrera 15. Al doctor Julio Avellaneda quiero decirle en el tema de la dirección de tránsito que cuando nos presente el informe en una próxima reunión, le haga algunos ajustes. Primero, dentro del informe que nos presentó no nos explica el rubro que tiene que ver con los ingresos. Aquí donde dice "otros ingresos", yo veo dentro del informe que desglosa cada una de esos rubros pero no veo por ningún lado por qué los otros ingresos bajaron de 236 millones a 98. Igualmente en el informe no relaciona el número de traslados de cuenta. Que ese es otro rubro que manejan ustedes ¿Cuántos traslados de cuenta se han hecho este año? Y en el tema que tengo acá, hay que discriminar los gastos de personal, ¿Cuánto fue de OPS? ¿Cuánto fue de sueldos? ¿cuánto fue de prestación de servicios en asesorías? ¿Y cuánto se contrató en los últimos dos meses antes de que entrara en vigencia la ley de garantías? Nosotros queremos eso desglosado porque aquí permite un análisis más pormenorizado de realmente cuál fue la ejecución presupuestal que se dice en la dirección de tránsito. Y en el tema de capacitaciones, que vemos acá algunas capacitaciones que brindaban a los conductores, también que me relacionen los costos de esas capacitaciones. Y en el tema de algunos programas que tenían para conductores, también que nos relacionen el costo para esos programas porque si nosotros vamos a aprobar el presupuesto para el año entrante Dr. Julio, queremos saber cómo se gastaron la plata este año y en qué se la gastaron para poder aprobarles más plata, entonces que por favor nos corrijan o nos complementen ese informe para cuando hagamos, se haga el informe de gestión aquí directamente con la plenaria, gracias señora presidenta.

La presidenta: Concejal Christian Niño. Tiene la palabra el concejal Edgar Higinio Villabona para las conclusiones finales de este debate del día de hoy.

Honorable concejal Edgar Higinio Villabona:

Presidenta, muchas gracias; bueno, primero agradezco a los señores transportadores de la empresa Transpiedecuesta: al Dr. Díaz, al Dr. Martínez, a todo el equipo que vino a



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 41

querer escuchar de un tema que es del mayor interés para Bucaramanga y su área metropolitana. Cuando yo comencé a

hablar esta mañana les dije: me da la impresión que la ciudadanía como que ya está desanimada, como que ya están resignados a que el tema de movilidad no tiene solución, pero yo creo que sí, créame que aún a pesar de no venir la ciudadanía ni interesarle a muchos concejales de Bucaramanga el principal tema que es el de la movilidad este debate no sirve, o esta exposición no sirve para que ustedes se hagan autoridades redireccionen las medidas a adoptar, aquí hay un pequeño documento de 4 minutos Dra. Elida, con su venia presidente yo quiero que lo miremos un poquito, a ver si nos ayuda la Dra. Alfa, porque creo que no volvemos a hablar de movilidad en este periodo, ya el otro año van a encontrar a otros actores, otros concejales, a ver si la Dra. Alfa Gélvez nos ayuda y le agradezco Dra. Alfa, que podamos mirar un documento que resume también el sentir de Piedecuesta. Y concejales, yo mencionaba también que esperemos un poquito antes de seguir avanzando para dar pie a la construcción del viaducto de la carrera 9ª que esa es otra obra que nos va a facilitar. Es un documento que nos traen los compañeros transportadores de Transpiedecuesta.

Grabación: Siendo uno de los municipios más importantes del área metropolitana, por su proyección comercial y demográfica, Piedecuesta se sitúa como un pilar importante para el desarrollo de la región; con sus más de 135.000 habitantes y sus crecientes posibilidades frente al país se hace necesaria la implementación de un sistema de transporte masivo que cumpla no solo con las normas que desde la nación se orientan, sino con la realidad del contexto social y urbano del mismo; así que cuando hace más de 50 años, las empresas Transportes Piedecuesta, Villa de San Carlos y San Juan, se han puesto al servicio de la comunidad construyendo, con el tiempo, las rutas que suplen por completo las necesidades de los Piedecuestanos quienes en el transcurso del día necesitan movilizarse aún cuando las vías no son precisamente las más adecuadas.

"A las puertas de entrar en vigencia en un 100% la segunda fase del sistema de transporte, nosotros como institución, como corporación pública, los 17 incorporados estamos rechazando rotundamente lo que tiene que ver con la aplicación del sistema de transporte masivo porque entendemos que Piedecuesta no está preparada para un 100% que entre el sistema, especialmente porque las obras complementarias no se han dado ni siquiera y no se han



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 42

iniciado, principalmente porque de buena fe creímos en la entidad gestora como es Metrolínea y le hicimos el cambio

De uso de suelo, a la altura de lo que denomina el ICP; allá colocamos, dimos la posibilidad para habilitar el cambio de uso de suelo y que se generara allá ese portal que tanto requiere el sistema para darle la eficiencia de la prestación del servicio."

En esta medida no podemos ignorar las disposiciones del concejo nacional de política económica y social (COMPES) en cuanto al sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del área metropolitana de Bucaramanga: 3298 del 26 de julio de 2004, que especifica las necesidades del municipio en infraestructura resaltando obras y zonas de vital importancia para que el sistema de transporte masivo pueda entrar en vigencia brindando un servicio adecuado a la comunidad tales como: intercambiador vehicular de San Francisco de la Cuecha, ciclo-ruta, par vial de la calle 7ª, puente peatonal barrio Cabecera en la calle 10ª, par vial de la calle 10ª, puente peatonal barrio San Carlos, puente peatonal barrio San Cristóbal, el portal necesario para la interacción de las rutas alimentadoras y demás sistemas, patios y talleres, vías elevadas y deprimidas, estaciones de embarque y desembarque de pasajeros y uno de los más importantes, el anillo vial externo para el transporte de carga.

"Hay muchísimo para comentarles sobre los 14 km, los 7 km que cubren Papi quiero piña, Quinta granada, que nos imaginamos que iba a ser el portal, no he visto el primer ladrillo, o sea, lo de me imagino que va a ser el portal va a tener más o menos 7 km, totalmente difícil la circulación porque tenemos el transporte intermunicipal, tenemos el transporte pesado, vemos a diario 500, 1000, 2000 tractomulas en ambos sentidos que es difícil adelantar con un carro pequeño un tractocamión y vamos a mezclarlo con automóviles particulares, transporte público, los motorizados porque nos engañaron con el cuento de la metrovía, metroci... la ciclovía, bueno empezando por ahí no más, entonces es imposible que me digan a mí que me van a garantizar un servicio donde se vara un carro y de una vez ahí el trancón de Florida a Piedecuesta"

Como podemos ver, de las 12 obras de infraestructura necesarias para poner en marcha el sistema de transporte masivo Metrolínea en Piedecuesta solo existen 2 de ellas, otras 2 están incompletas y las demás no se han empezado y el tema de la infraestructura es apenas uno de los



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 43

inconvenientes para implementar el sistema; si bien sabemos que hasta ahora los Piedecuestanos no han tenido que

Preocuparse por su movilidad, el sistema de transporte masivo amenaza con retirar 290 vehículos, dejar sin empleo a más 4.200 trabajadores que a su vez son amigos y se han convertido en nuestra familia.

"Tenemos aproximadamente 400 conductores, tenemos una planta de unos 40 mecánicos, lavadores, eléctricos, en fin, esa gente se va a quedar desempleada. Yo que hago parte del fondo de empleados, cuántos conductores se beneficiaron con su vivienda, desafortunadamente ya, en la actualidad nos ha tocado frenar un poco la adjudicación de créditos"

Por otro lado, no debemos ignorar el inconveniente económico que se vendría encima en el momento de quedar desempleados. Fetranspie, fondo de empleados de Transpiedecuesta ha prestado más de mil millones de pesos a nuestros empleados para que puedan adquirir su vivienda propia, siendo esto de gran ayuda mientras que haya un soporte económico que les permita a nuestros empleados solventar esta clase de deuda, pero con la llegada del transporte masivo se eliminaría el soporte y más de mil personas quedarían a la deriva. ¿Y la comunidad qué?

No puede pasar desapercibido el evidente desconocimiento de las rutas alimentadoras y desalimentadoras a falta de la oportuna socialización de los recorridos y hacia qué estación de transferencia están dirigidos; la población de Piedecuesta necesita desplazarse diariamente a Bucaramanga y dentro de su propio casco urbano, actualmente depende del transporte colectivo y lo anterior apunta hacia un caos de movilidad en la comunidad piedecuestana que difícilmente solucionaríamos en poco tiempo.

No existe programa de socialización con respecto a la compra de tarjetas para acceder al sistema. Sin socialización el problema se incrementa desde temas tan fundamentales como el derecho a tener conocimiento de las rutas del sistema en Piedecuesta, si son directas o no, en qué estaciones de transferencia serán las respectivas paradas, la frecuencia del sistema y qué vehículos prestarán el servicio; además de un plan estratégico y real sobre las rutas complementarias que contengan la reubicación del parque automotor de esta área y qué rutas complementarias quedarían prestando el servicio.



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 44

"No, no tengo ningún conocimiento de las rutas, no se ha sociabilizado, no he visto..., no he visto paradas, no sé de dónde irán a salir, no sé qué precio tendrá el pasaje,

Hasta dónde nos irán a llevar, si sale de los barrios de donde vivimos nosotros..."

"Yo creo que no, no, no le dijeron a la gente, no ponen al día gente a explicarle ni nada sino ahí listo, yo creo que cuando llega eso, bueno lo cogen a uno, como dice el dicho, sin saber la tarjeta ni nada, o sea, yo n sé la tarjeta qué será esa tarjeta ni nada, o sea no han pasado diciendo mire esta tarjeta usted tal y tal haga, y no, nada sino que esperar que cuando bueno listo que ya y lo ponen a uno es a saltar matones"

"Bueno como cualquier otro ciudadano, el impacto de la puesta en funcionamiento del Metrolínea de la manera en como lo están haciendo, improvisados, sin socializar el proyecto para que la gente conozca las rutas e igualmente en las condiciones en que se encuentra el desarrollo del proyecto no es el apto para que pueda darse un buen servicio a ningún miembro de la comunidad sea decente, sea estudiante, madre de familia, comerciante, cualquier sea la actividad que tenga y necesite utilizar el servicio, yo considero que no está en condiciones para ser dado al servicio."

Otro de los temas importantes es la no conectividad con la red vial existente, los únicos pasos o vías autorizadas entre el sentido occidente-oriente y viceversa en el municipio de Piedecuesta son el puente vehicular de la carrera 7ª y el paso al mismo nivel del intercambiador del barrio Quinta granada La Rioja, esto además de las obras inconclusas genera un gran flujo vehicular y sumada la nombrada exclusividad del sistema de transporte masivo, aumentaría el caos para toda clase de vehículo automotor incrementando el ya existente alto índice de accidentalidad en la vía que de Piedecuesta conduce a Floridablanca, siendo esta un corredor de transporte nacional; cabe resaltar que la interacción del servicio público, de carga, servicio mixto, particulares, motocicletas, ciclistas y peatones son una realidad ineludible y todos tendrían que compartir el mismo corredor carente de un anillo vial externo para carga a su favor intensificando el riesgo e imposibilitando la sana movilidad.

"Hay algo por hacer, que terminen las obras, que hagan los andenes; cómo es posible que una línea de carácter nacional



ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 45

por donde transitan camiones y tractomulas, líneas intermunicipales de alto cilindraje o yo no sé cómo podríamos decir, tengan que pasar por la misma línea

Carreteable donde a lado y lado de la vía hay colegios, barrios, tenemos cabecera, tenemos parte de la Piedecuesta antigua, tenemos Villa Felisa, una cantidad de barrios para una carretera nacional y que los señores de Metrolínea tengan que tener un carril exclusivo para ellos."

"Considero que en esa instancia tenemos que darle toda la defensa de los derecho a nuestros usuarios, no solo a los transportadores que desde luego ya han tenido que llevar dificultades con este sistema, sino también a los usuarios que en últimas se convierten en los que requieren que el sistema de transporte masivo se realice con eficacia, no entendemos cómo hoy se piensa entrar a una segunda fase si no se ha exigido principalmente esas obras complementarias."

Por lo anterior hacemos un llamado a las autoridades, a los representantes de pueblo en los cargos gubernamentales, al mismo presidente de la república, al gobernador del departamento, al alcalde de la ciudad y del municipio para que se detenga esta acelerada carrera por alcanzar un nivel de desarrollo vial injustificado que el municipio no puede sostener porque el proceso para implementarlo desde su etapa de planificación nunca fue aceptado, es solo por las características urbanas como el deterioro histórico de la ciudad sino la falta de presupuesto y las consecuencias que asumir tal sistema de transporte en las condiciones actuales traería para nuestro municipio en términos de movilidad, seguridad, empleo e inversión; por tales motivos y razones solicitamos el aplazamiento de la entrada del transporte masivo al municipio de Piedecuesta y esperamos que prime justamente el bien para la comunidad sobre el interés particular.

La presidenta: Damos agradecimientos a la Dra. Alfa, al Dr. Julio Enrique y al Dr. Héctor Gerardo por haberse hecho presente de la corporación a resolver este cuestionario que propuso el concejal Edgar Higinio Villabona, secretaria continuemos con el orden del día.

La secretaria: Así será señora presidenta.

5. Lectura de comunicaciones,

No hay comunicaciones sobre la mesa de la secretaría.



CONCEJO DE BUCARAMANGA

ACTA CORPORATIVA

SALÓN CENTRAL DE SESIONES

ACTA 145 FOLIO 46

6. Propositiones y asuntos varios.

No hay proposiciones el orden del día se ha agotado.

La presidenta: Agotado el orden del día se levanta la sesión y se cita para mañana a las 8:00 am.

La Presidenta,

ELIDA MANTILLA RODRIGUEZ

La Secretaria General,

NUBIA SUAREZ RANGEL

Elaborado por: EMILSE TOLOZA SOLANO



CONCEJO DE BUCARAMANGA