	ACTA DE SESION DE CONCEJO	Código: FO-ALA-13
		Versión: 0
		Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
		Página 1 de 6

ACTA No. 026

FECHA: Miércoles, 22 de marzo de 2017.
HORA: 9:00 a.m.
LUGAR: RECINTO DEL CONCEJO "OCTAVIO TRUJILLO GONZÁLEZ"

ASISTENTES:

1. CARLOS MARIO CUARTAS PALACIO – Presidente.
2. ALEXANDER VASCO RAMÍREZ – Vicepresidente primero.
3. LICINIO DE JESÚS LÓPEZ LOAIZA – Vicepresidente segundo.
4. JUAN CARLOS BUSTAMANTE AGUDELO
5. MARGARITA MARÍA FLOREZ PIEDRAHITA
6. JHON FREDY GONZALEZ MONTOYA
7. JOSÉ JULIÁN CANO CASTRO
8. LUZ IRENE CARMONA SALAZAR
9. CARLOS MARIO COLORADO MONTOYA
10. ALDER JAMES CRUZ OCAMPO
11. ALEXANDER MORALES CASTAÑO
12. JUAN FERNANDO MONTOYA MONTOYA
13. JOHAN ANCIZAR QUINTERO PÉREZ

OTROS ASISTENTES:


- DR. GILBERTO QUINTERO ZAPATA - SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA FISICA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA.

INICIO:

El señor Presidente de la Corporación, CARLOS MARIO CUARTAS PALACIO, inicia la sesión, saludando a todos los presentes.

ORDEN DEL DÍA

1. HIMNO DE SABANETA.
2. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.

	ACTA DE SESION DE CONCEJO	Código: FO-ALA-13
		Versión: 0
		Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
		Página 2 de 7

3. INTERVENCIÓN DEL DOCTOR GILBERTO QUINTERO ZAPATA SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA FISICA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA, TEMA: FERROCARRILES DE ANTIOQUIA Y AUTOPISTAS 4G
4. INTERVENCIÓN DE LOS CONCEJALES.
5. LECTURA DE COMUNICADOS.
6. CIERRE DE LA SESIÓN.

SECRETARIO: Anuncia, que se ha dado lectura al orden del día para ser puesto en consideración el cual, **es aprobado por unanimidad.**

DESARROLLO

1. HIMNO DE SABANETA

2. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

El señor secretario anuncia al Presidente de la Corporación, quórum suficiente para deliberar y decidir.

3. INTERVENCIÓN DEL DOCTOR GILBERTO QUINTERO ZAPATA SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA FISICA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA, TEMA: FERROCARRILES DE ANTIOQUIA Y AUTOPISTAS 4G

- **DOCTOR GILBERTO QUINTERO:** Hace historia sobre su adopción como hijo de Sabaneta, y cuando fui director del Área Metropolitana, hicimos conjuntamente con la Administración municipal de ese tiempo, la consecución de LA BARQUERENA, lugar especial para el municipio y tuve la oportunidad de construir el Hospital de Sabaneta en los años 90-92, hay muchos afectos por el municipio, ahora se ve el desarrollo.

La recuperación del Ferrocarril de Antioquia es un propósito que estaba fundado en el Plan o en la propuesta de gobierno que tenía LUIS PEREZ cuando era candidato a la Gobernación, luego de elegido llevamos la solicitud a la Asamblea municipal la autorización al señor Gobernador para que él pudiera crear una empresa y aportar unos recursos para rehabilitar el Ferrocarril de Antioquia, la Asamblea departamental a través de ordenanza N.46 del año anterior (2016), faculto y ordeno al señor Gobernador para crear esa empresa, le dio la oportunidad de establecer unos recursos y se creó la empresa con unos socios muy importantes, no solamente el departamento de Antioquia, sino el Metro de Medellín, el Área metropolitana del Valle del aburra, y el Instituto de Desarrollo de Antioquia (IDEA), cada uno con aportes especiales, siendo el mayor accionista el departamento de Antioquia con el 28%, el IDEA con el 24%, y los otros



ACTA DE SESION DE CONCEJO

Código: FO-ALA-13
Versión: 0
Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
Página 3 de 7


Socios con el 24%, así se constituyó el 29 de junio del 2016 LA SOCIEDAD PROMOTORA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA, el 13 de julio del 2016 se registró ante la Cámara de Comercio de Medellín con aporte de 13.700 millones de pesos con destinación específica para el funcionamiento de la empresa como tal, y contratar los estudios que se requiere para hacer posible este proyecto del ferrocarril, a partir del 19 de junio del 2015 tuvo un gerente el doctor JUAN FELIPE CAMPUZANO duró 3 meses aproximadamente, y a partir del mes de octubre el señor Gobernador me encargó de esa Gerencia, la cual he venido ocupando hasta el día de hoy, y lo hizo con una finalidad muy importante logramos que en ese tiempo se hiciera un convenio con la Agencia Nacional de Infraestructura con la ANI, para que ellos que conocen la infraestructura férrea del país nos ayuden a la recuperación de los Ferrocarriles de Antioquia, el doctor LUIS FERNANDO ANDRADE colocó a todos sus funcionarios de la Gerencia, un modo férreo que tienen ellos para que trabajaran conjuntamente con nosotros, con los técnicos del metro, con los técnicos del Área Metropolitana, y con las personas especializadas del IDEA para trabajar con este propósito, en enero logramos la ANDI adelantara unos estudios importantes con el fin de hacer posible este proceso de darle viabilidad a ese proyecto del ferrocarril.

En enero se presentó el primer proyecto de pre factibilidad, de rehabilitación estableciendo la viabilidad de la recuperación del Ferrocarril de Antioquia, hicimos un trabajo de selección para desarrollarlo por partes, por etapas ya que es muy complicado o complejo en tan poco tiempo y la limitación de recursos hacer una recuperación completa desde Puerto Berrio que es donde empieza el Ferrocarril de Antioquia, hasta la estación ALEJANDRO LÓPEZ en el municipio de la Pintada, ahí están los 317 kilómetros del Ferrocarril en el departamento de Antioquia, definimos etapas para trabajar desde el municipio de Amaga- Primavera, hasta el municipio de Barbosa con la posibilidad de llegar hasta La Pradera.

Hubo un requerimiento que se le hizo al Gobierno Nacional porque desafortunadamente los planes multimodales del gobierno Nacional de Planeación Nacional nunca consideraron o tuvieron en cuenta en el país incluir la recuperación del Ferrocarril de Antioquia, ustedes ven que esos planes multimodales que tiene Planeación Nacional, aparecen líneas de ferrocarril desde Santa Marta hasta La Dorada, el Ferrocarril del Pacífico también que es en el Valle del Cauca y en la zona de Risaralda, y un ferrocarril que comunica a Bogotá con unos sectores en el departamento de Santander, el departamento de Antioquia estaba totalmente excluido de estos proyectos que el gobierno nacional ha venido implementando y recuperando. Hay otra característica que también es demasiado importante y es que desafortunadamente Colombia es uno de los países más atrasados en el mundo en ferrocarriles, en 120 países creo que Colombia ocupa el lugar 117 supera solamente unos países del África, países más subdesarrollados que el nuestro tiene más línea de ferrocarril que Colombia que solamente tiene 3.400 kilómetros de líneas férreas y de esos 3.400 kilómetros hay 317 kilómetros que están totalmente abandonados el departamento de Antioquia.

Esta es una de las formas de ser competitivo y generar desarrollo a los diferentes sectores es a través de la utilización del sistema férreo.

NOTA: Se adjunta documento y audio de la exposición, teniendo en cuenta que la gobernación de Antioquia no dejó las visuales de la exposición.

	ACTA DE SESION DE CONCEJO	Código: FO-ALA-13
		Versión: 0
		Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
		Página 4 de 7

4. INTERVENCIÓN DE LOS CONCEJALES.

- CONCEJAL CARLOS MARIO COLORADO:** La exposición estuvo muy interesante pero se queda uno preocupado, porque a usted a Santa Fe De Antioquia en un vehículo le cuesta (ida y vuelta) \$28.000, y esas vías van a estar hecha por particulares, imagínense como van a ser de valiosos los peajes, el desarrollo es muy bueno queda uno preocupado porque si es de particulares ellos tienen que recuperar su dinero con los peajes, en estos días tuve la oportunidad de ir a Cisneros y esa vía está espectacular en 1:30 hora está en Cisneros.
- CONCEJAL JUAN CARLOS BUSTAMANTE AGUDELO:** Que lástima que se haya tenido que retirar el doctor GILBERTO QUINTERO, en un tema tan importante no sólo para el municipio sino para el país que está atrasado ante el mundo en competitividad, donde se han cometido errores que hoy se están pagando, haber acabado con el Ferrocarril de Antioquia fue uno de os grandes errores que cometimos los antioqueños, nos faltó visión del mundo la competitividad, a nivel mundial cuando los países europeos, Estados Unidos, Canadá le han apostado a este medio de movilidad, nosotros los antioqueños acabamos con el Ferrocarril de Antioquia, pregunta que nos hacemos hoy y cuando uno entra a investigar en ese gran invento que es la internet, qué es la biblioteca por excelencia, encuentra uno que fue después de la Segunda Guerra Mundial fue cuando el gobierno Colombiano le apostó a otra clase de vías que son las carreteras y descuido las vías férreas, y por los sindicatos que dé estas empresas que eran muy fuertes y casi acabaron con estas empresas.

Otra cosa que hay que decir acá, está la apuesta qué ha hecho el gobierno nacional aquí en Antioquia es muy grande, la inversión que ha hecho el gobierno de JUAN MANUEL SANTOS en la movilidad de Antioquia es de billones, lo ven en todos los proyectos que nos presenta el expositor en el día de hoy, no sé si estar, creo que estamos a tiempo para competir, creo que Antioquia tiene muchas riquezas, Antioquia tiene 2 mares, salida al Atlántico y al Pacífico, Antioquia tiene muchas fortalezas que no hemos sido capaz de potencializar y de aprovechar y que hoy los líderes antioqueños han entendido y le están invirtiendo también a Puerto Antioquia, un sueño de muchos años que nos daría la posibilidad de salir al Pacífico en la competitividad con los asiáticos o la gran oportunidad que tenemos de sacar nuestros productos hacia el Pacífico, la China que está en una mediana recesión, no podemos dejar de desconocer que siguen siendo una gran economía a nivel mundial.

Hoy el Alcalde de Medellín, Federico, está anunciando en redes sociales que van a aumentar a 6 dígitos el pico y placa en la ciudad en el Valle de Aburra, pregunta que se hacen todos los ciudadanos, siempre los mismos paños de agua tibia, que pasa con nuestros gobernantes que no han encontrado el problema de la movilidad, los recursos destinados siguen siendo insuficientes para la solución del problema de la movilidad que hoy Sabaneta hace parte del problema por vivir en una Ciudad Región como es el Valle de Aburra, ahí estamos en el debate, que vamos a hacer ya que cada mes o seis meses estamos en el tema de la contaminación, hoy estamos en alerta naranja, muy próximo la alerta roja, esa es la problemática en la que estamos en el Valle de Aburra.

 Municipio de Sabaneta CONCEJO MUNICIPAL	ACTA DE SESION DE CONCEJO	Código: FO-ALA-13
		Versión: 0
		Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
		Página 5 de 7


- CONCEJAL ALDER CRUZ OCAMPO:** De acuerdo con el honorable concejal JUAN CARLOS BUSTAMANTE, respecto a la ausencia del expositor doctor GILBERTO QUINTERO, ya pocas veces tenemos la oportunidad de tener visitas tan interesantes en el recinto y tocar temas a nivel macro qué de alguna manera impacta en el que hacer de nuestro municipio.

Creo que con este tema tenemos 2 puntos muy importantes a analizar, e la exposición veía unos grandes proyectos de infraestructura y veía una inversiones muy grandes 1.7 billones, 2.3 billones, 2.5 billones, se hable de billones de pesos, y hoy tenemos un reto como país, como departamento y es el tema de la corrupción, como hacer que estos grandes proyectos de infraestructura no se conviertan en elefantes blancos, o cómo hacer para que una obra que hoy en el papel está tasada en 2.7 billones de pesos, el día de mañana con la bella palabra adición no se proyecta en un proyecto de 5.7 o 6 billones de pesos, creo que el gobierno nacional y nosotros a nivel local y el gobierno departamental tenemos una responsabilidad muy importante con la ejecución de los recursos, en la fiscalización que le hagamos a los recursos y en el control político que desde la Corporación podamos hacer para evitar la ola de corrupción que hoy se está viviendo en el país, el papel puede con todo, lo le sacan una propuesta y mañana cuando se va a revisar la ejecución de la obra sobre costos encontramos algo totalmente diferente, que bueno que todo lo que se expuso hoy mañana sea una realidad acorde con los recursos a la propuesta inicial.

En el segundo punto, analizar el tema de las concesiones, honorable concejal CARLOS MARIO COLORADO, no le de miedo, hoy hay que mirar el tema de la eficacia de la empresa privada por encima del sector público, muchas veces la empresa privada ejecuta mejor que el mismo gobierno nacional, y quiero ponerle un ejemplo, las carreteras del Valle, a quien le duele pagar un peaje en una carretera del Valle, nadie se demoraba 11 o 12 para ir al Valle del Cauca, hoy con las doble calzadas solo hay 8 horas y eso se representa en temas de costos, combustibles, tiempo, desgaste del vehículo, eso es dinero. Muchas veces cuando se hace una concesión decimos el peaje vale \$25.000, o \$30.000, cuanto se está ahorrando en tiempo, dinero, desgaste y en una cantidad de situaciones, sino existiera la concesión seguiríamos padeciendo el mismo problema, soy amigo de las concesiones, de los privados, las alianzas público privadas, me parecen que son importantes y no debemos temer a pagar un impuesto alto por utilizar una vía, un corredor vial o un intercambio porque es calidad de vida para los ciudadanos.

- CONCEJAL VICEPRESIDENTE SEGUNDO LICINIO LÓPEZ A MODO DE INTERPELACIÓN:** Para hacerle un reconocimiento al Gobernador de Antioquia, él trabaja por todas las comunidades y hoy le está apostando al buen futuro de este departamento, es un Gobernador que lucha cada día y pelea con el Gobierno Nacional por traer desarrollo a esta localidad.

No podía dejar pasar el tema de Pescadero Ituango, un proyecto que viabilizó y dejó casi listo el exgobernador de Antioquia LUIS ALFREDO RAMOS, y quedó durmiendo en la administración pasada con el Gobernador de turno, hoy con la visión que tiene el Gobernador LUIS PEREZ vuelve y se reactiva, PESCADERO ITUANGO es una realidad y le va a generar al departamento grandes recursos, quise hacer este reconocimiento y

 Municipio de Sabaneta CONCEJO MUNICIPAL	ACTA DE SESION DE CONCEJO	Código: FO-ALA-13
		Versión: 0
		Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
		Página 6 de 7

decir que este proyecto estuviera muy avanzado sino hubiera estado 4 años sobre la mesa.

- **CONCEJAL CARLOS MARIO COLORADO A MODO DE RÉPLICA:** Sin el ánimo de polemizar le recuerdo al honorable concejal ALDER CRUZ esta palabrita, los LULE, ELECTROCARIBE, son privados y se están robando los recursos del Estado, sólo esa perлита y ahí viene la refinería también.
- **CONCEJAL ALDER CRUZ OCAMPO A MODO DE RÉPLICA:** Honorable concejal CARLOS MARIO, como hay concesiones que funcionan bien, hay concesiones que funcionan mal, por eso inicié mi discurso diciendo que tenemos un reto con el tema de la corrupción, hay concesiones que funcionan bien miren por ejemplo SEPSA, que se aprobó en los gobiernos pasados donde usted también hizo parte, y me parece que es una concesión que funciona bien, no todas las concesiones son malas concejal, usted también hizo parte de algunos gobiernos donde se aprobaron concesiones que funcionan de buena manera. Gracias.

5. LECTURA DE COMUNICADOS

SECRETARIO: Le anuncio señor Presidente que reposa un comunicado sobre la mesa.

El secretario lee el comunicado, asunto: AGRADECIMIENTO, firma: MARIA CECILIA ALVAREZ MACHADO (alfabetizante).

- **CONCEJAL JUAN FERNANDO MONTOYA:** Sólo para dar un mensaje, en estos días estuvimos hablando de los jardines infantiles se manifestaron algunas situaciones, no es bueno que los funcionarios que están haciendo las reuniones en los jardines infantiles después de esta situación, estén diciendo que los concejales estamos diciendo X o Y situaciones, se lo digo con conocimiento de causa, mi papá estuvo en una de las reuniones donde uno de los funcionarios dijo es que los concejales están diciendo que no hay cosas, que no hay comida, y una cantidad de situaciones dejando al concejal como un mentiroso, como si no se estuviese haciendo un control, y eso es bien delicado, porque ha ocurrido en otras situaciones que el concejal denuncia cualquier cosa e inmediatamente están diciendo el concejal X o el concejal Y está diciendo, eso para que lo tengamos en cuenta y lo aquí se pueda hablar.

	ACTA DE SESION DE CONCEJO	Código: FO-ALA-13
		Versión: 0
		Fecha de Aprobación: 11 noviembre 2008
		Página 7 de 7

PRESIDENTE CARLOS MARIO CUARTAS: Tomamos atenta nota y enviaremos un comunicado a la Secretaria de Familia en ese sentido frente a su intervención aquí.

Frente al comunicado de MARIA CECILIA ALVARES, esta Corporación siempre está atenta a resolver algunas situaciones que se presentan en la comunidad, ella solicitó su práctica aquí y nos alegra mucho que haya podido realizarla y lograr el certificado para su graduación.

6. CIERRE DE LA SESION

SECRETARIO: Anuncia, que ha sido agotado el orden del día para esta sesión.

PRESIDENTE: Agotado el orden del día se cierra la sesión y se convoca para mañana jueves 23 de marzo del 2017 a las 9:00 de la mañana, donde tendremos la intervención nuevamente de la Gobernación de Antioquia frente a LOS PROYECTOS REGIONALES DEL ABURRA SUR, doctor LUIS RAMÓN PEREZ.

Se da por terminada la sesión, siendo las: 10:06 a.m.

Para constancia, se firma a los veintidós (22) días, del mes de marzo del 2017.


CARLOS MARIO CUARTAS PALACIO
 Presidente


DANIEL IBARRA VILLEGAS
 Secretario General

Elaboró: María Victoria Carvajal Gallego
Asesora Jurídica

Antioquia quiere ser parte del sistema férreo del país

Tren de cercanías y ferrocarril hacia Urabá son parte de los planes de la región



Por: DAVID ALEJANDRO MERCADO

3 de abril de 2016, 05:53 am

Ha pasado más de medio siglo desde que se vio el último vapor emitido por el Ferrocarril de Antioquia. Ese 'monstruo negro' que unió a Medellín con Puerto Berrío, rechinó sus ruedas en los rieles por última vez en 1961.

Desde eso, se generaron vacuos intentos de recuperarlo pero quizá ahora, por primera vez, hay un importante número de voluntades unidas para revivir este medio que desarrolló económicamente al departamento en la primera mitad del siglo XX.

Así lo dejó saber Luis Pérez Gutiérrez, gobernador de Antioquia, que desde la campaña electoral manifestó su interés de que un sistema férreo volviera a funcionar en tierras paisas. En sus primeras acciones de gobierno ya comenzaron los acercamientos para hacer realidad ese sueño.

“Recuperar el ferrocarril de Antioquia va a ser una prioridad durante mi gobernación, debemos empezar al menos, desde Caldas hasta Barbosa”, dijo en su momento Pérez.

Gilberto Quintero Zapata, secretario de Infraestructura del departamento, indicó que hay tres acciones claves para incentivar el sistema ferroviario: el tren de cercanías, un ferrocarril hacia Urabá y la petición para incluir a Antioquia en el Plan Maestro Ferroviario Nacional.

Vea la infografía del Corredor sistema férreomultipropósito – tren de residuos sólidos

Es por eso que el gobernador instaló la primera mesa de trabajo con los interesados en el desarrollo de ese plan: Gobernación de Antioquia, Alcaldía de Medellín, Área Metropolitana, Metro de Medellín, Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA), EPM y Empresas Varias de Medellín. También hacen parte el Departamento de Planeación Nacional, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

La gerente del Metro, Claudia Restrepo, explicó que el punto de partida del sistema férreo multipropósito del valle de Aburrá es un estudio realizado en 2010, que se debe actualizar.

“Se basará en la conexión sur–norte, y del norte irá hasta La Pradera (sitio donde está ubicado el relleno sanitario de Medellín). Se llama multipropósito porque se ha pensado como tren de cercanías, que puede movilizar pasajeros, carga, y hasta residuos en un momento determinado”, dijo Restrepo.

La funcionaria añadió que en el momento se está haciendo un estudio de prefactibilidad que estaría listo finalizando este semestre. El valor de estos, hace más de cinco años era de 2.000 millones de pesos, el actual, según el diputado Juan Esteban Villegas, podría ascender a 9.000 millones de pesos.

Otro de los objetivos que se ha propuesto Antioquia en su Plan de Desarrollo es lograr que el departamento quede incluido dentro del Plan Maestro de la red ferroviaria del país, que está planeado para 2035 y contempla 234 proyectos viales, en los que Antioquia no está contemplado en ninguno de tipo ferroviario.

Según Quintero Zapata, “no se entiende por qué no hacemos parte, y no hay razón para que estemos afuera”.

Aunque en días anteriores la ministra de Transporte Natalia Abello aseguró que más allá de la inversión para las Autopistas 4G – que ascienden a más de 20 billones– no habrían más recursos para el departamento, Quintero Zapata confía en que si “se tienen proyectos bien estructurados y bien definidos, con seguridad se puede lograr la participación del Gobierno Nacional”.

Es por eso que dentro del Plan de Desarrollo de Antioquia también está proyectado un ferrocarril que conecte a Medellín con Urabá, para conectarse con los puertos que se están desarrollando en esa región.

El Objetivo del cuatrienio para Antioquia, aseveró Quintero, es “poner a marchar el tren de cercanías, y estructurar el ferrocarril a Urabá con diseños y modelos definidos”.

Ese proyecto, que se sumaría a los que ya se están ejecutando como Puerto Antioquia y las Autopistas Mar 1 y Mar 2, que dejarán a esa región a tan solo cuatro horas de Medellín, son necesarios para potenciar a Urabá como el polo de desarrollo del futuro.

Y aunque la financiación es un tema complejo, el gobernador Pérez ha sugerido en más de una ocasión que las Alianzas Público Privadas (APP) serían la opción más viable para llevar a cabo un proyecto que potenciará aún más a Antioquia.

“Los grandes territorios del mundo se han desarrollado con ferrocarriles”, ya eso es a lo que aspira la región, que ese viejo ‘monstruo negro’ que ahora es decoración de otrora en lugares turísticos de la región, vuelva al lugar que merece, conectando a Antioquia con el resto del país.

Asamblea da visto bueno en revivir el proyecto

Esta semana, la Asamblea departamental debatió y aprobó el segundo debate del proyecto de ordenanza 06 para conformar una sociedad, pública o mixta, que promueva la reactivación del sistema férreo departamental y su articulación a una red nacional.

“La aprobación de este segundo debate es la más importante, porque para la tercera solo es hacer ajustes y revisiones, pero sería casi un hecho”, explicó el diputado Juan Esteban Villegas, ponente del proyecto.

La idea, una vez esté aprobada la ordenanza, es que para el primer semestre del próximo año haya una decisión concreta sobre la posibilidad de la reactivación férrea en Antioquia.

En una de las primeras propuestas, que sería el tren de cercanías, “está planteada en que sea de Barbosa–Caldas o Barbosa–Amagá, en longitudes de 63,3 y 80 kilómetros respectivamente”, argumentó Villegas.

Sobre el tema, el gobernador de Antioquia, Luis Pérez, dijo que solo espera la aprobación final de la Asamblea para que ese ente empuje el proyecto del Ferrocarril de Antioquia.

“Para mí, el ferrocarril es lo más promisorio que puede existir para una asociación Público Privada para que haga funciones similares al metro, y aún más”, indicó el Gobernador.

DAVID ALEJANDRO MERCADO

Redactor de EL TIEMPO

davmer@eltiempo.com

@AlejoMercado10

Recordar la historia del ferrocarril de Antioquia permite comprender que no solo se trató de un sistema de transporte, sino de una época de pujanza y desarrollo para el departamento y para el país.

El ferrocarril de Antioquia se inauguró en el año 1929 cuando la primera locomotora cruzó el Túnel de La Quebra, este fue uno de los proyectos más ambiciosos del departamento por la complejidad de trazar la línea férrea entre las montañas escarpadas del territorio antioqueño. Sin embargo, esta iniciativa tuvo su declive hacia 1960 para dejar de funcionar finalmente en el año 2004.

La importancia del ferrocarril radicó en su bajo costo y rapidez respecto a los demás medios de transporte, siendo los precios y el tiempo de traslado mucho más elevados en estos últimos. Antioquia estuvo tradicionalmente aislada del resto del país por sus condiciones geográficas, pero con la llegada del ferrocarril se impulsó la agricultura, el sector industrial y artesano, se posibilitó la comercialización a nivel internacional del café y, en general, la economía del departamento y del país tuvo un notable desarrollo que marcó hito en la historia.

El tren tuvo también un significado emotivo y sentimental en las poblaciones que vivieron su paso; la llegada de la locomotora generaba una gran algarabía entre los pobladores que salían para verlo pasar, esperar una encomienda o recibir visitantes. Fueron épocas de prosperidad para los municipios atravesados por el tren, ya que se fortalecieron las pequeñas economías y se generó una gran fuente de empleo en las múltiples ocupaciones que generaba el sistema férreo.

En la actualidad, las estaciones del tren que se conservan son utilizadas para generar turismo o son habitadas por familias, mientras que las vías del tren son ocupadas por rodillos manejados manualmente o con motos para transportar carga o personas.

El ferrocarril es recordado por muchos antioqueños como una época gloriosa, llena de historias, recuerdos y pujanza para el departamento. En los ideales de muchas comunidades está la esperanza de que el tren sea reactivado y que el sonido de la locomotora inunde nuevamente los paisajes verdes y montañosos de Antioquia.

- 1874

Se firma la construcción del ferrocarril que uniría Medellín con Puerto Berrio

- 1875

Llega la primera carga de materiales para comenzar la construcción del ferrocarril a Puerto Berrio

- 1899

Inicia la Guerra de los mil días en la cual se destruyeron gran parte de las vías férreas del país y lo dejó empobrecido

- 1903

Panamá se separa de Colombia

- 1907

Comienza la construcción de la estación Medellín por el ingeniero antioqueño Enrique Olarte

- 1910

La estación Cisneros se inaugura en un evento solemne con la presencia del entonces Presidente de la república General Ramón González Valencia

- 1922

Se indemniza económicamente a Colombia por la separación de Panamá, se invierte una parte en crear el Banco de la República y otra en recuperar vías férreas

- 1929

Se finaliza oficialmente la construcción del ferrocarril con la construcción del túnel de La Quebra

- 1930

Con la indemnización por la separación de Panamá el país invierte en la construcción de vías terrestres que serían una gran competencia para los ferrocarriles

- 1951

El Ferrocarril de Antioquia compra dos locomotoras austríacas a Diesel

- 1956

Se venden las locomotoras Diesel a Ferrocarriles Nacionales lo que dejó una deuda de 26.580 dólares

- 1961

Se aprueba la venta del Ferrocarril de Antioquia a la nación

- 2004

Se cierra oficialmente el sistema férreo en el departamento

- 2016

Luis Pérez Gutiérrez impulsa la reactivación del ferrocarril de Antioquia desde su Plan de Desarrollo Departamental

Antioquia Piensa en Grande, trabaja por hacer posible el regreso del progreso con el Ferrocarril de Antioquia.

Enlaces Externos

Apexo: No. 3.
Acta No. 26 422
22-03-2017
Tema "Festocarriles
de Antioquia y Auto-
pistas 4G"

Conozca los 7 proyectos de las vías 4G que están en marcha

En promedio, tienen un avance físico del 20% y llevan menos de un año de haber iniciado obras.

FACEBOOK
ENVIAR
TWITTER
LINKED IN
GOOGLE PLUS
GUARDAR



De los 30 proyectos que se estructuraron hoy se tiene certeza de la ejecución de 21.

ARCHIVO PARTICULAR

POR: PORTAFOLIO AGOSTO 21 DE 2016 - 08:19 P.M.

El programa de las vías de cuarta generación emprendido por el Gobierno Nacional desde el 2013 hasta ahora presenta un panorama diverso entre avances y atrasos.

De los 30 proyectos que se estructuraron con el objetivo de rescatar al país del rezago en el que había estado en materia de infraestructura vial por más de 20 años, hoy se tiene certeza de la ejecución de 21, por no contar con la disponibilidad de recursos públicos debido a la situación fiscal actual. (Lea: Eiffage va detrás de APP y de parte de los puentes de las 4G)

La mayoría de las iniciativas avanzan conforme a su cronograma, aunque algunas han presentado retardos que, según los concesionarios, están relacionados con dificultades en la consecución de licencias ambientales, compra de predios o acuerdos con las comunidades.

En total, actualmente se están realizando trabajos para la construcción de 7 autopistas de cuarta generación, que a la fecha presentan un avance físico del 20 %, en promedio, con una inversión cercana al billón de pesos y más de 8.500 empleos generados entre directos e indirectos. (Lea: Solo cuatro vías de cuarta generación tienen los recursos desembolsados)

Según el cronograma contractual de las obras de infraestructura en Colombia, los 10 proyectos de la primera ola deberían estar en etapa de construcción y con avance en obra; sin embargo, esta no es la situación, pues apenas son 6 los que están en movimiento de tierras y con maquinaria en las vías.

Por su parte, tres proyectos están próximos a iniciar los trabajos de construcción y esperan hacerlo antes de terminar el año.

Uno de ellos es el de la Conexión Norte, a cargo del Concesionario Autopistas del Nordeste S.A., que se encuentra en actividades preliminares como localización, adecuación de accesos, montaje, adecuación de botaderos y tala de árboles.

De acuerdo con el gerente de Construcción de esta carretera, que conectará con doble calzada los municipios de Remedios, Zaragoza y Caucasia, Jose del Carmen Suárez, a finales de este mes se empezaría el movimiento de tierras.

Así mismo, está la concesión Magdalena 2, a cargo de OHL Concesiones, que tenía pendiente una licencia, que quedó en firme la semana pasada y espera arrancar obra a finales de septiembre.

Otro de los proyectos que ha tenido dificultades para iniciar con las obras es la Conexión Pacífico 1 y esto ha sido porque aún no tiene en firme la licencia ambiental requerida. Por su parte, hay un proyecto que aún no ha logrado el cierre financiero, el de Mulaló-Loboguerrero; de acuerdo con información de la Vicepresidencia, está previsto para septiembre de este año. Aunque este trámite se ha dilatado por las dificultades que ha tenido la Concesionaria Nueva Vía al Mar, encargada de la obra, en lograr acuerdos con las comunidades del sector.

De las nueve carreteras que se adjudicaron de la segunda ola, solo la Transversal del Sisga tiene cierre financiero y se estima que empiece trabajos de construcción a finales de este año, el resto no ha legalizado este requisito ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Según la Vicepresidencia, esto está programado para presentarlo en lo que queda del 2016.

De la tercera ola, por ahora se habla de dos proyectos, uno que está adjudicado y otro en estructuración, después de planear 7 iniciativas, que hoy están a la espera de que el país tenga mejores condiciones económicas.

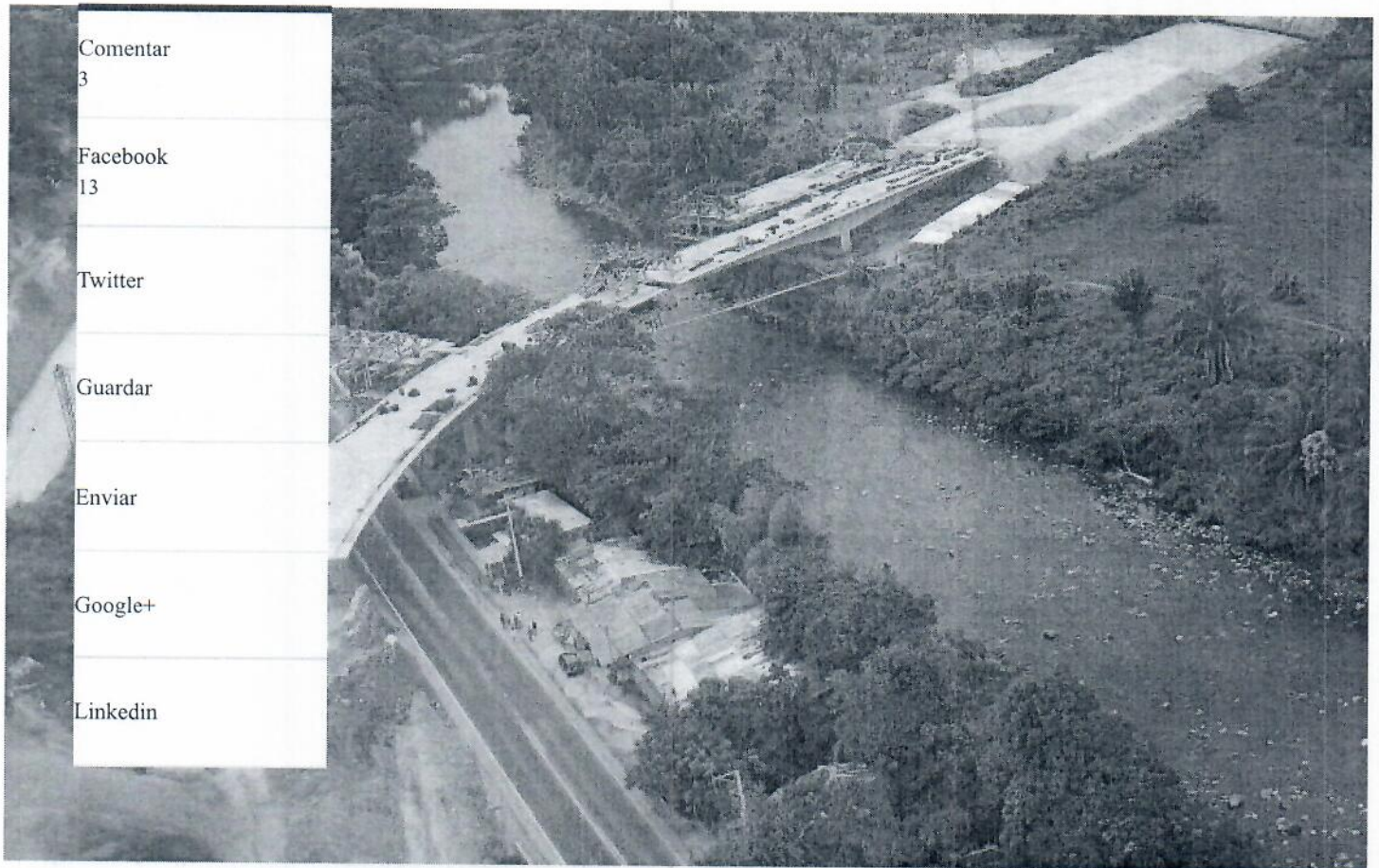
De las 10 autopistas de iniciativa privada adjudicadas, en las que el Gobierno Nacional no realiza desembolso de recursos, una ya arrancó trabajos de construcción: Ibagué-Cajamarca, y las otras se encuentran en etapa de preconstrucción.

Cynthia Lewis
cynlew@eltiempo.com

Anexo: N° 4
Acta N° 26 424
22-03-2017
Tema: "Ferrocarriles de Antioquia y autopistas 4G"

Bancos piden agilizar ley de infraestructura

Vacíos en normas frenan cierres financieros de vías 4G, dice Asobancaria.



En la generación de confianza de la ley de infraestructura podría estar la inversión que impulse la economía y el empleo.

Foto: Ricardo Santamaría / Archivo EL TIEMPO

Por: Economía y Negocios 01 de octubre 2017 , 11:45 p.m.

Reglas de juego claras, que protejan los derechos de los agentes que intervienen en los proyectos de infraestructura en el país, tales como acreedores laborales, entes fiscales y financiadores, serán claves para darles impulso a esas iniciativas, que sin duda son base para que la economía salga del letargo.

Los vacíos que tienen hoy las normas de contratación y de infraestructura, sobre todo en casos en los que los contratos se vean inmersos en causales de nulidad, están jugando en contra de los avances de los cierres financieros.

Cifras de la Superintendencia Financiera, con corte a junio pasado, indican que **los recursos que sus vigilados les han girado a los proyectos viales 4G suman 857.000 millones de pesos.**

El llamado para que se establezcan reglas claras, que les permitan a los acreedores de buena fe contar con una metodología precisa para el cálculo del valor de liquidación de una obra que entre en causal de nulidad, se da en momentos en que el Congreso avanza en un proyecto para corregir esos vacíos (proyecto 285 del 2017).

“Desde la Asobancaria hemos reiterado la urgencia de que esta ley entre a llenar los vacíos que hoy tiene la norma, en brindar la seguridad jurídica para que estos proyectos se viabilicen y concluyan. Por ejemplo, para casos de contratos inmersos en causal de nulidad, hoy su liquidación estaría sujeta a la interpretación de un juez o un tribunal de arbitramento, dejando en vilo el pago de obligaciones del concesionario con acreedores de buena fe, como proveedores, financiadores y empleados, entre otros”, señaló Santiago Castro Gómez, presidente del gremio.

Llenar dichos vacíos permitirá avanzar en cierres financieros pendientes; en tanto que establecer una metodología para la liquidación de los contratos declarados nulos, donde se asegure el pago a los acreedores, da certeza y genera confianza a quienes son los principales auspiciadores de esos proyectos.

Al referirse al texto de la ley de infraestructura aprobado hasta ahora, Castro dijo que este cuenta con elementos necesarios y convenientes para lograr dicha seguridad jurídica, “pero todos estos acreedores de buena fe esperarían que los textos finales brinden la mayor claridad y seguridad”.

Pasar por alto esa urgencia podría derivar en que pocos actores, nacionales o extranjeros, quieran participar en el desarrollo de dichos proyectos.

“En el momento hay más de 20 proyectos de 4G y APP adjudicados, muchos de ellos requieren de un cierre financiero, pero la actual falta de claridad normativa ha generado un desestímulo a estos cierres”, puntualizó el vocero gremial

¿Autopistas 4G con retraso en Antioquia?

Anexos: No. 5. 426
Acta No. 26
MAYZO 22/2017
"Tema: Ferrocarril
de Antioquia y Au-
topistas 4G."

EN DEFINITIVA

Hay expectativa por pleno arranque de Autopistas de la Prosperidad. Mientras se polemiza por el cierre financiero, se estima que todas las concesiones estarán en obra en primer semestre de 2017.

que este mes inauguraría obras en doble calzada Primavera-Peaje, tramo que hará parte de una doble calzada de 4 km, 6 viaductos, 2 túneles, entre otras. La inversión sumó
EDWIN BUSTAMANTE

PROSPERIDAD DE LA PROSPERIDAD INFRAESTRUCTURA VÍAS

VÍCTOR ANDRÉS ÁLVAREZ C. | PUBLICADO EL 10 DE OCTUBRE DE 2016

Los cierres financieros de las Autopistas para la Prosperidad en Antioquia tienen sumidos en una polémica a la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos (SAI) y a la Nación. El ente gremial insistió en que solo Pacífico 1, 2 y 3 han cumplido con ese requisito. El Gobierno da fe de un avance positivo.

“Me parece curioso que los ingenieros anden hablando de cierres financieros. Deberían estar hablando es de especificaciones técnicas”, responde, *Luis Fernando Andrade*, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), a los cuestionamientos del gremio.

Y es que la SAI es contundente en los señalamientos sobre el proyecto de infraestructura vial de cuarta generación, concebido para apalancar el desarrollo económico y social en Colombia.

Martín Alonso Pérez, presidente de esa entidad, enfatiza que los cierres financieros, que son la posibilidad de contar con recursos otorgados por medio de créditos con la banca nacional o internacional, estarían listos antes de junio de 2016 y “de las ocho concesiones adjudicadas, solo tres lo tienen. Faltan cinco”.

¿Habrà plata para todo?

“¿Todo va a pasar en términos de cierres financieros para 2017?”, se preguntó Pérez que, si bien destaca que muchas concesiones tienen convenios con productores de maquinaria, dice que el problema está en que sí haya flujo de caja para la ejecución de la obra.

Añade que le preocupa que el Gobierno se quede sin recursos para avanzar con obras, debido a factores macroeconómicos y a cargas como de un eventual posconflicto.

“Hay un problema de fondo con los recursos del Gobierno. El llamado de atención que hace la SAI es que nos digan los inconvenientes que se presentan”, recalca Pérez.

Pero Andrade también fue tajante en su respuesta al dirigente gremial: “los ingenieros de la SAI están un poco desubicados. Mi consejo al presidente de la SAI es que venga a nuestras oficinas y con gusto le mostramos el avance de los cierres financieros”.

Según el presidente de la ANI, los cierres financieros van muy bien. Reporta que, por ejemplo, Pacífico 3 fue aprobado el 30 de octubre de 2015; Pacífico 1 estaba estimado para septiembre pasado; Pacífico 2 y Río Magdalena están aprobados.

Así mismo, Andrade acepta que el cierre de Mar 1 está en trámite y Mar 2 aún no lo tiene “porque fue la última que se adjudicó”. No obstante, enfatiza que no hay retrasos. Que los tiempos se están cumpliendo y a partir de la firma del acta de inicio el contratista tenía 1 año para el cierre financiero y el comienzo de construcción.

“Todas están cumpliendo con una excepción, que ya la mencionó el vicepresidente *Germán Vargas*, y es Pacífico 1. Con esta hubo problemas de licenciamiento ambiental, sin embargo esos líos fueron resueltos y por eso invitamos al concesionario a arrancar obras cuanto antes”, explica.

Con respecto a la multa, Andrade anota que se iniciaron los procesos sancionatorios y ellos (el contratista) se comprometió a comenzar obras durante las próximas semanas.

2017, un año clave

Otros de los temores de la SAI es que los recursos de la venta de Isagén, que el presidente Juan Manuel Santos comprometió para infraestructura, no alcancen para las obras.

Dimitri Zaninovich, viceministro de Infraestructura, apunta que la mayoría de proyectos 4G iniciaron obras y han tenido cierres financieros con la ANI. Añade que casi todos han recibido aportes de la venta de Isagén, “lo que demuestra que fue una decisión acertada, porque estos recursos permiten garantizar que los proyectos sean reales”.

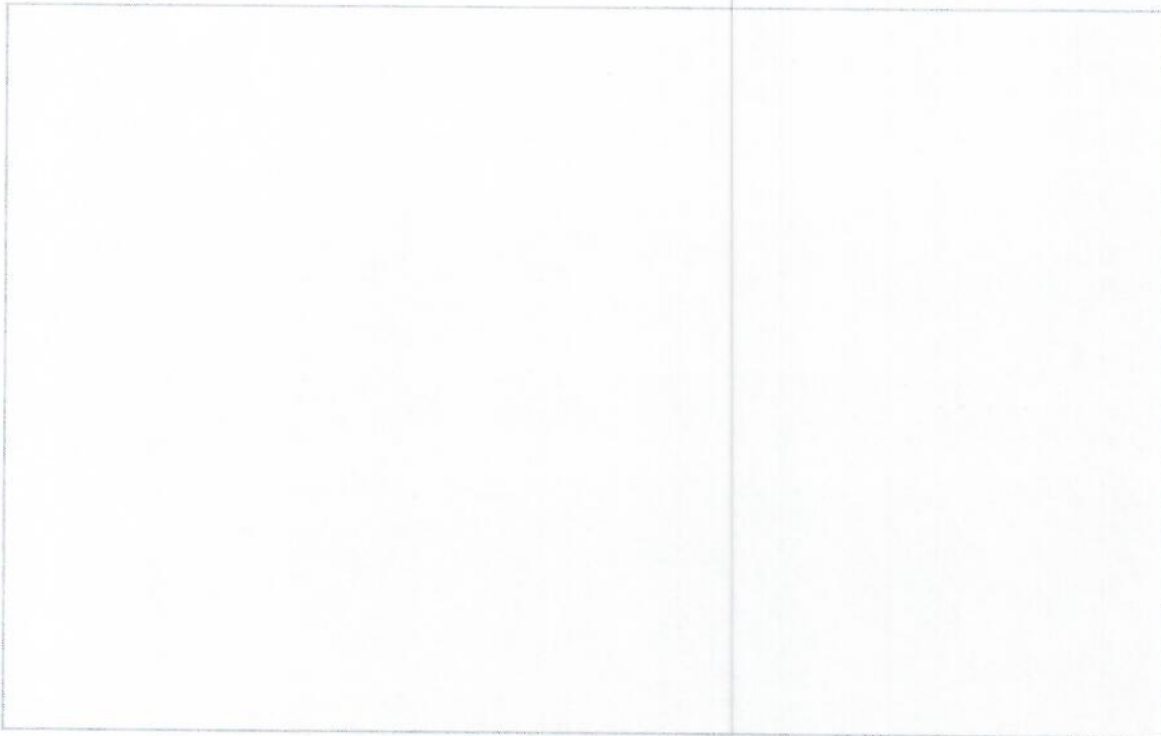
El funcionario reporta que cada uno de los proyectos de las Autopistas para la Prosperidad recibe aproximadamente \$180.000 millones, aunque hay uno de \$326.000 millones, pues varía de acuerdo con la estrategia de financiación.

Zaninovich reporta que para 2017 ya empiezan vigencias futuras para las concesiones, todos los proyectos de 4G en la región y llegan recursos del Presupuesto General.

“Con Invías tenemos los proyectos Ancón Sur -Primavera- Camilo C, con \$247.000 millones, el gran Darién que tiene Antioquia y Chocó, con \$22.000 millones; Donmatías-Yarumal Caucasia, \$20.000 millones; y un trayecto en la vía Medellín-Quibdó, con \$34.000 millones”, concluye.

Así va el cronograma de las vías 4G en Antioquia

Anexo No. 6. 428
Acta No. 26
Marzo 22/2017
Tema: "Ferreos-
rriales de Antioquia
y Autopistas 4G"



Avanzan las obras de rehabilitación de la vía al Mar, entre Santa Fe de Antioquia y Cañasgordas. El trayecto total es de 110 kilómetros, desde el Túnel Fernando Gómez Martínez. FOTO EDWIN BUSTAMANTE

ANTIOQUIA AUTOPISTA MEDELLÍN - BOGOTÁ AUTOPISTAS DE LA PROSPERIDAD
INFRAESTRUCTURA VÍAS

POR: CAMILO TRUJILLO VILLA | PUBLICADO EL 20 DE ENERO DE 2015

40

km pendientes entre Medellín y Quibdó, serán financiados por el Gobierno.

Las concesiones viales de Cuarta Generación (4G) que se desarrollan en Antioquia alcanzarán una inversión cercana a los 15 billones de pesos.

El vicepresidente de la República, *Germán Vargas Lleras* anunció que se encuentran en proceso dos proyectos de Alianza Público Privada para desarrollarse en el departamento. "En los próximos días deberá quedar aprobada la Concesión Caucaasia – Cartagena, cuyo estructurador es la firma El Cóndor, una obra cuyo costo se estima en 1 billón de pesos", dijo.

Estado de las 4G

Con respecto al estado de los proyectos de 4G que se desarrollan en Antioquia, de la primera ola 4G, la Conexión Pacífico 1 (Bolombolo - Ancón Sur), Conexión Pacífico 2 (La Pintada - Bolombolo) y la Conexión Pacífico 3, están con acta de inicio y en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

De la Conexión Norte, con una inversión de 980 mil millones de pesos, se construirán 145 km de vías que unirá a los municipios de Remedios - Zaragoza – Caucaasia, el próximo 5 de febrero se suscribirá el acta de inicio.

Mientras que de Magdalena 2, que cubrirá los municipios Remedios, Zaragoza y Caucaasia y conectará con la Ruta del Sol 2 y que tendrá un costo aproximado 1,37 billones de pesos, se suscribirá el acta de inicio el próximo 13 de marzo.

124

mil millones de pesos se invirtieron en el tramo que de Vegachí conduce a Remedios

De la segunda ola 4G, la - Autopista Mar 1 y Mar 2, serán adjudicadas el 30 de junio y el 15 de julio del presente año, respectivamente.

Para el 2015 y el 2016

El Gobierno Nacional se comprometió a inaugurar, en noviembre de este año, el túnel del kilómetro 6 de la concesión Bogotá – Medellín. Además, los puntos críticos de esta concesión se atenderán con una adición que realizará la Nación de 70.000 millones de pesos.

“Para impulsar y acelerar las obras de la Transversal de las Américas, hemos acordado con los concesionarios un nuevo cronograma donde se estipula que en 2015 deberán ser entregadas el 50 por ciento de las obras y en 2016 el otro 50 por ciento. Para sector el Tigre – Arboletes, que tenía un gran retraso, se ha firmado un otrosí, con lo que redefinimos el cronograma”, concluyó.



CAMILO TRUJILLO VILLA

Periodista de la Universidad de la Sabana. Experto en temas de movilidad, transporte, infraestructura, desarrollo sostenible y gobierno. No hay historia pequeña.