

INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN URBANA DE CULIACÁN
Sesión Extraordinaria del Consejo Directivo celebrada el día 18 de julio
IMPLAN

ACTA No. 8/2018

En la ciudad de Culiacán, Sinaloa, siendo las 18:09 horas del día martes 18 de julio del año en curso, se desarrolló en la sala de juntas de esta institución la Sesión Extraordinaria del Pleno del Consejo Directivo del IMPLAN, de acuerdo con el siguiente;

ORDEN DEL DÍA

1. Lista de asistencia y declaratoria de quórum
2. Lectura y aprobación del orden del día
3. **Valoración del proyecto Puente Elevado sobre el crucero formado por los bulevares Pedro Infante y Rolando Arjona de la ciudad de Culiacán**
4. CLAUSURA

Desarrollo de la sesión

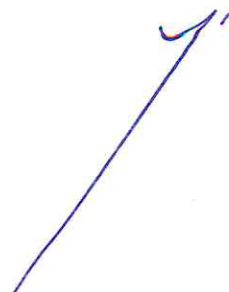
1. En punto de las 18 horas, el coordinador general del Consejo Directivo, ingeniero Aureliano Félix Díaz, tomó lista de asistencia e instaló la sesión extraordinaria al comprobar la asistencia de los siguientes consejeros:

Consejeros funcionarios

Francisco Antonio Castañeda Verduzco
Héctor Armenta Rodríguez
César Manuel Ochoa Salazar
César Sánchez Montoya
Ramiro Cruz León
Rafael Hernández Valenzuela
Felipe Campaña Aragón

Consejeros ciudadanos

Jorge Guillermo Ruiz Martínez
Bárbara Apodaca Cabanillas
Humberto Valenzuela Ramos
Héctor Careaga Quezada
Oscar Vélez González
Luis Alfonso Gastélum Gallardo
Adrián Coppel Calvo
Aarón Alberto Fragozo Gutiérrez
Aurora Castro Aldana
Aureliano Félix Díaz
René González Obeso



2. Lectura y aprobación del orden del día

Aureliano Félix Díaz sometió a la consideración de los consejeros el orden del día propuesto, el cual fue aprobado por unanimidad.

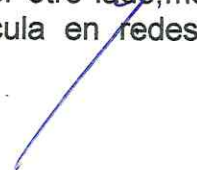
3. Valoración del proyecto Puente Elevado sobre el cruce formado por los bulevares Pedro Infante y Rolando Arjona de la ciudad de Culiacán

- Desarrollo de la sesión:

Aureliano Félix Díaz agradeció la presencia de los consejeros y anotó que el punto a analizar es muy importante. Se trata de una situación en la que, de alguna forma, el Implan está involucrado, y de definir si la construcción del puente elevado sobre el bulevar Pedro Infante cuenta con el aval del instituto, o no, y propuso votar, tomar un acuerdo y "sacar una decisión en la que ya sea la postura definitiva que tiene el IIMPLAN adelante", invitó. Luego ofreció a sus compañeros hacer uso de la palabra.

El consejero **César Sanchez** dijo que la obra iniciada por el gobierno del estado no es una idea nueva, algo que salga de la manga, ni mucho menos, "ya viene de antaño". Ese cruce es uno de los más importantes de Culiacán, donde circulan más de 43 mil vehículos cada día, lo que demuestra que es una obra muy necesaria. Pidió a Ramiro Cruz y a César Manuel Ochoa, exponer sus puntos de vista acerca de la construcción de esta nueva obra ordenada por que el señor gobernador ha generado algunos comentarios que pudieran disiparse en esta reunión.

El consejero **Ramiro Cruz** refirió que él llegó al Consejo con mucho orgullo y desde entonces se ha estado haciendo muy atinadamente el plan de desarrollo de la ciudad. En el caso del puente, motivado por lo que circula en redes, que parece ser el medio de comunicación más importante últimamente, dijo, es una obra que se empezó a manejar desde 2014 con ciertos anteproyectos que no nada más contemplaban el túnel que ya existe, sino eran las dos estructuras: el paso deprimido y el puente elevado; paralelamente, teníamos otros proyectos en Lola Beltrán y Arjona, donde también viene (vendrá) la construcción de dos estructuras; además, se cuenta con proyectos de otras estructuras en el cruce de Orquídeas y Carretera México 15 (paso deprimido y puente vehicular elevado). Explicó que estos tres proyectos son parte de lo que es un circuito interior que ya existe, de cerca de 25 kms, el cual está catalogado como una vialidad primaria. Tales proyectos fueron presentados ya para recibir recursos de la SCT y de la SHCT, sin que hayan tenido éxito estas gestiones. Afortunadamente, hoy en día hubo un recurso y ahí está, lo digo esto porque muchas cosas en redes son mentiras, y otras cosas si serán ciertas, pero esta es una obra con mucho tiempo de gestión, de estudio, como lo comentaba César Sánchez. Efectivamente, se hicieron los estudios, y anteriormente andaban en 31 mil vehículos diarios y hoy en día andan en alrededor 45 mil, una cifra que representa el 10% del parque vehicular y casi 90 mil personas beneficiadas directamente. ¿De dónde salen?, de un estudio calificado que se elaboró y no precisamente para este puente. Por otro lado, me permití apuntar algunas cosas que, contrariamente a lo que circula en redes,



nosotros tenemos claro, y que no es cierto que esta obra se contraponga a diferentes leyes o planes parciales. Tanto el Plan Parcial como el Plan Director con los que cuenta el municipio de manera obligatoria, vemos que definitivamente no se contraponen a ello. A nuestro punto de vista, no se contraponen a esto las cuestiones regulatorias; por el contrario, si queremos decir que se contraponen porque un artículo, o dos, digan que se deba de priorizar o gestionar lo que es la movilidad no motorizada, resulta que hay muchos artículos que dicen que debe Culiacán debe desarrollarse, de mejorar la movilidad en Culiacán. ¿Qué nos trae el mejoramiento de la movilidad?, por supuesto que trae desarrollo económico, nos trae inversiones también aquí, al interior de Culiacán y, por supuesto, habiendo inversiones, se traducen en empleos. Directamente, haciendo este tipo de vialidades, estamos moviendo el empleo, queramos verlo o no, definitivamente así es. Comentamos hace 2 sesiones que no nos acordamos cómo estaban ciertos cruceros sin esos túneles y sin esos pasos superiores. Era un caos. No me imagino Culiacán sin esas estructuras viales. Por otro lado, lejos de que se contraponga esa estructura a estos lineamientos, como en redes se ha dicho, nosotros vemos que, inclusive, pueden ser esos entes regulatorios, como lo son, porque lo citan ahí, el PIMUS, de tal manera que lo que se lleva avanzado del PIMUS no dice que no se deba de hacer más estructura municipal encaminada a una mejor movilidad, y no dice que no deba hacerse ese puente. También comentamos, repito, en las 2 sesiones anteriores, que estábamos, como municipio, Sr. Presidente... usted lo ha bajado hacia las áreas técnicas en el sentido de la discusión, que estamos en la mejor disposición también de gestionar esas vialidades, vaya, para hacer la movilidad no motorizada, que a fin de cuentas vienen siendo las ciclovías y demás, y tenemos muchos espacios donde incluyamos esas ciclovías; tenemos decenas de kilómetros, o centenas, quizá, en las riberas de los ríos, en el río Culiacán, enfocadas en ese sentido y, por supuesto, donde las dimensiones de ciertas calles nos lo permite. Esto se ha hecho patente aquí, en el IMPLAN, por servidores públicos, en el sentido de la mejor disposición para seguir adelante en ese sentido. Lo cierto es que, en un razonamiento con esta introducción, estamos seguros y felicitamos incluso la inversión que se está haciendo en este crucero, toda vez que sí hace mucha falta, que si es muy necesario, y no es, no es que lo esté diciendo yo, pero si nos vamos todas las mañanas o ahorita de vacaciones quizá no se sienta, pero, cuando no es vacaciones, las colas de la Arjona a las 8, 7, 9 de la mañana, llegan casi hasta Soriana; no se diga acá, del lado de la Central, las colas que se hacen por diferentes cruceros que existen. Nosotros creemos que sí es necesario, que es hasta cierto punto urgente, que Culiacán lo merece, que Culiacán va a continuar con su desarrollo, como ciudad del noroeste, de avanzada, que es el desarrollo, económicamente; nosotros sabemos que es la mejor a nivel estado, y muy probablemente la mejor a nivel noroeste, entonces mi intervención quedaría aquí: de la necesidad de que sí estamos de acuerdo que existe esa necesidad de que se construya este puente.

El consejero **César Manuel Ochoa Salazar** expresó: quiero decirles que desde la administración de Gustavo Guerrero surge un Plan de Movilidad, y ahí viene plasmado el Circuito Interior. Me llama mucho la atención que, parece ser, lo que

se crítica más en Culiacán es lo que ahora es más simple, y les voy a hacer una reflexión: el puente Teófilo Noris. El Teófilo Noris (ahí tienen su casa en Robles e Hidalgo)... se desgarraban la gente de la universidad que cómo un puente de esa naturaleza iba a caer en nuestra casa sagrada rosalina de la universidad. Dénsese cuenta ahorita que es la única conexión que tiene todo el desarrollo urbano Tres Ríos hacia el centro de la ciudad. Tuvo a bien la administración del gobernador Renato Vega comunicar el puente con el norponiente, con el famoso puente de Soriana. Uno de los cruceros más transitados, indudablemente, es el Pedro Infante y el Arjona, y el desarrollo de la ciudad, el crecimiento, va hacia él. Con el famoso *Malova* y el Boulevard de las Orquídeas ya tenemos un Circuito Interior mucho más transitable y agradable, y el tema de la capacidad de las calles con referencia a un gusto que ha existido aquí en Culiacán, o a la mejor movilidad urbana de tanto carro, es una ciudad que no tiene 100 años y 120 años, como Mochis, ó 140, cómo Obregón; es una ciudad de 487 años que tiene tres ríos y 50 arroyos (Inaudible)... muy caudalosos, y lo que tenemos que buscar es una movilidad urbana adecuada. Lo que más falta en el municipio son recursos. Este proyecto lo teníamos contemplado... lo reforzó la administración anterior con el titular del IMPLAN, Jorge Avilés, y Eleviel Zamora, como un proyecto para reforzar el tema de la movilidad ahí. Pero, además, ahorita se habla del puente pero no se habla de la ampliación de los carriles de la Arjona, y estamos buscando una tercera etapa para ver cómo mejorar el ingreso hacia Villas del Río y liberar el derecho que tenemos allá de conectar la Miguel Tamayo con la carretera a Bacurimí. Con todas estas acciones, va a mejorar sustancialmente la movilidad de esa zona. No son ocurrencias, este proyecto tiene rato esperándose. No tenemos dinero. Generalmente hemos etiquetado, y lo saben muchos de ustedes, un circuito exterior a un lado del aeropuerto, que lo único que hemos hecho es etiquetarlo, porque está registrado en Hacienda. Nos hemos traído esos fondos para hacer el paso inferior de, primero, la glorieta, y después de Pedro Infante y Lola Beltrán. Yo creo que debemos de analizarlo. Somos ingenieros, otros son arquitectos, otros tienen experiencia en movilidad, como Héctor (Armenta), que durante mucho tiempo estuvo en Vialidad y Transportes; ahora es secretario, pero entiende bastante, y yo creo que lo que ya está plasmado, pues hay que ejecutarlo. Nada hay 100%. Yo no he encontrado una vialidad o un proyecto que se cumpla al 100%, pero sí va a mejorar, y no tenemos el dinero, que es lo más importante, y el señor gobernador logró bajar ese recurso, ya se ha licitado y lo están ejecutando. Yo creo que hay que ver los pros, que realmente tienen. Yo, como gente que tengo mucho tiempo aquí en el ayuntamiento y que he participado en muchos proyectos de aquí, del IMPLAN, yo creo que hay que validarlo, y el que difiera de las apreciaciones de nosotros, que hemos estado como servidores públicos, aunque venimos de iniciativa privada, pues hay que vertirlo aquí mismo. Yo creo que esa es de alto beneficio para Culiacán, y más en ese crucero tan conflictivo, porque el que por decreto queramos quitar el uso del automóvil, va a ser muy difícil. Le quiero comunicar que, en seguida del Congreso, viene una plaza comercial que se va a llamar 'Congreso', y la tienda ancla de este lugar es la Nissan. Es un corredor de automóviles toda esa zona. Viene el desarrollo de La Ceiba, que también va a generar una movilidad urbana, y a nadie se ha engañado. Nosotros tenemos el deslinde de Costco, y en el alineamiento se ve claramente la zona que le íbamos a

6
Ad

Er

W

g

afectar para la movilidad; y ahí, en ese documento, en donde baja el puente. Osea, ese puente no es ocurrencia de ahorita, y cuando quieran ver ese documento, se los mostramos. Desde esa época ya estaba definido que iba a haber un paso superior en esa zona, yo con eso quedo y, si hay algo que verter, con mucho gusto.

El consejero **Humberto Valenzuela** comentó que en sus archivos tiene el Plan Parcial de Movilidad aprobado por el Cabildo el 28 de septiembre de 2007. Se publicó en el diario oficial, y yo tengo el diario oficial, dónde viene aprobado el plan. El plan menciona como puntos conflictivos, con propuesta de solución, el Pedro Infante con Rolando Arjona; más adelante, el 22 de noviembre del 2012, se signó un contrato de IMPLAN con la Constructora Cautín, quien hizo el proyecto ejecutivo de entonces. No es de ahorita esto, existe un plan, un proyecto ejecutivo que hizo esa constructora; es un contrato que se firmó estando el ingeniero Jorge Avilés en noviembre de 2012; describe la necesidad de solucionar el punto conflictivo de Rolando Arjona y Pedro Infante. Me tocó en esa época, yo creo ya 5 años de aquí, en el IMPLAN, parte de ese estudio que está dando la solución a la problemática, como decía Manolo: quitar el uso del automóvil es un proceso largo. En tanto no se mejore el transporte público, el automóvil se va a seguir usando. Los carros están ya, y ahí pasan todos los días, y hay que darle solución, y si tiene un proyecto ejecutivo ese cruce que da solución, entonces no es una ocurrencia. Te digo: consulté el estudio de movilidad, está aprobado y registrado en el Registro Público de la Propiedad el 17 de febrero de 2009. También está bien fundamentado legal y técnicamente este proyecto.

El consejero **René González Obeso** comentó que es interesante que socialicen esa información para que no quede como una idea suelta, ocurrencia, del funcionario. Preciso que el registro se localiza en la sección 74, libro 3, sección quinta, del 17 de febrero de 2009, y el periódico oficial es el del 6 de febrero de 2009.


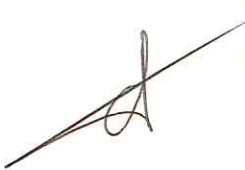





La arquitecta **Aurora Castro Aldana** comentó que, efectivamente, hay un Plan Parcial de Movilidad vigente, el cual se encuentra ahora en proceso de actualización en el IMPLAN, junto al resto de los instrumentos de planeación, con base en que existe ahora una Ley General de Ordenamiento Territorial aprobada en noviembre de 2016, que ordena que, al año de su publicación, cada entidad debe haber armonizado o creado su ley estatal, que se aprobó, en el caso de Sinaloa este año. Explicó que, como consecuencia de este proceso legal, los municipios están obligados a actualizar todos sus instrumentos de planeación con referencia a la legislación vigente. Ahorita, por ejemplo, Ramiro, menciona que tenemos cientos de kilómetros de ciclovías, sí, pero esos son de usos recreativos. Voy a leer el artículo 73 de la Ley de Ordenamiento Territorial, que dice que no podemos estar por encima de eso. Por ejemplo, dices que no conocen. Simple y sencillamente hay que actualizarnos y tomar en cuenta no nada más a los vehículos, y sí, el sistema de transporte, por supuesto, es muy deficiente, y el que se sube a un camión, como lo he hecho para mis estudios (todo sabemos en qué condiciones están los camiones). Por ejemplo, iban un montón de rutas de camión



al Hospital de la Mujer, y digo un montón porque no sé cuántas rutas van, y muchas rutas de camión que llegan a la Central y que llegan al Hospital de la Mujer, precisamente, que atraviesan por ahí. ¿En donde está ese proyecto? Bueno, aquí los nuevos consejeros -ya ni tan nuevos, ¿no?-, que tenemos ya 2 años, pues no conocemos el proyecto. A lo mejor no nos dimos el tiempo de conocerlo porque todo ha sido muy rápido. No ha pasado ni un mes de que dijeron que se iba a hacer (el nuevo puente)... el 19 de junio fue la reunión en la que se trató el tema aquí en el Consejo. Entonces, el artículo 73 dice...

La arquitecta **Barbará Apodaca** leyó en voz alta: Artículo 73. *La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular y promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado, en reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía, personas con movilidad limitada y peatones, usuarios del transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuario de transporte particular.*

Aurora Castro prosiguió: entonces, si enumeramos, esto es la pirámide de la movilidad que tenemos actualmente. No es que digamos, este puente no es necesario. Pues si es necesario, está bien, hay que hacerlo, simple y sencillamente hay que tomar en cuenta todos los medios de transporte, todos los medios de movilidad con los que contamos. Ahora hablamos nada más de carros, por ejemplo en los conteos. ¿Ese conteo de cuándo es? ¿Esos 46 mil vehículos son de esta semana, de este año? No sé, pues, pero ¿cuántos camiones pasan por ahí, cuántos peatones cruzan por ahí? Dicen: oye, es que no hay peatones, y bueno, es que corre por tu vida. He caminado ese lugar, y es más, de hecho fuimos nosotros a una visita del Parque Temático hace como un año y cruzamos a la biblioteca. Nos invitaron a conocer la biblioteca y, por supuesto, no hay ni banqueta. Alguien más de aquí estuvo en esa visita al Parque Temático, que nos invitaron entonces, y hay que hacer otras adecuaciones que vengan acompañadas de este proyecto, con infraestructura necesaria para todos los que transitamos la vialidad, priorizando al peatón. Hay muchas escuelas por ahí, está la Japac, está el Costco, entonces, ¡no caminas porque no hay dónde caminar! Vemos el centro ahorita, hago una analogía, hay mucha gente caminando, sí, porque hubo una reconstrucción de las banquetas del centro. Si tuviésemos esa infraestructura. Por supuesto que ahora que la Universidad Autónoma de Occidente será pública, si tuviésemos nosotros esa estructura, habría mucha gente transitando por ahí. Leí hace un par de días que la inscripción subió bastante el porcentaje, pues será otro punto importante ahí en la UAdeO. Necesitamos verlo integralmente, no nada más de modo vehicular, ahora se puede hacer una ciclovía, y si no es viable, a lo mejor, pues eso lo dirán los estudios técnicos. Esa es mi opinión.



Ramiro Cruz respondió: efectivamente, arquitecta, comenté también en mi intervención que estas regulaciones, le dije, aparecen en un artículo, dos, tres, no sé cuántos, donde se menciona que se debe incentivar la movilidad no motorizada, ¿no? Pero no, quizá me quede corto porque no mencioné varios artículos que dicen que debemos desarrollarnos en la movilidad también; está el transporte de materiales, de transporte urbano y nada más. De otro modo, están nomás unos cuantos, si me permiten para redondear esto, donde la Ley de Ordenamiento Territorial y desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa establece como principios de política pública dentro de la productividad y eficiencia; plantea que, para fortalecer la productividad de las ciudades y del territorio como eje de crecimiento económico, es a lo que me refería, se requiere la consolidación de redes de vialidad y movilidad. Asimismo, el principio de accesibilidad universal y movilidad señala que para promover una adecuada accesibilidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas, es indispensable un patrón coherente de redes viales primarias; que, para mejorar el nivel y calidad de vida a través de ordenamientos territoriales de los centros de población, se requiere la implementación de medios de movilidad urbana sustentable que aseguren la accesibilidad a los equipamientos y a las zonas concentradoras de empleo y educación. Es el artículo 4, dice: una ley la movilidad es la capacidad y facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma. Es el artículo 6, fracción 35, que establece que los instrumentos de planeación estarán dirigidos a promover el ordenamiento territorial y el crecimiento ordenado de los centros de formación bajo los principios de la ley y con el objetivo de mejorar la movilidad de personas y de bienes; entre otros, está el artículo 51 y, por último, las políticas públicas para la movilidad urbana sustentable deberán cumplir con el lineamiento, establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y mejoramiento de la estructura vial y de movilidad.

El consejero **Luis Alfonso Gastélum Gallardo** añadió que el proyecto del puente paso inferior, a nivel y superior, es un asunto que ya tiene tiempo, que ya se ha trabajado, y es un proyecto que ya tiene sus años; que seguramente cumplió con lo que se debía, que hubo cambios en la ley, es cierto, es cierto, pero hay que tener en cuenta una cosa: qué tú misma lo acabas de decir, Aurorita, esa vialidad que te lleva a la USE, al Hospital de la Mujer, que te lleva al nuevo Centro de Autismo y Débiles Visuales que se está haciendo, generalmente obedece a un patrón de gente que se mueve con vehículos o en transporte público. El asunto de la movilidad y del peatón, de la bicicleta, de la motocicleta, de todo, todos obedecen a un origen y a un destino. Entonces, esa vialidad en ningún lado se ve que sea un punto, en que el origen y destino de peatones o de ciclistas lo demande, ¿por qué?, porque el tipo de infraestructura del que está rodeada, y el tipo de vialidad a la que obedece, pues es muy complicado que la gente pueda utilizar la bicicleta; o sea, no hay manera, pero hay una solución para eso que, yo creo, es ahí donde realmente se debe de ver qué es el proyecto de la margen izquierda del río que pasa por detrás del Congreso; o sea que, si lo queremos ver ya como para el plan de movilidad actual, yo creo que esa es la vialidad que va a llegar a resolver ese

asunto en su momento. Ahorita no hay manera, hay que ser reales, pues. O sea, toda la gente ahí se tiene mover en vehículo y no hay demanda, no hay demanda, aunque no quiera decir que allá, de vez en cuando, alguna gente, de vez en cuando, irá caminando, pero una demanda real y fuerte de peatones o ciclistas no la hay; o sea, yo no veo de qué manera pudiera existir esa demanda de esas vialidades de manera de ahorita decir tenemos que reestudiar algo que ya está planteado, ya está programado, y ahí está el recurso, pudiéndolo hacer en una vialidad alterna, como va ser el malecón, que va inclusive paralela al Pedro Infante y que, ahí sí, ese te puede resolver todos los problemas, el asunto de peatones y de ciclovías, y van a llegar a los mismos destinos que esta calle.

Aurora Castro aclaró que no se pone en discusión eso. Ahorita, usted lo acaba de decir: no tenemos las condiciones, y todos, todos, somos peatones, aunque vayamos a la USE, aunque vayamos a cruzar de la USE al estacionamiento, a eso me refiero. No tenemos esa infraestructura, y no es que estemos en contra. Ya vendrán otros proyectos y aquí está el equipo técnico del IMPLAN, que a ellos les corresponderá hacer esos estudios, o a lo mejor a Obras Públicas. Nosotros estamos aquí para definir si es correcto o no; si están los estudios que nos digan qué tantos vehículos pasan, pues adelante. Que no haya peatones, o ciclistas, no por eso no debemos de dejar de mencionarlos.

René González Obeso preguntó cuándo se hizo este proyecto y si está registrado. ¿No sé previo qué infraestructura iba a haber ahí? No sé si Manolo...

Cesar Sánchez explicó que en aquel momento los funcionarios no sabíamos que Costco iba a comprar (el terreno en que se ubica ahora) y que se iba a instalar ahí.

René González Obeso opinó que, cuando se actualizan esos proyectos, también debe pensarse en eso. Pero si hay un plan parcial del proyecto para desfogar toda esa movilidad, ¿por qué no se tuvo también la previsión de decir: te autorizó esto, pero bajo estas condiciones? Si un proyecto viene desde 2007, por ejemplo, y dicen: está en *standby*, ¿por qué las gestiones no habían cristalizado? Ahorita ya lo está, pero ¿no sería prudente ver hasta dónde es un extremo que vamos a hacer un estudio de nuevo porque aquello no se previó? Es decir, se desarrolló una infraestructura cuando ya estaba previsto algo diferente. No se sabía qué tipo de infraestructura íbamos a hacer. Entonces, al autorizar las obras se ve la dimensión de la movilidad necesaria de peatones. Si hay una nueva ley que revoluciona todo, y es una línea mundial que viene en esta ley nuestra, que viene el reglamento (que para agosto tiene que estar terminado), entonces ¿hasta dónde sería prudente hacer una reflexión, decir... a ver, que yo sepa, se previó, se hizo un esquema así, como está probado, registrado y todo, porque tiene las condiciones técnicas para aquel momento y el soporte jurídico también, pero los tiempos traen tiempos, y muchas veces, a veces, es bueno decir, detenerse y hacer una evaluación, combinar, porque es lo que la legislación está buscando ahorita: una convivencia saludable, amigable, de la infraestructura, y que el ser humano pueda disfrutar de esas vialidades. Y no sé, Aurora, tu observación se me hace interesante porque, incluso el artículo ese, jerárquicamente hablando, hasta al final

pone a los vehículos; entonces, no porque ya está el recurso disponible, el proyecto ya está aprobado, como el caso del Par Vial Culiacán, se tenía aprobado también desde el 2007, pues no se animaron a cambiarlo, a modificar esas disposiciones que, así como se crean, se pueden modificar. En fin, a lo mejor no con la prisa de... *si no utilizo el recurso, se va a ir...*

Rafael Hernández comentó que hay estudios recientes, no estamos hablando del 2009. El proyecto ejecutivo lo realizó el IMPLAN, al mando del licenciado Jorge Avilés Sénes como director, ¿no? O sea: no estamos pensando nada más que el tema viene desde 2007, 2009, con el Plan Parcial de Movilidad, ¿no? Ha seguido todavía el estudio de esta zona, se ha ido adaptando. Digo un dato, por ejemplo: hablando del dato del aforo vehicular, es un tema...

Arq. **Aurora Castro** cuestionó ¿y en dónde está ese estudio, de cuándo es?

Luego intervino **Aureliano Félix** para recomendar a los consejeros solicitar el uso de la palabra para ordenar el diálogo.

El consejero y secretario del ayuntamiento **Héctor Armenta** explicó que el tema de los aforos vehiculares es un tema 'bien sencillo'. En el 2014, la última versión que estamos comentando del proyecto, tenemos alrededor de 420 mil vehículos en Culiacán; para el 2018, el parque vehicular ronda los 480 mil. Desde el año 2005, ó 2007, más o menos, venimos creciendo alrededor del 6 al 7% del parque vehicular. Entonces, si nos damos cuenta, el tema de actualización de vehículos está bien sencillo, nada más ha crecido con respecto al 2014. Con respecto al tema de los peatones, yo concuerdo con el tema de Luis Alfonso Gastélum porque, efectivamente, los corredores son eminentemente vehiculares y el tipo de servicios que ahí se dan también. Recordemos que, desde hace muchísimos años, se decía qué Costco se iba a poner en esa esquina, y no era porque se rumoraba, era porque ya habían acudido a las instancias gubernamentales a sondear la posibilidad de los permisos y demás. Entonces, desde el año 2006 a 2007, más o menos, me tocó a mí iniciar a escuchar esto. Ya se tenían nociones de qué empresa quería la esquina, ¿qué es lo que atrae?, pues obviamente todo un amplio estacionamiento, más vehículos con una gasolinera, otro impacto en el tema vehicular y, bueno, representa lo que el sector es. Entonces, en el tema de la SCT, cuando hizo el paso

-el túnel del boulevard Pedro Infante- también pusieron unos semáforos peatonales, y era tan bajo, y en tan bajo el flujo peatonal, que incluso la fase peatonal la tuvieron que combinar con la misma fase vehicular. Esta es una decisión que tomó la SCT en su momento, y derivado de estudios propios, creo que no estamos muy errados de los comentarios de todos los que aquí estamos comentando, porque también, arquitecta, quiero comentarle (la arquitecta Simeí Cebaleros y yo hemos estado platicando desde ayer sobre este tema- y nos parece correcto plantear, asumo eso, Simeí) que efectivamente también desencadena este proyecto la necesidad, pero además que estamos en un proceso de definición de un proyecto de ampliación que también se va a realizar para el boulevard Arjona, y es precisamente un proyecto que está depositado en IMPLAN, bajo su

supervisión, y que el día de mañana que sea entregado pues va a contener todas las necesidades de integralidad de la zona, ¿verdad? Entonces a eso le sumas lo que se va hacer en forma paralela en el Miguel Tamayo, y que estotambién va a contener la solución al exceso de tráfico de Villas del Rio, entonces yo creo que sí estamos hablando de una visión integral, pero tenemos que empezar por algo. Hasta ahí me quedo yo.

El consejero y alcalde de la ciudad, **Francisco Antonio Castañeda Verduzco**, agradeció la presencia de los consejeros y su interés en el tema, pues los que saben son ustedes, pero yo quisiera tomar parte de las mismas intervenciones que ha habido aquí, como la del licenciado René González, de que este es un proyecto aprobado por el mismo IMPLAN hace mucho tiempo. El asunto es que alomejor le hace falta actualizar los mismos proyectos que tiene el instituto. Ydecía Héctor Armenta hace un momento: esta es la primera etapa de tres que van a ser para esta obra, o para este eje. Si nosotros como funcionarios, como consejeros en el Implan, no le damos prioridad a actualizar los mismos proyectos que tienen, pues quizá en 10 años vamos a estar igual, o van a estar los que les toque estar aquí, discutiendo por qué se bajó recurso para una obra, queestán muy peleado los recursos en estos momentos a nivel nacional. Si el gobernador consiguió que pudieran etiquetar estos 140 millones de pesos, y si nosotros en Culiacán estamos poniendo obstáculos para que se pueda realizar esta obra, pues para de aquí a cuando vuelvan autorizar la segunda etapavan a pasar muchos años. Yo creo que tenemos que ser propositivos, y sí ahorita está el proyecto, con las limitaciones que se tenganporque ya tiene mucho tiempo, pues ahí vendrá la segunda etapa. ¿Qué se puede hacer ya lo ahorita para el peatón, para la bicicleta, para todo este tipo de vehículos o personas?

Aurora Castro se dirigió a Castañeda para aclarar que su postura no es oposición, que quede claro. "Ha sido propositivo en tomar en cuenta lo que dice la ley y la pirámide de la movilidad que marca ahí".

Castañeda explicó que no se refirió a nada de la participación de Aurora Castro. Y prosiguió: recojo la participación de la mayoría y lo que se han mencionado los medios, no es porque sea dirigido a lo que usted. Creo que, más bien, es aprovechar la gestión que ya consiguió el gobernador, que ya se inició la obra, y vamos preparándonos para la segunda etapa. Veamos que se contemplen todos estos tipos de elementos que ustedes han aportado, porque Ramiro tiene mucha razón en lo que leyó ahí con los artículos, y usted y los que han participado también. Creo que, parte de lo que deberíamos de hacer en el IMPLAN es ver si viene una segunda etapa; ir incluyéndole las cosas que se le tengan que incluir, pero creo que sí es necesario que se emita un posicionamiento por parte del IMPLAN para respaldar el proyecto, que refiera que de aquí mismo salió el proyecto. Esa es mi participación.

La subdirectora técnica del IMPLAN, **Simeí Cebreros**, celebró la presencia de casi todos los integrantes del Consejo y explicó que nuestro trabajo como equipo técnico es informar a ustedes técnicamente qué es lo que pasa con cada uno de

de los proyectos y con cada uno de los planes que se elaboran aquí. Preciso que en el 2007 se hizo un Plan de Movilidad que fue aprobado en el 2009. Tal instrumento contempla ese cruce –Arjona y Pedro Infante– como un cruce conflictivo, pero lo contempla con obras menores. Así está establecido en el Plan de Movilidad.

“¿Obras qué...?”, increpó **César Sánchez**.

Simeí Cebreros complementó: obras menores en ese cruce. En el 2014 –continuó–, como bien lo dicen, el Paso Superior Vehicular, así como el Paso Inferior Vehicular, formaban parte del POA (Programa Operativo Anual) del IMPLAN en el año 2014, y es por eso que se realizaron los proyectos de ambos cruces. Recordó que las negociaciones que se hicieron con Costco sucedieron cuando la obra estaba contemplada, y el ingeniero Ramiro no me dejará mentir, y estaba contemplado hacer el paso inferior y el paso superior. En ese momento, Costco sostenía las negociaciones para elaborar la obra, por ello, dentro de la obra de Costco, ya está contemplado el proyecto del paso superior que se hicieron a la par. En el 2016, como bien comenta Aurora Castro, la Cámara de Diputados aprobó la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la cual emerge de políticas públicas internacionales que son exactamente lo mismo que leyó la arquitecta, Aurora, y tal legislación dice que debemos respetar todas estas prioridades; que debemos hacer ciudades más humanas, y mandata a los estados y a los municipios establecer todos los criterios establecidos en esta ley federal en la legislación local de los estados y en los instrumentos municipales en el año 2018. De esta forma, en enero de 2018, el Congreso del Estado de Sinaloa aprobó la iniciativa de Ley Estatal de Ordenamiento Territorial presentada a la Legislatura por el Ejecutivo del estado. No obstante, antes de ese momento, pero desde que inició la administración estatal, el gobernador ordenó la creación de la SEDESU para que ésta bajara al estado todo lo establecido en la Ley General de Ordenamiento Territorial y, bajo esas acciones, la SEDESU firma hace un acuerdo con la agencia ONU-HABITAT para asumir y cumplir los compromisos establecidos en la Agenda 2030, que no son más que este tipo de objetivos y principios establecidos en la Ley General para hacer ciudades a escala humana. Entonces, el gobierno del estado cumple y firmó ese acuerdo con ONU-HABITAT; tan es así, que opera una oficina de ONU en Sinaloa, dentro de la SEDESU. Con base en estos antecedentes, obviamente, nosotros actuamos. El proyecto del puente elevado es un proyecto que se estableció en IMPLAN, efectivamente, y nuestro carácter como equipo técnico nos obliga a que ustedes estén enterados de lo que pasa. El POA del IMPLAN de 2017 y 2018 únicamente contempló la elaboración de proyectos que vayan acorde a lo que está establecido en la Ley General para cumplir lo que mandata la federación, acerca de cómo hacer ciudad, y por eso en el IMPLAN actualmente estamos actualizando todo el sistema municipal de planeación, porque, como ordena la Ley General, deben actualizarse estos instrumentos en un máximo de 2 años. Todos los programas municipales, planes y proyectos deben cumplir con lo que establece esta ley.

César Manuel Ochoa expresó que, con el tema ahí de la obligación de promover, la administración que empezó Jesús Valdez, que ahorita está Tony Castañeda, muestra de manera palpable que había una vialidad que no estaba impactada y, como atinadamente dice Luis Gastélum, había un origen y un destino que es la carretera a Imala. La carretera Imalase hizo tal y antes de que hubiera el famoso reglamento y todo, se hizo como debe de hacerse, como dicen ustedes: que debe convivir la ciudad. Hay un origen que es la ciudad o hay un destino qué es la ciudad Educadora. Y hay miles de casas ya construidas y programadas en esa zona. El cruce ese ya está impactado y hay un derecho de vía ya establecido ahí, abogado. El tema no es qué obra se va a hacer. Generalmente se diseña en el ancho de la vialidad. El Pedro Infante era de 60 ms, y quedó de 40. Hay mucha historia, ¿verdad? Afortunadamente, hemos sido partícipes de ella y a la gente se le olvida porque es muy fácil mandar un documento cuando hay una historia, que varios de aquí la conocemos adecuadamente. A mí me da mucho gusto la participación de los consejeros ciudadanos porque generalmente creen que porque somos consejeros gubernamentales tenemos que defender la posición.

Ustedes conocen a Manuel Ochoa y yo voy actuar primeramente como ciudadano. Yo soy un convencido de que esa vialidad se tiene que diseñar tal y como está. En su momento, cuando hicieron el cruce a nivel de Villas del Río, yo te dije, Ramiro, nosotros no dejamos el proyecto así, ustedes revisen lo que dejamos del documento del IMPLAN. El paso peatonal de la Morelos no era bajarlo ahí, sin embargo se hizo, y qué, bajaron a toda la gente de una movilidad humana que nunca debieron bajar. Yo no soy abogado, pero tengo una hija abogada. Cuando hablan de flora y fauna, no quiere decir que la fauna es la última en la redacción. No porque digan *el vehículo al último*, yo no creo que sea de interpretación, que primero tiene que ser fulano o mengano. Está contemplando todo un movimiento que existe en una ciudad, porque cuando dicen: oye, vamos a invitar a los hermanos Ochoa Salazar (inaudible)... vamos todos. Yo no soy abogado, pero tengo una hija abogada, y cuando hay un enunciado de ese tipo, no habla de prioridades. Es como cuando dicen: hay que salir a votar los mayores de 18 años, no dicen jóvenes, más adultos, hablan en lo general. Yo digo que sí hay prioridades. Este gobierno municipal lo ha hecho, y ahí está la prueba con la carretera -que ya malamente le decimos carretera-, para mí es ya un Boulevard a Ciudad Educadora, para ya etiquetarlo, y de tal suerte, como lo comenta aquí el presidente, fuimos tan eficientes en esa vialidad que ya el señor gobernador nos va a dar 7 kilómetros más, con una sección de 20 metros. Entonces, sí se puede donde las zonas no estén impactadas. El centro quedó así, pues, porque el centro ya estaba para remodelar. No es que hayamos descubierto el hilo negro. ¡Desde cuándo está Querétaro, desde cuando están todos! Yo creo que algo ha pasado en estas administraciones, últimamente. Hay cuatro figuras que hay que respetar, y se llaman, y aquí si lo dice la ley, el IMPLAN, el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano, los regidores de la Comisión de Urbanismo y Obras Públicas, y después el Cabildo. Este camino en esta administración, y en las anteriores, no ha sido correcto, y hay que aceptarlo. Los últimos que se enteran de todo, es aquí, en el IMPLAN. Y se los he dicho hasta el cansancio: no puede ser posible que, con tanto personal que tienen aquí, no sepan toda la obra que está realizando en este momento la administración; la obra que se hizo acá con César y toda la obra que

yo he autorizado de fraccionamientos, de todo. Yo les aseguro que, si ahorita pido la mancha urbana autorizada para esta administración, no la tienen. Se los puedo asegurar. Entonces, yo creo, presidente, que es el momento. Tenemos un extraordinario coordinador del Consejo, está muy bien el Consejo, pero yo creo que hay que implementar acciones para que esta cadena trabajé realmente, que el Implan se dedique a lo suyo, nosotros estamos esperando desde hace mucho tiempo, como Consejo, lo que tienen que hacer ahorita. Estamos al sentido común y a lo que ya tenemos, y después que se lo planteen a la Comisión, en este caso a Heráldez, y después de Heráldez a ustedes como Cabildo.

Simeí Cebreros se dirigió a César Manuel Ochoa para recordar que hace como cuatro meses le pedimos los fraccionamientos a usted y al Jurídico y no nos los han pasado. De que la mancha urbana no esté actualizada...

Interrumpió **César Manuel Ochoa**: "ah, osea que es culpa de nosotros..."

Simeí Cebreros continuó: usted me echó la culpa a mí de que no tenga actualizada la mancha urbana...

César Manuel Ochoa replicó: "... es muy fácil pedir información..."

Aureliano Félix solicitó a los consejeros que emitieran algunas opiniones más, para tenemos que votar esto.

René González Obeso, quien retomó las expresiones anteriores de Luis Alfonso Gastélum y César Manuel Ochoa en el sentido de la oportunidad que representa la obra referida. Esta obra va, no se trata de esos comentarios (inaudible)... hay que darle difusión. Pero también está esto para darle salida, decir que esta obra no se queda aislada, sino que va a integrarse con una segunda etapa, donde ya se le va a dar esa armonía, esa convivencia. Propongo en todo caso, digo, no se trata de estar en contra de la obra en sí misma, sino que esté previsto, no a una condición de que se pueda difundir este proyecto; así está, se va a revisar, pero esto va a permitir también darle a entender a esa gente que se opone, ya conciertos tintes políticos a veces, que se opone. Esa es la respuesta con una inmediatez porque los tiempos políticos que se avecinan van a permitir ese tipo de obras rápido, porque son áreas, bueno, políticas, que las vamos a ver pronto. Mi opinión es que se debe difundir y socializar, también dar a conocer: esperen, esta obra no está aislada, sin integrarse hacia otras vialidades que van a permitir precisamente lo que estamos comentando... es a diversificar (inaudible...)

La consejera ciudadana **Bárbara Apodaca** expresó que quizá su pregunta sería ingenua: no sé si estamos en el tiempo y con las facultades de votar o no, valorar o no, una obra que ya está iniciada. No coincido con la opinión de que aquí estamos los expertos. Creo que el equipo técnico es el experto, y nosotros como ciudadanos, ya pasamos un proceso donde el equipo técnico nos presentó a través del POA proyectos que todos votamos y promovimos para realizarse. Lo que me preocupa, como Consejo, es reflexionar y buscar la manera de resolver.

Entonces, como no fui parte del Consejo anterior, y me siento, por así decirlo, nueva, ¿qué significa esto? Hay que sacar del cajón todos esos proyectos que pasaron, por así decirlo, sin haberlo revisado este Consejo. Vale la pena y, número dos, ¿en qué estatus están estos proyectos del POA?, ¿por qué no se seleccionó éste?, ¿por qué se seleccionó éste en vez de alguno de nuestros proyectos?, ¿qué proyectos están en qué estatus? No lo conocemos, no sabemos los gestores qué fondos están buscando para qué en Obras Públicas, y no sabemos las decisiones que está tomando Obras Públicas para realizarlo, o al menos, a lo mejor no lo conozco yo. Y nada más sumando un poco al comentario que hace el ingeniero Ochoa, creo que sí están cambiando las cosas. Por ejemplo, mencionas la carretera a Imala, que es el boulevard Ciudad Educadora, ¿verdad? Creo que sí nos falta un elemento ahí: los árboles.

Manuel Ochoa respondió que los árboles se están plantando en las orillas, y todos los está poniendo Gómer Monárrez.

Bárbara Apodaca continuó: también coincido con el licenciado en decir qué es importante, o no, o qué no es importante. Hay que tener una visión integral y, si hay oportunidad de valorar los proyectos e incluir esa visión integral, debemos hacerlo.

Héctor Armenta habló para expresar “me siento un poquito como aludido” y sugirió enmarcar muy bien

el tema. Hemos estado participando puras personas que ya llevamos más de 10 años dedicándonos a la administración de la vía pública en diferentes proyectos, en un 80-90% de las participaciones, y todos hemos pertenecido a prácticamente todas las mesas de trabajo del IMPLAN desde el año 2000. Más de 10 años, no más, para que tengas la certeza de que todos los antecedentes que estás viendo aquí es porque lo hemos vivido y no los hemos discutido de ayer para hoy. Llevamos más de 10 años emitiendo opinión.

El consejero **Felipe Campaña** corrigió: “Desde 2005”.

El consejero **Aarón Fragozo** expuso que, más que votar como dice nuestra compañera arquitecta, necesitamos ver, a nosotros los consejeros, los nuevos, sí es cierto, nos mostraron los proyectos; sin embargo, no han socializado éste, compañero. Qué bueno. A mí me extraña que ahorita no esté el director del IMPLAN, Juan Carlos Rojo Carrascal, quien se encontraba de viaje por motivo vacacional). Llegué y no estaba. Desconozco por qué. Sin embargo, es importante que él estuviera aquí, y te voy a decir por qué: nosotros, como consejeros nuevos, desconocemos, te lo digo yo con certeza, desconocemos todo lo que se ha venido trabajando. Ya está asentado ahí, en el diario, como dice Humberto; sin embargo, no podemos nosotros vertir una opinión de algo que desconocemos. A nosotros, el nuevo Consejo, y te lo digo, Aureliano, necesitan enterarnos porque les voy a ser claro: ante la sociedad, el IMPLAN está quedando como una burla porque, como dice el licenciado, no hemos salido a declarar... por lo menos nuestro director, señor presidente, y es la mera verdad. Necesitamos saber nosotros y estar

enterados. En otras sesiones, Adrián (Coppel) comentaba: a ver, Obras Públicas, ¿qué proyectos tiene?, ¿de dónde estás gestionando los recursos? A lo mejor no es en sí el interés, pero si somos ciudadanos, y queremos saber, entonces yo creo que, más bien, arquitecta Simeí, si me lo permite, ahorita debemos de ver eso que nos presenten. Por ejemplo, si va a licitar este proyecto, ya estamos con desconocimiento completo. Necesitamos saber, porque a nosotros nos preguntan, somos partícipes en otras asociaciones. Yo creo que es eso. No, ya el proyecto ya se lícito, y se va y se va a hacer, porque, si no, pues se regresa el dinero, y qué bueno que lo gestiona el señor gobernador, eso hay que aplaudirlo también, pero yo quiero que quede asentado eso, arquitecta, y que se lo comenten a Juan Carlos.

Simeí Cebreros ofreció: claro que sí, ingeniero.

Aureliano Félix dijo que desde hace tiempo ha pedido, y le he dicho a Juan Carlos muchas veces, que nos muestre los proyectos que hay. Yo estaba escuchando de un piso superior, de un segundo nivel que (...) tiene proyectado, que no sabemos nada; va a caer, va a caer el dinero, van a empezar, y otra vez vamos a tener problemas. Entonces, no sé quién tiene sus proyectos. No sé dónde están esos proyectos, si son viejos y son nuevos, no importa, ¿son proyectos que salieron de aquí? Debiéramos de conocer y también adelantarnos un poquito, como dice el presidente ahorita, a este tipo de situaciones, porque toda la obra que salga nueva, aunque ya tenga tiempo el proyecto, va a tener problemas o va a haber inconformidades. Entonces vamos a adelantarnos, que sirva esto para eso.

Simeí Cebreros explicó que, desafortunadamente, como bien lo dice el ingeniero Ochoa, muchas veces somos los últimos que nos enteramos de cuáles son los proyectos. No. El proyecto se presentó en la reunión de junio, cuando nos enteramos que iban a licitar. Nos solicitaron el proyecto el mes pasado, y por eso fue que se presentó en la reunión de junio. ¿Cuál era el proceso del proyecto, para que estuvieran ustedes enterados de cuál era el proceso, y cuál era el planteamiento del IMPLAN ante el proyecto? Derivado no, por supuesto que también lo digo, no estamos en contra del desarrollo de la ciudad, ni muchísimo menos de que llegue dinero a la ciudad, porque es lo que estamos deseando. Tenemos un POA que no podemos desarrollar por falta del dinero, y los proyectos no se desarrollan por falta de dinero, pero, definitivamente, muchos de los proyectos no se desarrollan en el municipio y nosotros como instituto no nos enteramos. Sobre el Paso Superior, ya nos acercamos a Capufe. El proyecto fue desarrollado por Capufe, y Capufe no nos entregó el proyecto. Y lo hicimos vía telefónica, vía personal, vía correo electrónico, pero los proyectos, en cuanto están en el instituto, son presentados en las reuniones de Consejo.

Aureliano Félix acotó: "Bueno si no hay, otra participación, vamos..."

Lo sucedió **Oscar Vélez**, quien opinó que el tema discutido tiene que ver este con la opinión de los consejeros, como decía aquí el licenciado. Creo que no estamos

aquí para pelear las cosas que se hacen, pero sí veo que coincidimos también, lo hemos hecho en las juntas de Consejo, en que los proyectos se hacen al revés: comenzamos por el final, en lugar de empezar por el inicio. Lo mejor sería empezar las obras de ampliación de la Arjona, y después que viniera todo lo demás. Si se justifican los estudios, o cómo dicen también, el conocimiento de los proyectos llegan tarde, o no los conocemos, ustedes mismos como funcionarios, en más de una ocasión, los he visto quejarse de que no se enteran de los proyectos hasta el último momento. Nosotros nos enteramos, a veces, hasta por el periódico, por la prensa nos hemos enterado de las cosas, y yo creo que si estamos buscando realmente una planeación para el futuro de la ciudad, pues esto no es planeación y nos gana, a lo mejor, el deseo de utilizar los recursos, pero también a veces hay que aprender a decir que no a las cosas y poner orden porque la ciudad es de todos. Somos ciudadanos, ustedes son funcionarios ahorita, y mañana no; somos consejeros ahora, mañana no, pero la ciudad es donde la mayoría vamos a vivir. Entonces, creo que es importante que consideren que, si se van a hacer las obras, pues se tienen que informar a las instancias, y se han hecho solicitudes a las dependencias.

Lo sabemos, y no nos entregan información. Ha pasado en otras obras: no nos entregan información y a veces hasta nos la han ocultado. Entonces, pues creo que el tema del puente tiene una fundamentación: ya hay unos estudios. Yo no me siento con la capacidad técnica como para decir sí, o no; inclusive, no es el momento, ni en la convocatoria está dicho que vengamos a votar el proyecto porque, para mí, el voto es para el equipo técnico. Quiero que lo diga el equipo técnico, con los estudios actuales que haya, y a eso me voy a remitir. Creo que podrían hacerse más cosas, o aprovechar para hacerse más cosas, antes que sólo el puente. En la junta anterior, discutimos: vamos conectando el Miguel Tamayo, decíamos, Ochoa, si ya está hasta terminada la negociación legal ahí. Oye, es una vía natural para desfogar el Lola Beltrán, por el Miguel Tamayo, y se va a ir una gran cantidad de vehículos, o ampliar a los seis carriles el Arjona, considerando una calle completa, considerando a los peatones, a las bicis y lo que sea, un ejemplo de avenida. Y luego vemos si podemos, o si se justifica después, construir el puente. Entonces, todos estos recursos se pueden invertir en esto, o en otras obras del POA, a lo mejor, pero si veo que siempre nos ganan las carreras, y así no se puede trabajar. En otros países, 20 años antes ya saben cuándo van a hacer el puente...

Aureliano Félix cedió la palabra a César para culminar el diálogo.

Cesar Sánchez dijo que la mayoría de los proyectos de pasos inferiores y superiores que se han construido en la ciudad de Culiacán los ha contratado el IMPLAN. Luego sugirió al equipo técnico que los diéramos a conocer desde el principio, pues ahorita, ya ves, no sé si el año pasado contratamos dos o tres a través del IMPLAN.

La subdirectora **Simeí Cebreros** aclaró que sólo fue un proyecto el contratado a través del IMPLAN.

Cesar Sánchez continuó: Yo creo que fueron dos, la ampliación del Arjona y el paso inferior de México 15 y Orquídeas... entonces así han sido todos los demás. Es muy importante que el equipo técnico dé a conocer, y por supuesto nosotros, como Obras Públicas, estamos en la mejor disposición de darles a conocer todos los proyectos. Ha habido una comunicación muy buena, excelente, con el director del Implan, con Juan Carlos Rojo Carrascal. Yo creo que eso no debe de ser ningún problema para que no haya, pues, ningún comentario en el futuro en ese sentido, ¿no?

Con la venia del coordinador, en abono al planteamiento de César Sánchez, **Simeí Cebreros** explicó que cualquier compra, contrato o adquisición que se haga en el instituto tiene que ser aprobado previamente por el Consejo Directivo. Sino es así, subrayó, no podemos hacer ninguna contratación. Entonces, el proyecto no se les ha mostrado porque no ha está hecho aún. Pero nosotros, por nuestro decreto de creación, no podemos hacer ningún contrato, ninguna adquisición, ninguna compra, ninguna baja, si no está aprobado previamente por el consejo directivo.

Ing. **Aureliano Félix** planteó que, a su juicio, el tema de la sesión está más que analizado, discutido. Lo que necesitamos como Implan es hacer una manifestación pública para dar a conocer nuestra postura. Vamos poniendo el criterio ahí, que lo apoyemos. Aquí hay que votar como ha sido en todos los acuerdos. Salen por votación para evitar un problema posterior.

Aurora Castro preguntó qué es lo que se va a votar.

Aureliano Félix explicó que sobre un acuerdo que queremos, que se quiere hacer por parte del IMPLAN para manifestar su postura del Implan que está apoyando (Inaudible)...

Aurora Castro insistió: ¿cuál es, para conocerlo?

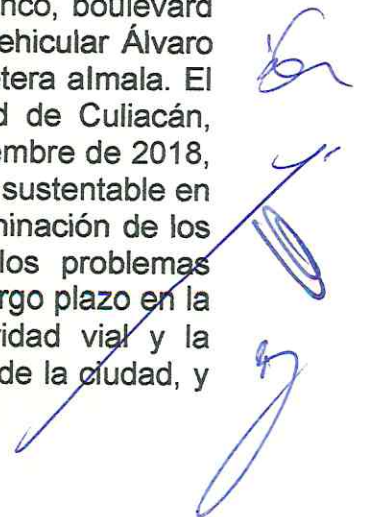
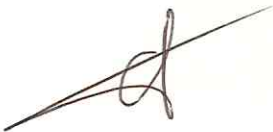
Héctor Armenta dijo: Yo creo que la propuesta la podemos sacar de los mismos comentarios aquí, de lo que han leído; también de los fundamentos y demás. Está el director jurídico, si quieren lo integramos, porque ahí trae una estructura también de los fundamentos y demás, y lo integramos para proponerlo, pero que sea lo que dice el ingeniero Aureliano, una manifestación pública, valorando que el puente, precisamente, estamos a favor, y obviamente bajo un sentido de integralidad; de que este puente forma parte de otros proyectos de la misma (Inaudible)...

Jorge Guillermo Ruiz propuso algo para la votación, porque, votar si aprobamos o desaprobamos, no es materia de este consejo, pero es una obra pública importante y una posible solución a un problema puntual, también eso queda claro. Yo creo que -y es una propuesta es una opinión personal- es lo que deberíamos de manifestar es, por un lado, que apoyamos totalmente a nuestro equipo técnico, en cuanto a que la planeación que se haga para el futuro, a corto

mediano y largo plazo en Culiacán, contemple todos los aspectos en el caso concreto de la movilidad, de lo que estamos hablando ahorita, pues tener una ciudad que desestimula el uso del vehículo privado, que hay un transporte público eficiente, que tengamos una ciudad compacta, que no haya necesidad de desplazarse menos, que hay algunos proyectos por ahí un circuito exterior, una serie de cosas contrapuestas a eso, y apoyar lo que se está manejando en este momento en materia de nueva planeación; o sea, esto es planear para el futuro, me queda claro que, por muy buenos deseos qué tengamos, eso no lo vamos a hacer ni por decreto, ni por una varita mágica. Eso requiere tiempo, recursos económicos y voluntad política para sacarse adelante. Por otro lado, no podemos olvidar que tenemos problemas actuales urbanos, uno de ellos es este crucero el boulevard Arjona. Que yo tengo larga memoria en estos temas, como Manolo, y este boulevard Arjona, desde su inicio, estuvo condenado a ser insuficiente. La zona de Villas del Río estaba empezando como un desarrollo explosivo. No sé cuánta gente vive en este momento por esa zona, pero debe de pasar de los 300 mil ya; entonces desde el principio estuvo ya, prácticamente, tuvo cuellos de botella, puntos de saturación, y la ciudad avanza aunque no hagamos nada; entonces, concretando, creo que, por un lado, debemos defender el punto de vista de la planeación de lo que se está haciendo en materia de planeación, y el enfoque que debe de tener esa planeación; por otro lado decir, pensando en los problemas actuales de Culiacán, tenemos que promover soluciones a estos problemas actuales, de los cuales está este crucero; es decir, el puente debe ser esto, lo que se habló hace un rato, la primera etapa de un proyecto del problema que no es exclusivamente del crucero, es el boulevard Arjona en su totalidad hasta la carretera a Culiacancito. Creo que por ahí debería de ir enfocado ahora, y al margen de la propuesta de lo que debía de ser nuestra manifestación pública, quiero hacer una reflexión: Jesús Valdez, antes de su gestión como presidente municipal, me preguntaba... óyeme, me traen loco, todo mundo me pregunta cuál es la prioridad de hacer el paso a desnivel aquí, o la vialidad allá, o el parque allá. Me decía: no sé qué contestar. Y yo decía: el problema es que no tenemos plan, no podemos contestar ninguno porque no tenemos una planeación actualizada que nos diga cuáles son las prioridades; me queda claro que, en un panorama ideal, la obra pública debería de ir empalmada a los planes de desarrollo urbano. El problema es que no tenemos planes de desarrollo urbano, los que tenemos vigentes están obsoletos, están rebasados por la realidad urbana y no hemos sido capaces de venderle la idea a las administraciones municipales -esa es la realidad-, lo he dicho varias veces. Es un viejo discurso mío de que la planeación del desarrollo urbano no solamente es una inversión, sino que es una inversión rentable. El municipio tiene ahorita broncas heredadas, por supuesto de muchas administraciones, lo comentábamos la sesión pasada, por cientos de millones de pesos de inconformidades ganadas, muchísimas de ellas precisamente por falta de planeación actualizada. La Dirección de Desarrollo Urbano estaba jurídicamente indefensa ante muchas situaciones. Tiene que tomar decisiones, pero si no son decisiones soportadas no funciona, y, repito, en ese escenario ideal, llegará el día que la obra pública sea consecuencia de esa planeación. Esto es lo que necesitamos primero, y esto es lo que necesitamos después, pero en este momento no lo tenemos, no existe.

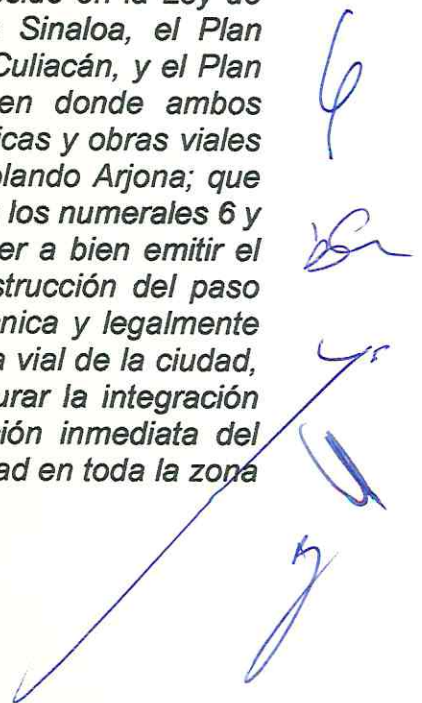

Héctor Armenta manifestó que, por lo comentado, nosotros recogimos del análisis técnico que elabora la Dirección de Obras Públicas, y con el apoyo del área jurídica, con la fundamentación, y arroja perfectamente bien, por eso me voy a atrever a leer lo que traemos desde el punto de vista técnico del ayuntamiento, ¿no? Con la exposición de motivos que traemos, que hemos estado fundando, aquí que

uno de los objetivos de la administración pública es ser garante del interés público en el marco de las leyes y normas vigentes que formalizan el estado de derecho; es decir, nuestro deber de garantizar y promover acciones que benefician a la mayoría de los habitantes del territorio, que contribuyan al mejoramiento de sus condiciones de vida, al buen funcionamiento de la vía pública, el espacio urbano y su equipamiento, que conforman la estructura urbana de la ciudad, en ese contexto es que se debe promover las acciones de gestionar proyectos que benefician a las mayorías privilegiando el interés público por encima del interés privado, respetando siempre el estado de derecho, y acatando las disposiciones que se establecen en las normas e instrumentos, en materia de planeación urbana y ordenamiento territorial de los centros de población. Es por eso que, desde el 2009, el municipio propuso obras de gran impacto para mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad de Culiacán; los siguientes precisamente son los mismos, comentados aquí, según los datos arrojados por estudios de tránsito en la intersección del boulevard Pedro Infante y boulevard Rolando Arjona, elaborado por el Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán. Durante el mes de septiembre de 2014 se dedujo que, de sur a norte, transitan un promedio diario anual TPD de 12,067 vehículos, y de norte a sur 24,462, dando un total de 36,529 unidades motrices. En el cruce Pedro Infante y Arjona, según el aforo levantado, el movimiento direccional norte poniente fue de 6,554 vehículos, y de poniente a norte de 3,012, lo cual suma 9,566 vehículos que salen e ingresan a Rolando Arjona y transitan por Pedro Infante. En base a los instrumentos de planeación de desarrollo urbano vigentes del municipio de Culiacán, con el apoyo de los gobiernos estatal y federal, ha ejecutado obras de gran magnitud que plantean soluciones de conexión y articulación estratégica para mejorar la movilidad urbana de la ciudad y resolver los conflictos que se presentan en materia de vialidad y transportes; por su magnitud y trascendencia, destacan el Eje Federalismo, el paso inferior Jesús Kumate, inferior Lola Beltrán, prolongación boulevard Rolando Arjona, pavimentación del boulevard de las Orquídeas, ampliación del boulevard Francisco I. Madero, boulevard acceso a Villas del río, Puente Blanco, boulevard Las Torres, paso inferior vehicular Pedro Infante, paso superior vehicular Álvaro Obregón y México 68 y, lo comentado aquí, ampliación de la carretera al maiz. El plan parcial de movilidad para el desarrollo urbano de la ciudad de Culiacán, aprobado por el Cabildo el 28 de septiembre de 2007 y 19 de noviembre de 2018, es el instrumento rector para la vialidad, el transporte y la movilidad sustentable en la ciudad de Culiacán. Plantea sus objetivos particulares, la determinación de los mecanismos de acción en infraestructura vial, que resuelvan los problemas actuales, y mejoren la eficiencia del tema vial en corto mediano y largo plazo en la ciudad; dentro de las políticas, establecen promover la seguridad vial y la disminución de accidentes, accesibilidad para todos y a todo lugar de la ciudad, y



disminuir los tiempos de traslado y las distancias. De acuerdo a lo dispuesto por el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, aprobado por el H. Cabildo el 20 de diciembre de 2010, establece la política de ciudad funcional, mejorar la movilidad de personas y bienes, plantea como estrategia implementar las políticas del Plan Parcial de Movilidad para el desarrollo urbano de la ciudad, particularmente la obligación de respetar la configuración de la red vial establecida en el Plan Parcial, favoreciendo la accesibilidad y conectividad entre los sectores que integran la ciudad. Tanto el plan director de desarrollo urbano de Culiacán, como el plan parcial de movilidad para el desarrollo urbano de la ciudad de Culiacán, establecen la estructura vial necesaria para movilizar adecuadamente a la población actual y futura, que se generará como consecuencia de la urbanización en el sector. De conformidad en lo dispuesto en los artículos 4 y 6, fracción 35, 51, 263, 264 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, se requiere la consolidación de las redes viales y un patrón coherente de redes viales primarias para mejorar el nivel y calidad de vida, a través del ordenamiento territorial en los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población; se requiere la implementación de medios de movilidad urbana sustentable que asegure la accesibilidad a los asentamientos y a las zonas concentradoras empleo y de educación, se debe garantizar la facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de bienes o personas en el territorio. Los instrumentos de planeación estarán dirigidos a promover el ordenamiento territorial y el crecimiento ordenado de los centros de población, bajo los principios de la ley y con el objetivo de mejorar la movilidad de las personas y bienes en el estado; las políticas públicas para la movilidad urbana sustentable deberán cumplir con el lineamiento de establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes, mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad, y la planeación de la movilidad y la seguridad via deberá ser congruente con los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano vigentes. La propuesta es la siguiente, compañeros:

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en lo establecido en la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, el Plan Parcial de Movilidad para el desarrollo urbano en la ciudad de Culiacán, y el Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Culiacán, en donde ambos instrumentos de planeación proyectan las adecuaciones geométricas y obras viales para intersecciones conflictivas, como la de Pedro Infante y Rolando Arjona; que este Consejo Directivo, en apego a las facultades que le otorgan los numerales 6 y 15, fracción onceava del decreto de creación del IMPLAN, tener a bien emitir el siguiente acuerdo: que nos manifestamos a favor de la construcción del paso superior vehicular Rolando Arjona y Pedro Infante, por ser técnica y legalmente viable, pues es una obra necesaria dentro de la red de estructura vial de la ciudad, la construcción del paso vehicular es indispensable para procurar la integración del sector norte hacia el sector sur, promoviendo la integración inmediata del mismo con el sector río Culiacán y generando una mejor movilidad en toda la zona de influencia.



Continuó **Armenta**: es esta propuesta, precisamente que precede a todas las participaciones, y que de una manera clara arroja, en mi opinión, ingeniero Aureliano, arroja las diversas manifestaciones que aquí escuchamos. Lo pongo a su consideración.

Aurora Castro expuso que es facultad del Consejo votar cuestiones estratégicas, mas no técnicas, y ahí lo dice el artículo 15 del decreto de creación del Consejo; ahí, son puras cuestiones técnicas las que se están manejando. Creo que una estrategia sería otra cosa. No sé (inaudible)...

Ramiro Cruz propuso que creo que es muy necesario, ante la opinión pública, dejar clara la postura del IMPLAN, por supuesto, por supuesto, respetando a todos su decisión a favor o en contra, pero se respeta. Por un lado, nosotros los consejeros, de que nos vemos mal ante la sociedad, y resulta que después de ésta sesión de consejo no hay una postura. Estoy de acuerdo con que nos habíamos visto mal, pero, por otro lado, gobierno del estado está ejecutando una obra como ya sabemos, como una tercera persona, o como un ente ciudadano, argumenta lo (inaudible)... en contra, y nosotros estamos en el medio. Entonces sí es necesario, por supuesto, salir a hacer la declaración pertinente, quien sea, la persona indicada, con los pro y los contra, con 5 votos a favor y uno en contra; ó 20, ó 3, no sé, pero tiene que haber algo, definitivamente.

Jorge Guillermo Ruiz reiteró su propuesta: con todo respeto, el documento está muy completo, pero se ve como un resumen hecho por un despacho de abogados; se me hace muy complicado, difícil de leer para el común de los ciudadanos, y yo creo, lo que yo propongo, que es mucho más sencillo y más acorde a un Consejo como éste, estamos de acuerdo, primero apoyamos totalmente la planeación que está haciendo nuestro equipo técnico y el enfoque que se da a la planeación para el Culiacán que queremos, número uno; que eso es lo que el grupo públicamente se opuso, no sé quiénes son, ni los conozco, pero, digo lo que dicen, es que eso está reñido con el enfoque que tiene que tener una ciudad moderna. Estamos haciendo planeación en busca de una ciudad moderna, pero, mientras tanto, y eso hay que decirlo, que busca resolver los problemas que tenemos en este momento, y esto es parte de los problemas actuales de Culiacán. Es decir, no podemos pensar en descuidar el presente por pensar en el futuro, tenemos que pensar en ambas cosas. Creo que nuestra decisión, o nuestra manifestación, tiene que ir orientada en ese sentido. El documento, honestamente, se me hace repleto de datos y cosas que no... el Plan de Movilidad... ni lo deberíamos ya de andar ostentando por ahí, está totalmente rebasado por la realidad urbana hace mucho tiempo; es más, ni coincide con el Plan Director. La segunda versión que se aprobó hace muchos años, que también está rebasado, pero ya no coincide uno con otro, por eso son las inconsistencias. La indefensión, a lo que ya vi, me refiero para el director de obras como desarrollo urbano, que es qué tiene que administrar la ciudad. Entonces en conclusión, estoy manifestándome a favor de apoyar la solución, el paso superior como una solución a un problema actual, y por otro lado darle el apoyo a nuestro equipo técnico para que, públicamente, se vea que

estamos pugnando por una planeación adecuada y no necesitamos decir mucho más.

Antonio Castañeda dijo coincidir al 100% con lo que dijo el arquitecto Ruiz: algo mucho más sencillo, que entiende la gente común y corriente, como yo; que mucho de lo que dice ahí, la verdad, no lo entiendo, pero pienso que sí debe haber una manifestación pública porque se ha estado criticando al proyecto y ese proyecto salió de aquí, aprobado en su tiempo, pero salió de aquí del IMPLAN, y lo que usted comentaba, arquitecto, que se respalde en las decisiones técnicas de aquí, del propio IMPLAN, que, como Consejo, que como consejeros, pero si respaldarlo, que el proyecto, fue originado por el IMPLAN, (y) que vendrán una segunda y una tercera etapa donde ya se consideran otras cosas, pues. Ya que se ponga, que se plasme, no es lo único que se va a realizar: vienen otras dos, otra segunda y tercera etapa, que va a depender mucho de los recursos; cuando se consigan, pero para entonces se tiene que hacer el proyecto en base a... incluyendo todo lo que se menciona aquí... que el ONU Hábitat y todo lo demás, ¿no?. Yo pienso que se tendría que modificar, a lo mejor, la propuesta, pero por la manifestaciones públicas que ha habido en contra del proyecto, creo que sí tendríamos que avalar que es un proyecto que salió de aquí del IMPLAN, exactamente, no que fue una ocurrencia, tampoco.

Simeí Cebreros agradeció al arquitecto que nos dé su aval, que es lo que buscamos todos como equipo técnico: tener el aval de ustedes como Consejo Directivo. Creo que, hoy en día, toda la información que generamos en el municipio, en el gobierno y en todos los entes públicos, son públicas. Entonces, es cierto que en el 2014 se hizo aquí, y está establecido en el POA del Implan del 2014. El proyecto forma parte del programa operativo anual, mas creo importante mencionarlo en esta carta, salvo por lo que ustedes deciden, finalmente...

Antonio Castañeda comentó: es que no ve, lo que está causando ruido...

Simeí Cebreros explicó que sí es un proyecto de 2014. En el 2016 hubo manifestaciones, y en eso es en lo que estamos trabajando actualmente, en generar instrumentos de planeación acorde con lo que establecen las leyes actuales. Entonces hay que buscar mecanismos para decir, como bien lo dice el arquitecto Ruiz, es una solución puntual, mas hay otras muchas soluciones que mejoran el cruce, y nosotros como equipo técnico siempre hemos dicho que hay pasos a seguir dentro del quehacer urbano; nosotros manifestamos, como instituto, que pudieron haber sido otras obras que podían venir y mejorar el funcionamiento de la vialidad y del cruce como tal; desafortunadamente, o afortunadamente, se da el recurso para aprovecharlo, y creo que, también, aprovechó para tener el Consejo en pleno. El Consejo, muchas veces, se ha manifestado para poder tener esa puerta abierta o ese diálogo continuo con las autoridades del gobierno del estado, e incluso al interior del propio municipio. Para poder tener una silla, a lo mejor tener voz en esas decisiones, y a lo mejor ahí poder incidir al interior de la toma de decisiones finales en cuáles son los proyectos que hay para la ciudad y cuáles son los proyectos que establece el

Instituto Municipal de Planeación Urbana técnicamentepara la ciudad, y en eso poder establecer y evitar en lo posible, en un futuro, este tipo de decisiones.

Antonio Castañeda manifestó que él no estaría de acuerdo en meterle más ruido a lo que ya se vive. A finalde cuentas, sí fueun proyecto que emanó del IMPLAN, y si decimos... "ah,pero fue el 2014 y en el 2016 ya se hizo otra, pues yo creo que no, ahí ya le estaría metiendo más ruido a esto". Yo estoy totalmente de acuerdo en fortalecer que al área técnica del IMPLAN se le tome en cuenta y se le reconozca el trabajo, pero ahorita sí, ya está la obra y ya se está haciendo la obra y hay un recurso. El decir: fue un proyecto viejo que ya tiene otras (inaudible)... y ya se hizo de esta manera, pues vamos a meterle más ruido. Pienso que si se pone: es un proyecto que emano del IMPLAN, que en su momento se consideró que contemplaba todo lo que se requería y que ahora viene una segunda etapa y tercera etapa que ahí se van a adicionar, lo que se comentaba hace rato, yo creo que con eso no le metemos ruido y avalamos lo que se está haciendo, y veo innecesario meterle más ruido al proyecto.

Rafael Hernández estimó que la opinión del señor presidente es clara, en el sentido de decir... claro que apoyamos el proyecto porque, obviamente, da una solución puntuala un problema actual,¿sí?, y también somos conscientes de que vamos a promover desde el IMPLAN, que vamos a promover desde los entes de gobierno, la continuación de las obras... una segunda y tercera etapa que tengan relación con este punto en particular, este eje vial para permitir efectivamente, una, vamos a decir una, lo que comentaba la compañera... el tema que tiene que ver con estas cuestiones de ordenamiento territorial que permitan precisamente otros puntos que tienen con el peatón, esos puntos que tienen que ver con la bicicleta; entonces, creo que es una propuesta conjugada en cuanto a decir, apoyamos esto y somos efectivamente... vamos tras las segundas y terceras etapas de este mismo proyecto de este mismo eje vial para poder darle la armonía. Vamos viendo esto como una armonía al proyecto de eje vial.

René González Obeso coincidió con manifestar los aspectos jurídicos de manera simplificada...

Aureliano Félix invitó a Héctor Armenta a hacer esto un poquito más light, más digerible...

Héctor Armenta atendió la sugerencia de Aureliano Félix y ofreció hacer correcciones al documento propuesto por él de inmediato.

Manuel Ochoa estimó será muy difícil que a todos y cada uno nos manden. Yo creo que, como coordinador de este organismo, pues al menos yo doy el aval de que se llegan a un tema para (inaudible)...nos ponen a todos en un problema, porque si nos mandan a redactar a todos y cada uno así, muy concreto, como dicen, se resuelve el problema actual en dos tres etapas de esa vialidad para(inaudible)...

Aureliano Félix dijo estar de acuerdo en el planteamiento de Manuel Ochoa...

- Luego de la exposición de Aureliano Félix Díaz, la mayoría de los consejeros procedieron a votar a favor del siguiente acuerdo:

-ACUERDO: la mayoría de los consejeros acordaron la publicación de un posicionamiento de apoyo a la construcción del puente y a que el documento planteado por Héctor Armenta sea modificado y redactado de una manera más simplificada

Oscar Vélez insistió en el tema de la relación, que se puntualicen los compromisos, porque eso lo quiere ver la sociedad. Es lo que nos comentas en este momento: quieren escuchar más de lo que debería hacerse, pero si en el documento no se puntualizan esos compromisos de primera, segunda y tercera etapa; de si va a ser una calle completa, que si va a hacer esto, si va a ser lo otro, si lo vamos a seguir viendo como un proyecto aislado porque así llegó, porque los recursos llegaron para el puente. Entonces, creo, el compromiso público sí debe ser: esperen, este es el primer paso de todos los que se van a dar y que incluirá al peatón y al transporte público...

Aurora Castro pronunció: en la ley, apegados a la ley...

Oscar Vélez agregó que el compromiso debe incluir la arborización, apegados a la ley, y tenemos que estar apegados a la ley, porque, si no, si no es en ese sentido, yo tampoco...

- Luego de las intervenciones de Aurora Castro y Oscar Vélez, los consejeros levantaron la mano nuevamente refrendando así su respaldo a la construcción de la obra referida. De esta forma, tomaron el siguiente

-ACUERDO: los consejeros acordaron que en las fases segunda y tercera de estos trabajos, se deberá considerar la incorporación de elementos e infraestructura que dé mayor seguridad al peatón y propicie el uso masivo de la bicicleta como medio alternativo de transporte

Adrián Coppel Calvo aclaró que no entendía si este acuerdo incluía esas dos o tres fases más, y si se publicaría o se difundiría públicamente.

Aurora Castro solicitó leer el documento antes de su publicación porque es muy importante que quede muy claro lo mencionado por Óscar Vélez porque, efectivamente, no quiero ir atrás pero fue algo de 2014 y ahora hay otra cuestión. Aquí se pidió un proyecto y le pidieron una información al Consejo que todos tenemos en nuestros correos. Todos los que estamos aquí supimos que ellos dan

otra solución, esa fue la discusión aquí el 19 de junio; en la reunión llegaron con Juan Carlos los integrantes del equipo técnico, que ofreció una solución en la que no se necesitaba el puente. Pues no, ahorita se está construyendo el puente, qué fue parte de la discusión de esa reunión.

Manuel Ochoa replicó: pero fue un oficio, no más

Aurora Castro contestó que, efectivamente, fue un oficio pero ahora está el puente

Antonio Castañeda aclaró que, personalmente, yo no lo conocí, a mí no me lo mostraron.

Ramiro Cruz: ni yo tampoco...

Aurora Castro añadió que el documento referido debe de estar en el correo.

Ramiro Cruz dijo que eso fue a título personal.

Antonio Castañeda corrigió: ahí, lo que tendría que haber hecho el arquitecto, es ponerlo a consideración... la propuesta (inaudible)... yo no lo conocí.

Aurora Castro explicó que fue una cuestión, una solución técnica.

Aureliano Félix reveló que este es un problema que tenemos también aquí. Hay situaciones de mucho peso que deben someterse al Consejo, y no se hace ese tipo de cosas. Al rato, nosotros no sabemos porque fue informativo, más que para tomarnos en cuenta. Hay ocasiones, definitivamente, tienen que verse antes para dar una respuesta para que cuente el IMPLAN con el apoyo del Consejo y conozca (inaudible)...

Aurora Castro avaló que sí es muy importante antes de dar a conocer ese...

Ramiro Cruz resumió que aquí hubo tres versiones, y creo que la mayoría apoyamos...

Rafael Hernández definió: yo creo que es algo muy sencillo, no tan rebuscado (inaudible)...

Aureliano Félix pidió: ... lo mandas a Aurora...

Aurora Castro demandó luego: no, no, a todos. A todos, no a mí...

Antonio Castañeda salió de la sesión. Se disculpó porque tenía unas personas citadas desde las 19 horas, e solicitó a su suplente (Héctor Armenta) que permaneciera en la sesión.

Héctor Armenta definió que, aquí, el tema es, y no los vamos a engañar con el documento, lo único que se sometió a votación ahorita, y que ya votaron también, cabe aclarar, es el tema de que estamos de acuerdo en apoyar el proyecto de una manera integral, dónde promovemos también las siguientes etapas. Después de esto, yo creo que, con esa claridad y sin ningún tipo de engaños, ni nada, lo que se va a pretender es que esto que se dio con todo y fundamentación, que se concentre precisamente en ese enfoque y que sea esa manifestación que acaban de señalar ahorita, que votó también el presidente junto con ustedes.

Oscar Vélez exclamó: perdón, pero es muy ambiguo. Yo creo que el tema, y tiene derecho a pedirlo y leerlo, no pasa nada, que se haga y que se redacte y dé su opinión. Así son las juntas, aquí todo mundo opinamos.

Héctor Armenta, admitió: correcto, yo nada más estoy comentando en qué sentido sería la redacción, no estamos negando que lo vamos a (inaudible)...

Adrián Coppel manifestó: sí, yo estoy de acuerdo. Sugeriría que la redacción se haga en un sentido muy institucional, del ayuntamiento de Culiacán, y no de la administración que está y que se va ya pronto, para decir que ese compromiso institucional es del ayuntamiento y que firmó con este Consejo Directivo. Estamos de acuerdo en esto que ya se inició, que eso ahora implica dos-tres fases más, otras dos-tres etapas. También para que, el que llegue, entrando- y ojalá lo refrendemos incluso en el POA 2019 nosotros-, que la administración que viene entrando al ayuntamiento ya sepa... oye, pues aquí hay unos proyectos de movilidad en ese sector, y que todavía hay que ir a buscar ese recurso y gestionar el tema de quitar el derecho de vía y todo lo que tendrá que hacer la siguiente administración municipal.

Simeí Cebreros intervino para proponer que ella agregaría un punto: que en las siguientes etapas, terminada una etapa, se haga un análisis del resultado de esa fase para poder continuar con la siguiente etapa.

Héctor Armenta respondió: Yo, a ver, yo quiero ser bien franco con los comentarios, arquitecta Simeí. Es que ustedes tienen en su haber el desarrollo del proyecto de la ampliación... entonces, independientemente de aquí, ustedes tienen el desarrollo de la ampliación, y entonces es este equipo técnico, con este Consejo, el que va a definir.

Jorge Guillermo Ruiz concluyó: si los planos urbanos salen como se tienen pensado, no hay necesidad de todo esto. En el Plan de Movilidad actualizado va a aparecer la Rolando Arjona con su derecho de vía, ya ampliado, y eso ya es un documento público y oficial y obligatorio, pero hay que terminarlo.

- Concluidas las intervenciones, al no haber asuntos pendientes en el orden del día, el ingeniero **Aureliano Félix Díaz** procedió a la **CLAUSURA** de la sesión extraordinaria siendo las 21:20 horas.

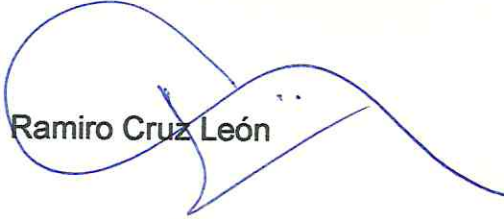
FIRMAS

Consejeros funcionarios

Francisco Antonio Castañeda Verduzco



César Manuel Ochoa Salazar



Ramiro Cruz León




Héctor Armenta Rodríguez

César Sánchez Montoya

Rafael Hernández Valenzuela

Felipe Campaña Aragón

Consejeros ciudadanos



Jorge Guillermo Ruiz Martínez



Bárbara Apodaca Cabanillas



Humberto Valenzuela Ramos

Héctor Careaga Quezada

Oscar Vélez González

Luis Alfonso Gastélum Gallardo



Adrián Coppel Calvo

Aarón Alberto Fragozo Gutiérrez

Aurora Castro Aldana



Aureliano Félix Díaz

René González Obeso