



# El tranvía llega a Medellín para ampliar la red de metro y telecabinas

**E**n su despacho en el rascacielos del ayuntamiento, sobre una proyección del mapa de Medellín en la pared, Aníbal Gaviria va trazando líneas imaginarias para explicar los proyectos de crecimiento de la red de transporte público de la ciudad.

El nuevo alcalde, que lleva unos meses en el cargo, quiere seguir la política de sus antecesores de hacer del transporte público uno de los pilares del futuro de Medellín: “La movilidad es trascen-

dental para la sostenibilidad de la ciudad, para crear empleo y para dar equidad”, dice Gaviria, explicando cómo alcaldes de todo Sudamérica visitan su oficina para llevarse las ideas con que esta urbe se ha reinventado.

Construida a lo largo del valle del Aburra y encerrada entre montañas, Medellín tiene desde hace décadas serios problemas para proporcionar un sistema de desplazamiento rápido y barato a sus más de 2,5 millones de habitantes. A esto hay que añadir el haber

Medellín, la primera y todavía única ciudad de Colombia con un sistema de metro, y una de las mejores redes integradas de transporte de Sudamérica, buscar seguir en la vanguardia construyendo su primer tranvía. La línea, complementada con dos nuevos ‘metroables’, dará servicio a algunos de los barrios más poblados y desfavorecidos de la ciudad.



En los años noventa empezó la construcción del metro en Medellín, el único de Colombia.



en la que coinciden las líneas A y B, con las comunas - barrios- 8, 9 y 10. Dará servicio a 350.000 habitantes.

Completado el diseño de proyecto y la adjudicación del material móvil - 12 vehículos fabricados por la francesa LOHR-, falta empezar la obra civil. Se está a la espera de cerrar todas las compras y expropiaciones de tierras y ejecutar las demoliciones para el paso de los carriles. Se espera concluir todo el proyecto para diciembre de 2014.

Las primeras circulaciones podrían ser en 2015. Entonces, el 'Ayacucho' pondrá en 12 minutos a unas 90.000 personas cada día en el centro de Medellín, con acceso directo al centro comercial, administrativo y cultural de la ciudad. Y con un único transbordo se llegará a varios campus universitarios y centros de salud, dos sectores en los que Medellín tiene importantes proyectos de expansión.

Pero si eso es lo que los viajeros se encontrarán al bajar del tranvía en el centro, en la zona alta de la línea podrán transbordar a dos nuevos 'metrocales' o telecabinas. Este medio de transporte, más asociado a pistas de esquí, solventa un problema técnico que durante años pareció insuperable: cómo llevar un transporte de masas a las zonas más empinadas, en las que la gente más humilde había ido construyendo sus casas desde la década de los 60.

En 2004, con asistencia técnica alemana y

sido una ciudad especialmente azotada por décadas de violencia en Colombia.

En los 90 se empezó construyendo dos líneas de metro en la zona baja. Después siguió un imaginativo y eficaz sistema para llegar a los barrios de las laderas más empinadas a través de telecabinas, y ahora se intenta cubrir las zonas intermedias con líneas de tranvía,

bautizadas como 'Corredores Verdes'.

De los tres proyectos que hay, el más avanzado es el del 'Corredor Verde de Ayacucho', para el que tienen una ayuda financiera de 200 millones de euros de la Agencia Francesa de Desarrollo. Con 5 kilómetros y 9 paradas, conectará la estación central del metro en San Antonio,



El sistema de tranvía proyectado cubre tres "corredores verdes".

muchas dudas entre los expertos, se inauguró la primera línea, en el Norte de la ciudad. El éxito ha sido doble, porque cada día lo usan miles de personas que han visto reducidos a la mitad sus tiempos de desplazamiento; pero también porque ha servido para insuflar un nuevo orgullo a los ciudadanos de las comunas. En esta ocasión se construirán dos nuevos 'cables' a los barrios de Trece de Noviembre y La Sierra, dos zonas muy afecta-

das por el chabolismo, el paro y la pobreza, y en el pasado también por n el pasado por la violencia de narcos y 'paras'.

### Tranvías para integrar

Todo el proyecto del tranvía está diseñado para asegurar una máxima accesibilidad. Estaciones, transbordos y trenes estarán preparados para personas de movilidad reducida.

Pero la accesibilidad va más allá de las instalaciones del tranvía. Con los Corredores Verdes, todos los espacios serán protagonistas de esta transformación. En el recorrido se buscará la integración de zonas verdes, parques y pasos peatonales, a la vez que se vincularán los edificios históricos de los barrios por los que pase.

Esa intención transformadora se ve con claridad en un proyecto mucho más ambicioso, el del cinturón verde. Medellín siempre ha crecido desde el río hacia arriba, y eso hace que todo tenga que pasar por el centro. Con este proyecto se conectarán las zonas altas de los barrios periféricos, ahorrando a mucha gente la necesidad de tener que bajar hasta el valle.

En este caso se trata de algo a más largo plazo, para lo que no hay un proyecto cerrado ni financiación asegurada, pero que cuando se haga, dará a la ciudad un corredor de parques y bosques en lo

Un servicio de telecabinas sirve a los barrios de las laderas más elevadas.



## ■ Metro, de santuario de los 'sicarios' a capital sanitaria

Muchas ciudades de todo el mundo han entendido que la movilidad, la capacidad de sus habitantes de desplazarse rápidamente y con efectividad, es un elemento esencial para el desarrollo. Pero ninguna -o al menos muy pocas- lo ha insertado de tal manera en un proceso de cambio social tan profundo como el de la segunda urbe de Colombia.

Medellín, con 3,5 millones de personas entre la propia ciudad y los municipios que la rodean, era a finales de los 80 la ciudad más peligrosa del mundo por muertes violentas. Ni siquiera Beirut, por entonces en plena guerra civil libanesa, superaba su tasa de 300 homicidios por cada 100.000 habitantes (el índice internacionalmente aceptado para hacer comparaciones sobre seguridad ciudadana).

Era la época del 'narco' Pablo Escobar y una ciudad industrial y innovadora había quedado dominada por la violencia del cártel de la droga y los paramilitares. En aquella época se construyó la primera línea de metro -línea A-, con un trazado elevado y participación española, tanto en la ejecución como en el material móvil. Daba los primeros pasos una filosofía política que consideró que dando capacidad de movimiento a todos sus habitantes, se romperían muchas barreras invisibles levantadas por bandas armadas, cárteles de la droga, milicias paramilitares o guerrillas.

Por eso, hoy en día, coger el metro en la estación central de la ciudad, junto al museo que expone la mayor colección de arte del antioqueño Fernando Botero y subir hasta las comunas es parte de una experiencia que va más allá del transporte. Con un sencillo trasbordo, de un metro moderno y efectivo se pasa a las cabinas del 'Metrocable', que suben a sitios como el barrio de Santo Domingo. Aquí en los años 90 la policía no se atrevía a entrar. Hoy en día suben decenas de visitantes que quieren disfrutar de las impresionantes vistas de Medellín desde la biblioteca 'Parque España', el mejor ejemplo del otro pilar de transformación de la ciudad, que es la cultura y la educación.

El éxito de Medellín ha estado en hacer cosas imaginativas: en parte de la Comuna 13, otro punto negro de la ciudad en el pasado, la opción del telecable no valía. Así que los ingenieros construyeron una red de escaleras mecánicas, inauguradas esta primavera.

Algo en lo que el mérito de ser la primera no es de Medellín sino de Bogotá, es en otra fórmula de transporte que también ha tenido un gran éxito, el Metroplus. Se trata de una red de autobuses articulados, que circulan por plataformas reservadas, y cuyas estaciones se asemejan más a las de un metro ligero que a las de los 'urbanos'. El éxito de la primera línea, que lleva menos de un año en funcionamiento, hace pronosticar próximas ampliaciones de este complemento perfecto para la red local de transportes públicos.

alto de los cerros de la ciudad. "Aquí -explica el alcalde- vamos a construir un tranvía que sirva para llevar una intervención integral de

desarrollo y equidad a las zonas y los habitantes más olvidados de Medellín".

Más sencillo, por caracterís-



ticas y envergadura, es el proyecto de la línea de tranvía -o 'corredor verde'- de La 80, que se ajusta a las características de ser una zona media de la ciudad. El Metro de Medellín, que acaba de incorporar 39 coches fabricados por CAF en España, tiene lista una primera ampliación de dos kilómetros de su línea A por el extremo Sur. Con su inauguración a mediados de julio se añaden a la red del metro dos estaciones nuevas en el municipio de Sabaneta.

A largo plazo, el Metro estudia también una ampliación en el otro extremo de la línea A, por el Norte. En esa zona de la ciudad, se aprovechó parte del trazado de un antiguo ferrocarril para poner las vías del metropolitano. Curiosamente, ahora se estudia cómo usar el Metro para dar salida de la ciudad al proyecto de recuperación del Ferrocarril de Antioquia (la región de la que es capital Medellín), una idea del empresariado local para tener salida rápida y masiva a sus producciones hacia los puertos del Caribe y del Pacífico. ■

ÁLVARO ZAMARREÑO