

Entre rieles y cables



NUESTRO TRANVÍA

una nueva forma de conectarnos

Un proyecto de



Alcaldía de Medellín

gerenciado por



Índice



Junta Directiva

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

Sergio Fajardo Valderrama
Gobernador de Antioquia

Aníbal Gaviria Correa
Alcalde de Medellín

María Eugenia Ramos Villa
Directora del Departamento Administrativo de
Planeación del Departamento de Antioquia

Jorge Pérez Jaramillo
Director del Departamento Administrativo de Planeación
de Medellín

Representantes del señor Presidente de la República

Principales

Guillermo Ricardo Vélez Londoño
Cecilia Álvarez-Correa Glen
Eugenia María Londoño Escobar
Augusto López Valencia

Suplentes

Carlos Gilberto Uribe Correa
Mauricio Vélez Cadavid
Álvaro Gómez Jaramillo
Javier Hernández López
Sergio Restrepo Cadavid

Publicación de la Empresa de Transporte Masivo
del Valle de Aburrá Ltda.

Claudia Patricia Restrepo Montoya
Gerente General

Dirección de Comunicaciones y Relaciones Públicas

www.metrodemedellin.gov.co
www.tranviadeayacucho.com

2015

❖ Transporte de Medellín hasta el tranvía de mulas	15
❖ Bautizo de hierro	22
❖ Recuerdos del antiguo tranvía	38
❖ Un viejo tranvía que vuelve a nacer	44
❖ El transporte público colectivo y el sueño del fogonero	49
❖ El sistema de transporte que persigue a Medellín	60
❖ El tranvía: la mejor solución de movilidad	70
❖ La Cultura Metro baja a la calle	85
❖ Ayacucho en la historia del transporte de Medellín	95
❖ Memoria de los barrios obreros	105
❖ El subsuelo del tranvía cuenta una historia	112
❖ Por la ruta de los encuentros casuales	118
❖ Un patrimonio para la ciudad	137
❖ Arte en la vía	139
❖ El metrocable cambia la vida	144
❖ Todo un reto de ingeniería	149
❖ Un sentimiento de libertad	158
❖ La esperanza de otros vientos	165



Con el tranvía nos seguimos transformando

El nuevo Tranvía de Ayacucho permitirá que nos integremos cada vez más y recordemos la forma en que nuestros antepasados se movilizaban. Ahora se escucharán las historias de ese tranvía antiguo que tuvo Medellín y funcionó hasta 1951. Será la oportunidad para reconocer el pasado, pero también el paso del tiempo y las transformaciones que son necesarias para avanzar en temas tan importantes para una ciudad como la movilidad.

Nos alegra ver cómo Medellín va cambiando positivamente y nos enorgullece hacer parte de esa transformación. No se trata de una simple obra de infraestructura. Detrás hay un deseo de movilización que impacta en lo cultural, que tiene que ver con volver la mirada al centro de la ciudad, reconocer las diferencias y respetar al otro, cuidar lo público, fomentar el turismo, apostarle a la movilidad sostenible y a la inclusión social. De todos dependerá que esta obra logre jalonar procesos positivos para nuestra nueva Medellín, a partir de una cotidianidad que privilegie al peatón.

Hace 20 años los ojos del mundo estaban concentrados en Medellín por haber inaugurado el sistema metro, en 2004 por operar el primer metrocable para transporte masivo de pasajeros, y hoy nuevamente nos robamos la atención de todos por implementar un sistema tranviario moderno, eléctrico, que no contamina y genera múltiples beneficios, especialmente para la población más vulnerable.

Quienes viven en las laderas de nuestra ciudad ya no estarán lejos. Los brazos de esta obra también los tocan, gracias a los dos cables complementarios que se encargarán de alimentar de nuevos usuarios al tranvía y al sistema metro en general.

Quiero aprovechar esta oportunidad para darles las gracias a todos los vecinos del corredor de Ayacucho y de los barrios aledaños a las obras por su enorme comprensión y paciencia. Estos proyectos significan sacrificios y esfuerzos por parte de muchas personas y ustedes sí que los hicieron. Por eso, la mejor manera de decirles gracias es haciendo énfasis en que en este tipo de alianza, entre los ciudadanos y las grandes obras de infraestructura, radica el éxito futuro de ideas revolucionarias.

Sin duda alguna, esta nueva línea de transporte mejorará la calidad de vida y dará la posibilidad de recibir a miles de visitantes de todas partes del mundo. Los invito a todos a seguir fortaleciendo este modelo tan exitoso, a vivir los valores ciudadanos dentro de los vehículos tranviarios y en todo el corredor del tranvía para que sea una obra que nos haga sentir orgullosos siempre, y sirva como modelo de transformación urbana.

Aníbal Gaviria Correa
Alcalde de Medellín



El tranvía: retando a la memoria y mirando al horizonte

Conozco la calle Ayacucho, la caminé durante mi infancia y juventud. Viví por 23 años entre la carrera 18 y la calle 48, en lo alto de Miraflores. Crecí entre juegos, amigos, estudio y diversión. Visitaba con frecuencia el centro para acompañar a mi mamá a hacer “vueltas”. Caminaba con mi papá hacia La Cascada, en la vía a Santa Elena. Eran periplos de descubrimiento de una zona que mutaba de lo rural a lo urbano. Así, en nuestra casa y en nuestra cuadra, fueron desapareciendo los cafetales y la caña de azúcar para dar paso al pavimento y a las aceras. Llegaba la vida del barrio urbano.

Ahora que paso por el corredor tranviario es imposible no recurrir a esta memoria. Barrios como Buenos Aires, Alejandro Echavarría y Miraflores contienen la historia

de Medellín. Pensar en la conexión de la zona centro oriental, al ver la llegada del tranvía con sus dos cables, me resulta conmovedor.

Este libro es una evocación del tranvía que muchos no conocimos y es también una invitación a conocer el nuevo tranvía (línea TA), que llega con sus cables línea M (cable de Miraflores) y línea H (cable de Alejandro Echavarría). Una exhortación a reconocer la historia y redescubrir a Medellín, su paisaje urbano, sus personajes de ayer y de hoy. La memoria y el horizonte.

Es la historia de un sueño de ciudad materializado en términos de movilidad, cultura e integración. Un brazo más de nuestro Metro de Medellín que, gracias a la decisión de la Alcaldía de Medellín, se convierte en un servicio esencial para la comunidad de la centro oriental. Un corredor que permitirá conectar el oriente y el occidente de la ciudad.

En el Metro de Medellín nos sentimos inmensamente orgullosos y satisfechos con estas tres nuevas líneas. Continuaremos trabajando de la mano de todos ustedes para imprimirles el sello de calidad, buen servicio y, sobre todo, de Cultura Metro.

En el tranvía tendremos la posibilidad de encontrarnos, de viajar juntos. Es la mejor manera de celebrar los 20 años de operación del Metro de Medellín, demostrando, con hechos, nuestro compromiso con la movilidad y con el desarrollo de la región.

Claudia Restrepo Montoya
Gerente General - Metro de Medellín



“(...) llegamos a la desembocadura del río Nare, proveniente del interior de la provincia de Antioquía y que desagua en el Magdalena. Para todos resultó un verdadero goce poder beber agua fresca, limpia y cristalina, tan distinta de la turbia, sucia y tibia del Magdalena. El placer era mayor si se le consideraba como una bienvenida a la hermosa provincia situada en Los Andes, cuyo clima más frío y fresco ofrecía bienestar a quien llegara de las tierras ardientes, de esas playas bajas y de eterno calor, de las calientes aguas grises-amarillas del Magdalena”.

Carl August Gosselman. *Viaje por Colombia: 1825-1826.*

“

“El camino continúa ascendiendo, alejándose del Magdalena. Era frecuente que las mulas debieran trepar por rocas de granito, con una seguridad que movía a elogio. La cabalgata que pudiera parecer aventura de principiantes, aun para aquellos que han transitado por lugares más peligrosos, resultaba no ser tal, ya que todo podía confiarse a los seguros pasos de las mulas, que iban subiendo de una roca a otra con gran seguridad y firmeza. Por eso el uso de las riendas y espuelas solo las lastimaría y estorbaría, sin prestar ninguna ayuda. En estos lugares un indígena sobre su pequeña mula realiza saltos infinitamente más bellos y seguros que los que ejecuta un experimentado oficial de caballería sobre su caballo favorito y entrenado para ello”.

Carl August Gosselman. *Viaje por Colombia: 1825-1826.*

”





“

“Pasados los puentes de Junín, La Toma y Bocaná, la ciudad termina y se emprende la subida de Santa Elena. Tres horas empleamos en trepar esta pendiente y pedregosa cuesta, en cuya cima está la casa de un señor Baena (...) Este alto, que suelen llamar La Villa, domina la ciudad y el bellissimo valle de Medellín. La ciudad, con sus techos rosados y de blancas paredes, cuyos pies lame mansamente el Aburrá y adornan sus alrededores alegres quintas llenas de huertas y de jardines (...) ¡Paisaje encantador, golpe de vista delicioso! Lo contemplé con tristeza largo rato, recorriéndolo en sus pormenores como para fijarlos en mi memoria, hasta que la voz de mi conductor me sustrajo de mi embeleso”.

Manuel Pombo. *De Medellín a Bogotá.*

”



Por los caminos de Antioquia, 1900.

El transporte en Medellín hasta el tranvía de mulas

Ignacio Piedrahita

Las calles de Medellín, en la segunda mitad del siglo XIX, dejaban tanto que desear como los caminos provinciales. Francisco de Paula Muñoz en su *Descripción de Medellín en 1870* escribe que estas eran “de mediana anchura, empedradas, torcidas en la parte más antigua y rectas en la reciente; de aceras estrechas e interrumpidas y, a estilo español, desaguadas por el medio”. Igual que los caminos rurales estas calles estaban sometidas a la estación climática: “Polvo en el verano, fango en el invierno, necesidad en todo tiempo, son esas vías medio urbanas del transitar constante, por donde entra y sale cuanto la gente necesita. Su tierra siempre removida por el gran arado del casco y la pezuña, de la rueda y la rastra, del

Plaza de Cisneros, 1921.

jarrete y del bordón humanos”, agrega Tomás Carrasquilla recordando viejos tiempos.

Si andar por allí era incómodo, caminando o a caballo, más lo sería en los coches de rueda sin llanta importados de Estados Unidos y Europa. Según Luis Latorre Mendoza, “el primer vehículo que rodó por estas calles de Medellín fue una carroza que don Juan Uribe Mondragón introdujo de Jamaica en 1836”. Y habla también del que fuera quizá el primer transporte público de la ciudad: “En 1872 empezó a funcionar el coche de un señor Morales. Por el norte iba hasta el Cementerio de San Pedro; por el sur, hasta el puente de Guayaquil; por occidente, al de la Alameda, y por oriente, hasta la plaza de Félix de Restrepo [en Ayacucho]”. Se trataba pues de una especie de taxi colectivo que en dos ejes, norte-sur y oriente-occidente, replicaba seguramente los desplazamientos más comunes y corrientes de la gente de la villa.

Del caballo, dice Enrique Echavarría, se pasó “a los coches de Pedro Antonio Echeverri y de Papa. Coches *sui generis*; eran una especialidad de fabricación rara; parecían patentados exclusivamente para Medellín; los arneses tenían más lazos que correas; las llantas de hierro, sonaban terriblemente sobre los empedrados; casi ni dejaban conversar”. Las costumbres, cada vez más ciudadinas, no se correspondían a los barrizales que se formaban y a esos ruidos de ruedas sin llantas de los carruajes. De ahí que la carga llevada antes a rastras evolucionara a las carretas tiradas por mulas, por lo que era comprensible que las personas quisieran también algo del confort incorporado ya en los referentes europeos.

El paso siguiente fue el tranvía de mulas, un sistema de cercanías que prometía comunicar a Medellín por el norte



con Copacabana y por el sur con Itagüí. Entre Enrique Echavarría y Lisandro Ochoa dan cuenta de lo que fue la escasa vida útil de este sistema. El empresario fue el general Juan Clímaco Arbeláez, quien consiguió del general José María Campo Serrano, en su calidad de jefe civil y militar del Estado Soberano de Antioquia, el privilegio de implantar en Medellín un “tranvía de sangre”. Los rieles se mandaron a pedir a Estados Unidos y las mulas a Bogotá, y empezó a funcionar en 1887; recorrió desde su

estación de partida en la iglesia de la Veracruz hasta “El Edén”, hoy el Jardín Botánico.

“El tranvía tenía tres o cuatro carros abiertos”, escribe Echavarría, pero el servicio era lento; según Ochoa: “Cuando no había novedad gastábamos treinta y cinco minutos” en un trayecto de 2,5 kilómetros en línea recta. Las mulas bogotanas se sofocaban en un clima como el de Medellín y pronto murieron, a pesar de que se les había comprado todo un potrero para que pastaran a gusto donde hoy queda el Hospital San Vicente de Paúl.

Al tranvía de mulas se le extendieron los rieles por la calle Boyacá, pasando por el Parque de Berrío hasta tomar Ayacucho hacia el oriente. Sin embargo, no se logró llegar siquiera a Buenos Aires, que era el objetivo, pues en el camino, cuenta Lisandro Ochoa, “se lucían las mulas, protestaban de lo nuestro subiéndose a las aceras, atravesándose con carros y todo en mitad de la calle, obligando a los pasajeros, después de inútiles protestas, a prescindir de la travesía”. Se refiere el cronista aquí quizá ya no a las mulas bogotanas, muertas y enterradas, sino a unas locales que las replazaron, demasiado fogosas y pajareras para el paciente trabajo del tiro.

Ante las dificultades, don Clímaco tuvo la prudencia de salir pronto del negocio, vendiéndoselo a una compañía belga que, a pesar de los nuevos planes de llevar la línea hasta los renombrados baños de Cipriano Álvarez “Amito”, más allá del Edén, debió tomar la decisión de liquidar.

A pesar del mal estado de las vías, los medellinenses insistían en mejorar los vehículos en lo que se podía. En cuestión de transporte público el señor Modesto Molina tuvo un emprendimiento en el ramo con el nombre de La Diligencia, un carruaje principal al que complementaba

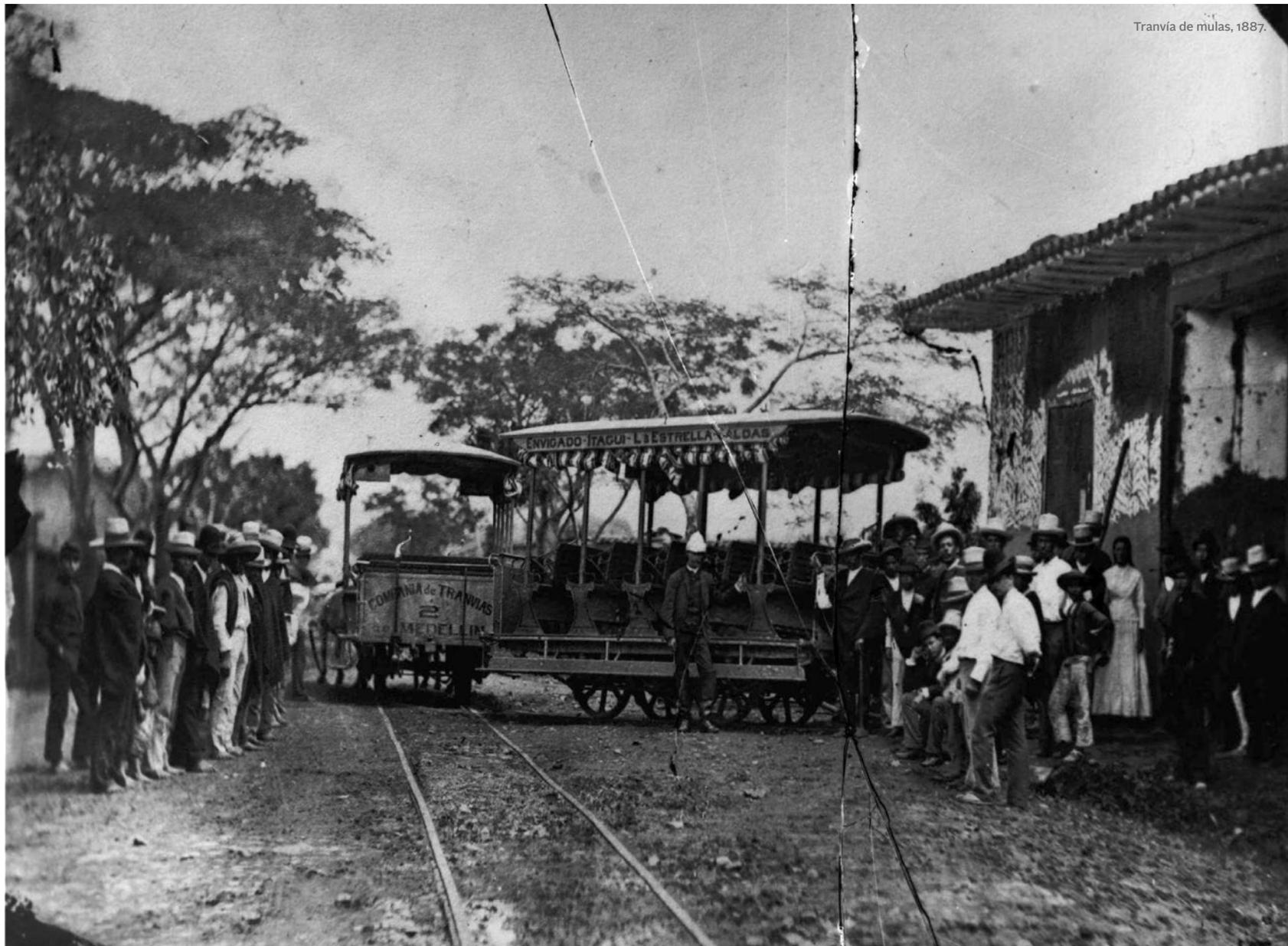


Paseo de Los Libertadores, 1922.

una flotilla de tres vagones para el transporte de pasajeros, además de varias carretillas de carga, que hacía el viaje Medellín-Barbosa sobre la nueva carretera construida por el doctor Pedro Justo Berrío.

A finales de ese pintoresco siglo XIX y principios del XX era cuestión de tiempo la llegada del automóvil y la entrada del primer tren a Medellín. Con estos, poco a poco, vendría el mejoramiento de los caminos y el confort en los desplazamientos. Las largas jornadas a caballo desde el Magdalena se verían reducidas a un solo día de tren, mientras que moverse en la ciudad en carros de gasolina sería un evento corriente. Hubo quien siguiera andando a pie y a caballo porque no quiso o no pudo cambiar de siglo, pero Medellín ya era otra y en cien años las cosas se transformarían de una manera que dejarían la ciudad irreconocible para alguien de aquella época.





Bautizo de hierro

Gloria y ocaso del antiguo tranvía eléctrico

Pascual Gaviria

El fracaso de la compañía de autobuses que fundó Ricardo Olano en 1913 fue tal vez el primer impulso para el tranvía eléctrico de Medellín. Olano trajo tres buses como los que había admirado en sus viajes a Berlín y París, y montó tres líneas con choferes uniformados al volante, una a La América, otra a Buenos Aires y una más a Villa Nueva, hasta la Calle Bolivia. Pero los buses resultaron muy pesados para la frágil modernidad de una ciudad obsesionada con el “progreso”.

“En plena luna de miel de la empresa comenzamos con los inconvenientes: conductores que se robaban fondos, choferes que faltaban al trabajo algunos días interrumpiendo el servicio, etc. Pero lo más grave fue el asunto de las cañerías del acueducto. Todas eran entonces, en Medellín, de barro y algunas muy superficiales. Los aparatos rompieron algunas que tuvimos que arreglar y entonces cada



Tranvía Municipal en el Parque de Berrío, en el cruce de Palacé con Boyacá, s.f.

cañería que se dañaba se la atribuían a los autobuses”, dice Olano en sus memorias. Tuvo que venir el Ferrocarril de Antioquia a comprar los tres buses de Olano para el servicio de pasajeros y carga a La Queiebra.

Olano se apresuró con sus motores a gasolina y sus llantas de caucho. Era el momento de los rieles. El idilio era otro. Julio Vives Guerra lo dejó claro en las líneas de una crónica de 1914: “Estamos en la luna de miel del ferrocarril. No se oye hablar sino de rieles, locomotoras, estaciones, carros de primera, ídem de segunda, y etcétera”. Medellín tenía cerca de 70.000 habitantes y el tren era el medio de transporte de ricos y pobres que atravesaban el valle de sur a norte. Tres años llevaba el Ferrocarril de Amagá trasteando sus pasajeros entre las estaciones de Medellín y Caldas, con paradas en El Poblado, La Aguacatala, Envigado, Sabaneta, Itagüí y Ancón. Lo demás eran 516 carretas, 259 bicicletas, 68 coches y 13 automóviles.

El ruido y los modales de las locomotoras y los vagones imponían la lógica de un tren ciudadano, hecho para el tamaño de las calles y las necesidades de los nuevos barrios. El recuerdo fugaz del tranvía de mulas –apenas rodó 10 años, entre 1887 y 1897– también empujaba a olvidar esos tiempos provincianos, a demostrar que la ciudad estaba instalada en el siglo XX a pesar de la constancia del cagajón sobre las calles.

La élite de Medellín se reunía alrededor de la Sociedad de Mejoras Públicas y la Escuela de Minas. Desde allí salieron los primeros planos y las cuentas iniciales del tranvía. Con la tesis de los alumnos de Alejandro López, inventor, ingeniero, intelectual, político, uno de los patriarcas de la industria antioqueña, apareció el “Anteproyecto del tranvía eléctrico para Medellín”. Años antes su tesis de ingeniero



Tranvía sobre la carretera Carabobo, 1922.

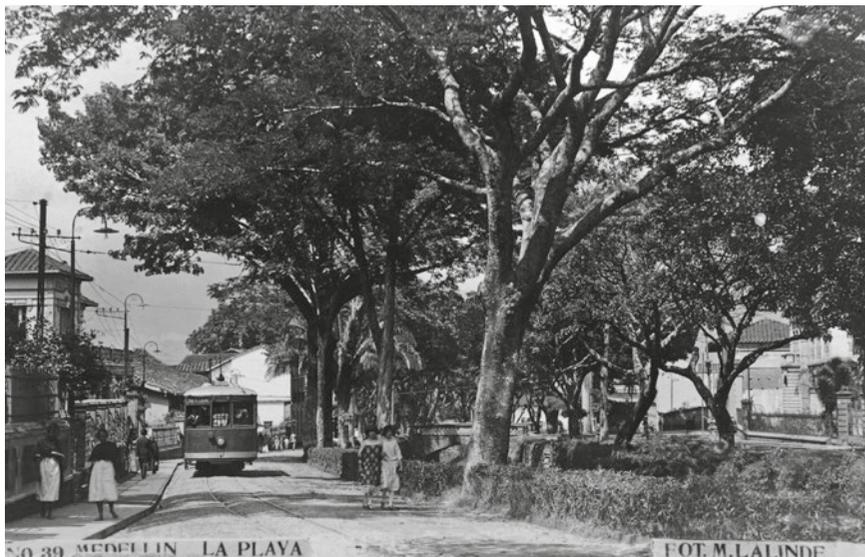
daba el primer campanazo para uno de los proyectos insignes de toda una generación: “El paso de la quiebra en el Ferrocarril de Antioquia”. Los alumnos de la Escuela de Minas escribían sus tesis y hacían los planos de lo que se llamaba “Medellín futuro”. Los periódicos comenzaron a apoyar la iniciativa y muy pronto la Sociedad de Mejoras Públicas la llevó al Concejo como una misión prioritaria. Juan de la Cruz Posada fue el encargado de presentar el propósito desde su pedestal de cargos y pergaminos. Había sido gerente de la mina El Zancudo, de la Cervecería Antioqueña y del Ferrocarril de Antioquia.

El proyecto tenía la bendición de quienes mandaban en las ideas, la banca y la política. La creación de las Empresas Públicas de Medellín le entregó la fortaleza administrativa al proyecto y los banqueros extranjeros que estaban llegando le pusieron el visto bueno definitivo. En 1919 los estudios llegaron desde Alemania con la firma del ingeniero Augusto Woebeckman. El señor nunca visitó la ciudad pero se supone que trazó las líneas ojeando la tesis de los alumnos de Alejandro López. Las Empresas Públicas además de la energía, los teléfonos, el acueducto, la plaza de mercado y el matadero, manejarían el tranvía eléctrico que recibió su primera chispa el 12 de octubre de 1921, luego de la inauguración de la planta de energía de Piedras Blancas.

En solo un año se construyó la primera línea desde la Plaza de Cisneros hasta La América. Luego de ocho años de trabajos, el tranvía tenía estaciones al norte en el Cementerio San Pedro, en Moravia y en Manrique, en Palos Verdes; al oriente en Buenos Aires, hasta la llamada Puerta Inglesa, y en el barrio Boston; al occidente en Belén y Robledo, hasta la famosa esquina de El Jordán; y al sur en la plaza de El Poblado. La revista *Letras y encajes* recomendaba las prendas para lucirse en los vagones. Los 40 kilómetros de líneas del tranvía habían cambiado el aspecto de la ciudad y sus rieles plateados eran el orgullo de los nuevos planos. Ahora los nuevos habitantes de los arrabales a los que había cantado Carrasquilla se guiaban por los trazos citadinos hechos con escuadra y compás. Para que no todo fuera casas pintorescas y poemas bucólicos. “La ciudad se desarrolla, se extiende, se ramifica a la redonda, bien así como encina centenaria. Y si por las ramas se deduce el tronco, por los arrabales habrá que suponerse la cepa de donde nacen”.



Tranvía de La América en la Plaza de Cisneros, 1921.



Tranvía sobre el Paseo de La Playa, 1922.

El día de la inauguración las palabras del presidente del Concejo Municipal enmarcaban los cuatro kilómetros hasta La América. Las banderas se cruzaban en el frente de los tranvías. Ciudadano era sinónimo de pasajero: “El tranvía eléctrico... Vedlo ahí, señores, delante de vosotros, sumiso como un esclavo fiel, listo a servirlos en cualquier momento, es el vehículo popular por excelencia, el elemento indispensable de la vida ciudadana en todas las naciones del mundo: fácil, seguro, rápido, cómodo, barato, democrático como nuestra índole... Por lo que en él hallan cabida por igual el viejo y el mozo, el potenciado y el mendigo, el grave sacerdote y el estudiante despabilado”.



“El bullerío del tren sábados y domingos, pescadores con el equipo echando cañas a lo que daba la lengua, muchachos con sus fiambres en morral, carpas de lona y guitarras cantando sus canciones, cazadores con rifles y escopetas de un cañón o dos, una dicha La Estación de Plaza Cisneros, también nos la van a tumbar pa poner otros cajones de cemento, ¿qué no tumbará este municipio desgraciao? Si fueron capaces de acabar con el tranvía...

Rojos y amarillos aquellos tranvías grandotes, con ruido de rieles y campanas alegres. Desde los asientos uno iba viendo cada vez cosas distintas de la ciudad, estaban hechos pa llevarnos sin tapujos y volvemos a traer, gozadura de las calles”.

Manuel Mejía Vallejo, *Aire de tango*. 1973.

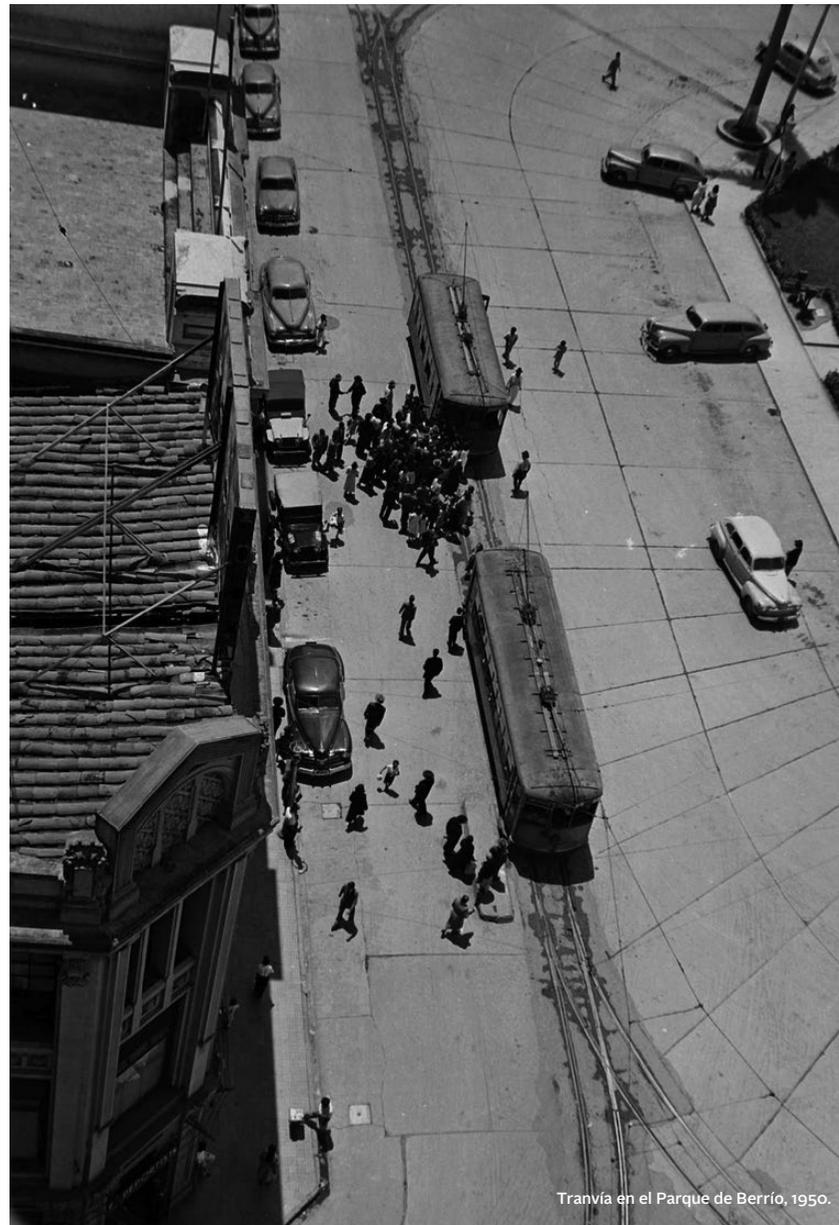


Línea del tranvía en el Parque de Berrío, sobre la calle Boyacá, s.f.



Trolebús sobre la calle Cuba, en el barrio Prado, 1930.

El tranvía fue un bautizo de hierro y energía para la ciudad. Algo alegraba a la villa luego de los incendios de 1921 que dejaron en ruinas el Parque de Berrío. Escombros y tranvía reluciente era el paisaje contradictorio del momento. Medellín crecía siguiendo el orden de los planos, y el ruido de los rieles y las catenarias se convirtió en costumbre, y cada vez era más importante el reloj en la muñeca para medirle el tiempo a los vagones. Poco a poco el asombro se cambió por los reclamos. Los ciudadanos ya no viajaban boquiabiertos sino con el ceño fruncido. Dos crónicas de Ricardo Uribe Escobar muestran qué tan rápida fue esa evolución. En la primera, llamada *Tranvía* y escrita en abril de 1921 todo es entusiasmo civilizador: "Hasta miedo sentí cuando al llegar a la esquina de don Lisandro Uribe, en pena plaza principal, alcancé a ver unas paralelas de hierro. Pensé que se nos había entrado al marco de la plaza "la yegüita de don Camilo",



Tranvía en el Parque de Berrío, 1950.



La casa de la ciudad era de construcción antigua, de tapia y teja. Sin ser grande y sin que tuviera solar, era amplia para mi familia, que se había reducido por los matrimonios de las hermanas mayores. Situada en la carrera Cúcuta, vía estrecha y solitaria por donde pasaba cada media hora un tranvía eléctrico manejado por Pepe Vargas, en su recorrido de ida y regreso entre la calle de San Juan y la Estación Villa. Rápidamente me hice amigo de Pepe para disfrutar los viajes gratis en el inolvidable y cómodo vehículo. Carros de tracción animal y uno que otro automóvil, constituían el tráfico de aquella empedrada calle con sus estrechas aceras de ladrillo cuadrangular. Los llamados carros de bestia pasaban cargados de víveres para las tiendas y los graneros. (...) Estos carros provenían de la plaza de mercado de Cisneros, localizada a unas siete cuadras hacia el sur”.

Jorge Franco Vélez, *Hildebrando*. 1992.



Línea Manrique del Tranvía Municipal, 1951.

como llamaban los envigadeños el Ferrocarril de Amagá. Pues no señor. Un policía, como antes llamábamos a los guardias en Antioquia, me sacó del engaño: Es pa'l tranvía, me dijo con aire magistral. Los toqué con el pie, esos polines y esos rieles que, a la misma sombra de la iglesia mayor, vienen a meterse, atrevidos y entradores, en un profano deseo de civilización (...) Buen provecho le haga a los jóvenes la transformación del pueblo en urbe complicada y peligrosa”.

Llegaban las cartas con las quejas de los usuarios y el tranvía apenas tenía un mes rodando. El 12 de diciembre *El Colombiano* publicaba el testimonio de quien firmaba como “Urbano de la Calle y las Casas”. El tranvía pasaba cuando le daba la gana, cual ruleta, unas veces cada siete

minutos, otras cada 10, cada cuarto de hora o cada media si había mala suerte, decía el quejoso. Y la segunda crónica de Uribe Escobar, llamada *Otra vez el tranvía*, se ocupaba de rematar la ruta luego de sus dos experiencias a bordo: “No me explico por qué motivos –viejo desconfiado– me dejé llevar por el entusiasmo al hablar del tranvía (....) Cuando estrené mis posaderas en uno de los carros eléctricos, me enculequé completamente y quise convertir en aeroplano el tranvía, es decir ponerlo por la nubes, deslumbrado por la bonitura de los vagones y por algún contacto esférico femenino que me tocó en suerte esa ocasión (...) Pues ayer en la tarde volví a hacer la gracia. Había subido yo a Buenos Aires a dar un paseo y se me ocurrió bajar arrastrado. Esperé la máquina en una esquina por más de media hora. Llegó al fin, alcé la mano izquierda, para que lo pararan, me acerqué y de pronto me vi empujado y estrujado y tirado sobre uno de los asientos, porque cuando yo trataba de subir, diez o doce muchachos y cuatro o cinco hombrones se precipitaron a la portezuela, y sin pagar siquiera, casi por sobre mi cadáver, se metieron al carro...”.

En 1938, cuando el tranvía movía cerca de 10 millones de pasajeros al año, ya se hablaba de los “lentos cajones rodantes” y el que había sido hermoso ahora era “anties-tético”. Hasta el alcalde de la ciudad decía, soñando con el olor de la gasolina, que la labor del tranvía era “misión cumplida”. En 1940 el Concejo autorizó al alcalde la conformación de un sistema municipal de buses de transporte público. La suerte de los tranvías tenía ya un sello de defunción oficial. Para 1945 ya había 2.000 automóviles, 932 camiones y 894 buses en la ciudad. Los 61 tranvías que rodaban en ese año eran una franca minoría. Era el tiempo de las calles. Algunas rutas no resultaban rentables



Tranvía sobre la carrera Palacé, 1944.

por el número de pasajeros y el nuevo plan regulador de la firma norteamericana Wiener & Sert marcaba distintas necesidades. El pavimento era la nueva panacea. En 1950 ya solo operaban las líneas de Manrique, Belén y Aranjuez. En el 51 se oyeron los últimas campanadas del tranvía y algunos de los vagones guardados en los garajes de la estación en Manrique terminaron convertidos en las casas de los choferes que habían perdido su trabajo y reclamaban sus derechos pensionales. Ahora la ciudad hablaba de los edificios de los nuevos bancos, de la carretera al mar y la represa de Río Grande. En solo 30 años el tranvía se había hecho viejo e inútil.



Recuerdos del antiguo Travía Municipal



Don Otto es el primogénito y don León es el cuarto hijo de los Fernández Arango, una familia de maestros. Nacieron cerca de la estación Limón del Ferrocarril de Antioquia y crecieron junto a la estación del Tranvía Municipal de Buenos Aires; toda una vida en contacto con rieles y vagones. Más de 60 años después, ya jubilados del magisterio, recuerdan, como vecinos, las aventuras de infancia que el tranvía les acolitó.

Otto Fernández Arango, 79 años

Nosotros crecimos en Buenos Aires, como a cuadra y media del tranvía. Había una estación ahí, en Ayacucho, y un bar que se llamaba El Astral. Yo tendría por ahí nueve años.

Estudiábamos en la escuela Jesús Tobón Quintero, abajo, por La Playa. Quedaba al bordo de la quebrada Santa Elena, que cuando eso no estaba tapada; era hasta muy bonito todo. Salíamos de la escuela y a veces nos juntábamos con una barrita y nos pegábamos del tranvía; tenía como una especie de plataforma y uno se paraba ahí y se colgaba.

Había unos muchachos más grandes, esos eran los que nos cariaban pa' que nos pegáramos porque a nosotros nos daba mucho miedo de la policía, aunque el tranvía no era muy veloz. En ese tiempo veíamos un policía y ahí mismo corríamos a la casa a meternos bajo la cama. Y mentiras que eran muy formalitos.

Alguna vez veníamos pegados cuando dijo uno: "¡La policía, la policía!", entonces se tiraron los más grandes que sabían tirarse, caían parados, y me tiré yo y ¡pan!, caí en plancha. Sería del susto que no me pasó nada, aunque sí contaban por ahí accidentes graves porque los muchachos a veces se asomaban para ver dónde iba a parar y ¡pun!, un poste; que alguna vez dizque se mató un muchacho así.

Nosotros aprovechábamos el tranvía para hacer unos juguetes. Cogíamos las tapas de gaseosa, les quitábamos el corcho y las aplastábamos con una piedra, y luego las poníamos en el riel. Cuando pasaba el tranvía quedaban planitas planitas, y les hacíamos dos huequitos en el centro, les poníamos una cuerda y hacíamos lo que se llama un rumbador. Eso sonaba, le hacía uno adelante y atrás y más zumbaba. Y jugábamos con eso como una especie de guerra, entonces era uno viendo a ver cómo le reventaba la pita al otro. Ese era uno de los juegos de nosotros de esa época.

León Fernández Arango, 76 años

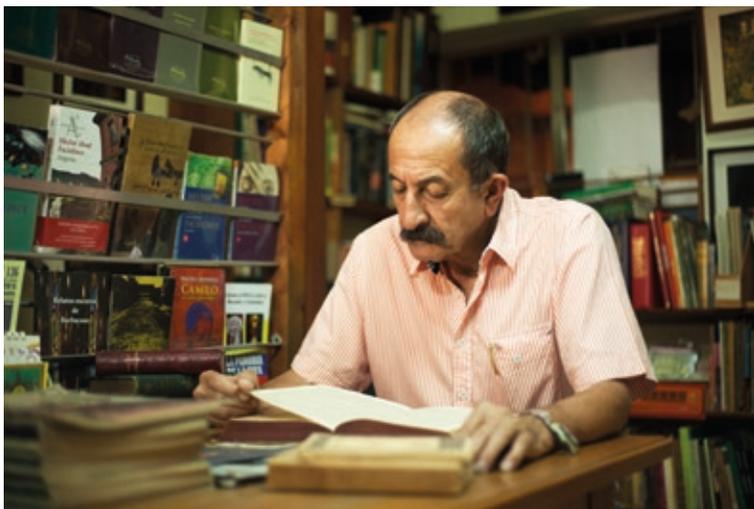
Yo hacía un recorrido muy corto, desde la Puerta Inglesa, que actualmente es la bomba de gasolina de Buenos Aires, antes de coger Las Mellizas, hasta San Ignacio. Éramos muy niños, yo tenía por ahí seis años. El tranvía paraba ahí a una cuadra y media de mi casa. Pagábamos con una moneda de cinco centavos. Esa moneda no la recibía el maquinista sino que la echábamos en una especie de traganíquel, y eso hacía un sonido muy especial entonces el maquinista se daba cuenta de que sí habíamos pagado.

Uno tiene la imagen del maquinista como una persona muy amable, siempre sonriente, con su gorra, su buen uniforme. Él iba parado adelante, tenía su palanca, movía eso y el tranvía hacía un sonido muy especial. También tenía una campana, él pisaba una palanca en el piso y sonaba. Y cuando el tranvía frenaba en seco, salía un chispero de los rieles, eso era muy característico; además, tenía un balanceo muy raro, se iba hacia los lados.

Nosotros nos subíamos hasta la terminal y le ayudábamos al maquinista a hacer lo que llamaban el cambio: nos colgábamos de la polea y la enganchábamos en el cable eléctrico; uno se colgaba ahí como un mico hasta lograr meter la polea en esa línea eléctrica. Y también le ayudábamos a voltear las sillas, porque las sillas tenían un sistema que uno las movía de cierta manera y ya quedaban hábiles para sentarse p'al otro lado. Éramos en ese momento curiosos, nos gozábamos el hecho de colgar la polea y de cambiar los espaldares de las sillas.



Publicidad de Cine Colombia Chu – Chin – Chow.



Gabriel Darío Rojas, 69 años

Es ingeniero electricista jubilado pero todavía trabaja en la empresa que le ha dado el sustento durante casi toda su vida.

En Brasil, donde vivió entre 1974 y 1990, conoció tranvías, pequeños tranvías y trolebuses. Rondaba los seis años cuando dejó de funcionar el tranvía de Medellín, la ciudad donde nació y creció, y por eso lo asombran los recuerdos que todavía conserva de la ruta de Manrique.

El tranvía me tocó porque mi tía vivía en la carrera Ecuador con José Robledo, antes del lugar en el que giraba hacia lo que era en ese momento el cobertizo del tranvía, una especie de taller o de terminal, al lado de lo que después fue Palos Verdes. Mi papá trabajaba en el Banco de Londres, que quedaba en el costado occidental del Parque de Berrío; ahí cogíamos el tranvía. La memoria lo traiciona a uno, pero yo creo que me acuerdo de la ruta: subía por Colombia y giraba a la izquierda en Palacé, seguía hasta Caracas, después subía hasta Ecuador y ya se iba derecho a coger Manrique. Que yo sepa, ahí terminaba ese tranvía.

Recuerdo detalles del propio tranvía. Por ejemplo, para subir se abría la puerta que era de dos alas y bajaba un estribito pa' uno dar el primer paso. Y había como una urnita transparente con una campanita en el fondo, entonces uno echaba la moneda de cinco centavos y la moneda golpeaba la campanita, así que el motorista sabía que uno ya había pagado, no tenía que mirar.

Otra cosa que me acuerdo es que como en los terminales los tranvías no daban la vuelta, el motorista se pasaba hacia el otro extremo y se llevaba la palanca con la que manejaba, y el espaldar de las sillas se deslizaba para uno sentarse mirando hacia el otro lado.

También me acuerdo de la marrullería que hacían los muchachos: cuando el coche iba cruzando la línea, lo que se llama hoy la catenaria se desconectaba manualmente, entonces los muchachos la jalaban y salían corriendo; le tocaba pacientemente al motorista bajarse y volver a conectarlo.





Un viejo tranvía que vuelve a nacer

Los amigos le dicen “Don Humber” de cariño.

Se llama Humberto Tamayo Jaramillo y lleva 46 de sus 70 años metido en el taller de la Cristalería Milán, de la que es propietario. Un taller al que algunos conocidos llaman “Todosepuede”, el mismo donde se restauró, en el año 2012, un viejo tranvía que ahora se pasea orgulloso por la ciudad.

Hace 15 años entré en el camino de la restauración a través de un carro mío, un Oldsmobil 57. En cierto momento, viendo los desfiles de carros, me animé y lo restauré y luego cayó otro carro y así fueron dos, tres y cinco, me fui yendo. Y me animé un día a hacer un carro entero, un cuerpo de bomberos con el que quedamos muy contentos.

Cuando estaba terminando el bombero, hace tres años, en el Museo del Transporte se tocó el tema del tranvía, y un muchacho que estaba oyendo la charla dijo: “Yo sé dónde hay un tranvía de los viejos, está en una finca en la antigua vía Medellín-Caldas”. Se fue Flavio Escobar inicialmente, localizó el tranvía y la señora dijo que no lo vendía. En fin, el grupo del Museo fue, le dijo a la señora que era una pieza importante, que era pa’ restaurarlo, que era lo último que nos quedaba, y logramos que la señora nos vendiera el tranvía. Luis Moreno y Flavio Escobar, directores del Museo, me escogieron para restaurarlo. Yo me sentí muy muy halagado, porque me gusta el tema y porque monté en el último tranvía el último día. Les dije: “Vamos a hacer una cosa que nadie crea que eso existió”. Esa semana era la Feria de las Flores y lo sacamos en el desfile, de último, así cansado, porque cuando lo levantamos de la finca estaba deshecho y traqueaba en todos los lados.

Al otro día ya estaba la grúa en el taller bajándolo. Entonces ya iniciamos a desarmar y les fui explicando a los directores del museo qué piezas había que cambiar, porque valía más restaurarlas y no quedaban tan buenas como eran nuevas. Conseguí todo lo que son resortes y muelles con un muchacho que había rematado varias cosas del ferrocarril y le compré los dos troques, que es el conjunto de las ruedas y la parte interna. El chasis estaba deshecho porque estaba descargado sobre la tierra, habían pasado 60 años y la tierra se come lo que coja, y dije: “Este chasis cambiémoslo por uno nuevo, igualito”. Las láminas de los costados estaban deshechas, entonces me tocó cortarlas a 40 centímetros del piso, hacerlas nuevas, soldar y pulir; se salvó la parte de arriba. Las ventanillas también estaban deshechas, me tocó hacerlas nuevas. El techo estaba torcido, con parches de lámina tirados de cualquier manera, que gracias a eso se escapó porque le dieron un ligero mantenimiento. Después ya hice los dos frentes, la mayor parte la hice nueva, y luego el techo.

Había unos parales internos que estaban pintados. Cuando fui a despintarlos para repintar, me di cuenta de que eran de bronce, entonces los brillé y los barnicé. Toda la madera interna estaba muy deshecha, todo se rehizo; acordamos hacerla en madera teca y con un terminado en barnices. Esos bronce le dieron mucho realce y con las maderas y los barnices el tranvía creció enormemente como pieza a un coche más lujoso que el que rodó.

Había no más siete bancas y eran catorce, entonces hice las otras siete igualitas. Las originales las salvamos pero no estaban tan guapas, entonces hemos ido *alcahuetiando* algunas, pero la que se va dañando la hacemos nueva.

Las lámparas y lo que llamamos el mando, que es una especie de palanca en bronce, no eran ningún misterio porque los coches de tranvía no siempre llevan el mismo tipo de lámpara. Nos metimos a internet y encontramos una restauradora de tranvías en Filadelfia. Juan Guillermo Correa, del museo, en un viaje a Estados Unidos fue y allá le facilitaron esas piezas de bronce: los mandos, las lámparas y los botones para el timbre.

Por último miramos los colores y el que más les gustó a los del museo fue el vinotinto. Y se le hicieron detalles de decoración en rayas doradas que resaltan muy bonito. Tranvía hubo rojo, azul y amarillo, y un amarillo quemado más mostaza. Este tranvía era el número 26 y pertenecía a la línea La América. No hay sino este tranvía de ese modelo en Colombia.

Yo lo tuve restaurado en ocho meses, estuvo guardado cuatro meses más y lo volvimos a sacar al desfile de la Feria de las Flores. Y como había prensa a lo loco en esos días, sobre todo la última semana, ya había despertado en la gente el interés. Entonces ya salió al desfile, delante de todos. Eso fue la locura. Yo estaba viéndolo pasar y me dijo mi hija: “Papi, mirá, viene el tranvía, oiga los aplausos”. Ya luego decidimos llevarlo a La Alpujarra, después lo pasamos a la estación del metro de San Antonio, luego lo llevamos al Parque de Banderas en el Estadio, y ahora está en el Parque de Berrío; cada cuatro o cinco meses lo movemos.





Bus de Laureles sobre la avenida Primero de Mayo con Junín, 1950.

El transporte público colectivo y los sueños del fogonero

Juan Guillermo Romero

Aunque heredada del mundo de los ferrocarriles, donde se refería al auxiliar del maquinista encargado de alimentar el fuego de la locomotora, la palabra fogonero hizo también carrera durante buena parte de la historia del transporte público urbano de Medellín. De hecho, anunciar el recorrido y las paradas de los carros, ayudarles a los pasajeros a subirse y bajarse, acomodar los mercados o los bultos que estos llevaran y cobrarles el pasaje eran las tareas que marcaban las rutinas de estos nuevos fogoneros, quienes generalmente se convertían luego en choferes. Sí, desde comienzos del siglo XX y hasta un

poco más allá de los años cincuenta, nadie decía ayudantes, conductores o autobuses; se hablaba de fogoneros, choferes y camiones escaleras.

En 1913, Medellín tenía un poco más de 50.000 habitantes y su estructura urbana estaba configurada por unas cuantas zonas pobladas, muy distantes unas de otras y atravesadas por el río Medellín. No obstante, según el ingeniero Fabio Botero, en su libro *Historia del Transporte Público de Medellín 1890 – 1990*, ese año Vicente Villa, Ricardo Olano y su padre Juan E. Olano, se asociaron para crear la primera empresa de buses de la ciudad, conformada por tres buses adquiridos en las fábricas europeas Mulag y Manesmann, y abrieron rutas a Villanueva, Buenos Aires y La América. El precario estado de las vías, la mínima resistencia de los puentes que atravesaban el río y, sobre todo, el sistema de alcantarillado construido con tubería de barro, que con cierta frecuencia se rompía al paso de los buses, acabaron con este primer intento de movilizar pasajeros en buses a gasolina en la naciente ciudad de entonces.

Dos décadas después, paralelo al entramado de rutas que ya ofrecía el tranvía eléctrico municipal, la mayor red de movilización de pasajeros entre los incipientes barrios, las grandes fábricas y el centro de la ciudad, una nueva iniciativa promovida por particulares buscaba ganarse un lugar en el negocio. Se trataba de unos primitivos camiones escaleras, antecesores directos de las “chivas” de hoy y cuyas “trompas” se asemejaban a las de los Jeeps Willys –tan famosos en el eje cafetero–, aunque mucho más alargadas. Eran de modelos entre 1920 y 1930 marca Graham Brothers, filial de la Dodge. Estos pequeños camiones, con apariencia casi de carruaje, estaban capacitados para mover hasta una tonelada. Llevaban 20 personas,



Transporte público al barrio Prado, s.f.

cuatro por banca, incluidos el conductor y el fogonero; eso sí, “a los más bajos costos de operación”, como lo promovía el aviso publicitario de la agencia Toro Puerto, sus importadores directos.

Su centro de operaciones era la antigua plaza de Cisneros, en el viejo Guayaquil, el barrio más famoso del siglo XX en Medellín y el lugar de mayor dinamismo por entonces gracias a la vecindad de la estación principal del Ferrocarril de Antioquia y la Plaza de Mercado de Cisneros; esto aseguraba un flujo constante de personas quienes rápidamente se acostumbraron a encontrar a la mano carros en los cuales transportarse. Así, la zona de Guayaquil, al igual que el Parque de Berrío, fue por muchos años uno de los focos del transporte urbano y regional.



Coche de bestia, 1970.



Carrera
Carabobo,
entre las calles
Pichincha y
Ayacucho, 1950.



Bus de La
América en
la Plazuela
Nutibara, 1958.

En esa época existían también unos cuantos carros pequeños operados por sus dueños, cuya particularidad más recordada era las tres patadas que se requería para que los cambios pudieran entrar. Aun así, su potencia y fuerza eran mínimas. Fueron el antecedente del servicio de taxis.

Esta experiencia sería capitalizada en 1931 por don Gonzalo Mejía, el mismo que jalonó la construcción de la carretera a Urabá cinco años atrás y quien fundó Tax Imperial, una empresa con 20 carros de marca Chevrolet, tres kioscos y una bomba de gasolina, todo bajo la administración de don Pedro Jaramillo Sánchez, esto permitió que la gente adinerada de la ciudad solicitara el servicio vía telefónica. Las sedes: Parque de Berrío, Parque de Bolívar y Plazuela de la Cruz.

Con los años el período de decadencia del tranvía era inminente. Sus líneas terminaron por estorbarle a la oleada de carros nuevos que ya nunca se detendría. Así, se fue apagando, primero en el centro de la ciudad y luego en los barrios.

El tándem chofer-fogonero se multiplicaba aquí y allá. Por entonces, aparecieron unas pequeñas camionetas para 16 pasajeros, cuyos recorridos eran acordados por pequeños grupos de personas que decidían ofrecer este servicio en aquellos barrios que ya se habían consolidado

como verdaderos tejidos sociales: Belén, La América, Manrique Oriental, Prado, Sucre, entre otros cuantos. Según el ingeniero Fabio Botero, “eran unos carros muy incómodos cuyas carrocerías fueron construidas en la ciudad por Luciano Echavarría y Misael Pabón en unos talleres ubicados en una de las primeras zonas que se iría especializando en almacenes de vehículos y repuestos, ubicada en las carreras Palacé y Carabobo, entre calles 37 y 44”, conocida hoy como La Bayadera.

Luego, en la década del 50, tras la adopción del Plan Piloto de Medellín, que tuvo entre sus grandes obras la canalización y rectificación del río y la ampliación y prolongación de varias calles de la ciudad, se crearon las nuevas rutas del creciente transporte urbano.

En el afán de articular los diferentes sectores residenciales e industriales para transportar esa gran oleada de campesinos que al llegar a la ciudad tuvieron la fortuna de hallar trabajo estable en las grandes fábrica de textiles y alimentos, se construyó en 1953, por ejemplo, la avenida 33 y se adelantó la ampliación de varias avenidas como San Juan y Pichincha; en 1954 comenzó la construcción de las avenidas El Poblado y Los industriales, y en 1960 empezaron los trabajos de la avenida 80 entre las calles Colombia y 30.

Transporte público al barrio La América sobre la carrera Bolívar, 1944.

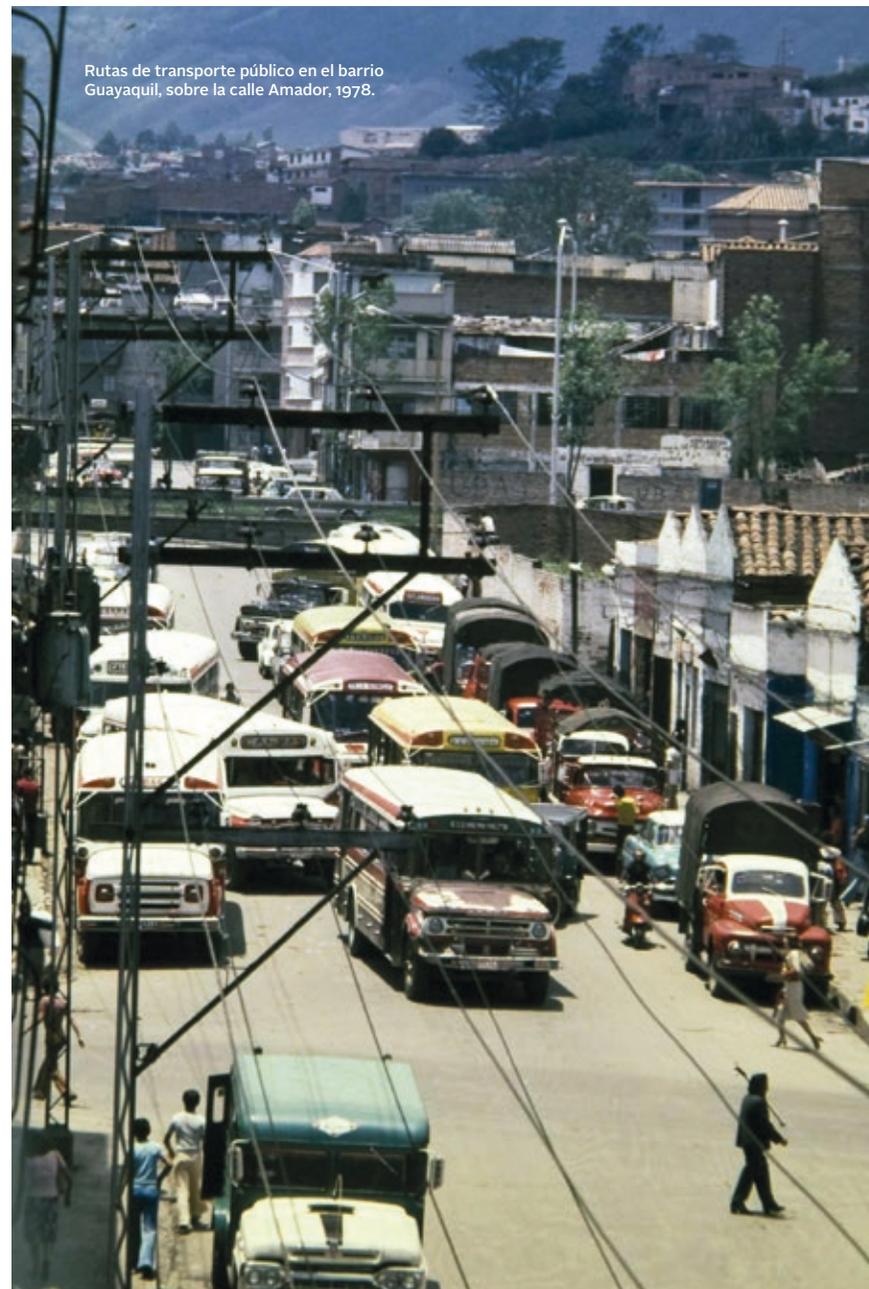


A la par, cada vez que aparecía un nuevo barrio surgía también la necesidad de transporte para sus habitantes. Se requería entonces reglamentar de manera decidida el transporte urbano, sus rutas y frecuencias cada vez más intensas y supeditadas, en gran parte, a los horarios laborales de los nuevos obreros de la ciudad.

Asuntos como el cupo de los carros, la delimitación de los recorridos, el concepto de la hora pico y la posterior “guerra del centavo” o la pelea por recoger más pasajeros; imágenes tan cotidianas ahora como aquellos racimos humanos colgados de las puertas de los buses, las nubes de humo que emiten los mofles, y el sonido de la descarga de aire del bajo de la transmisión,

se tornaron recurrentes en el nuevo paisaje de la caótica ciudad dominada cada vez más por el creciente emporio de los buses.

El gran anillo arterial de la ciudad no pararía de reescribirse y sería el transporte público una de sus mayores justificaciones. El gran fotógrafo antioqueño Gabriel Carvajal resumió en una de sus imágenes la estrecha relación entre el imparable crecimiento demográfico, la definición del entramado vial y la proliferación de las nuevas rutas de transporte de Medellín; en su foto aparece uno de los nuevos camiones escalera, conocidos hoy como chivas, de siete bancas y en cuyas coloridas maderas se lee “No soy dólar pero subo y bajo”. Y esto era literal, pues la ciudad no contaba con muchos de los puentes actuales; ejemplo de dichas travesías era la famosa chiva bautizada por su dueño Ramón Mora como La Mosquerona, un Ford 54 de color azul que para llegar hasta el corregimiento de Altavista partía de la Plaza de Cisneros, atravesaba el puente monumental sobre el río Medellín, pasaba por el antiguo madero ubicado en los bajos del Cerro Nutibara en el barrio Tenche y luego se dirigía hacia Belén, donde debía atravesar dos veces las aguas de la quebrada La Picacha; todo ello, siempre con la ayuda del joven fogonero que soñaba con conducirla algún día.



Rutas de transporte público en el barrio Guayaquil, sobre la calle Amador, 1978.

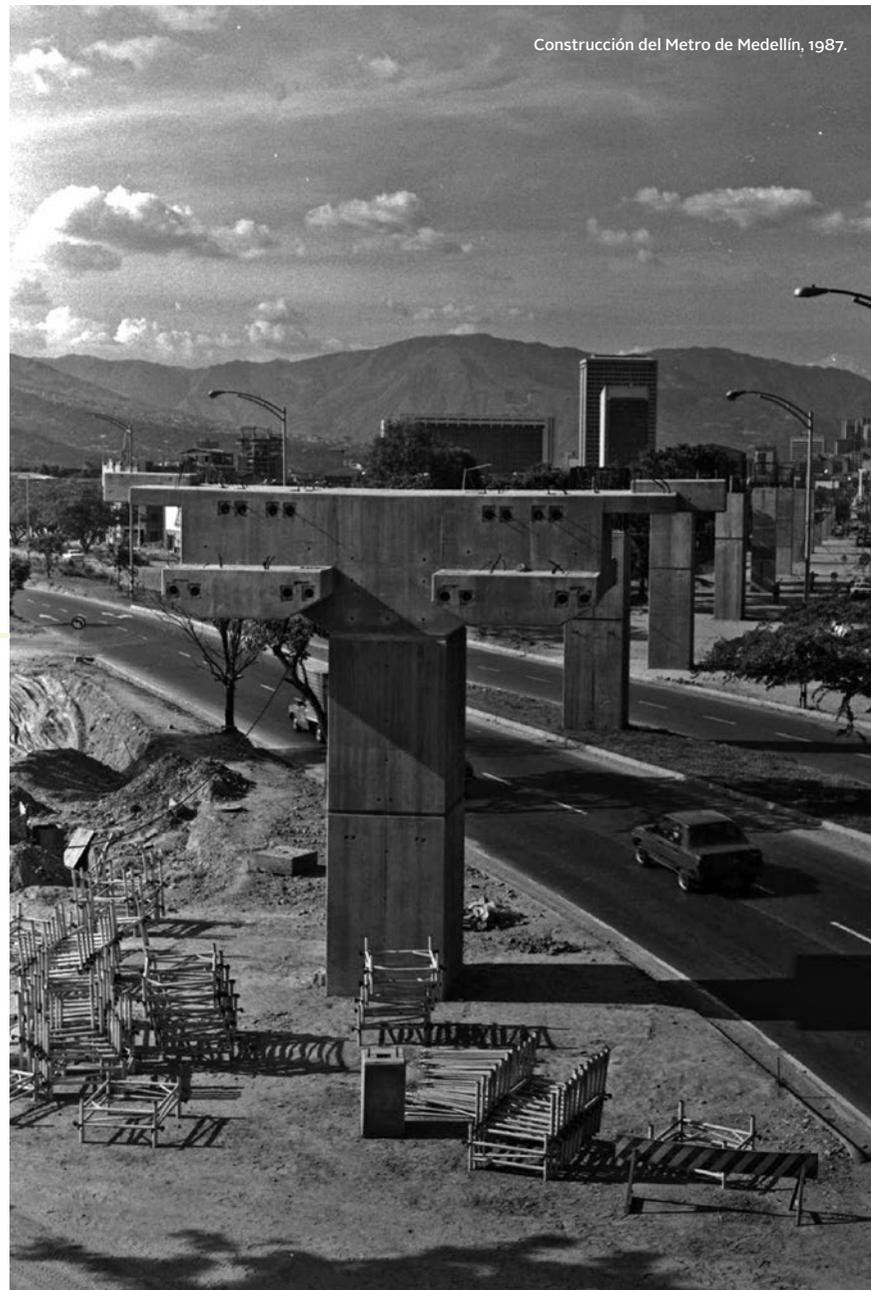
El sistema integrado de transporte que persigue a Medellín

Juan David Ortiz

Desde su fundación hasta mediados del siglo XX el crecimiento de Medellín estuvo concentrado en el centro del valle, por lo que sus habitantes estaban cerca y conectados a los medios de transporte de la época. Pero la expansión de la ciudad tomó otros rumbos y escaló hasta las laderas; durante años fueron los sistemas de transporte los que se acercaron a las personas y se adaptaron a esa nueva dinámica de crecimiento.

Desde los años 60, cuando Medellín apenas se acercaba a un millón de habitantes, se empezó a pensar en un sistema masivo de transporte. Se consideraron los terrenos del corredor que bordea el río de la ciudad como una oportunidad para conectar el Valle de Aburrá de sur a norte,

Construcción del Metro de Medellín, 1987.



pues de forma paralela a su canalización se venía tiejiendo un complejo de avenidas con la intención de modernizar la ciudad y darle salida a los productos industriales.

Entonces la idea de construir y poner en funcionamiento un metro para Medellín y el Valle de Aburrá comenzó a gestarse. En ese proceso se planteó la posibilidad de desviar un tramo del recorrido para entrar al centro de la ciudad; que el metro fuera a la gente y no la gente a él implicaba construir un gran viaducto elevado. Fue así como en 1995 se puso en marcha la línea A del metro y, un año después la línea B.

Sin embargo, la ciudad seguía creciendo hacia las laderas. Los habitantes de los barrios altos del oriente y el occidente padecían la ausencia de vías de acceso y, por razones topográficas o de planificación, se dificultaba el desplazamiento de los buses tradicionales. Sus habitantes se sentían aislados del resto de la ciudad y el metro no alcanzaba a cubrir sus necesidades de movilidad.

El sistema de transporte tendría que acoplarse a la ciudad, perseguir una geografía difícil de sortear para un sistema férreo tradicional y encontrar un trazado útil para el mayor número posible de personas. Según Tomás Elejalde, gerente de Planeación del Metro de Medellín, “el transporte es en buena medida el motor del desarrollo urbano. La ciudad tiene que saber cuáles son sus ejes de transporte para saber cómo se ordena. ¿Por qué nos alejamos de las estaciones de metro, de bus o de cualquier otro medio de transporte en lugar de acercarnos a ellas?”.

La solución fue construir cables que transportaran pequeñas cabinas aéreas para conectar esos barrios altos con el resto del sistema. Los cables de Santo Domingo y San Javier fueron la primera experiencia del mundo que



usó un sistema de ese tipo para el transporte urbano de pasajeros; hito que ha sido determinante en la consolidación del sistema de transporte de Medellín y en la planificación urbana posterior.



A este desarrollo se sumó la apuesta por las rutas integradas al metro, operadas mediante buses tradicionales que acercan a los habitantes de diferentes sectores de la ciudad a las estaciones. Este hecho propició el aumento de la demanda y facilitó la llegada de miles de personas a un sistema que no implica recorridos extensos por la congestionada malla vial a los que estaban habituadas.

La construcción de los cables fue el primer paso para ampliar la red que teje el metro. Pero luego la llegada de Metroplús, de las cuencas alimentadoras, del sistema de bicicletas públicas y ahora del tranvía, demuestra cómo esos sistemas cumplen, cada uno a su modo, una tarea en la integración de la ciudad alrededor del transporte público.

Con una nueva manera de movilizarse llegó entonces una nueva forma de entender la planificación de una ciudad que durante décadas privilegió el uso del carro particular y se extendió hasta donde sus barreras naturales lo permitieron. Por eso, de la mano con el crecimiento del sistema de transporte, también se han pensado nuevas formas de organizar el espacio urbano con la idea de promover la densificación en torno a la infraestructura de servicios que ya existe. En conclusión, que el sistema de transporte deje de perseguir la ciudad para que sea ella la que se organice alrededor de una nueva forma de moverse.

¿Por qué el tranvía?

Aunque la línea que dibuja el nuevo tranvía de Ayacucho por las calles del barrio Buenos Aires es, en uno de sus tramos, la misma que antes ocupó el viejo Tranvía Municipal de 1921, la nostalgia no fue la razón por la que se consideró que esta tecnología sería la más adecuada.



Antes de que se pusieran en marcha las líneas A y B del metro, estaba previsto que en algún momento la red tendría que extenderse desde el centro hasta las comunas 8 y 9, en el oriente de la ciudad. En principio se pensó en una línea férrea que, como ocurre con la que se dirige al occidente (línea B), solucionara en parte las necesidades de movilidad de aproximadamente 350.000 habitantes del centro, Villa Hermosa y Buenos Aires. Sin embargo, los análisis técnicos demostraron que alargar el metro no sería lo adecuado. La decisión de construir un tranvía se tomó luego de aplicar lo que los expertos denominan una matriz multicriterio. En ella consideraron las condiciones topográficas, el número potencial de usuarios, las condiciones de operación y funcionamiento, los requerimientos financieros y el impacto socioambiental del nuevo sistema.

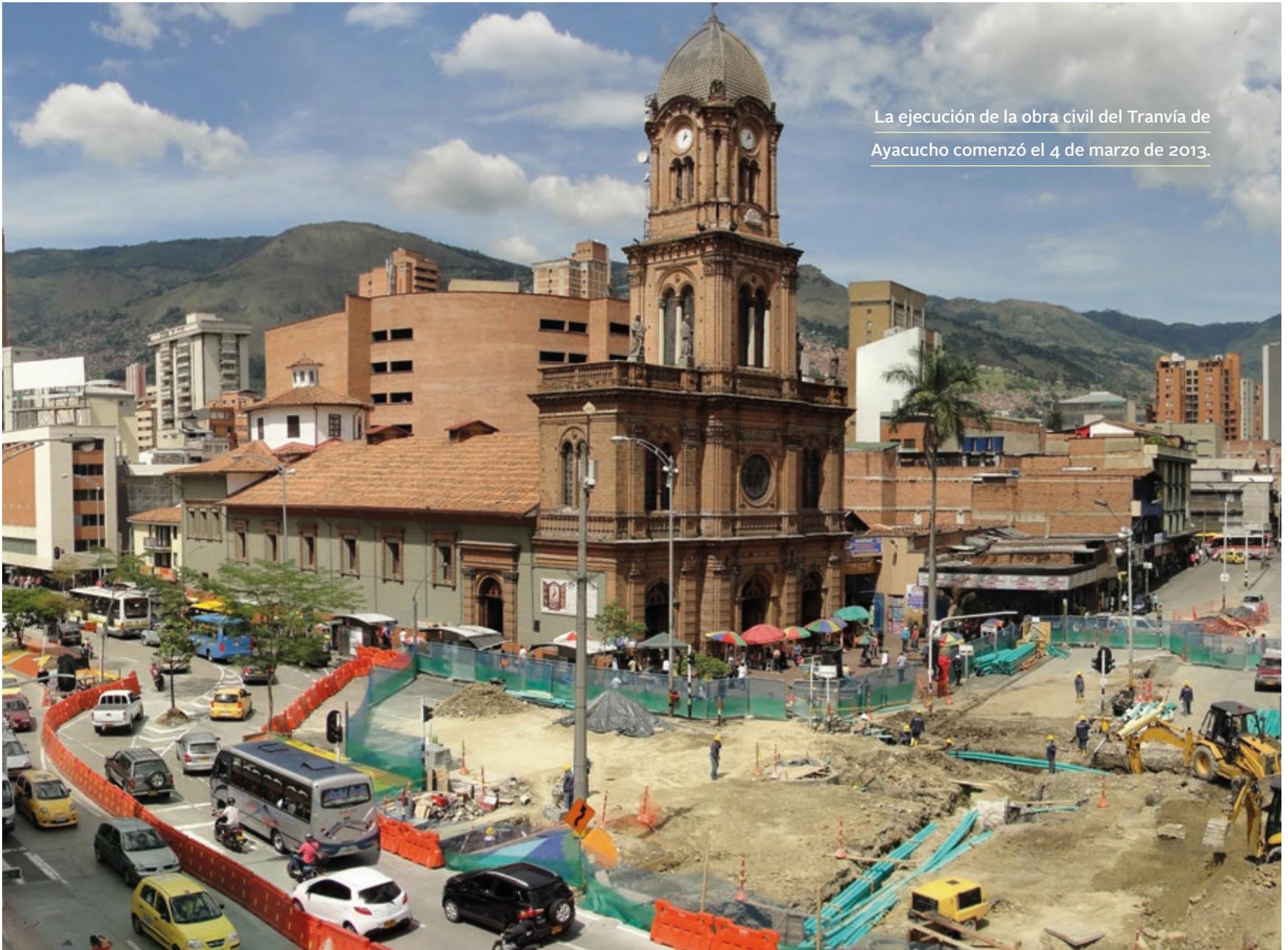
El tranvía de ruedas neumáticas fue seleccionado por ser el medio más equilibrado para las necesidades de superar pendientes que alcanzan hasta el 13%, movilizar más de 80.000 usuarios al día, solventar costos de mantenimiento e impactar las condiciones de vida de las comunidades cercanas respetando el medio ambiente y sin que fuera necesario tumbar las construcciones que el sistema se encontrara a su paso.

Y es que además de una nueva forma de transportarse, el tranvía se piensa como un mecanismo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de esa zona de la ciudad. Según Carlos Ortiz, jefe de Investigación, Desarrollo e Innovación del Metro, ese es uno de los aspectos más importantes. El Corredor de Ayacucho, dice, se ha planteado como punto de encuentro por la generación de nuevos espacios públicos, facilitará la inclusión de comunidades que antes estaban apartadas del sistema y reducirá la contaminación que generaban los vehículos de gasolina que se desplazaban por la zona.

Es así como esos nuevos coches estilizados, aunque remueven los recuerdos de muchos adultos, distan de la forma y las prestaciones de los vehículos del antiguo tranvía que hoy son piezas de museo. El tranvía de hoy será un nuevo eje para la movilidad pero también de una intervención urbanística y social que transformará la cotidianidad de los barrios beneficiados.



La ejecución de la obra civil del Tranvía de Ayacucho comenzó el 4 de marzo de 2013.



El tranvía: la mejor solución de movilidad sostenible

Medellín es ejemplo de movilidad vial en Colombia gracias a la implementación de un sistema integrado de transporte multimodal. El Tranvía de Ayacucho se suma a esta apuesta con más beneficios para la ciudad y sus habitantes.

El corredor de Ayacucho, ubicado en la zona centro oriental de la ciudad de Medellín, ha sido tradicionalmente uno de los más congestionados en términos de tráfico vehicular y peatonal. En este sector convergen rutas de transporte público, comercio activo, instituciones educativas y transeúntes provenientes especialmente de las comunas 8, 9 y 10 (Buenos Aires, Villa Hermosa y La Candelaria, respectivamente).

Por ello, con el objetivo de mejorar la movilidad, la dinámica urbana de apropiación del espacio público y el servicio de transporte público, en el año 2006 la Alcaldía de Medellín propuso como solución la implementación del Tranvía Ayacucho con dos metrocables.

La iniciativa fue incluida en el Plan de Desarrollo Metropolitano Metropoli 2008 – 2020, los planes de desarrollo del municipio de Medellín 2008 – 2011 y 2012 – 2015, el Plan Maestro 2006 – 2030 de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá y el Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana.



Por su trayectoria y experiencia en el manejo de proyectos de movilidad integral, la administración municipal encontró en el Metro de Medellín el mejor aliado para la implementación y la puesta en marcha del corredor tranviario de Ayacucho y sus dos metrocables.

Se realizaron estudios de prefactibilidad en 2008 y factibilidad en 2010, revisados por la Agencia Francesa de Desarrollo y aprobados por el Concejo Municipal. Se hicieron también estudios técnicos de detalle que tuvieron un costo de 16.000 millones de pesos, aportados en partes iguales por la Administración Municipal y el Metro de Medellín.



- ❖ **613.000 millones** de pesos es el costo total del tranvía de Ayacucho.
- ❖ **300 pasajeros** puede movilizar cada coche.
- ❖ **124.000 millones** de pesos es el costo de los coches que hacen parte del sistema.
- ❖ **12 coches** conforman la flota del Tranvía de Ayacucho.
- ❖ **70 kilómetros** por hora es la velocidad que alcanza el vehículo.
- ❖ **360.000 habitantes** del centro oriente de Medellín son los beneficiados directos.

Fuente: Metro de Medellín.

Recorriendo el centro oriente

La implementación consiste en un sistema tranviario de 4,3 kilómetros de largo que va desde la estación San Antonio del metro hasta el barrio Alejandro Echavarría. Además, consta de tres estaciones de transferencia: San Antonio, Miraflores y Oriente, y seis paradas: San José, Pabellón del Agua, Bicentenario, Bueno Aires, Loyola y Alejandro Echavarría.

Adicionalmente, dispone de dos sistemas de transporte por cable aéreo: la línea M – Metrocable Pan de Azúcar, que va desde la Unidad Deportiva de Miraflores hasta el barrio Trece de Noviembre, con una estación intermedia en el barrio El Pinal; y la línea H, con un recorrido desde el barrio Alejandro Echavarría hasta los barrios Villa Turbay y La Sierra, con una estación intermedia en el barrio San Antonio.

Beneficios para la ciudad

El Tranvía de Ayacucho trae múltiples beneficios para la ciudad y sus habitantes: su diseño con grandes ventanales permite un viaje más placentero y cómodo, se disminuye el tiempo de viaje, se reduce en más de 7.000 toneladas las emisiones de CO₂ gracias a que usa energía eléctrica, lo que además evita la generación de otros contaminantes; los más de 1.400 árboles sembrados a lo largo del sistema tranviario no sólo embellecen el sector sino que además aportan a la protección del medio ambiente; el proyecto es social, ambiental y económicamente sostenible; se generan más de 110.000 metros cuadrados de espacios públicos y zonas verdes. Así se mejora la calidad de vida de la comunidad.

El pantógrafo es el dispositivo que utilizan los vehículos tranviarios para la toma de corriente de la catenaria.



1.400 árboles
sembrados a lo largo
del sistema tranviario

113.174 metros
cuadrados de nuevos
espacios públicos

7.356 toneladas
anuales de CO₂ y otras
partículas contaminantes
se dejarán de emitir

Fuente: Metro de Medellín.

Economía y eficiencia

Gracias a la posibilidad que ofrece el tranvía de integrarse con las distintas líneas de transporte operadas por el Metro de Medellín, entre ellas el metro, el metrocable y las rutas integradas de buses, el usuario tendrá continuidad durante su viaje y ahorrará dinero gracias a que con un solo tiquete o un tiquete integrado podrá hacer su recorrido.

Del mismo modo, la Tarjeta Cívica se integrará a las formas de pago del servicio en el tranvía; esta ofrece tarifas diferenciales para adultos mayores, estudiantes y personas en situación de discapacidad.

La accidentalidad vial es una de las mayores problemáticas de movilidad en la ciudad y una de las principales causas de muerte en el país. Con la implementación del Tranvía de Ayacucho la circulación de otros vehículos públicos y privados será restringida en esa vía, esto sumado a la señalización instalada a lo largo del recorrido, las campañas de aviso de aproximación de los vehículos y la franja segura o GLO, permitirán disminuir las cifras anuales de accidentalidad: se espera que cada año haya 38 muertos menos, 1.386 heridos menos y 5.379 daños menos.

La capacidad de carga de pasajeros del tranvía es superior a la de los medios de transporte tradicionales; moviliza a más personas en menos tiempo y a un menor costo. Eso es optimizar los recursos.

El tranvía es incluyente y accesible: con el fin de que las personas con movilidad reducida aprovechen esta nueva solución de transporte los vehículos fueron equipados con sillas exclusivas y reclinables y accesos de pisos bajos, sin escaleras, para facilitar la carga y la descarga de pasajeros. Del mismo modo, la marcha es suave y cómoda haciendo que el viaje sea placentero.

Los vehículos son poco ruidosos lo que disminuye la contaminación auditiva tanto para los usuarios como para los vecinos del tranvía. Así mismo, las obras de urbanismo alrededor del sistema tranviario disminuyen la contaminación visual y valorizan la zona de influencia.

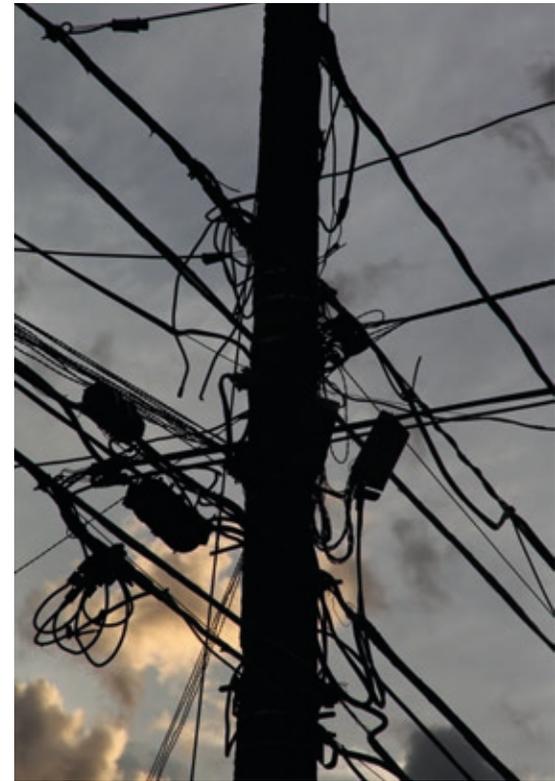
De esta manera Medellín se sigue consolidando como una ciudad líder y a la vanguardia en la implementación de soluciones integrales, eficientes y sostenibles de movilidad, en las que se combinan transporte sostenible, espacio público de calidad y estrategias de uso y apropiación de la ciudad para el mejoramiento de la dinámica urbana y de la calidad de vida de los ciudadanos.

Las redes que desaparecerán

La distribución tradicional de energía eléctrica en Medellín es aérea; postes ubicados casi en cada esquina de la ciudad conectan la telaraña de redes y cables que llevan la energía a los hogares. Esto hizo que la construcción de la vía tranviaria se dividiera en tres tramos principales según la complejidad de la intervención.

La transformación de la zona centro oriental de la ciudad, desde la estación San Antonio del metro hasta el barrio Alejandro Echavarría, será total: el entramado de postes y cables, que hoy puede divisarse desde las alturas de algunos edificios céntricos, desaparecerá para dar paso a un panorama despejado, claro y limpio del corazón de la ciudad.

El cableado eléctrico, de iluminación y de telecomunicaciones que hoy se distribuye por los aires, reposará bajo tierra y, con ello, vendrá la descontaminación visual y se disminuirá el riesgo de accidentes, cortocircuitos y fraudes



- 40 kilómetros de redes de energía serán ubicados en el subsuelo.
- 40,2 kilómetros de redes de telecomunicaciones se intervendrán.
- 7,1 kilómetros de alumbrado público serán redistribuidos.
- 8,15 kilómetros de redes de acueducto y 4,65 de redes de gas serán modernizados.

Fuente: Metro de Medellín.

por conexiones ilegales. El paisajismo cambiará, literalmente, del cielo a la tierra: los únicos postes que custodiarán Ayacucho son los que iluminarán la vía que recorrerá el vehículo tranviario.

Pero no solo cambiará el paisaje al mirar hacia arriba. Con gran nivel de complejidad, pero menos visible al usuario final, ha sido necesario relocalizar las redes húmedas de servicios públicos; es decir, las correspondientes a los servicios de alcantarillado, acueducto y gas. La intervención ha contado con el acompañamiento de Empresas Públicas de Medellín (EPM) y se ha ejecutado por tramos con el objetivo de no afectar el suministro de estos servicios a la población de incidencia.

Gracias a esta gran obra la zona centro oriental de la ciudad no sólo dispondrá de un nuevo sistema de transporte sino que además contará con modernas redes de servicios públicos de tecnología avanzada, una gran diferencia comparada con las que se utilizaban hasta ahora, que ya pasaban los cien años de funcionamiento.

El vehículo tranviario

Así como en su momento los medellinenses veían emocionados los trenes del metro recorrer la ciudad y los llamaban “gusanitos”; hoy, al paso de los vehículos del tranvía la gente sonríe llena de satisfacción llamándolos por el mismo nombre: un gusanito blanco que recorre las calles de Medellín.

Los 12 vehículos que constituyen la flota del nuevo tranvía fueron construidos por la empresa francesa NTL-New Translohr. Se componen cada uno de cinco coches amplios, frescos e iluminados, con espacios individuales



Vehículos tranviarios en el puerto de Amberes, Bélgica, con destino a Medellín.

y barras de sujeción para las 260 personas que se movilizan de pie; 40 pueden ir sentadas.

Cada “gusanito” tiene capacidad para que 300 pasajeros viajen cómodamente y su seguridad fue uno de los factores primordiales en el diseño de los vehículos: están dotados de cámaras de video tanto al interior como al exterior, puertas de selección de mando de apertura para el usuario, dispositivo de detención de la marcha en caso de que el conductor tenga algún percance y, para facilitar el acceso y el confort de las personas con movilidad reducida, se dispusieron espacios exclusivos, sillas reclinables y pisos bajos.

Así como los nuevos trenes del metro, los vehículos del tranvía cuentan con pasillos de circulación entre coches y, para ayudar a superar las pendientes y las curvas cerradas que hacen parte de la geografía de la zona centro oriental, están equipados con 12 llantas neumáticas y un riel central que sirve de guía en los giros de menor radio. Tienen cuatro motores eléctricos sustentados por catenaria, dos en cada eje extremo y dos en un eje intermedio en total cada vehículo cuenta con seis ejes, tres de ellos motrices.

En el tranvía los pasajeros viajarán a un promedio de 25 a 30 kilómetros por hora y estarán permanentemente informados sobre su ubicación gracias a un sistema de paneles de tecnología LED que suministra información de destino.

El GLO.

La nueva línea amarilla

Primo hermano de la reconocida línea amarilla del metro de la ciudad, El Gábilo Libre de Obstáculos, o GLO, es precisamente esa margen que separa la zona de circulación de peatones y usuarios del tranvía de la zona por la que se desplazan los vehículos del sistema; el GLO, en pocas palabras, es la línea de alerta que les permite a los usuarios mantenerse seguros y evitar potenciales accidentes.

De manera complementaria, como medida de seguridad, cada vez que un vehículo tranviario esté por pasar por un punto de abordaje, este hará sonar una campana que alertará a peatones, pasajeros y ciclistas para que se alejen momentáneamente de la vía y se ubiquen al otro lado del GLO.



El GLO está construido a partir de piezas grabadas, cada una de 25 centímetros de ancho por 75 de largo que delimitan claramente cuál es la zona que debe permanecer libre de obstáculos para evitar contratiempos y accidentes. Tiene un color diferente, más oscuro que el concreto tradicional, y su grabado de flores es semejante al de los pisos de los edificios de la zona, a principios del siglo XIX.





El 13 de julio de 2015 el Tranvía de Ayacucho salió por primera vez de las cocheras de la estación Miraflores y recorrió el corredor tranviario en pruebas técnicas.



La Cultura Metro sale a la calle

Alfonso Buitrago Londoño

El éxito de la Cultura Metro es el resultado de un esfuerzo constante de información, educación, trabajo social y comunitario que tiene como trasfondo la calidad en la prestación del servicio y la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad. Cultura Metro es sinónimo de calidad de vida. Están íntimamente ligadas, tanto que la aceptación, el cariño y la pertenencia por el sistema no existirían si no se percibieran sus beneficios reales.

El metro aporta efectivamente rapidez, comodidad, seguridad y economía a sus usuarios; ha construido espacios para la recreación, el deporte y la cultura; por su tecnología, contribuye al mejoramiento del medio ambiente; potencia el desarrollo social, económico y comercial de sectores deprimidos o marginales; promueve una movilidad socialmente incluyente y ambientalmente sostenible,

que privilegia el uso de sistemas de transporte masivo; y, para cerrar el círculo, invita a una convivencia en armonía.

De esta forma, la Cultura Metro se convierte en un sistema y en una filosofía empresarial. Una expresión de Responsabilidad Social Empresarial transformada en un modelo de intervención que se ha sostenido en el tiempo y se ha replicado cada vez que el metro ha ampliado su cobertura y ha introducido un nuevo modo de transporte. Una marca por la que los ciudadanos de Medellín se sienten orgullosos.

En el metro y en sus cables los usuarios son amables, respetuosos de las normas y solidarios con el otro. En estos 20 años de funcionamiento el metro ha extendido sus brazos a nuevos barrios y territorios y ha llegado a esos lugares con esa forma que tiene de relacionarse con sus usuarios y entre ellos mismos. Y el Tranvía de Ayacucho es una oportunidad sin precedentes de llevarla a ras de calle. El corredor que hoy lo alberga se abre a la ciudad para vivirla como nunca antes.

A diferencia del metro, que transcurre por un viaducto; de los cables, que viajan suspendidos en el aire, y de los articulados de las líneas 1 y 2 de buses, que tienen carril exclusivo; el tranvía, aunque cuenta con prioridad a su paso, comparte corredor con comerciantes, habitantes del sector, visitantes, peatones en general y ciclistas. Los vehículos particulares, de servicio público y motocicletas abandonan la vía para entregársela a la ciudadanía de a pie y a una movilidad masiva y sostenible. Solo se permite el paso de vehículos de emergencia y de los residentes con parqueadero.

El tranvía es un sistema férreo de mediana capacidad que se caracteriza por su inmersión en el entorno urbano. Sus vehículos articulados, “el gusanito” como ya lo llaman



quienes lo ven transitar por su nueva vía, con sus vidrios panorámicos, invitan a contemplar el paisaje de la ciudad; la vía, abierta al público, llama a la interacción y la convivencia con el sistema.

El corredor nunca cierra, no tiene horarios. Las estaciones y las paradas están a nivel de la calle, los andenes se mezclan con la vía tranviaria, solamente divididos por una franja de seguridad conocida como Gálbo Libre de Obstáculo o GLO. La calle en pleno a disposición de una nueva forma de movilizarse.

Su utilización trae retos y amplía la práctica de la Cultura Metro. En ocasiones se trata de sutilezas, pero que implican adaptaciones en la forma acostumbrada

de comportarse con el sistema. En el tranvía no existe la línea amarilla, en su lugar está el GLO, una franja en relieve incrustada en la loza de cemento que los peatones pueden cruzar cuando la vía esté despejada. En el metro no es necesario accionar ningún botón, en el tranvía se debe apretar el botón de las puertas para el ascenso y el descenso de pasajeros.

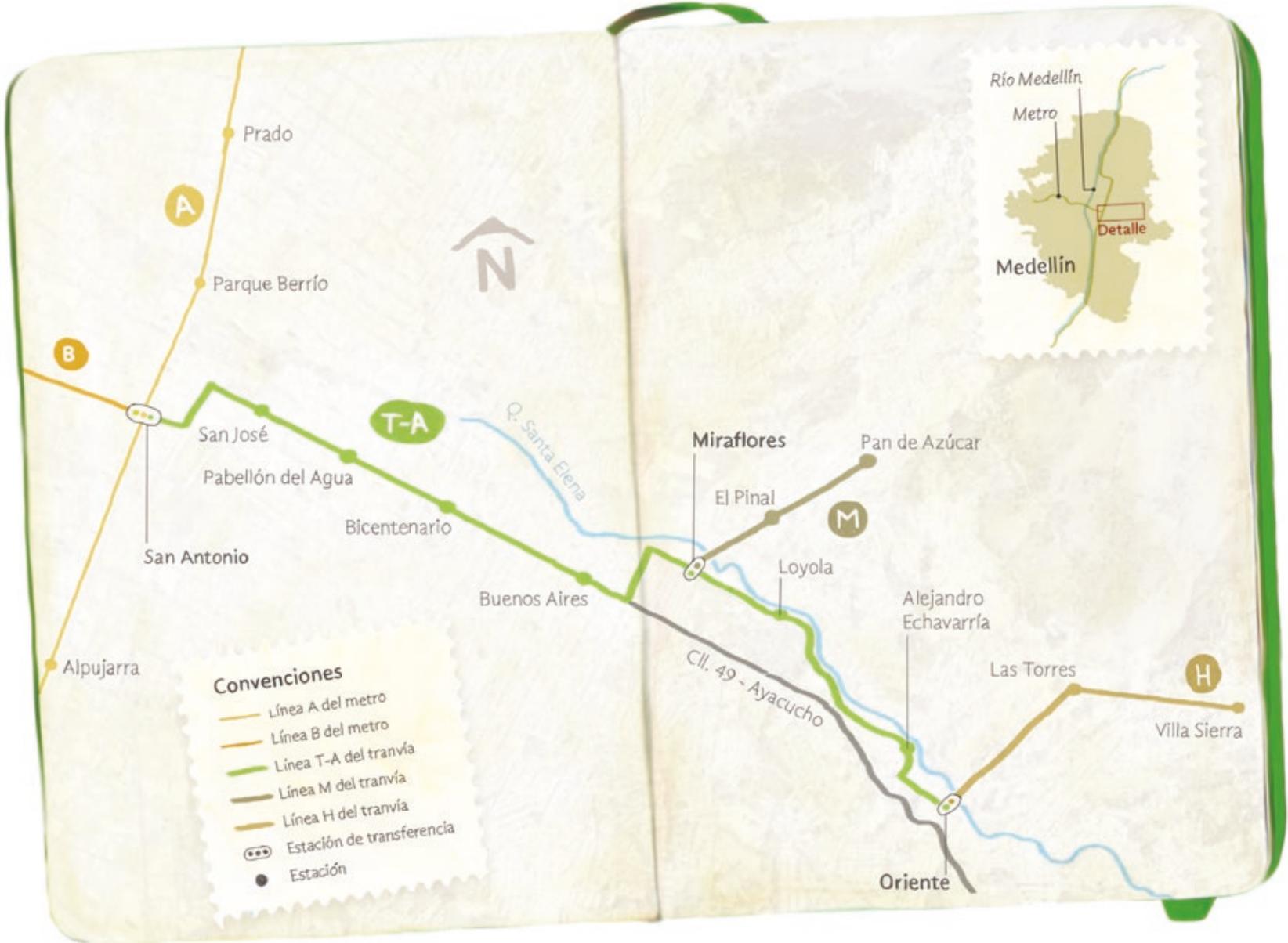
Los comerciantes, por su parte, deben adaptarse a los horarios de cargue y descargue, de recolección de basuras y encontrar alternativas para el parqueo de sus clientes. Los peatones deben cruzar por las esquinas, respetar los semáforos, acostumbrarse al sonido de la campana del vehículo tranviario para despejar la vía a su paso, no sobrepasar el GLO cuando van caminando, ingresar solo por las entradas dispuestas en estaciones y paradas, y no perder el control de los menores que vayan a su cargo. Los conductores de vehículos particulares, motocicletas y de servicio público deben ser conscientes de que no pueden usar el corredor, cruzar con precaución la vía cuando el semáforo lo indique y no estacionar ni descargar o recoger pasajeros.

Desde ya se pueden ver en la vía los agentes que promueven la transformación: gestores de espacio público que recorren el corredor invitando a vecinos, comerciantes y vendedores ambulantes a no invadir el espacio público y a utilizar los puntos de acopio para depositar las basuras; auxiliares de tránsito y de policía parados en los cruces pendientes de hacer cumplir las normas; guías pedagógicos del metro que caminan de arriba para abajo con rompetráficos donde se leen las recomendaciones que los ciudadanos han de convertir en hábitos, las nuevas estrofas de la Cultura Metro: “Si escuchamos la campana sonar, la vía tranviaria, delimitada por el GLO, debemos despejar”,

“Al caminar por la vía tranviaria atentos debemos estar si no queremos la bocina escuchar y un riesgo generar”, “Mirar a ambos lados y esperar es la premisa que debemos acatar cuando nuestro tranvía vaya a pasar”.

El Tranvía de Ayacucho es una oportunidad para que la Cultura Metro se transforme en una verdadera cultura ciudadana, vivida y sentida por fuera del viaducto, las cabinas y las estaciones del sistema, en la que prime el respeto, el cuidado del espacio público y el acatamiento de las normas básicas de convivencia.





Prado

A

Parque Berrío



B

San José

T-A

Pabellón del Agua

Q. Santa Elena

Miraflores

Pan de Azúcar

El Pinal

M

San Antonio

Bicentenario

Loyola

Buenos Aires

Alejandro Echavarría

Alpujarra

Cli. 49 - Ayacucho

Las Torres

H

Convenciones

- Línea A del metro
- Línea B del metro
- Línea T-A del tranvía
- Línea M del tranvía
- Línea H del tranvía
- Estación de transferencia
- Estación

Villa Sierra

Oriente

Río Medellín

Metro

Medellín

Detalle



Buenos Aires no iba a ser Buenos Aires. Se iba a llamar Campo Alegre. Recibió el nombre de la capital argentina por cuenta de una cantina que don Julián Rave tenía en la esquina de Ayacucho con Berrío, desde donde partía el lote a urbanizar.

El barrio nació en 1874 cuando don Modesto Molina le compró a don Carlos Coriolano Amador un globo de terreno entre la cantina de Buenos Aires y la Puerta Inglesa, en la entrada a la finca de Miraflores. Esa fue la primera urbanización comercial del país, con gran terreno dividido en lotes cuyos compradores podían pagar a plazos y construir en ellos sus viviendas. Como el urbanizador quebró, los compradores tuvieron que volver a pagar el valor de los lotes al Banco de Antioquia, que era su financiador. Esos lotes fueron pagados dos veces.



Las casas no eran uniformes sino que cada quien las hacía según sus posibilidades. Hubo unas lujosas que recibieron el nombre de chalets. Hubo otras construidas a su acomodo por propietarios de la clase media y hubo algunas de modelo más sencillo que fueron construidas para la clase obrera y financiadas para que sus adquirentes las pagaran a plazos. Ese proceso de urbanización no se dio de un día para otro, sino que se fue dando en el tiempo, las transformaciones ocuparon todo el siglo XX.

Al finalizar el siglo XX la Iglesia de Nuestra Señora del Sagrado Corazón en Buenos Aires tenía aspecto de catedral, pero eso fue antes de que las construcciones de los alrededores la minimizaran en el paisaje. A principios de ese siglo, cuando se ordenó su construcción, la pretensión que tenía era la de ser una capilla anexa a la propiedad de doña Mercedes Saldarriaga Londoño, viuda de Botero Pardo, para evitarle a ella y a los vecinos desplazarse hasta la Iglesia de San José para asistir a la celebración de la misa, sobre todo en tiempos en que las calles no se pavimentaban y el invierno las convertía en pantaneros resbaladizos. De hecho, la iglesia fue construida en el terreno donado por la familia Botero Saldarriaga y su construcción inicial fue sufragada, en buena parte con donaciones de esa familia.

*Orlando Ramírez Casas, autor de
Buenos Aires, portón de Medellín. 2009.*

Paseo Buenos Aires sobre la calle Ayacucho, 1921.



Ayacucho en la historia del transporte de Medellín

Orlando Ramírez Casas

Ayacucho es una calle con una historia aligada al transporte de Medellín. En un comienzo, contrario a lo que se pudiera pensar, la salida desde Medellín hacia Rionegro no era por Ayacucho, porque sus terrenos cruzaban fincas privadas y sus dueños no permitían el paso. De tal modo que se hacía por caminos de servidumbre, bordeando las fincas.

Así, el camino se fue llenando de curvas que le merecieron el apodo de “Tirabuzón”.

Tres vías dan testimonio de ese proceso: una, la que de la desembocadura de la quebrada Santa Elena en el río Medellín sigue en curvas por la plaza de mercado Minorista, la Plazuela de Zea, la Plazuela Nutibara, la avenida La Playa, y se encuentra con la vía del Tirabuzón por la margen izquierda de la quebrada en la desembocadura de las tributarias aguas de La Bocaná. Otra, la que pasa por Loreto y La Milagrosa en El Cuchillón, sigue por El Vergel y llega también a la vía del Tirabuzón. Y una última, la que del cerro de La Asomadera en San Diego bordea la iglesia de El Pilar en el barrio Las Palmas, rodea el morro de El Salvador, cae a Cuatro Esquinas, sube por la vía de El Cuchillón y empalma con la vía que viene de Loreto y La Milagrosa.

El resto de calles de los barrios Buenos Aires, El Salvador y La Milagrosa son de trazado recto y forman manzanas ortogonales en razón a que fueron hechas según planos del ingeniero inglés Juan Enrique White,

Calle Ayacucho, 1900.



contratado en el año 1880 por el gobernador Pedro Uribe Restrepo para hacer ese diseño urbano.

En 1889 los descendientes de Ignacio Uribe Mejía, dueños de los alrededores de la Plazuela San Francisco, hoy San Ignacio, permitieron que la calle que ahora conocemos como la número 49 de la nomenclatura urbana, o Ayacucho, se abriera al tránsito de toda la gente y se conectara con el centro de la ciudad.

En los terrenos donde hoy se encuentra Guayaquil, José María “Pepe” Santamaría Bermúdez de Castro tenía una hacienda que en el invierno se inundaba por los desmadres del río Medellín, lo que hacía natural que llevara por nombre El Pantano. Allí tenía don Pepe su casa de campo, cerca de lo que ahora es el cruce de la calle Ayacucho con la carrera Cúcuta. La vía de acceso que hizo construir desde su finca hasta la que otrora fuera conocida como la Plaza Mayor, en el actual Parque de Berrío, fue llamada por la comunidad como calle de don Pepe Santamaría. Fue ese, pues, el primer nombre que tuvo la calle Ayacucho.

Después, cuando los difuntos que eran rezados en la Iglesia de la Cruz Verdadera o Veracruz eran luego llevados en cortejo fúnebre hasta el cementerio de El Chagualo, en Carabobo con Juanambú, o después al cementerio de San Lorenzo, en San Juan con Niquitao, fue denominada como calle de La Amargura.

Fue Carlos Coriolano Amador quien hizo desecar las partes anegadas de la hacienda El Pantano y encauzar el río Medellín para convertir tal propiedad en lo que hoy es el barrio Guayaquil. Coriolano anduvo en buenas bestias por sus propiedades y también en carruajes, al decir del cronista Lisandro Ochoa, porque había traído a Medellín un lujoso

coche con su tiro de yeguas normandas y un cochero gigante. Aparte de eso, y según Enrique Echavarría Echavarría y Estefanía Díaz, Coriolano trajo en 1899 el primer automóvil a gasolina, con chofer de las antillas francesas incluido. Lo guardaba en las cocheras de su Palacio Amador, que estaba situado en Ayacucho con Palacé.

Para ir desde el palacio hasta el kiosko de su finca Miraflores trajo los automóviles, pero no pudo cumplir ese propósito debido a la precariedad de las condiciones de esa senda, que no hacía prever que en un futuro sería vía automovilística.

La puerta de entrada a la finca de Miraflores quedaba en donde para el año de 1874 llegaba el recorrido público de la calle Ayacucho, donde hoy comienzan Las Mellizas. Coriolano fue un viajero frecuente a Europa y de Francia se había traído la idea de ponerle a su finca un acceso como los de las afueras de París, con sendero de entrada por una parte y de salida por la otra, para los coches arrastrados por caballos; separadas estas dos vías paralelas por una hilera de árboles para evitar que los carruajes se encontraran frente a frente. La gente dio a conocer estas dos vías de pendiente inclinada como Las Mellizas y, con los años, al pavimentar las dos calles, se convirtió en la primera vía de la ciudad con cuatro carriles y separador arborizado.

A finales del siglo XIX algunas calles recibieron nombres conmemorativos de batallas de la guerra de independencia y la de La Amargura pasó a ser la calle Ayacucho, conmemorando la batalla que el 9 de diciembre de 1824 selló la independencia de Perú, calle por donde ya se atrevían algunos carruajes.

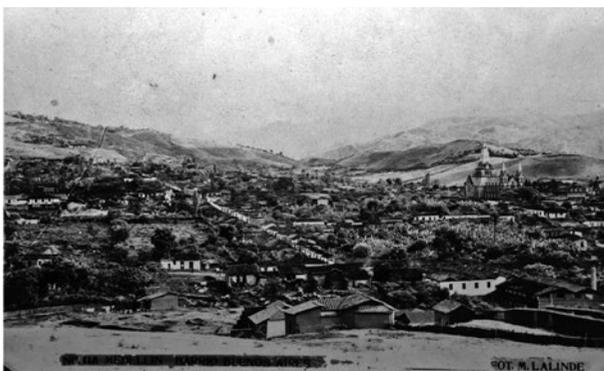
Modesto Molina fue uno de los primeros que montó un negocio de transporte en Medellín. Ofrecía viajes a Caldas,



Paseo
Buenos Aires, s.f.



Calle Ayacucho, sector Buenos Aires, 1903.

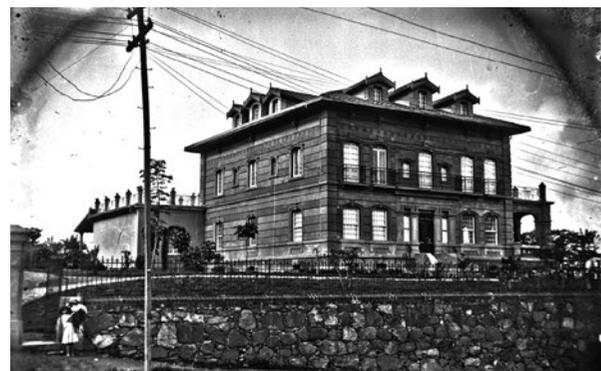


Barrio Buenos Aires, 1930.

Barbosa y Buenos Aires. Los coches, tirados por caballos, llegaron al barrio Buenos Aires por el trazado de la calle Ayacucho, recorrido que también había seguido anteriormente el denominado tranvía de mulas o de sangre.

En 1913, por los días del incendio en el costado occidental del Parque de Berrío, ya había transporte colectivo de pasajeros de la Compañía Antioqueña de Autobuses a gasolina, la primera de Colombia, con tres líneas a La América, Villanueva y Buenos Aires. El diseño de los coches era similar al que luego tendrían los vagones del tranvía eléctrico que rodó por Ayacucho hacia el barrio Buenos Aires desde noviembre de 1921 hasta finales de 1951.

Al presidente Miguel Abadía Méndez le correspondió en 1929 inaugurar la pavimentación del tortuoso camino del Tirabuzón. Se consideró feliz por poder viajar en su carro de Medellín a Rionegro en sólo tres horas, cuando antes se gastaba jornadas enteras en ese recorrido a lomo de bestia. La pavimentación de esta carretera implicó también la mejora de la calle Ayacucho; en la tercera década



Castillo de los Botero en el barrio Buenos Aires, 1928.

del siglo XX se le asignó la moderna nomenclatura numérica de calle 49. Para la segunda mitad de ese siglo se vio sustituido el tranvía eléctrico por los buses de motor a gasolina, se incrementó el servicio de taxis y surgió de manera pirata o no reglamentada el transporte colectivo en vehículos particulares a lugares que eran de difícil acceso para el transporte convencional.

Ayacucho llega a las primeras décadas del siglo XXI convertida en vía del actual tranvía y bulevar peatonal apropiada para recorridos recreativos, con variedad de negocios a lado y lado y el flujo vehicular desviado hacia las vías paralelas de las calles Bomboná y Colombia. Este es el panorama que le espera a esta emblemática calle para las próximas décadas, confirmada en su papel de eje central de movilidad y proyectada como motor de transformación y desarrollo social.





Iglesia de Buenos Aires, s.f.

Quebrada Santa Elena, 1900.



Memoria de los barrios obreros

Reinaldo Spitaletta

Los alrededores de la calle Ayacucho se poblaron con trabajadores que salían al encuentro del viejo tranvía eléctrico y de los buses que los llevaron y trajeron de las fábricas durante todo el siglo XX. La Toma, Gerona, Alejandro Echavarría, La Milagrosa se levantaron al ritmo que crecía la mano de obra de la ciudad. Las mangas en las que antes abundaron los sembradíos y las plantas silvestres se fueron transformando en barrios obreros habitados por los trabajadores de Coltejer y la Sociedad de Mejoras Públicas. También relucieron —cerca de esas modestas viviendas— caserones, chalets y hasta mansiones de pobladores de alto tumerqué. Fue la época gloriosa de los cafetines, los billares, los salones de tango y las canchas de fútbol, fue el célebre tiempo en el que la barriada parecía más una numerosa familia antioqueña.

Entre las quebradas Santa Elena (antes Aná, en lengua de los aburraes) y La Palencia, no solo florecieron los barrios obreros que rodearon al encopetado Buenos Aires de la primera mitad del siglo XX, sino que se creó una vía fundamental con nombre de batalla independentista, Ayacucho. Como una filosa puñalada de asfalto la avenida dividió la barriada en la que sobresalían una torre neogótica, un castillo que parecía exiliado de colinas europeas y devino en clínica, barberías con olor de alhucema y una calle doble con separador arborizado que el imaginario popular bautizó como Las Mellizas.

Junto a la antigua corriente de Aná se levantó en 1907 la textilera Coltejer, en el sector de La Toma, que después se erigió como vivienda obrera, con bares de tango y porros, uno que otro prostíbulo y una sección que algunos creen fue el origen de la actual ciudad, antes Villa de La Candelaria: la Vuelta de Guayabal.

Anclada a la historia colonial, a esa calle larga, que antes de existir Ayacucho era la ruta hacia Rionegro, la llamaron Ricaurte (calle 51). Junto al puente de La Toma construido en 1857 y remodelado por el belga Agustín Goovaerts, y cerca de un breve sector que prácticamente es una callejón paralelo a la quebrada, llamado El Hoyo de 'Ña Rafaela (o de Misiá Rafaela), está La Canguereja, narra-da, por ejemplo, por Tomás Carrasquilla.



Durante casi 80 años La Toma albergó telares, calderas y chimeneas, así como cafetines, cerrajerías, talleres mecánicos y residencias. Parte de su histórico territorio se transmutó en el actual Parque Bicentenario, el Museo de la Memoria y en bloques de apartamentos, como las Villas del Telar. Mucho más arriba, a orillas de la Santa Elena y tocando a Ayacucho, donde ya esa calle se dirige hacia donde nacen los vientos fríos de Santa Elena, Coltejer construyó un barrio para sus trabajadores y le puso el nombre del fundador y dueño de la fábrica: Alejandro Echavarría.

El barrio, que antes tuvo un portón de cemento, con el nombre en relieve, tiene entre sus atractivos arquitectónicos la iglesia Concilio Vaticano II. Algunas de las viejas viviendas obreras se conservan aún y muestran las amplitudes de cuatro y cinco alcobas, tejado español, ladrillo a la vista y balcones. Junto a su parquecito vivió el escritor

Mario Escobar Velásquez, que en la década del 50 trabajó con Coltejer y dirigió la revista *Lanzadera*, de la misma empresa.

La legendaria cancha de Alejandro Echavarría, que antes era de arenilla, acogió torneos de toda la ciudad y a sus predios llegaron futbolistas profesionales y aficionados que escribieron jornadas de gloria en medio de centenares de espectadores del barrio y de otros puntos cardinales. Hoy, remodelada, con grama sintética y con otros escenarios polideportivos, sigue siendo un referente del sector.

Ayacucho, corazón de la hoy denominada comuna 9, que ya tenía un tranvía en su memoria (se acabó en 1951), y que en Miraflores tuvo, a diferencia de barriadas obreras, mansiones y chalets de la élite hasta los albores de la década del 50, se erige como una especie de Vía Apia. Hacia sus lados se desparraman otros barrios. Si un caminante parte de Ayacucho y asciende por ejemplo por la carrera Alemania (la 29) o por Suiza (la 30) llegará al parque de La Milagrosa, una tradicional barriada que en sus días primeros



Panorámica de Medellín, s.f.



Residencia particular, barrio Miraflores, 1934.

se llamó Quijano y que ante la construcción de la iglesia de la Medalla Milagrosa perdió su nombre original.

La Milagrosa, que abundó en mangas, en sembrados de pomos y naranjos, con sectores como La Cumbre y, a partir de los 80, con ciudadelas como Cataluña, también es uno de los barrios obreros de la comuna 9. Cantada en novelas y cuentos de Luis Fernando Macías como *Ganzúa* y *Amada está lavando*; narrada en algunos escritos del investigador de tango y nativo del lugar el finado Luciano Londoño López, único colombiano que perteneció a la Academia Porteña de Lunfardo, de Buenos Aires, Argentina, es vecina de Loreto y el Nacional.

Si del parque de La Milagrosa un caminante desciende por la vieja calle de Cuchillón, conocida como la 45, se topará con otro barrio de trabajadores con nombre español, Gerona, urbanizado por uno de los clásicos miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, Manuel de J. Álvarez Carrasquilla, sintetizado como Majalc. Este

comerciante y empresario de la vieja Medellín era un hispanófilo. Fue uno de los constructores de los barrios Aranjuez y Andalucía (en Bello).

Gerona, que también fue cuna de malevajes y tanguerías, con bares como El Cachafaz, Verdemar y El Machete, con una barra de miedo como los muchachos de El Cambray, escuchó la voz de Amparito Vélez, soprano que habitó en el sector, y también la del locutor Iván Zapata Isaza del radioperiódico Clarín, llamado por el vecindario El negro grande de Gerona.

Obreros, vagos, camajanes, malevos, recorrieron los cafetines célebres de Buenos Aires y los barrios adyacentes: en el Barcelona, El Torrente, el Perro Negro, en La Toma; El Sol de Oriente (fundado en 1932 y que, con reducciones, todavía persiste en Ayacucho con Suiza), la Puerta Inglesa, el Astral y El Santos, en Buenos Aires; los mencionados de Gerona, combinados con las atracciones de teatros como el Ayacucho y el Buenos Aires, se oficiaron la amistad y las celebraciones.

El Salvador, que se hizo notorio por su Redentor que corona la cima del morro, tuvo el Patronato de Obreras. En la manga del Mosco, a orillas de la Palencia, el fútbol barrial duró años con balones que naufragaban en la quebrada. Ni los bomberos, cuya sede estaba muy cerca de la mencionada cancha, podían salvarlos. Tras haber desaparecido entre olvidos y rastros, la manga del Mosco ahora, modernizada, es sede de partidazos de fin de semana junto a un parque en el que hay una rueda de Chicago infantil y, no muy lejos de ahí, la sede teatral del grupo El Tablado.

El barrio Buenos Aires, que hasta los 50 tuvo habitantes de alto turmequé, con caserones de hasta mil metros cuadrados, ahora es más de trabajadores rasos, estudiantes y



Compañía Colombiana de Tejidos en el barrio Buenos Aires, 1937.

clase media. Ayacucho, antes residencial, cambió su vocación y está atiborrada de almacenes, cacharrerías, supermercados, y todavía huele a chunchurria en sus atardeceres. Los chalets que había en el barrio Restrepo, también conocido como El Redondel, se han extinguido casi todos y dieron paso a edificios de apartamentos.

Hoy, los alrededores de esa calle inevitable, que es ahora la del tranvía, han cambiado su faz. Casi nada recuerda la casa donde vivió el escritor Efe Gómez (transformada en parqueadero) y de la antigua textilera solo queda una chimenea. Los cafetines de obreros ya no existen. Ni tampoco hay aromas de alhucema. El mundo tiene otra velocidad y casi nadie mira al cielo. Las quebradas, sin embargo, siguen ahí, aunque en sus aguas nadie se baña dos veces (¡oh!, Heráclito). Ni siquiera una vez.





El subsuelo del tranvía cuenta una historia

Intacto a pesar de sus más de cien años; oculto a pocos centímetros de la capa asfáltica que cubre la calle Ayacucho con la carrera Mon y Velarde; rico en historias y detalles. Así fue encontrado un antiguo acueducto del siglo XIX durante los trabajos de demolición de una casa sobre la que se daría paso a la parada Pabellón del Agua del nuevo tranvía de la ciudad.

El entramado de tuberías corresponde a una red hidráulica centenaria que resalta y rescata la memoria tecnológica, arquitectónica y hasta cotidiana de una Medellín poco conocida.

De inmediato fue convocado un equipo de profesionales del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) que comenzó las labores de indagación sobre el tesoro arqueológico encontrado. Del grupo hacen parte el historiador Jorge Márquez;

León Restrepo, restaurador; Luis Fernando González, historiador de la arquitectura, y Pablo Aristizábal, arqueólogo.

El Metro de Medellín asumió la labor de proteger el hallazgo y liderar su recuperación arqueológica mediante la creación del *Programa de Arqueología Preventiva – Corredor Verde Avenida Ayacucho – Tranvía Ayacucho y Metrocables – Metro de Medellín*.

Así pues, la obra encontrada fue declarada Patrimonio Histórico de la Nación: el acueducto no se podrá demoler ni modificar estructuralmente y sobre él no será posible construir. De esa manera se garantiza la conservación de un importante fragmento de la historia medellinense para conocimiento de las actuales y las venideras generaciones.

Este hallazgo es significativo, explica Aristizábal, porque “tenemos tan poco de historia, que haber encontrado un acueducto es una parte muy importante e irremplazable por representar una época de la que no conocemos casi nada”.

El antiguo acueducto de Medellín, que consistía en una estructura de ladrillo cocido, pegado con argamasa de arena con cal, fue construido en 1896 por el ingeniero Antonio José Duque Bernal (1871 – 1906), para surtir de agua a una zona comprendida entre la Plazuela San Ignacio y el barrio San Benito.

Es necesario explicar que los acueductos deben tener un desarenadero, se trata de una piscina de decantación o tanque de sedimentación (filtro); esta tendencia data de la época de los romanos, cuya influencia arquitectónica se evidenció en nuestro centenario acueducto.

Sorprendente tecnología de hace un siglo

La quebrada Santa Elena era la fuente hídrica de la que se surtía el acueducto, por lo que era común encontrar el agua turbia o con sedimentos. Sin embargo, el proceso de purificación era riguroso: el líquido pasaba a baja velocidad por siete desarenaderos en serie, de tal manera que los sedimentos se iban al fondo de la piscina para salir, posteriormente, por túneles y desembocar en la quebrada La Palencia, este proceso permitía eliminar al máximo la impureza.

El agua purificada llegaba a la Hacienda Miraflores del señor Coriolano Amador y finalmente, la entrega a los ciudadanos se daba en fuentes comunales donde los habitantes llegaban para recogerla en vasijas, pues aún no existía la distribución domiciliaria. Se calcula que para entonces Medellín tendría unos 40.000 habitantes.

Para los expertos que hacen parte de la recuperación de la obra fue una grata sorpresa conocer que, a pesar de que el ingeniero Duque jamás viajó a Europa, las técnicas aplicadas en el antiguo acueducto eran tremendamente innovadoras para la época.

“Además de la ingeniería, la arquitectura es destacable: son túneles con arcos de medio punto, ventanas con arquillos rebajados en ladrillo y columnas cuadradas



de buena factura; estructuras que indican que no eran obras improvisadas, sino hechas con los cánones de la arquitectura de la época”, dijo en su momento a la Agencia de Noticias UN, Luis Fernando González, arquitecto, integrante de la Escuela del Hábitat de la Universidad Nacional de Medellín y docente de la misma institución educativa.

El pasado tiene futuro

Al terminar la restauración de la obra se proyecta adecuar el espacio para convertirlo en un museo que permita la divulgación de los elementos históricos, arquitectónicos, tecnológicos, entre otros, que constituyen este hallazgo. Consistiría en una plataforma que permita visualizar parte del desarenadero.

“En nuestro contexto, los arqueólogos nos preocupamos por lo precolombino, lo indígena. Pero esto es maravilloso. Es muy emocionante y es una oportunidad única para mi trabajar en el campo de la arqueología urbana o histórica, la que se hace en las ciudades pavimentadas”, afirma Aristizábal.

Luego de estar oculto por cien años, el desarenadero hoy sale a la luz como patrimonio para contar historias de una ciudad casi olvidada y dar cátedra de historia, arquitectura, obras civiles, diseño industrial y muchas otras disciplinas. Hoy este hallazgo se constituye en uno de los tantos regalos que el Tranvía de Ayacucho le ha entregado a Medellín.



Por la ruta de los encuentros casuales

Anamaría Bedoya

Un bar de antaño, un parque con palomas y jugadores de ajedrez, una reliquia arqueológica, el contagioso olor de la chunchurria, un brillante mural en cerámica, son algunos de los tesoros que aguardan en el camino por el que te conducirá el tranvía. Una experiencia sensorial, cultural y educativa. Otra manera de conocer a Medellín, de vivir su cotidianidad de forma auténtica.



Estación San Antonio

En los bajos de la estación San Antonio del metro, sobre Bolívar con Maturín, el tranvía emprende su viaje hacia la estación Oriente del metrocable. Ubicado en toda la médula de la vida comercial de Medellín, se interconecta con el metro consumando el encuentro de los cuatro puntos cardinales, desde donde podrás llegar o partir al norte o al sur, viajando en tren por la línea A, o al occidente, por la línea B.

Estás a pocas cuadras del Palacio Nacional y del sector comercial El Hueco. En los alrededores encontrarás negocios con toda suerte de gorras, pavas, viseras y sombreros, e insumos de vidrios, acrílicos y material eléctrico. Antes de internarte por esas agitadas calles, podés visitar el antiguo Pasaje Coltejer. En la mitad vas a ver un kiosko redondo de ladrillo que ha estado ahí desde 1946. Te van a atender

los sobrinos de los primeros dueños. En ese tradicional punto de encuentro de zapateros, tomate un fresco mientras sentís un penetrante olor de tintas y cueros que te llegará de las peleterías. Visitá a los indígenas kichwas que hace 40 años vinieron desde Otavalo, Ecuador, y se instalaron en ese pasaje donde ofrecen sus tradicionales cobijas en diferentes tamaños y precios.

Luego caminá hacia la carrera Bolívar y entrá al legendario Salón Málaga. Sentate a escuchar uno de los 7.000 discos de vinilo que estará sonando en la vitrola, seguro será un tango, un bolero, un pasillo o un porro. Pedí algo de tomar, admirá las antiguas fotografías exhibidas en las paredes que te narrarán la Medellín bohemia de los años 50, y no te sorprendás si terminás metido en alguna tertulia, jugando billar o si un glamuroso bailarín te saca a bailar a la pista que brilla bajo un reflejo de luces amarillas.



Parada San José

El tranvía te deja en todo el cruce de la avenida Oriental y Ayacucho, entre una panadería abierta 24 horas y la iglesia que bautiza la parada. En la cúpula del templo, construido hace más de un siglo, el reloj de agujas negras te indica la hora exacta, sabrás cuánto tiempo tenés para llegar a la cita médica en alguna de las clínicas que están alrededor o a la cita en la embajada de los Estados Unidos o al Comando de la Policía Nacional.

Frente al atrio, al lado de varios puestos donde venden estampitas de cuanto santo existe, hay una palmera y una fuente de la que no brota agua, muy prácticas como punto de encuentro. Dos cuadras más arriba llegás a la Plazuela San Ignacio, gobernada por palomas, refugio de señores que se reúnen a jugar ajedrez. Ahí podés visitar la iglesia, su arquitectura combina los estilos colonial y barroco, y el magistral Parainfo de la Universidad de Antioquia, al que terminaron de construir en 1886.

En la misma plazuela, sobre Ayacucho, tomate un jugo de naranjas que don Samuel Orozco exprimirá ante tus ojos. Le pondrá, si preferís, miel, cola granulada y hasta ginseng. A él lo encontrarás desde las cuatro de la mañana hasta el mediodía, cuando Lideyi Morales, en el puesto del lado, saca la primera tanda de papas criollas y platanitos, aperitivos que vende en el mismo punto desde hace 18 años. También encontrarás casetas con frutas y toldos donde hay variada artesanía y hasta podés llevarte un mensaje romántico enmarcado en corazones o fugaces paisajes que Oscar Stalin, un artesano de Pasto, grabará sobre un pedazo de balsa con un pequeño pirograbador del que emana un humito inofensivo.



Parada Pabellón del Agua

Esta parada te deja al lado de la Institución Salazar y Herrera, el Instituto de Bellas Artes, el Cesde, la Universidad Cooperativa de Colombia, la Sede de Derecho de la Universidad de Antioquia, el CEFA y el Colegio Militar José María Córdoba. Además, dentro de poco vas a poder visitar, junto a la parada, el Museo de Agua; ahí fue donde encontraron, durante las obras del tranvía, el desarenadero del antiguo acueducto de Medellín construido a finales del siglo XIX.

A pocas cuadras, sobre Córdoba, andá y visitá el Pequeño Teatro, donde podrás ver, al valor de un aporte voluntario, obras de dramaturgos clásicos, y conocerás una casona de estilo republicano, Patrimonio Arquitectónico y Cultural de Medellín.



Si te gustan los clásicos del rock de los 80, tomate un *pola* en el bar Verinaiz, que lleva ya 16 años en la esquina de la carrera 42, lo distinguirás por el rótulo rojo en la fachada negra. Acordate que a una cuadra de ahí están las Torres de Bomboná, adonde podés ir para sacar la tarjeta de identidad, el registro civil o la cédula en la registraduría, o a visitar el Teatro Ateneo Porfirio Barba Jacob. Y si sos amante del tango, si venerás a Carlos Gardel, subí un poquito más arriba y entrá a la famosa Casa Cultural Homero Manzi; vas a ver fotos del gaucho en todos los ángulos y Javier Ocampo, el propietario, te complace con el tango que querás escuchar.

Parada Bicentenario

Aromas de flores, arepa de chócolo asada, cuidado de perro y hortalizas frescas te anuncian que estás cerca de la Placita de Flores, patrimonio de los antioqueños desde hace 123 años. Sin embargo, cuando te bajés en esta parada lo primero que verás es una casona grandísima de dos pisos con una llamante decoración y luces de colores; es un centro de banquetes donde desde hace 20 años muchos habitantes de Buenos Aires han celebrado sus quinces, primeras comuniones, matrimonios y bautizos.





Si caminas tres cuadras hacia el norte, llegas al Museo Casa de la Memoria, inaugurado en el 2012, un espacio de encuentro y reflexión sobre el conflicto armado colombiano. Podés asistir a sus eventos académicos, a las exhibiciones artísticas y a las exposiciones fotográficas. El edificio queda en medio del parque Bicentenario, adyacente a la quebrada Santa Elena, un lugar muy concurrido por parejitas de enamorados, grupos de *pelados* que se reúnen a cantar Hip Hop y solitarios que va a pasear sus perros. Y si bajás una cuadra llegás al teatro Pablo Tobón Uribe, con oferta cultural permanente; este lugar, referente de ciudad, cuenta con una de las mejores acústicas del país.

Esta parada, la entrada al Barrio Buenos Aires, también te deja cerca de los barrios Boston, Sucre y Caicedo, y a una cuadra de la clínica El Sagrado Corazón y de la iglesia que lleva el mismo nombre. Sobre ese sector de Ayacucho contemplarás antiguos caserones construidos hace más de un siglo y otras residencias un poco más modernas con amplios balcones donde no faltan las señoras que se pasan la tarde divisando a los que suben y bajan por la calle. Hay sastrerías, peluquerías y, sobre todo, tiendas de tortas especializadas en bizcochos blancos y envinados.

Andá y comete una tradicional torta de Buenos Aires, famosas desde hace más de 40 años; debés saber que siguen sin más sucursal que la misma casa donde doña Teresa, quien ya tiene 101 años, descubrió la mágica receta por la que en los días de la madre la gente hace filas de hasta dos cuadras. La casa queda detrás de la clínica, sobre la carrera 36. Reconocerás el garaje porque nunca faltan los clientes que llegan de todas partes esperando ante una pequeña ventanita por la que atiende Nora Álvarez, nuera de doña Teresa.





Parada Buenos Aires

En la última parada de Ayacucho vas divisar, alzando la mirada al oriente, el cerro Pan de Azúcar y una profusa meseta del corregimiento Santa Elena. Estás al lado de la Unidad Intermedia de Buenos Aires y de otros centros médicos y odontológicos particulares. Verás muchas droguerías, almacenes de ropa, cachivaches, peluquerías, tiendas y panaderías. Una mezcla de ritmos musicales te llegará de todas las direcciones.

Subí un par de cuadras y entré al Renobar, un acogedor café de fachada azul clara que existe desde 1962. Vas a oír la música de antaño, boleros, tangos y canciones populares, y verás dos grecas grandes que siempre están silbando. Pedí un tinto oscuro, caliente y fresco, famoso entre taxistas, loteros, mecánicos, emboladores de zapatos, obreros, jubilados, agentes inmobiliarios, guardas de tránsito y policías que diariamente visitan el lugar. Y en la

entrada de local, todas las noches, encontrarás a doña Ana vendiendo morcilla.

A lado y lado de las calles cercanas a la parada, tenés para elegir según te guste: salsa, vallenato, reguetón o música de despecho, bares, cantinas y discotecas. Pero aparte de la inagotable promesa de fiesta, estás en un corredor de amplia oferta gastronómica para todos los presupuestos. Una mezcla de olores te abrirá el apetito. Efluvios que manan de restaurantes chinos, mexicanos, paisas y costeños, donde abundan los pescados de río y de mar, el arroz de coco, el patacón y el guarapo.

También podés optar por las comidas rápidas; verás muchos puestos callejeros donde hay perros calientes, hamburguesas, arepas de queso, empanadas, carnes a la plancha y chunchurria, la infaltable y más famosa de la ciudad. Tenés que saber que cada chuchurrero tiene su propia receta, que te darán degustación y te será difícil decidirte por una sazón pues te costará saber cuál vianda es la más deliciosa.





Estación Miraflores

Llegaste al final del tramo 2 del sistema, a la estación de integración que te llevará, si ese es tu destino, en el metrocable, línea M, hacia los barrios que pueblan la ladera como tapiz de manchas terracotas. En dos estaciones más estarás en el Trece de Noviembre, a los pies del Cerro Pan de Azúcar. Andá a dar un paseo por el Camino de la Vida, una ruta arbolada en la que podrás andar por caminos prehispánicos y contemplar desde lo alto de la colina al Valle de Aburrá.

En Miraflores, un barrio residencial de casas amplias y fachadas coloridas, bajá a media cuadra de la estación y por 500 pesos comprate una crema casera que venden en una ventanita de rejas blancas y luego parate un rato a observar

en una pared el impresionante mosaico de 80 metros cuadrados que describe la evolución del transporte de la ciudad.

Esa es una de varias obras que verás durante el recorrido del tranvía en los amplios muros y fachadas que serán intervenidos por varios artistas; la calle, vas a ver, se convertirá en una gran galería urbana. Y ahí a la vuelta queda el núcleo deportivo del barrio, donde podés ver un partido de fútbol, jugar tenis, ejercitarte en el gimnasio al aire libre o escuchar el ensayo de los chicos de las escuela de música. A la entrada del lugar te recibirá una centenaria ceiba que te brindará su sombra y te indicará el camino por un sendero rodeado de más árboles tropicales.



Parada Loyola

Luego de alcanzar la mitad de una pendiente elevada, el rumor de la quebrada Santa Elena, rodeada de pastos altos, guayacanes, mangos, almendros y acacias, te anuncia que has llegado a la parada Loyola, la cual hace parte del tramo 3. Estás dentro del barrio El Vergel. Verás al margen de la quebrada jardines llenos de helechos, flores y plantas aromáticas, y los patios traseros de las casas donde se secan al aire libre, tendidas en alambres, ropas de todos los colores, cobijas y manteles. Y al otro lado, altos edificios. Estarás a un paso de varios ancianatos y de la unidad residencial que le da el nombre a la estación.



Parada Alejandro Echavarría

Las corrientes frías que bajan por la cuenca de Santa Elena envuelven el ambiente de la parada, ubicada en un barrio obrero de casas de dos y tres pisos, tejados de barro y balcones amplios. Casi todas uniformes en su estilo arquitectónico, fueron construidas hace 60 años para los trabajadores de Coltejer; por eso el barrio lleva el nombre en honor al fundador de esta fábrica.

Al pie de la parada vas a encontrar varios cafés y pequeños restaurantes, como La Galaxia, que ofrece desayunos y almuerzos caseros a muy buen precio. En la noche el lugar se convierte en bar, donde suena música popular y de despecho; concurrido por mecánicos, electricistas, pintores y latoneros que trabajan en los talleres que hay alrededor. Si subís una cuadra y media llegás a la Parroquia Concilio Vaticano II, donde a la salida de las misas venden crujientes empanadas de papa.



Y al otro de la parada, cruzando un pequeño puente peatonal que pasa sobre la quebrada, vas a ver, junto a la cancha de cemento, una micro granja que hizo la gente del barrio para recordar sus orígenes campesinos. Encontrarás un pequeño estanque con altivos patos y pavos que se mueven a sus anchas junto a gallinas que buscan lombrices en las mangas. Y verás también una pajera con loros, pericos y urracas.

Estación Oriente

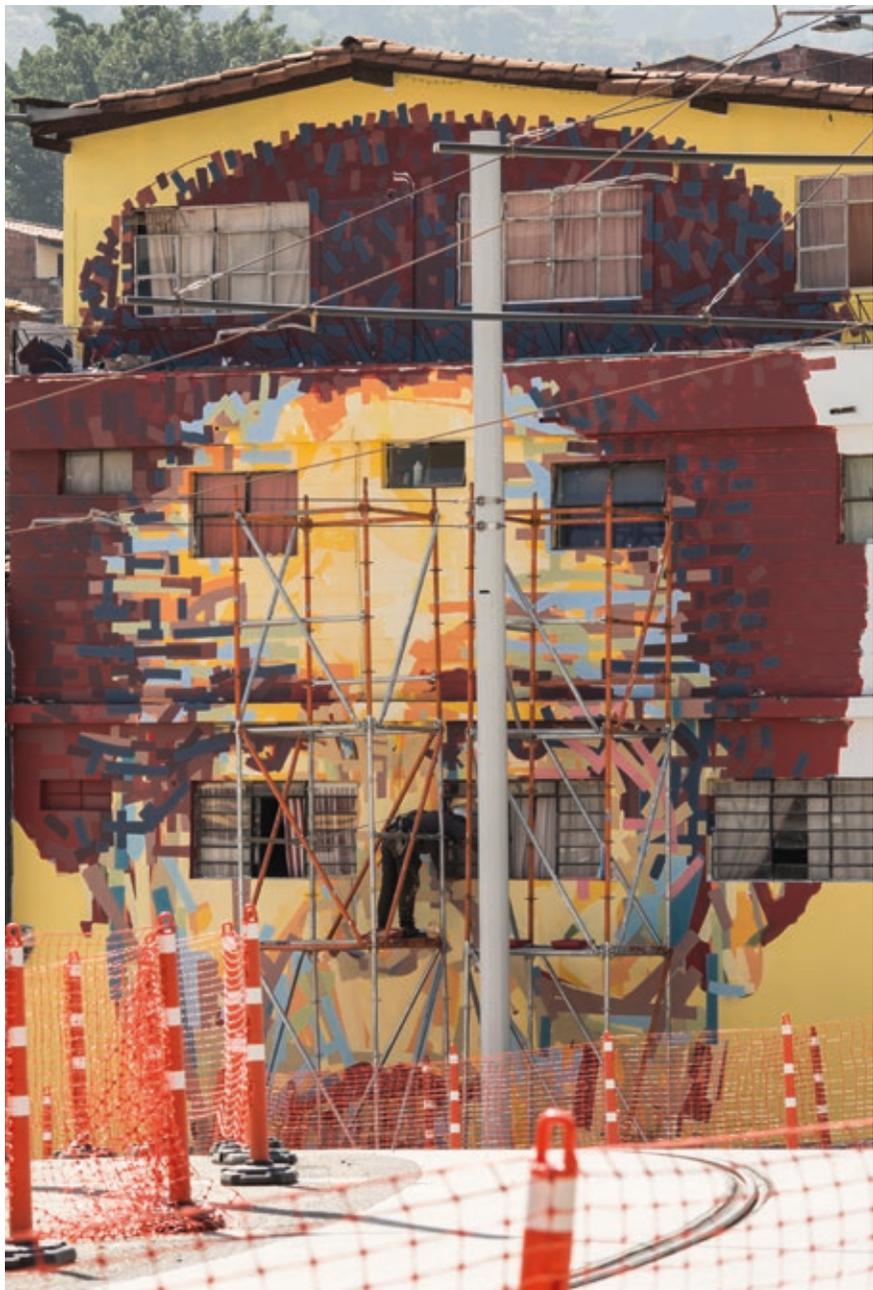
Llegaste a la última estación del tranvía, conectada a la línea H del metrocable que te llevará hasta a las estaciones Las Torres y Villa Sierra. Si subís, desde las cabinas empezarás a divisar paisajes urbanos que se fusionan con el ambiente rural que todavía se preservan en esas laderas.

En esta estación seguís dentro del barrio Alejandro Echavarría, aledaño a El Pinal, Cataluña y La Milagrosa.

Sentirás el olor a pan caliente que sale de la panadería de la esquina donde venden parva dulce y de sal y nunca faltan buñuelos frescos. Una cuadra abajo está la cancha sintética que por muchos años fue de arenilla, famosa por sus torneos barriales en los que llegaron a jugar famosos futbolistas profesionales.

Si te vas dos cuadras más arriba hacia el sur, llegás a la carretera Medellín-Santa Elena. Andá y caminá a lo largo de la vía, donde abundan los puestos de venta de fruta, salpicón, papitas, ponche, helados, solterita, empanadas y chorizos asados. Y desde ahí, probando alguna de esas delicias, mirá para los cerros y contemplá las cabinas que suben y bajan por los cables como arañas deslizándose por su hilo.





Un patrimonio para la ciudad

La ruta por la que pasa el tranvía se convertirá en un corredor urbano, cultural y turístico al servicio de la comunidad. Esa es la idea del Proyecto Integral de Ayacucho (PIA), una iniciativa del Metro, apoyada por la Alcaldía de Medellín, que ya empezó a llenar de arte y color el trayecto del tranvía mediante la intervención de las fachadas de las viviendas y los locales comerciales, la recuperación de espacios con arte público y urbano y la siembra de jardines.

El PIA busca recuperar integralmente el territorio para garantizar su apropiación ciudadana como lugar público y como referente y patrimonio de la ciudad. Un corredor con museos, edificios históricos, sedes de teatro, cafés y una oferta gastronómica diversa; un nuevo circuito turístico de ciudad, que conjuga la arquitectura moderna con los lugares históricos, la naturaleza, la cultura y las dinámicas comerciales.



Arte en la vía

Juan Camilo Jaramillo

“¡Marta, mirá!, esta sos vos, Marta. El mismo vestido rojo de hace años, cuando salíamos a juniniar. Mirá, Marta, te retrataron”. Marta, incrédula, se acerca a la obra, un enorme mural-mosaico en cerámica ubicado a un costado de la estación Miraflores. Observa con detenimiento a la mujer de la obra hecha con pedacitos de baldosa: el cabello largo hasta la cintura, un bolso negro en una mano, el collar de un perro en la otra. “Cómo voy a ser yo, boba, cómo iban a saber”, sentencia Marta, de 63 años, habitante del barrio. “Yo no sé –insiste su amiga–, de pronto te vieron pasar, de pronto alguien les pasó una foto de vos hace años; ¡quedaste igualita!”.

La obra que miran con tanta atención se llama *Buenos Aires-Miraflores*, un mosaico de 80 metros cuadrados que cuenta la historia del transporte en Medellín desde principios del siglo pasado, cuando el tranvía era movido por mulas, hasta las estaciones del metrocable de ahora. Son seis paneles y cuatro columnas cargadas de color, de detalles. Miles de pedazos de cerámica ensamblados con precisión por un colectivo de artistas que, bajo la dirección de Fredy Serna, lograron una obra que por sus dimensiones y detalles es única en la ciudad.

Marta, pelimorada y sagaz, sigue mirando con atención. Da dos pasos atrás, dictamina: “Esta no puedo ser yo, pero sí me parezco”. La obra fue un trabajo de meses por parte del colectivo. Fue cortar pedazo a pedazo cada baldosa. Fue investigar no solo el desarrollo de la movilidad en Medellín sino la arquitectura, los vestidos, las costumbres. Fue conseguir baldosas de mil colores y hasta encargar algunas escasísimas como las que tienen color piel.

Buenos Aires-Miraflores hace parte del Proyecto Integral de Ayacucho, que en uno de sus componenetes busca llenar de arte los alrededores del tranvía.

En realidad la mujer que Marta mira no es Marta como cree su amiga, sino la artista plástica Isabel Cristina Arias que se retrató



en la obra. De hecho, otros artistas del colectivo también se retrataron: Cristóbal Isaza aparece tocando guitarra en el panel que cuenta la historia del transporte entre 1900 y 1920; Evelin Velázquez está con traje de matrimonio en el espacio que da cuenta de la llegada del tranvía eléctrico, entre 1920 y 1940; Juan David Henao se muestra con pinta de los 60 al lado de un Mercury 48 junto al edificio La Naviera; Isabel también sale en el mural caminando al lado de su hermana gemela por la Oriental cualquier día entre 1960 y 1980, al fondo se ve un bus de Miraflores; y Víctor Montoya hace parte del fragmento de la obra que detalla la tendencia de los 90 para acá, en el que se muestra una estación del metro.

Estas son solo algunas de las particularidades que tiene la obra, entre muchas otras: la vegetación del Valle de Aburrá, palomas volando, cascadas, un muchacho en la cima del cerro Pan de Azúcar, casitas apiladas en las laderas, un árbol en el que descansa un barranquero, la Iglesia de San José, un armadillo, perros criollos, la estación Cisneros del ferrocarril, montones de verdes y azules, de rojos y amarillos que reflejan la exuberancia, el color, la diversidad de Medellín.

Pero si a exactitudes vamos, Marta se parece más a doña Belarmina Rojas, la señora que está retratada en la fachada de una casa de tres pisos dos cuerdas más abajo de la estación Miraflores siguiendo la línea del tranvía hacia la estación Buenos Aires, en toda la esquina de la carrera 29 con Ayacucho. La fachada, que hace parte también de las intervenciones artísticas que llenan de arte la ruta del tranvía, es obra del artista plástico Julio César Aristizábal.



De cerca, se ven solo trazos rectos marcados con rodillo; de lejos, a unos 15 metros de la fachada, puede comprenderse la imagen en toda su extensión. Doña Belarmina, fallecida hace años, fue retratada a petición de sus familiares, que viven repartidos en los tres pisos de la casa. Una manera de recordarla y de paso rendir homenaje a las madres y a las abuelas del sector.

Estas obras, a las que se sumarán otras, como la escultura *Puntos de Fuga* del artista Fredy Alzate y un grabado en cerámica del artista Jorge Rojas también con la historia del transporte, hacen que el paseante se vea ahí, sienta pintada a Medellín. Que Marta se haya sentido identificada con esa pintura no es casualidad. La abuela tierna, las costumbres, los habitantes del barrio, las formas de transportarnos. Obras de arte para ver de cerca y de lejos, para entender parte de nuestra historia como ciudad. No es simple decoración de exteriores: es parte de lo que somos. ¿Verdad que sí, Martica?



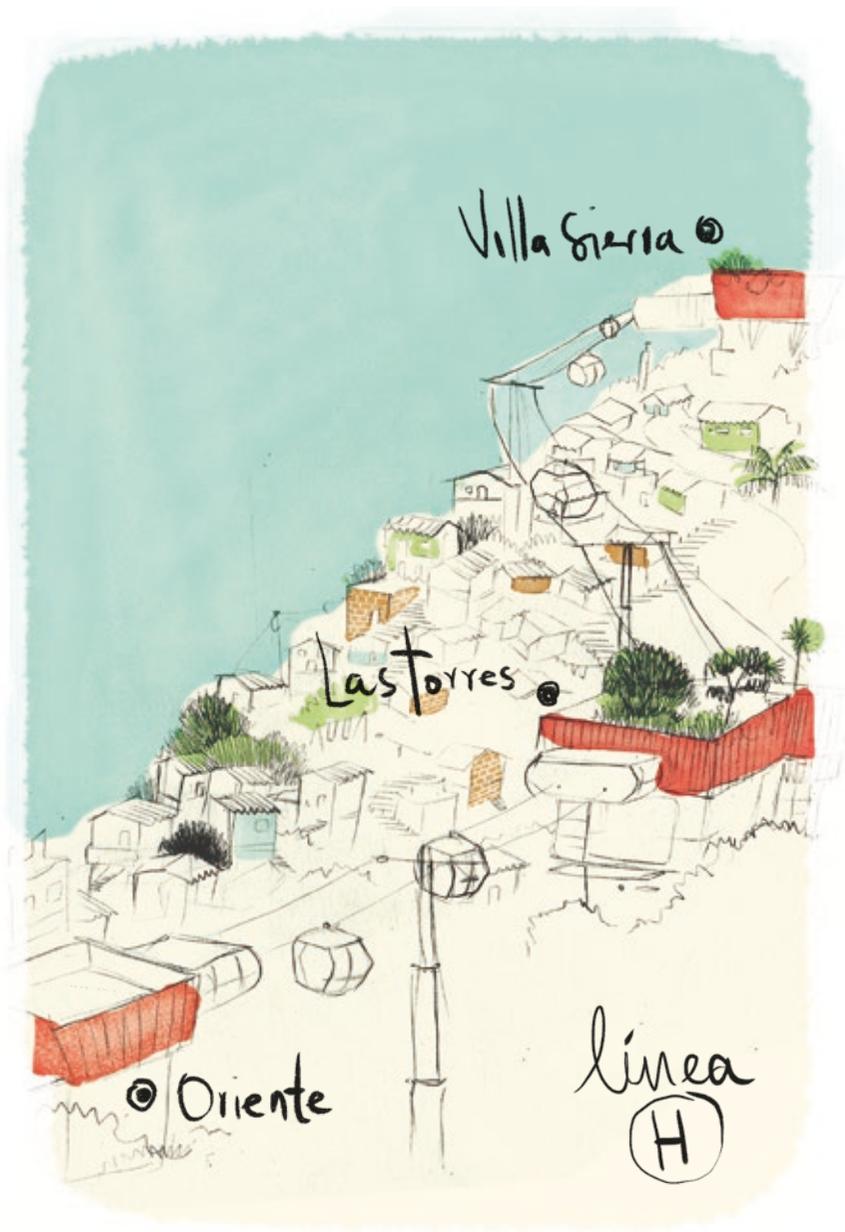
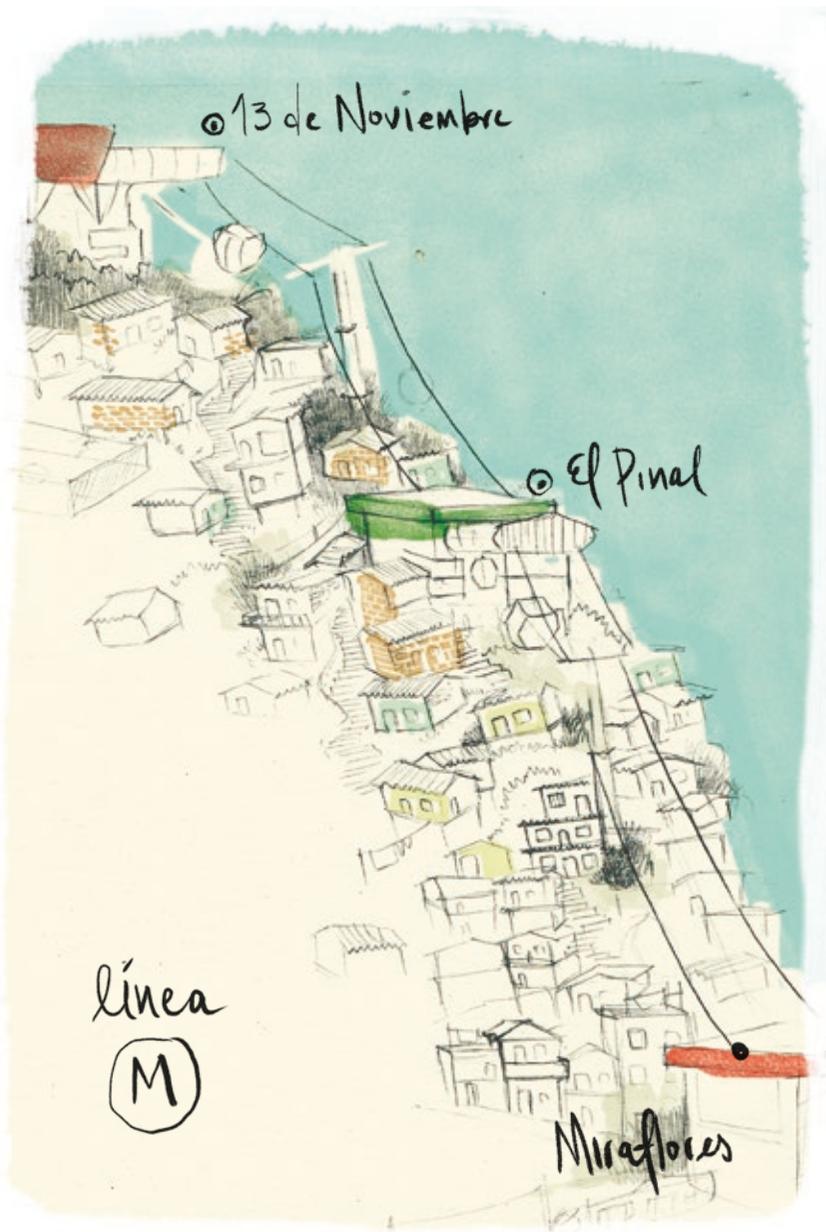
El metrocable cambia la vida

Medellín fue la primera ciudad del mundo en usar teleféricos para el transporte masivo de pasajeros. Las líneas H y M son las nuevas rutas del metrocable que se integran al sistema tranviario de Ayacucho, las cuales transformarán el modo de movilizarse de los habitantes de las comunas 8, 9 y 10 que, en su mayoría, llegaron del campo desplazados por la violencia o en busca de mejores oportunidades laborales.

A partir de la línea a ras de tierra del tranvía se desprenden dos cables hacia la montaña del costado norte de la quebrada Santa Elena. El primero de ellos sale de la estación Miraflores y se empina en línea recta hacia El Pinal, donde tendrá su primera estación, y luego hasta el barrio Trece de Noviembre, casi al pie del cerro Pan de Azúcar, donde finaliza. El segundo cable sale en la estación Oriente, en Alejandro Echavarría, y asciende por la cuesta hasta la estación de Las Torres, donde hace un giro de 50 grados hacia el oriente y trepa hasta el barrio La Sierra.

El metrocable llega para hacer parte de la reconstrucción del tejido humano y social mediante iniciativas de movilidad y recuperación del espacio público en barrios que fueron relegados al olvido durante años.







Todo un reto de ingeniería

Ignacio Piedrahita

La ciudad ha ganado experiencia con la construcción de los cables de las líneas K y L en las montañas del nororiente y con la línea J en las del occidente. Ahora, las nuevas líneas M y H en la comuna 8 de nuevo exigen el máximo nivel a la ingeniería local.

Si bien en las líneas que suben al Parque Arví se salvan impresionantes alturas mayores a mil metros, que es la diferencia promedio que hay entre el fondo del valle y cualquiera de las montañas que lo circundan, los nuevos cables de las líneas M y H, aunque más cortos, requieren del mismo cuidado en su construcción.

En este proceso, tal como se ha hecho en las ocasiones anteriores, una empresa europea es la encargada de hacer el diseño del cable y proveer los mecanismos electromecánicos que lo sostienen y lo hacen funcionar. A esta

empresa especializada se le entrega un mapa detallado de la zona de la ciudad a la que se quiere llegar con cada cable y sus ingenieros se encargan de calcular las especificaciones no solo de las columnas de apoyo de las estaciones, sino de cada una de las pilonas que sostienen el cable a lo largo de su recorrido. Empresas locales se encargan de todo lo que tiene que ver con las bases de concreto a las cuales estarán anclados los sofisticados mecanismos importados.

Las dos nuevas líneas de cable se componen de una estación inicial en conexión con el tranvía, luego una estación intermedia y finalmente una de retorno. Su principio de funcionamiento es el mismo para ambas: un cable circular que gira sin fin de un extremo a otro del sistema a través de dos enormes poleas que están ubicadas en las estaciones de principio y fin. Estas poleas están a la vista y son de color rojo, y se diferencian únicamente porque las que están ubicadas en las estaciones de inicio tienen un motor que las hace girar para dar movimiento al cable, mientras que las que están instaladas en las estaciones terminales están libres y giran de acuerdo con el movimiento que les transmite el cable. Las poleas de las estaciones terminales, a pesar de no poseer motor, tienen la particularidad de estar atadas a un enorme cilindro hidráulico de color azul, que se encarga de extender su brazo o encogerlo en la medida necesaria para mantener constante la tensión del cable.

Factores como el número de cabinas que estén ocupadas en cierto momento del día o las temperaturas según la hora, hacen que el cable se alargue o se encoja. De modo que cuando hay mucha gente usando el sistema, en las horas pico por ejemplo, el cilindro se extiende y aleja de sí un



poco la polea, con el fin de que el cable recupere, al extenderse, la tensión ideal con que debe trabajar, compensando el peso que ejercen las cabinas cargadas de usuarios.

Hay, sin embargo, una diferencia entre las dos líneas de cable: la línea M, que parte de la estación Miraflores del tranvía, es totalmente recta de principio a fin, mientras que la línea H, que parte de la estación Oriente en Alejandro Echavarría, hace un giro de 50 grados en la estación intermedia de Las Torres. Para poder que el cable vire se necesitan allí dos poleas más, similares a las de las estaciones terminales aunque de menor tamaño.

Una pilona es una especie de columna de hasta dos metros y medio de diámetro y 30 de alto, sobre cuyos extremos superiores se apoya el cable. Este apoyo se logra por medio de dos sistemas de ruedas dispuestas unas detrás

de las otras, que no solo soportan el peso del cable sino que lo encausan para darle la dirección necesaria de salida.

Otro propósito importante de las pilonas es ayudar a que el cable ingrese de manera horizontal en las estaciones. Puesto que el cable viene bajando o subiendo en un ángulo muy inclinado, es necesario que antes de entrar en las estaciones lo reciban las pilonas y lo pongan a nivel. Para ello, la serie de ruedas de la parte superior de las pilonas se ubican en un combinación precisa tanto por encima como por debajo del cable, de modo que este salga en la posición correcta para entrar en la estación. Una vez allí, una pinza desengancha la cabina y la desacelera para permitir el embarque y el desembarque de los pasajeros, antes de entregársela de nuevo al cable y seguir su recorrido.

El ingenio en el montaje de los metrocables

Si consideramos el relieve del Valle de Aburrá, especialmente en la fuerte pendiente del costado derecho de la cuenca de la quebrada Santa Elena, y la improvisada urbanización de sus laderas más altas, entendemos los retos para la construcción de estos dos cables. Si bien desde el punto de vista ingenieril tanto las empresas extranjeras, que proveen la parte electro mecánica del sistema, como las locales, a las que corresponde el vaciado en concreto y el estudio geotécnico de suelos, están desarrolladas en tecnología, la obra tiene retos inherentes a su construcción, que están relacionados íntimamente con el hecho de que los barrios donde se quiere llegar con el sistema



de cables tienen alta densidad de habitantes, están precariamente construidos y sus accesos viales son limitados y restringidos.

Aparte de las estaciones, las cabinas y el cable propiamente dicho, lo más visible de los metrocables son las pilonas metálicas que lo sostienen. Debido a que los cables van trepando por la pendiente, esas pilonas, en muchos casos, están también inclinadas, buscando una posición perpendicular al relieve de manera que puedan soportar mejor el gran peso del cable.

Hay, pues, que hacer espacio no solo para las estaciones y las pilonas que sostienen el cable sino además para la construcción de las mismas. La envergadura de la obra en sí misma, en términos de los materiales que requiere y del traslado y la instalación de equipos, implica toda una logística que involucra a la comunidad, las viviendas vecinas y sus sistemas de urbanización y movilidad.

La instalación de las columnas de apoyo de las estaciones y de las mencionadas pilonas debe garantizar que dichas estructuras quedarán aferradas a las montañas de manera inamovible; significa una gran responsabilidad para los ingenieros geotécnicos el análisis del tipo de suelo que hay en cada lugar, pues a partir del resultado se deciden las especificaciones que deben tener las fundaciones. A veces, a cierta profundidad, hay roca fresca de donde anclarse; en otras ocasiones, el suelo está formado únicamente por antiguos depósitos de la misma vertiente, compuestos por tierra y fragmentos de roca de diferentes tamaños.

En cualquiera de los casos, las excavaciones del hueco donde se va a vaciar el concreto para las fundaciones son difíciles por la cercanía de las viviendas. Deben hacerse a mano y, cuando se encuentran rocas en el camino, usar dinamita o técnicas de agrietamiento con cuñas.

El trabajo es arduo y rinde poco, pues las voladuras deben ser cuidadosamente controladas para no dañar las construcciones vecinas, y aparte de la dinamita los otros métodos son lentos y retrasan el avance.

La subida de materiales y equipos a los sitios de obra es otra dificultad mayor. El paso de doble troques por las estrechas y enrevesadas calles de los barrios exigen paso ancho y libre a su llegada. De ahí que los encargados de logística no puedan pasar por alto detalles como la subida del carro de la basura o los despachadores de gaseosas.

La estación del barrio Trece de Noviembre, por ejemplo, está ubicada justo en la confluencia de sus vías principales, donde busetas de transporte público y carros particulares se las arreglan como pueden para desenredarse en mínimos espacios de maniobra. Si a esa improvisada malla vial se le agrega la subida de una cama baja, el caos reina, de modo que los cerramientos se hacen con mucha planeación y con aviso previo a la comunidad.

Las condiciones de espacio son tan restringidas en algunos de estos sitios de obra, que es necesario disponer de una grúa para levantar los tráileres y, como si fueran piezas de un juego de niños, darles un giro en el aire y ponerlos de cara a la bajada para que puedan salir del barrio. Esa misma grúa, con capacidad para levantar hasta cien toneladas, de las mayores que hay en el país, es la encargada de izar los equipos para ponerlos en el extremo superior de la estación terminal Trece de Noviembre. Este tipo de operaciones se llevaban a cabo en total concentración y coordinación por parte del operador, los ayudantes de la grúa, el personal en tierra, los ingenieros que la instalan en lo alto y cada uno de los obreros y los encargados de la seguridad.

La elevación por los aires de una pieza gigantesca como la polea comienza por atar firmemente una serie de cadenas, llamadas diferenciales, a cada uno de sus radios. Estas cadenas no deben tocar directamente el material de la polea porque la fricción lo dañaría, de modo que se usan pedazos de neumáticos y hasta cartones para cubrir cada centímetro donde ambos materiales se puedan tocar. Una vez listos los amarres, el operador de la grúa levanta el brazo y con este la pieza metálica, y con cuidado la lleva volando hasta el tope de la columna donde personal especializado la espera para instalarla inmediatamente.

Durante ese corto vuelo en el que obreros con manilas evitan que la polea se tambalee en el aire, todos retienen el aliento, atentos al riesgo de una ráfaga de viento inesperada o de cualquier fallo que por fortuna no ocurre. La imagen de la enorme polea en el aire con el cielo azul y las montañas del valle al fondo es realmente sublime.

Cuando se posa por fin la rueda en el lugar indicado los semblantes se relajan: los ayudantes de la grúa dejan de hacer las señas que usan para comunicarse con el operador; el señor Oviedo, un verdadero genio en cuestión de cables a quien las empresas que llevan a cabo este tipo de proyectos no han dejado jubilar, se quita el casco y se seca el sudor; los obreros rasos se ocupan en otras tareas; los encargados de la seguridad en el sitio de obra se distienden y en general los asistentes y vecinos, que han mirado con la boca abierta la maniobra, relajan los músculos de la cara y sonríen como si el triunfo hubiera sido colectivo y aún más, de toda una sociedad.

Una vez estén en funcionamiento, los dos cables del Tranvía de Ayacucho parecerán livianas estructuras posadas sobre las montañas. Las cabinas ondeantes al viento

y a punto de tocar con sus bases los techos de las casas simularán una levedad que acaso haga olvidar la fortaleza de la montaña que se encarga de darles firme sostén. No hay que olvidar pues que solo aferrados al suelo y a la roca generosa de nuestras montañas, pueden estos maravillosos cables surcar el cielo con ligereza.



Un sentimiento de libertad

Juan Camilo Jaramillo

Las tres estaciones que harán parte de la línea M del metrocable benefician a los habitantes de El Pinal, Trece de Noviembre y Llanaditas. Sus habitantes resisten aferrados a la montaña, a los pies del Pan de Azúcar, su cerro tutelar. En el ascenso por la única vía de acceso se siente la agitación de las obras del cable. En lo alto de la montaña el aire frío regocija y la ciudad se descubre más amable.

Entonces, la libertad. Entonces, y solo entonces, porque antes deberás tomar un microbús en el sector de El Huevo, en el centro de Medellín, entre verdulerías marchitas y vagabundos que juegan cartas en medio del humo. El sol del mediodía, este jueves 20 de agosto, te parecerá de una materia oscura, aplastante.



El microbús, del mismo verde que la bandera de Antioquia, rápidamente dejará el centro y comenzará a inundarse de niños que salen del colegio. Subirá por las calles estrechas, empinadas, de la comuna 8, sorteando curvas a cada tanto y carros que vienen de bajada. Alguien, detrás de ti, se tirará un pedo impunemente.

En la radio, contrario al cliché, no sonará reguetón ni vallenato, sino un especial del rock alternativo de los 90. Y mientras el sol ruge –adentro, afuera–, Eddie Vedder rugirá a su modo por los parlantes, y pensarás que es suficiente, que a este microbús no le cabe otra persona más ni de pie ni sentada, y pensarás en lo difícil que es escribir una crónica de estas que no esté llena de lugares comunes, que no hable de los techos de zinc ni las casas de madera, ni del sol que aplasta.

Luego de una curva estrecha en el barrio Los Mangos, verás la estación del metrocable línea M empotrada en el barrio Trece de Noviembre. Una estación que se inaugurará el primer trimestre de 2016, pero ya imponente en su altura. Como una araña prehistórica, dirás, con sus patas largas y su cuerpo en lo alto. Al fondo, imponente también, el cerro Pan de Azúcar, ese cerro tutelar de Medellín a 2.138 metros sobre el nivel del mar y con 105 hectáreas, referente de la comuna 8. Una comuna de 134.000 habitantes y 18 barrios. Una comuna por la que baja la quebrada Santa Elena, arteria de Medellín.

El microbús llegará a la Plazoleta del Trece de Noviembre, girará a la izquierda y subirá una falda como si fuera rumbo al cerro o a la estación. Pero no se tratará de una falda cualquiera sino una falda en mayúscula sostenida que te hará pensar que estos conductores son unos avezados o unos salvajes, o unos magos del volante para



enfrentar sin resquemor semejante loma, la única vía de acceso a este barrio de 12.000 habitantes, la gran mayoría, más del 95%, de estrato uno.

Verás, sin llegar todavía, el primer beneficio del metrocable. De repente, después de tres cuadras en primera, el carro se detendrá y el chofer lanzará una sentencia desconsoladora: “Bájense que hay un camión allá arriba y no puedo subir más de aquí”. Reinel, un habitante de este barrio que estará a tu lado en el microbús, te explicará: “A veces pasa. Como la vía es tan estrecha, si dos carros grandes se encuentran a uno de ellos le toca devolverse. Los miércoles y los sábados, que viene el camión de la basura, el tráfico se detiene”.

Subirás a pie otras tres cuadras que parecerán 20 bajo este sol chimenea. En el camino, Reinel te hablará de sectores de este barrio como El Pacífico, que siguen sin agua potable, con algunas casas que parecen desafiar la ladera sosteniéndose de la nada, pero al mismo tiempo te contará de algunos cambios que ya se ven: el nuevo acueducto,

la reubicación de viviendas, las balaceras que son –parecen ser– asunto del pasado. Se despedirán en el sector de Tres Esquinas como viejos amigos que han compartido una travesía fatigosa y quedarás ahí, al pie de la estación que todavía construyen.

Sentirás la agitación de los trabajadores a toda marcha, el sonido de las sierras que cortan el hierro. Verás las columnas de más de 30 metros que sostendrán la plataforma, y la polea gigantesca que permitirá el paso de las cabinas. Escucharás el grito de *mazaaamoraaa* de algún vendedor ambulante, el fragor cotidiano de esta calle principal. Te encontrarás ahí mismo con Ignacio Arango, uno de los líderes de la comuna y habitante del Trece de Noviembre que te explicará de dónde viene el nombre del barrio: “Esto era zona de invasión, de campesinos pobres que venían de Guarne u otras ciudades. Un 13 de noviembre, parece ser que de 1978, vino la policía a tumbarles todo como en otras ocasiones. Pero ellos se organizaron, hicieron barricadas, colgaron banderas, resistieron y lograron contener a la policía. Ese 13 de noviembre significó una victoria para ellos y el nacimiento oficial del barrio”. El nombre, la fecha, será pues un canto de resistencia.

Ignacio también te hablará del presente: “Hay mucha expectativa con la llegada del cable. Comenzamos a ser visibles para la ciudad”. Aparte del metrocable, que en esta línea podrá movilizar 2.500 pasajeros por hora, se referirá a otros proyectos para el desarrollo del barrio como el Camino de la Vida y el Jardín Circunvalar, “que nos permitió, luego de muchos años, volver al morro, como cuando éramos niños”. Querrás saber de qué se trata y seguirás subiendo en soledad por otra cuadra empinada, mucho peor, hasta llegar a lo que llaman El Plan, última parada de los buses.



Verás el inicio del Camino de Vida, una ruta ecológica que unirá, que ya une, los barrios Trece de Noviembre, Villatina y La Sierra. Caminarás entre pinos por rutas prehispanicas. Sentirás paulatinamente cómo el aire se va haciendo más frío. Subirás las 1.049 escalas del cerro Pan de Azúcar hasta llegar a la cima hasta que la ciudad se vea casi inmóvil allá abajo.

Medellín con sus canchitas de fútbol y sus techos de latón que reflejarán el sol. El Centro con sus edificios altos, como una maqueta de estudiante de arquitectura. Los gallinazos volando lo más de tranquilos. Será, en tantos años de habitar esta ciudad, la primera vez que subirás al cerro Pan de Azúcar. No la última, prometerás. El aire frío pegará en los pulmones luego de la agitación de las escalas. Gozarás el placer de ver tu ciudad en toda su extensión. Sentirás que no sientes miedo ni aún estando en las laderas. Y pensarás que los cables no solo permiten llevar a las gentes a sus casas y trabajos, sino algo más: que nosotros, sus vecinos, ciudadanos, paseantes, conozcamos la ciudad que la violencia nos mantuvo oculta. Tantas partes bellas. Respirarás con goce bajo este sol que ya no es enemigo. Vivo. Y sentirás entonces, y solo entonces, la libertad.





La esperanza de otros vientos

Eliana Castro

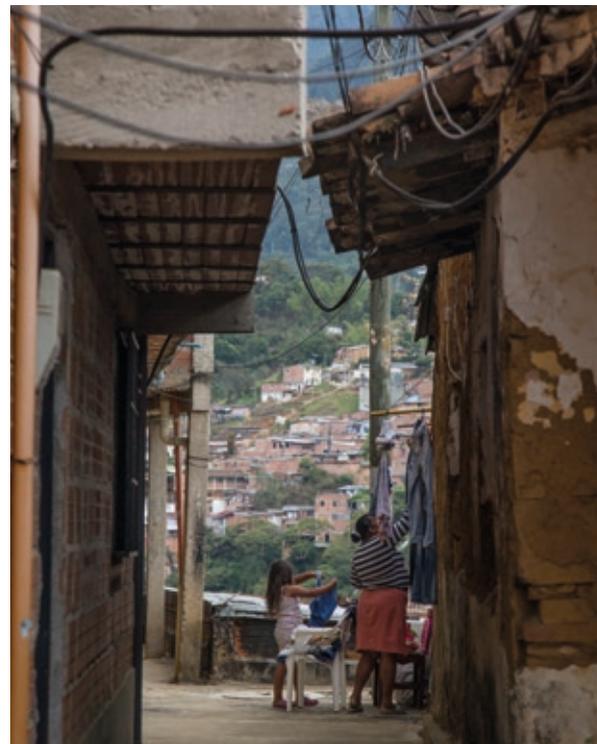
Cinco barrios conforman el recorrido que hará la línea H del metrocable: Villatina, San Antonio, Villa Liliam, Villa Turbay y La Sierra. En sus calles hay historias de dolor y violencia, pero también del coraje de sus habitantes, que se reponen a las tragedias. Hoy miran curiosos a los obreros que levantan columnas y montan piezas mecánicas. El engranaje que los hace soñar con una vida diferente.

Trreinta años atrás Faustino León pisó por primera vez La Sierra. Subió caminando desde Las Estancias, casi media hora, por una carretera de tierra. Aún no existían el par de camionetas, verde y azul, que durante una década

llevarían y traerían rebuscadores, empleadas de servicio, estudiantes, albañiles, desde y hacia el centro de Medellín. En lo alto de la montaña, Faustino encontró un bosque con pocas viviendas, pequeñas, y el lote de 50 metros de largo por 30 de ancho que le compró a un policía por 12.000 pesos en la carrera 4.

A Faustino, caldense de 62 años y fiscal de la Junta de Acción Comunal, le gustan los negocios mixtos. Hace diez años tiene este quiosco al frente de la Iglesia Santa María de La Sierra, un cuarto en el que no caben más de dos personas, con una nevera para los huevos y la carne fresca, una máquina con la que arregla los mangos que vende a 200 pesos, una zapatería y toda clase de hortalizas y frutas. Elige llamarse emigrante, viajero, andariego, nunca desplazado. Ha sido carnicero, albañil y zapatero.

A comienzos de los 70, La Sierra apareció en el mapa de Medellín por los caminos cercanos al corregimiento de Santa Elena. Por sus vientos fríos y fuertes tuvo su nombre. En 21,2 hectáreas sus habitantes construyeron un barrio como muchos periféricos de Medellín: casas en obra negra, apeñuscadas, techos de zinc, paredes de ladrillo expuesto, ranchos de madera y laberintos infinitos de escaleras. Pero con el espíritu de pueblo de las familias que hace



décadas llegaron a la ciudad, con una iglesia central y canciones de salsa que murmuran todo el día.

“Si Dios nos permite y nos da buen tiempo de vida, este barrio va a quedar turístico. Por ese metrocable van a llegar franceses, gringos, a ver qué cuento es el del tal barrio La Sierra”, comenta Faustino.

Las calles serpentean la ciudad desde el centro hasta la última de sus puntas en la ladera oriental. El bus de la ruta 103 asciende por Ayacucho, busca la calle 52 para llegar a Tres Esquinas en el barrio Las Estancias, un cruce de fiesta, droguerías, panaderías, supermercados y cantinas;

y justo ahí, hacia la izquierda, comienza su escalada por la carrera 8, atraviesa los barrios Villa Liliam y Villa Turbay hasta llegar a la terminal de buses del último barrio de la comuna 8 de Medellín: La Sierra.

A medida que el bus trepa la montaña, la calle se hace más estrecha y las curvas más difíciles. Los muchachos, desempleados y solos, pasan el día anunciándole al conductor de un carro que sube que la vía está libre o avisándole al que baja que un bus sube. “Aquí estamos por la situación económica tan difícil; en un día bueno nos podemos ganar hasta 50.000 pesos”, dice Miguel Ángel de 17 años, cubriéndose del sol en una casa al frente del colegio Villa Turbay.

A veces los muchachos no están, por eso si dos carros grandes, digamos un bus y un camión de Coca-Cola, terminan enfrentados en la mitad de la misma calle empinada, no hay otra salida: uno de los dos debe desandar el camino hasta la esquina más próxima. Las mujeres de la zona comentan que hace unos días un conductor despistado casi retrocede más de la cuenta.

Hace nueve meses, a la altura de la calle 55E, donde comienza La Sierra, el cordón que une al barrio con el corazón de la ciudad se hizo pedazos. En la madrugada del día de las velitas, una avalancha destruyó casi una cuadra de la vía principal, siempre

agrietada, y algunos ranchos que se desperdigaban en la ladera; no hubo ningún herido, 13 personas fueron evacuadas y 43 más abandonaron sus casas por precaución. “La Sierra partida en dos”, titularon los noticieros locales.

Casi 4.000 personas incomunicadas en la montaña y 2.000 familias sin agua después de que las muchas lluvias reventaran un tubo del acueducto. Por esos días las autoridades habilitaron la vía de Santa Elena, sector El Pingüino, por encima del barrio. La situación no fue ninguna novedad: dos años atrás los periódicos reseñaron la muerte de cinco personas por aludes en Villa Turbay, y en noviembre de 2010 cuatro personas fallecieron por un deslizamiento en La Sierra. Esta vez la casa de Luz Marina Mejía quedó al borde de la avalancha; en pie, pero en la cuerda floja. Durante una semana ella, su esposo y dos de sus cuatro hijos, durmieron por fuera.

“Oiga, qué cosa tan dura, nosotros quedamos como desplazados, otra vez, porque nos dijeron que no podíamos seguir acá; yo me sentí sin nada”, dice Luz Marina.





Durante 20 años, después de que la familia llegara desplazada de Santo Domingo, nordeste antioqueño, Javier Castro, el esposo, se ha dedicado a construir y remendar la casa una y otra vez, a vender un piso y a levantar otro. La casa tiene cuatro pisos: en el primero vive la familia y en el segundo Luz Marina atiende el Granero La Sierra.

Abandonaron la casa pero no el granero; a las siete de la mañana, todos los días, regresaban con miedo, abrían la tienda, pisaban con cuidado, surtían y vendían sin dejar de mirar el precipicio, hasta que las autoridades estabilizaron el terreno y el Dagrd les dio la bendición para regresar.

"Hemos aguantado tantas cosas... Ahora con tantos proyectos tenemos muchas expectativas de que va a cambiar la vida, aunque por las obras también se va

mucho vecino, mucho cliente. Pero si nos dejan quedar aquí vamos a estar en un punto muy bueno".

La casa de Luz Marina es vecina de la construcción de la estación Villa Sierra, la última de la línea H del metrocable que conectará a los barrios de la zona con el Tranvía de Ayacucho y que, se calcula, transportará a unas 1.800 personas por hora en 40 cabinas. En la pared de madera que cubre la construcción y que da al granero, hay una pequeña ventana por la que los vecinos curiosean la estructura y la vida de ingenieros y obreros que llevan casi un año estabilizando el terreno, enterrando bases, montando columnas y acoplando piezas mecánicas.

Dice Olga Ruiz que "es otra opción de transporte en medio del atosigamiento, porque estábamos acostumbrados a que cuando la vía se dañaba, bájese del bus y camine, no había más; el problema es que somos muchos, al menos ya podemos repartirnos".

Por un momento Luz Marina abandona el granero, un jueves a las cuatro de la tarde. Baja las escalas en dirección a su casa: "Este barrio parece pequeño, pero vive mucha gente. ¿Sabe qué estamos pensando? Montar un mirador, ¿se imagina? Medellín vista desde La Sierra".



Créditos de fotografías

Biblioteca Pública Piloto, archivo fotográfico

Anónimo. Páginas: 20, 31 y 32

Benjamín de la Calle M. Página: 27

DIGAR. Página: 35

Fotografía Rodríguez. Páginas: 14, 20, 21, 94, 96, 99, 101 y 104

Francisco Mejía. Páginas: 41, 109 y 111

Gabriel Carvajal. Páginas: 23, 33, 37, 48, 51, 52, 53, 54, 57, 59, 61, 102 y 103

Gonzalo Escovar. Páginas: 17 y 108

Manuel A. Lalinde. Páginas: 19, 25, 28, 100 y 107

Metro de Medellín

Páginas: 68, 69, 79, 112 y 116

Entre rieles y cables

Es un proyecto de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. Metro de Medellín, en coedición con Universo Centro

Universo Centro

Dirección General: Juan Fernando Ospina

Dirección Editorial: Alfonso Buitrago Londoño

Asistencia Editorial: Anamaría Bedoya

Fotografías:

Juan Fernando Ospina

Daisy Thokora

Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto

Diseño y Diagramación: Luisa Santa

Corrección: María Cecilia Hernández Ocampo

Ilustraciones:

Portada e interiores: Elizabeth Builes

Mapa: Hernán Franco Higueta

Revisión histórica:

Sor Natalia Álvarez Micolta

Asistencia General:

Catalina Ortiz Giraldo

Sandra Barrientos Daza

Impreso en LEGIS

Edición de 3.000 ejemplares

Octubre de 2015

Bogotá-Colombia

ISBN: xxxxxxxxx

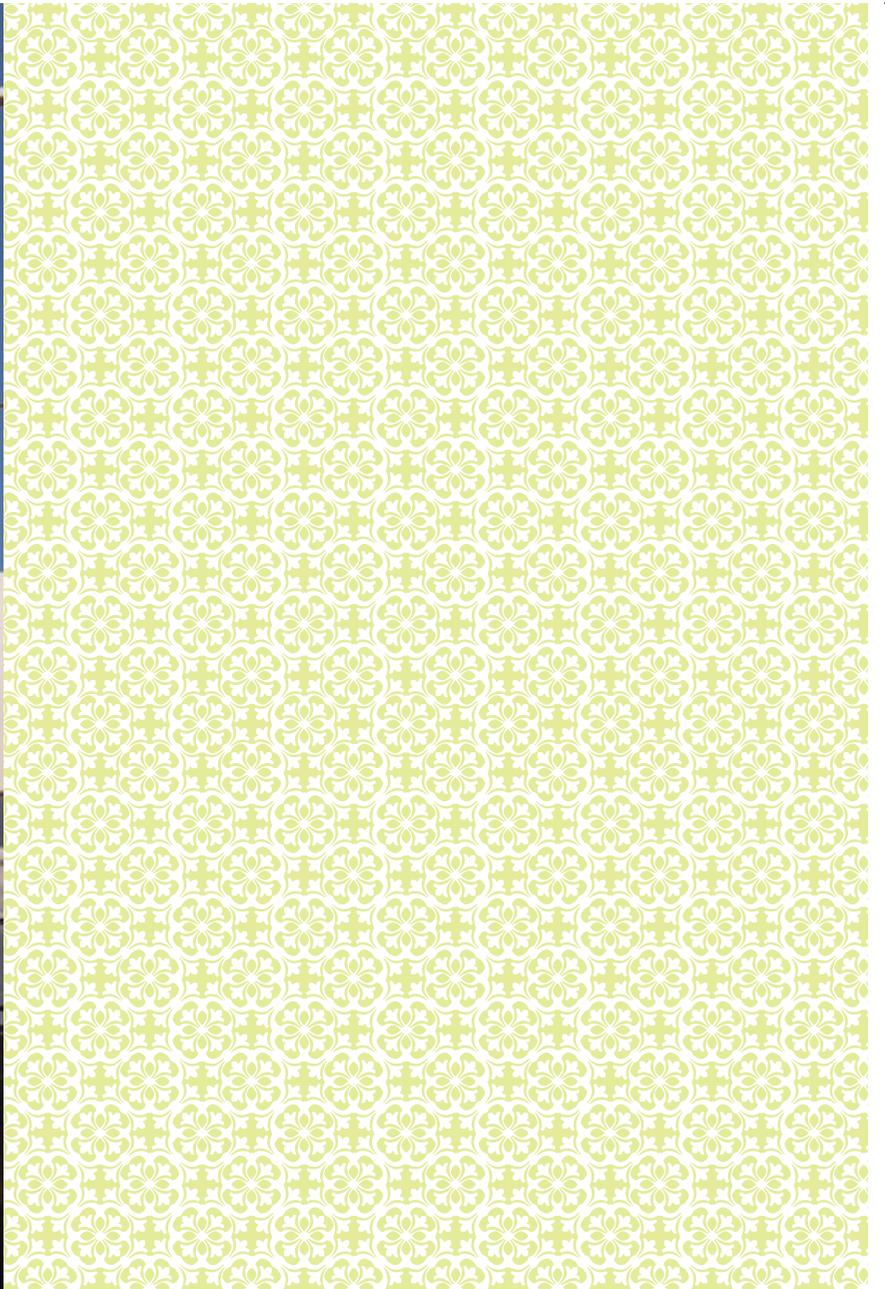
© Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., 2015

© Universo Centro, 2015

www.universocentro.com



UNIVERSOCENTRO





Entre rieles y cables
se terminó de imprimir en octubre de 2015.
Bogotá, Colombia