

Transformación urbana

Y ahora, metro

Una crónica por Héctor Rincón

En el umbral del nuevo siglo, Medellín ingresa al exclusivo clan mundial de ciudades con Metro. Y conquista otro peldaño de primer mundo

La ciudad sigue aquí. Con la sextuplicación de habitantes en la mitad del siglo, su río café y su aire plomizo, pero aquí. Con sus charcos de sangre de la brutal extinción, sus 71 mil desempleados sin esperanzas, pero aquí: rodeada por el Alto de Santa Elena como siempre, y como siempre

con El Volador y El Nutibara y el Pan de Azúcar que vigilan desde sus imponentes laderas cada vez más vulneradas a una Medellín paradójal.



Y no lo es —lo paradójica—, digo por el estrecho abrazo de hermanos disímiles que encarnan la bondad y la maldad todos los días. No porque habite aquí la hiena

—que habita— en la puerta siguiente a la del cordero de la misericordia, tampoco. Esta Medellín en las puertas del próximo siglo, martirizada por sus crudas realidades rojas, tiene una infraestructura de primer mundo: 85 por ciento de sus 2.800 kilómetros de calles en estado perfecto; semaforización electrónica sin tacha; más teléfonos por habitante que Buenos Aires, que Méjico, que Río, redes de alcantarillado; agua asegurada hasta entrado el próximo milenio y unas redes de luz eléctrica que prenden y apagan perfectas al punto que nadie se acuerda aquí cuándo fue que se fue la luz.

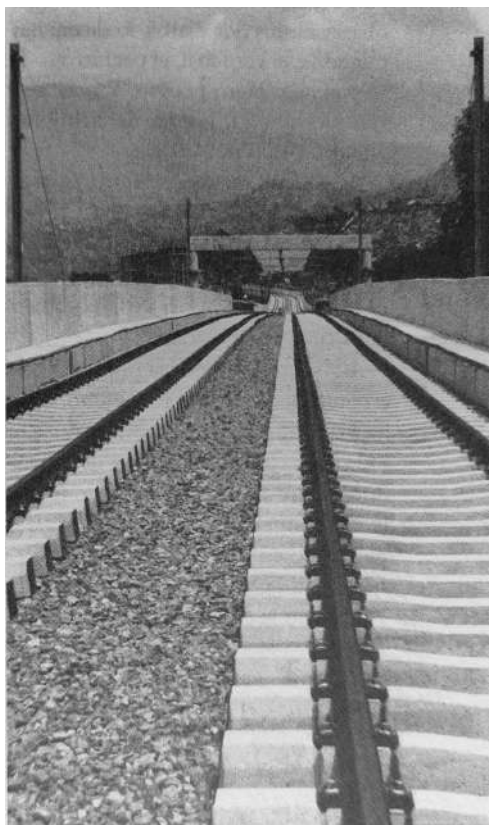
Y ahora, Metro. A aquellas gabelas inverosímiles en esta Colombia donde la mayoría de ciudades padecen por mucho o por todo, en Medellín se agre-

gan dos terminales de transporte y dos aeropuertos, todos útiles, todos en todos en vigencia, todos relucientes.

Y ahora, Metro. Ese propósito maldecido en los comienzos de la epopeya (porque fue una epopeya desde 1979, cuando se firmó; y fue una polémica siempre por su costo, por su sobre costo, porque la nación sí, porque la nación no; porque –final y definitivamente– se trataba de un hito en este país por fuera de los límites del distrito capital de Bogotá) está ahí como una cinta gris que atraviesa por todo el estómago de la ciudad, se mete hacia el norte buscando suburbios, sacando gente; se despereza hacia el occidente por barrios de Otrabanda, por canchas y coliseos; se extiende hacia el sur por la vega de un río atroz que revive por la ilusión y por el bienestar que transmiten jardines orillados.

Ante la realidad tugarial de casi todo el resto de Colombia, Medellín brilla. No es esta una elegía paisa, que no, sino la transcripción de lo que suscita la ciudad a los visitantes. Hay que oírlos: quienes vencen las barreras que imponen las noticias fúnebres y los estereotipos, dicen “mira qué semáforos tan modernos... y funcionan”; exclaman “uy qué árboles tan bellos” y se marchan más maravillados aún cuando descubren que la ciudad es más que todo eso y más que frisoles y troveros, porque se encuentran con una Medellín moderna cuyas costumbres ancestrales son apenas una parte de su menú total.

Árboles, hablemos de árboles. Contra todo lo que se ha tumbado; por encima del imperio del cemento, la ciudad es verde-verdecita. Se ha contaminado su aire, sí. Pero en la oposición pulmonar han trabajado personas e instituciones y por eso brillan los amarillos de los guayacanes en flor, tanto como los rosados. Hay tulipanes africanos también y acacias rojas florecidas en este preciso mo-



Si la dejó el tren, móntese en el Metro

mento. Medellín tiene 35 especies de árboles esparcidos en sus calles, que hacen sombra, que refrescan. Hay ocho especies de palmas, 18 arbustos entre los cuales el curazao anda en primer lugar. Hay ceibas, madroños, gualandayes, samanes y búcaros. Hay piñones de oreja y laureles lujuriosos que se toman las avenidas de algunos barrios.

Ni los ruidos urbanos de una urbe en desarrollo ni las chimeneas abusivas como la de Simesa, han erradicado de aquí las especies de pájaros que crecen con los cebaderos numerosos de aficionados a su preservación. No hay comparación con aquella Medellín sembrada de guayabos en las dispares vegas del río, pero los observadores de pájaros, lo dicen: hay muchos. Se ven en la aurora los azulejos, la calandria, el cardenal, el pechirrojo. Trabajan el carpintero gris, el carpintero payaso y el carpintero pecoso. Y más: se ven nubes de colibríes de este tamaño y se ven (demasiado) hordas de chamonos que son cafés como las tórtolas, pero más grandes y más numerosos.

Y encima de todo, Metro. Si a la eficiencia administrativa que ha permitido hasta ahora tener unos servicios públicos ejemplares en el tercer mundo (Empresas Públicas los administra tras 40 años de fundada) se le suma un sistema de transporte como este, Medellín le saca no una cabeza, no un cuerpo, sino varios kilómetros-luz al resto de Colombia si hablamos, como estamos hablando, de infraestructura de ciudad.

El Metro pasó por la primera prueba hace 16 años. La credibilidad. En un país acostumbrado a pensar chiquito, con soluciones cortoplacistas, hablar de futuro y de plata dura, causó entonces (y siguió causando a lo largo de estos tres lustros) toda suerte de suspicacias y de críticas. El Metro se volvió estigma. Metro-superfluo, Metro-corrupción, Metro-innecesario, pero ante hechos cumplidos como licitaciones internacionales, consorcios extranjeros, compromisos jurídicos, llegó un momento en que no tenía reversa. Por fortuna. Y a pesar de los aguaceros de críticas, de las pedradas conceptuales, el Metro fue avanzando sin que nadie estuviera esperando la gloria, porque todos estaban ¿estábamos? instalados en la catástrofe de que no se concluiría. Que un embeleco. Que otro elefante blanco. Hasta que más por la inercia que por el entusiasmo, más por la perseverancia de quienes trabajaron en él y lo volvieron un objetivo histórico, el Metro está aquí. Óyelo: Dos líneas en donde estarán plantadas 25 estaciones. La línea A, que es la primera en darse al servicio a finales de este noviembre (1995), tiene 23 kilómetros 200 metros

de recorrido. Va de norte a sur, se mete en el centro mismo de Medellín y después bordea al río hacia el sur. La línea B viajará de occidente a centro en cinco kilómetros 600 metros.

El Metro fue construido por una empresa binacional (Alemania y España) y cuenta con 42 trenes de 3 vagones cada uno, para un total de 126 vagones. El sistema en su pleno funcionamiento solucionará en un 40 por ciento el transporte de la ciudad. El tren está previsto para que movilice 900 mil personas todos los días. Pero puede llegar a hacer viajes con un millón de personas diarias.

Cuando se firmó el primer contrato el Metro costaba 836 millones. Por encarecimiento de la moneda, por incumplimiento de pagos, por todo lo que sucede en las economías débiles y poco organizadas, el Metro terminará costando unos 2 mil millones de dólares.

Un tiquete simple costará \$500, pero si se compran las tarjetas mensuales, como se hace en ciudades con Metro, cada trayecto costará \$189, algo ligeramente más bajo que un viaje en bus.

Va un solo ejemplo que habla de la calidad de vida otorgada por un sistema de transporte rápido y limpio (el Metro no ocasiona contaminación): una persona que viva en Bello y trabaje en la zona de El Poblado, demora actualmente en hacer el recorrido entre una hora y una hora y cuarto. En Metro lo hará en 15 minutos, con lo que se ganará para su vida personal dos horas todos los días.

La ciudad por donde rodará el primer Metro de Colombia es todo lo dicho, y es más: son también cifras de 100 mil muchachos y muchachas sin dónde estudiar; pobres demasiado pobres que habitan las zonas de las montañas altas; numerosos inmigrantes de zonas campesinas donde las violencias incomprensibles pero sanguinarias los han expulsado; prostitutas en las aceras justamente en algunos lugares por donde pasa el Metro; travestis que desafían el imposible de ocultar el machismo antioqueño; grupos innumerables llamados milicias que han reemplazado en muchos barrios a la rimbombante autoridad legítimamente constituida. Una epidemia de dengue. Un invierno asqueroso. Hay cifras de asaltos, estadísticas de víctimas, de impunidad de victimarios. Muertes y muertes inocultables, al lado de las cuales florecen señales de vida: Se logran conquistas científicas (especialmente en el campo de la medicina y especialísimamente en el terreno de los trasplantes de órganos).

Se dan aquí, como en cosecha, diseñadores de ropa que han mantenido trabajo a pesar de las aperturas económicas y de los trenes del contrabando. Se dan poetas que hacen festivales nutridos. Se siembra música, se recoge público para orquestas sinfónicas, se cosechan grupos de rock.

Crece escultores, pintores, grabadores. Hay cosechas permanentes de mangos y mandarinas que se venden en las esquinas al lado de cigarrillos de contrabando, de almohadas de contrabando, de muñecas de contrabando. Hay fiestas de las flores, como desde los años cincuenta, y una moda de modelos hombres y de modelos mujeres que se toman las pasarelas. Hay bares estridentes donde la gente *chic se* viste como en Nueva York; cantinas étnicas donde se baila hasta desfallecer. Hay restaurantes de menús sofisticados, comidas rápidas a cántaros, en las calles del centro se venden arepas con queso asadas ahí, en el Astor siguen vendiendo el mismo jugo de mandarina de toda la vida, los muchachos oyen a Shakira, los grandes se despechan con Vicente Fernández, y por las tardes de verano hay muchos enamorados que se van a ver los arreboles desde el cerro Nutibara y miran hacia la cordillera del Barcino para descubrir otros brillos distintos a los de tus ojos.

Y ahora, Metro.

Medellín 1995

1.840.975 mil habitantes. Si se cuentan los del área metropolitana (pueblos que ya son anexos como Bello, Envigado, Itagüí, Sabaneta, La Estrella) los habitantes llegan a tres millones. Hay 271 barrios divididos en 16 comunas. 2.698 buses. 380.965 estudiantes matriculados. 636.659 personas con empleo directo. Un desempleo del 10%.

Metro nuestro

El metro es, no sólo un medio de transporte masivo de pasajeros sino también un generador de mejoramiento para nuestra cultura.

¿Y cómo opera este cambio cultural con el metro? Habrá muchos más sitios donde podremos aprovechar el tiempo libre que nos deja el Metro para disfrutar actividades culturales, deportivas y familiares. Un sistema de transporte como este busca el mejoramiento de la calidad de vida haciéndole a la gente más fáciles sus desplazamientos, más cómodos, menos desgastadores.

El Metro no contamina ni con ruidos ni con gases porque es eléctrico. Además por haber sembrado árboles a lo largo de su recorrido, contribuimos a mejorar el medio ambiente.

El centro de la ciudad se descongestionará de vehículos y tendremos la mejor calidad de vida de cualquier ciudad colombiana o aún de muchas de Latinoamérica.

El metro es –debe ser– para todos, sin excepciones. Es la ocasión para que la ciudad se encuentre toda. No es un medio de transporte para un estrato específico, sino una manera de vivir la ciudad colectivamente. Si quienes viajan al exterior montan en Metro, no se entendería que teniéndolo aquí no lo hagan.

El aseo, el orden y la puntualidad serán otros aspectos que el Metro se encargará de promulgar. Esto es muy en resumen cómo nuestro Metro mejorará la calidad de vida de los habitantes del Valle de Aburrá.

Alberto Valencia

Primer gerente del Metro

Agosto de 1995