

ISSN 2027-3223

Nuestro metro

Para quienes vivimos la ciudad metro a metro



**METRO
DE MEDELLÍN**

CALIDAD DE VIDA



2013 - 2014



14

Impacto social
del sistema

28

Movilidad sostenible
para la región

57

Usuarios y expertos
califican nuestro METRO



METRO:
un sistema en crecimiento

Somos más que un medio de transporte

Junta Directiva de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.
 Gobernador de Antioquia
 Sergio Fajardo Valderrama

Alcalde de Medellín
 Aníbal Gaviria Correa

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

Director del Departamento Administrativo de Planeación de Medellín
 Jorge Alberto Pérez Jaramillo

Representantes del señor Presidente de la República
 Principales
 Nicolás Echavarría Mesa
 Hernando Javier Muñoz Giraldo
 Ricardo Mejía Cano
 Luis Fernando Arbeláez Sierra
 Guillermo Ricardo Vélez Londoño

Suplentes
 Mateo Restrepo Villegas
 Luis Carlos Uribe Jaramillo
 Federico Arango Toro

UNA PUBLICACIÓN DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA.

Gerencia General
 Dirección de Comunicaciones
 Metro de Medellín
 Edición Gráfica y periodística
 Taller de Edición
 Metro de Medellín
 Cl. 44 No. 46-001, Bello, Antioquia
 Conmutador 454 88 88
 Línea Hola Metro 444 95 98
www.metrodemedellin.gov.co
 ISSN 2027-3223

Contenido

- 4 Curiosidades
- 6 Crónica

Acciones

- 10 Entrevista
- 14 Previa
- 17 Consultorías
- 20 Infraestructura
- 22 Opinión
- 24 Hitos

Sostenibilidad

- 28 Movilidad sostenible
- 30 RSE
- 32 I+D+i

Guía

- 34 Guía
- 46 Cifras de Nuestro METRO
- 47 Cívica
- 48 Crónica

Vida

- 52 Crónica
- 54 Programas
- 56 PACS
- 57 Reconocimientos
- 58 Ilustres
- 60 Crónica

- 62 Empleados
- 65 Personaje
- 66 Canciones
- 68 Realizaciones
- 70 Personaje
- 72 Crónica

Expansión

- 76 Nuestras estaciones
- 78 Línea de buses
- 80 Tranvía
- 82 Plan maestro
- 84 Así nos ven
- 86 Comunicaciones
- 88 Capacidad

Nos llena de satisfacción presentarles esta publicación que contiene información relevante sobre nuestro METRO, datos de interés, acciones, cifras y hechos que dan cuenta del compromiso con nuestros usuarios y la comunidad.



Ramiro Márquez Ramírez
Gerente

Son frecuentes las muestras de cariño: canciones, escritos, cartas de agradecimiento... El sentir que somos parte de su vida representa para la empresa la mayor recompensa y al mismo tiempo, nos exige ser mejores cada día.

Gracias al esfuerzo y compromiso permanente de cada uno de nuestros empleados y al apoyo y orientación de los socios de la empresa: Municipio de Medellín y Gobernación de Antioquia y su Junta Directiva, es que podemos corresponder al cariño de nuestros usuarios y la comunidad brindando un excelente servicio.

Los reconocimientos no son solo de parte de nuestros usuarios. Solo el año pasado recibimos 2.633 visitantes de diferentes

países del mundo que pudieron conocer de manera directa el Sistema. Quienes nos visitan se llevan la mejor impresión: un metro limpio, organizado, en el que los usuarios encuentran espacios para leer, pueden ampliar sus conocimientos y conectarse con el mundo a través de Internet, tienen la oportunidad de disfrutar de buena música en uno de nuestros Conciertos de la Tarde o pueden apreciar una obra de arte.

Después de leer esta publicación, entenderá por qué nuestro METRO es diferente a los otros metros que existen en el mundo y por qué somos más que un medio de transporte que lleva personas de un punto A a un punto B.

El METRO se ha convertido en una forma de vida y un espacio para el encuentro social y cultural de sus usuarios.

El METRO se ha convertido en una forma de vida y un espacio para el encuentro social y cultural de sus usuarios.

Según un estudio de la Unión Internacional de Transporte Público, para movilizar 50.000 personas por hora, se necesitan:

- En un sistema metro, 9 metros de ancho.
- En buses articulados, 20 metros.
- En carro particular, 175 metros.

45.000 usuarios se movilizan diariamente en los cables aéreos.

En **2001** el METRO movilizó al **usuario 500 millones** en seis años de operación comercial.

En **2005** el METRO movilizó al **usuario mil millones** en diez años de operación comercial.

En **2012** el METRO movilizó al **usuario dos mil millones** en 17 años de operación comercial.

En el desarrollo de la obra el Sistema construyó y readecuó aproximadamente **250.000 metros cuadrados de espacio público** para la comodidad y el disfrute de los ciudadanos.

El METRO moviliza **diariamente cerca de 650.000 usuarios**. Es como si todos los habitantes de Bucaramanga montaran una vez al día en el Sistema.

232 estudiantes son actualmente conductores de los trenes METRO.

1.165 pasajeros

moviliza una unidad de tren (tiene tres vagones). Para transportar esa misma cantidad de pasajeros se requieren 942 carros particulares, 18 buses de servicio público colectivo y casi 8 buses articulados.

267 cabinas

tienen los cables del sistema (119 en la línea J, 93 en la línea K y 55 en la línea L).

Los elementos que antes se importaban y ahora son suministrados **por empresas nacionales se han incrementado en 60%**. Entre 2000 y 2012 se lograron ahorros por \$21.000 millones a través del desarrollo de elementos que antes se importaban y hoy son suministrados por la industria nacional.

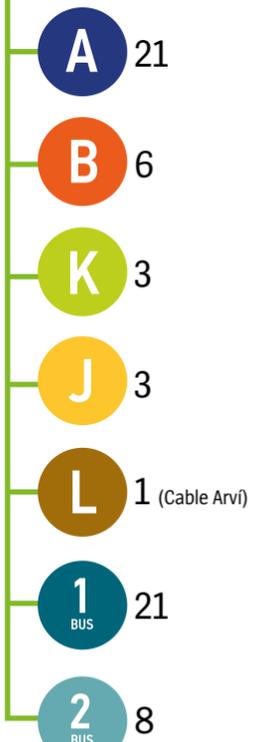
El METRO atiende actualmente el **11% del mercado de transporte público** en el área de influencia directa: Bello, Medellín, Itagüí, Envigado, Sabaneta y La Estrella.

Cerca de 95% de los usuarios del METRO han tenido un **ahorro de por lo menos dos pasajes diarios**. Si se calcula un costo de \$1.000 por pasaje, el ahorro para la comunidad sería de más de \$11.000 millones en un año de operación.

La línea A tiene **25,8 kilómetros de longitud** y la línea B, 5,6 kilómetros; la línea K del Metrocable recorre dos kilómetros, la línea J, 2,7 kilómetros, y la línea L (Arví), 4,5 kilómetros. La Línea 1 de buses recorre 12,5 kilómetros y la Línea 2, 13,5.

En **2011 se invirtieron \$252.223 millones en proyectos de expansión** como Extensión al Sur, compra de trenes y sostenimiento del servicio.

En **2013** el Sistema cuenta con **63 estaciones**



Entre el 30 de noviembre de 1995 y el 31 de agosto de 2013 se movilizaron **2.217.153.566 pasajeros**.

km

por hora promedio:
27 en Transmilenio.
37 en el METRO.

Depósito EL METRO

Cuando tenía 15 años de fundado, el depósito El METRO aprovechó la entrada en funcionamiento del Sistema de Transporte para cambiar su imagen: en lugar de un METRO de medida pintaron un tren. Jorge Arango, hijo del propietario del establecimiento y responsable del cambio de imagen, dice que, dieciocho años después, su obra causa sensación entre los clientes de Itagüí e incluso ha salido en televisión y en prensa.



Sin subsidio

En Iberoamérica solo hay un metro cuya operación no es subsidiada por el gobierno: el de Medellín. Aparte de esto, el mantenimiento y la operación del Sistema de Medellín son autostosteables.

Triplemente certificado

Nuestro METRO cuenta con certificaciones de Gestión Ambiental, de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional y de Gestión de la Calidad.

Por los aires

Con el servicio de las líneas J, K y L, conocidas como Metrocable, el METRO se constituyó en la primera experiencia en el mundo en integrar un cable aéreo masivo con las vías de trenes en una zona de difícil topografía.

Inspirador

“El machetico del Metro”, “Centro Comercial Metro Hueco”, “Discoteca Metro Rumba Nutibara”, “Buñuelos y Empanadas Metro 80”. Como estos, más de 110 establecimientos que llevan en su nombre esta palabra figuran en las páginas amarillas de Medellín.

En METRO por el parque



En el parque ubicado al frente de la estación San Javier, Orlando Urdinola se gana la vida empujando el METRO. Sí, literalmente, como buen paisa, él fabricó un carrito con forma de vagón para el disfrute de los niños, que cada fin de semana llenan de sonrisas este pequeño vagón. Por cerca de una década, Orlando ha estado sin falta los sábados y domingos para darles a los pequeños cuatro vueltas en su particular vagón. “El METRO es para mí un orgullo, me ha dado para sacar adelante a mis dos muchachos y a mi señora”, dice emocionado.

Resultados positivos

En el mundo solo existen dos metros que generan excedentes operativos, según datos de 2008, y el de Medellín es uno de ellos.

El día de más viajeros

El día del concierto de Juanes en San Juan, el 19 de diciembre de 2008, ha sido el día en que se han movilizado más pasajeros en el METRO: más de 640.000.

El METRO volador

En la vereda La Loma del corregimiento de San Cristóbal, los vecinos fabricaron un enorme globo con la forma del METRO con motivo del Festival de Globos 2010.

Metro es la abreviatura universal de tren metropolitano.



En algunas partes se le dice **Subte**, por tren subterráneo, como en **Buenos Aires**.



El metro más antiguo del mundo es el de **Londres**, inaugurado en 1863.

El metro más largo del mundo es el de **Shanghái**, tiene **420 kilómetros** de recorrido.



Los metros más profundos del mundo son el de **Pyongyang**, Corea del Norte, a **120 metros bajo la tierra**, y el de **San Petersburgo**, Rusia, a **110 metros**.



El metro de **Moscú** es el que más viajeros moviliza, **3.200 millones al año**.

Qué distinta es la vida

Para cientos de miles de personas en el valle de Aburrá la vida es más larga: tienen más horas para disfrutar, para estar en casa. Para Ercilia y Miralba, el METRO sí que es calidad de vida.

Miralba Martínez hace cada día el recorrido entre su trabajo y la estación Estadio, llega más temprano a casa y puede disfrutar de sus hijos.

En una ciudad hay miles, millones de historias, todas diferentes, pero con aspectos comunes. Y en Medellín uno de esos aspectos en común es el METRO, una serpiente que se mueve a lo largo del valle tocando la vida de más y más gente, gente que comparte unos minutos en un vagón y luego se separa para dedicarle más tiempo a lo que le interesa, para compartir con los que quiere, para descansar y recargar energías para un nuevo día.

Ercilia y Miralba comparten la mitad de su vida, y la otra mitad es absolutamente diferente.

Ercilia Aguirre lleva veinte años trabajando en la misma microempresa de confecciones en San Joaquín, ha visto casar

a sus dos hijas y ahora vive con su madre que está muy mayor.

Miralba Martínez se levanta a las 4:30 de la mañana, se organiza y antes de salir, a las 5:30, llama a sus hijos de once y doce años para que queden despiertos. Mientras ella toma la ruta integrada del barrio Obrero que la lleva a la estación Madera, el niño y la niña empiezan a arreglarse, y cuando ella llega a la estación Estadio, alrededor de las 6:00, ellos ya están desayunando para irse a la escuela que se encuentra cerca de la casa.

Aunque su horario comienza a las 6:30 a. m., Miralba y Ercilia, que como buenas paisas son muy madrugadoras, alrededor de las 6:10 ya se hallan en las puertas de esa pequeña empresa que con esfuerzos sobrevive a los avatares de la

confección, a la lucha del contrabando y a los bajos precios de la competencia china.

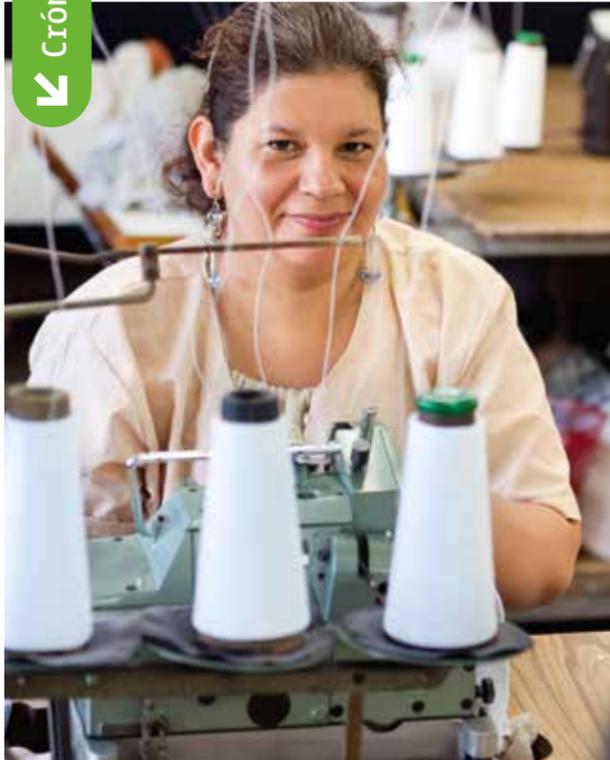
Abordan en la misma estación, Madera, y casi a la misma hora, pero no son vecinas. Ercilia llega hasta la estación caminando desde el barrio La Gabriela, porque “es muy pegadito, y si no está lloviendo, va mucha gente para allá”. Ella, que por años tuvo que montar en dos buses, afirma que “igual a mi METRO no ha habido. Qué más que la gente es tan correcta y no se oyen esos gritos de si ‘me vas a llevar pa’ tu casa’. Aunque venga lleno hay mucho respeto”. A esa hora, cuando llega el tren a la estación Madera, por lo general ya no hay asiento para ella, pero como hace poco superó una lesión que la ha dejado cojeando levemente, a

veces aparece alguien que le cede el puesto.

En cambio Miralba no aspira a que le den el puesto, cuando llega a la estación a las 5:30 se encuentra con caras conocidas, de esas que comparten la rutina y el horario. Dentro del tren se sostiene de una de las barandas, lo más alejada de las puertas para no estorbar y deja transcurrir los pocos minutos que van desde Madera hasta San Antonio, donde hace la transferencia. En ese trayecto ya tiene identificados distintos usuarios: los que, sentados, aprovechan para completar el sueño que les faltó, los que se paran en las puertas y se olvidan de aquello de “dejar salir es ingresar más fácil”, los que se conectan a los audífonos para desconectar el mundo.



La integración de 131 rutas que confluyen en las estaciones ha representado mayores ahorros de tiempo diario para miles de usuarios.



Miralba Martínez y Ercilia Aguirre trabajan en una microempresa de confección. Cada una hace dos viajes, de los 650.000 que registra el METRO cada día.

Aunque otras compañeras llegan a Estadio y luego caminan, como ellas, por la carrera 70, rara vez se encuentran. A esa hora, aunque el sol no haya salido, el Sistema ya se ha convertido en un ir y venir de gente por trenes, plataformas y escaleras. Y aun así, Ercilia dice que lo que se respira en el METRO es diferente de lo que hay en la calle: no solo por el aseo, también porque se siente segura, porque sabe a ciencia cierta cuánto se va a demorar y porque ve que la gente se comporta con más respeto..., que es diferente.



Entre Madera y Estadio, Miralba y Ercilia se toman cerca de media hora cada mañana. Les queda más tiempo para descansar y para sus familias.

Desde las 6:30, ellas y sus compañeras se sientan al frente de las máquinas y se dedican a coser, casi todo el tiempo, “panties levantacola”, el producto que actualmente causa furor y que se vende para marcas importantes en todo el país y en el exterior. A las 4:35, mientras los administradores del negocio se quedan echando números, Miralba, Ercilia y las demás que viajan en METRO,

caminan por el bulevar de la 70, luego se separan, Ercilia pasa su tarjeta Cívica, Miralba compra su tiquete integrado y disfrutan de la comodidad de la línea B a esa hora porque luego de la transferencia en San Antonio, el viaje es más congestionado, mucha gente viene de las fábricas del sur de la ciudad y el tren pasa lleno. Sin embargo llevan la satisfacción de saber que pronto llegarán a sus casas.

De vez en cuando, Miralba no llega hasta Madera sino que llama a los niños y les dice que tomen el tren y se encuentra con ellos en Caribe para subir donde la abuelita en Castilla.

Esa es la mayor felicidad posible para que disfruten, como pocos, sus esporádicos viajes en el tren, y ni que decir de las cabinas del Metrocable, pero en esas sí montan poco porque a su mamá le da susto.

Si no, llegan juntas hasta su estación de destino, Ercilia cede al cansancio y coge el colectivo que la deja junto a la casa, y Miralba toma la ruta integrada que la lleva a la suya. A las 5:30 están ya en casa. De casi cuatro horas que gastarían cada día en el desorden del tráfico, de los frenazos y los gritos, han pasado a apenas hora y media en un par de viajes tranquilos en un sistema que las mantiene orgullosas. Miralba, entre risas, lo pone en estos términos: “Vivimos muy orgullosas, lo único sería que fueran más largos los trenes, pero no cabrían en las estaciones”. Ercilia se muestra de acuerdo: “Estamos muy conformes con nuestro METRO, qué más podemos pedir”. □



Acciones

Por siete años El METRO ha sido la empresa pública más admirada por su gestión, favorabilidad, confianza y mejor servicio al usuario, según el estudio “Medellín, cómo vamos”, liderado por Proantioquia, El Colombiano, Eafit, la Cámaras de Comercio de Medellín y Bogotá, Comfama, Comfenalco, El Tiempo, y Fundación Corona. Un reconocimiento a su esfuerzo por mejorar la calidad de vida de sus usuarios.

Página. 9 REVISTA METRO



EL METRO es un modelo de gestión

De los 18 años que cumple el METRO en funcionamiento, doce años y medio los ha vivido Ramiro Márquez como su gerente y líder. El gerente habla del Sistema y de sus logros enfocados siempre en beneficio de la región y de su gente.

Nuestro Metro: ¿Cuál es el aporte que el METRO le ha hecho a la región desde el punto de vista urbano, ambiental, de movilidad y social durante estos años?

Ramiro Márquez: El METRO ha contribuido a hacer una ciudad más amable, rápida y eficiente, mejorando la calidad de vida de la gente, los niveles de productividad y aportando sustancialmente a temas como el medio ambiente y la inclusión. Nos criticaban por el exceso de escaleras y poco a poco hemos puesto elevadores para sillas de ruedas y los invidentes pueden entrar acompañados de sus perros. Indicadores como estos están cuantificados, pero más que los números lo que llama la atención son las externalidades positivas: cuántas vidas se han salvado por existir el tren, cuánto ahorra una persona que vive en Copacabana y trabaja en La Estrella, la seguridad con la que un estudiante baja desde Pajarito hasta el Centro o cuántos habitantes del valle de Aburrá dejan de pagar tres o más pasajes para llegar a sus destinos todos los días.

Los valores del METRO

Respeto, solidaridad, lealtad, servicio, compromiso, honestidad, responsabilidad.



Los recursos que ha incorporado el Sistema facilitan diariamente el acceso y desplazamiento por el valle de Aburrá de cientos de Personas con Movilidad Reducida, PMR.

NM: ¿Cómo proyectar el METRO hacia el siglo XXII?

R. M.: Las empresas de metro están diseñadas para vivir más de cien años, como es el caso de algunos trenes. Nosotros sí estamos construyendo un proyecto a cien años, porque este es el medio de transporte masivo más adecuado para el país y hay que cuidarlo y actualizarlo permanentemente para que no lo acabemos como lo hicimos con los ferrocarriles, los tranvías, los troles. El METRO es autosostenible y la mayoría de los del mundo son subsidiados.

NM: ¿Está asegurado entonces el futuro centenario del METRO?

R. M.: Hoy sí, pero la empresa está enfrentada a un riesgo muy grande, porque 95 o 96% de los ingresos se hacen por la tarifa, pero si las pólizas de seguro suben desproporcionadamente, como está pasando; si las tarifas de energía suben 12% y 14% cada año; si los repuestos que se traen del exterior, en monedas duras, crecen a unas tasas altas y el ingreso escasamente se incrementa al IPC o menos, llegará el día en el que los ingresos no



El servicio es un principio que no se aprende, se vive. La Cultura METRO ha trascendido a otros sectores y significa respeto, seguridad, prudencia, cumplimiento de las normas básicas, cuidar los vagones, no tirar basuras, ni comer en el Sistema. Es una formación permanente.

Nuestro reto

Mantener un balance entre el servicio que prestamos y el costo asequible a los usuarios. Esto nos obliga a ser creativos, a manejar la empresa con austeridad, a ser responsables con los recursos humanos, económicos y tecnológicos y a proyectar la empresa en el futuro, construyendo valores como el respeto, la solidaridad, la lealtad y el compromiso.

sean suficientes para pagar los egresos y no podamos actualizar el sistema, ese día el problema se le devuelve al municipio y al departamento. De ahí el llamado que hago al Área Metropolitana para que se resuelva este desajuste estructural y no tengamos que terminar subsidiados como la gran mayoría de los metros en el mundo.

NM: ¿Y cómo es el futuro?

R. M.: Hace doce años nos propusimos hablarle al país del METRO del futuro. Nuestra intención era abrir la empresa hacia el mundo, para que vieran que el METRO tenía un potencial y una riqueza enormes: su “Cultura METRO”, un fenómeno sociológico que hoy trasciende las fronteras.

NM: ¿Cómo se identifica esa Cultura METRO?

R. M.: En una sociedad con serias dificultades sociales y de comprensión, encontrar una empresa como el METRO, que se convierte para la ciudad en un referente de servicio y de mejoramiento de la calidad de vida, fue la principal razón para trabajar en el futuro de esta empresa. Fueron los usuarios quienes comenzaron a enviar lección de respeto, de apropiación del bien público, de acatamiento a las normas, de solidaridad, lo cual reflejó un fenómeno sociológico muy valioso. Lo que yo tenía que hacer en ese momento era mantener el METRO y ampliarlo a las comunidades vecinas y a las más lejanas, a otros grupos de interés como estudiantes, aficionados a los deportes, obreros y usuarios de otras poblaciones.

En el METRO nos hemos dedicado a generar participación y comunidad por medio de actividades culturales, como “METRO Arte”, “Amigos METRO con los niños”, dirigido a los usuarios del mañana. Son iniciativas que generan lealtad. En los sistemas de transporte masivo en el mundo el objetivo es llevar a la gente, bien o mal, contentos o aburridos; nosotros cambiamos ese concepto, porque transportamos personas y les agregamos un valor social.

NM: ¿Cómo va el proceso de exportar conocimiento?

R. M.: En 2010 dimos soporte de ingeniería y acompañamos la puesta en marcha del cable de Río de Janeiro y asesoramos a San Juan de Puerto Rico con tecnología



El METRO es la única empresa de transporte público masivo en Colombia que no contamina, porque utiliza electricidad. Ya contamos con tecnología nacional y propia del METRO. Somos muy sensibles al tema ambiental. Utilizamos tecnología limpia con eficiencia energética.

y reparación de equipos. Entre 2011 y 2012 asesoramos al Metro de Lima y actualmente estamos asesorando a Panamá en temas de Cultura METRO. Igualmente realizaremos los estudios de factibilidad para un cable aéreo en el municipio de Soacha (Cundinamarca) y trabajaremos junto con el Ministerio de Transporte asesorando. Son proyectos de gran magnitud que nos tienen muy contentos.

El METRO es una empresa con un equipo de trabajo comprometido y vital que posee el mayor conocimiento férreo del país y de la región, y que tiene el espíritu y el entusiasmo necesarios para salvar las dificultades surgidas en el día a día de la operación.

NM: ¿Cuál sería la fórmula para garantizar la sostenibilidad del METRO?

R. M.: Hoy la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. produce Ebitda positivo, pero si la tarifa no se comienza a ajustar adecuadamente, el Metro terminará rebajando sus estándares de calidad y de servicio, los estratos uno, dos, tres y cuatro se verían seriamente afectados y el METRO se convertiría en una empresa poco viable con grandes repercusiones sociales y económicas para la región.

El METRO deja como legado en estos 18 años, una visión alcanzable y sostenible no a cinco años, ni a diez ni a veinte, sino a cien años, porque en esta empresa que todos queremos, porque se desvive por hacerle más fácil y grata la vida a la gente en su tránsito cotidiano, su gerente Ramiro Márquez tiene muy claro hacia dónde debe moverse, como gerente y como ser humano. □

Metrocable línea K eje de la transformación social en el nororiente

Un equipo de investigadores de epidemiología midió la incidencia del Metrocable en la reducción de la violencia.

Anderson Gutiérrez y Santiago Restrepo tienen solo 18 años pero alcanzaron a vivir una época de miedo y terror en Santo Domingo. Eran días en que no podían circular libremente por las calles porque corrían el riesgo de ser alcanzados por el fuego cruzado de las bandas. La presencia del Estado era escasa en estos barrios enclavados en una ladera de Medellín que se veía lejana e inaccesible.

Hoy descansan y conversan tranquilos junto a un grupo de amigos y toman gaseosa. Algo que hace diez años no era posible. La Línea K de Metrocable que comenzó a operar en 2004 y la inversión social del Gobierno Municipal que se ha visto plasmada en megaobras como la Biblioteca España, han traído aires de prosperidad y seguridad. Como dice Anderson: “Esto era muy maluco, a diario había balaceras, pero con la construcción del Metrocable en los alrededores las bandas se fueron calmando. Hay más tranquilidad”. Santiago complementa: “Ahora salimos a todos lados sin miedo de que nos vaya a pasar algo malo”.

Para ellos y para cerca de 200.000 habitantes de la zona nororiental de la ciudad, el Metrocable representa una verdadera transformación. Algo que no solo es percibido día tras día por los moradores de la zona y los turistas, sino que es avalado por investigaciones científicas, como la realizada por Alexandra Restrepo y Luis Fernando Duque, del grupo Previda de la Universidad de Antioquia, y la doctora Magdalena Cerdá, del departamento de Epidemiología de Columbia University*.

La investigación concluyó que el proyecto del Metrocable en Santo Domingo Savio, que incluyó

una serie de intervenciones físicas y sociales en el entorno, ha tenido un impacto positivo en la comunidad que se traduce en la reducción de la violencia y en el mejoramiento de la salud mental.

El artículo publicado en el *American Journal of Epidemiology*, que tomó tres años de investigación y preparación, indica que la reducción de homicidios en los barrios de las comunas 1 y 2, pertenecientes a la zona de influencia del Metrocable, fue un 66% mayor que en otros barrios usados para contrastar el estudio.

Si bien la tasa de homicidios en Medellín ha venido disminuyendo en los últimos años, en la zona de influencia de la Línea K se notó una mejoría más significativa, al pasar de una tasa de 188 por cada 100.000 habitantes en 2003, a 30 homicidios en 2008. Igualmente se encontró una mejoría porcentual en factores como la eficacia colectiva, que aumentó un 27% y la confianza en el sistema de justicia, que incrementó un 16%.

De esto se concluye que las intervenciones en aspectos como la infraestructura y la movilidad acompañadas con programas sociales, contribuyen a mejorar los factores de violencia y la salud mental de los habitantes de los barrios.

Antecedentes

En el año 2003, cuando aún no había entrado en funcionamiento a Línea K de Metrocable entre Acevedo y Santo Domingo Savio, el grupo de Prevención de la violencia y otras conductas de riesgo de la Universidad de Antioquia (Previda), realizó un estudio sobre índices de violencia y salud mental en el área metropolitana. Seis años después, era evidente que muchas cosas habían cambiado en la zona gracias a la llegada del Metrocable y a las diferentes intervenciones



La violencia se redujo más en la zona de influencia del Metrocable que en otros barrios de similares características.

físicas y sociales que acompañaron el desarrollo de esta obra. Eso llevó a los investigadores de Previda, junto con la académica española Magdalena Cerdá, a analizar el impacto que este sistema de transporte había generado en su entorno.

Los investigadores se basaron en la información recogida en el año 2003 con el fin de establecer una comparación entre el antes y el después del Metrocable. Se buscaron dos barrios de las comunas 4 y 8 con características socioeconómicas similares, a estos últimos se les llamó grupo de control. La hipótesis de los investigadores era que si se presentaba una reducción en la violencia, esta sería mayor en el área de influencia del cable.

Los investigadores se dieron a la tarea de localizar a las mismas personas que habían sido encuestadas en 2003 para realizar el estudio en 2008 y concluirlo en 2011. Fue una tarea ardua, pero finalmente, lograron encontrar al 78% de los encuestados en el grupo de intervención y al 77% del grupo de control.

El muestreo abarcó 23 barrios en las comunas 1 y 2 de influencia del Metrocable y 25 barrios de las comunas 4 y 8. Fueron en total 466 personas, 225 en el grupo de intervención y 241 en el grupo de control.

Se analizaron aspectos como el mejoramiento en la calidad de los parques y las áreas recreativas, el número de nuevas empresas en la zona, la confianza en las autoridades y la eficacia colectiva, que es la capacidad de las propias comunidades de autogestionarse. “Encontramos que las condiciones de los barrios aledaños al Metrocable Línea K aumentaron positivamente en aspectos como



Según cálculos anuales del METRO, los usuarios de la Línea K, se ahorran en dinero, \$9.858 millones de pesos, cerca de \$80 mil millones en los ocho años de operación comercial.

la cohesión y control, al igual que la probabilidad de que la gente llame a la policía ante un hecho delictivo. La confianza entre los habitantes y la eficacia colectiva mejoraron mucho. Aunque se presentó una reducción de homicidios en los barrios del grupo de control, esa reducción fue más pronunciada en los barrios de la intervención”, señaló la investigadora Alexandra Restrepo, de Previa.

Restrepo destacó las intervenciones realizadas por la Empresa de Transporte que acompañaron las obras de Línea K como la construcción de plazoletas, la iluminación, la ampliación de aceras y todos los programas sociales adelantados con la población de la zona de influencia.

“Esto muestra la importancia de acompañar las grandes obras de infraestructura con intervenciones sociales antes, durante y después de la construcción. Se ha mostrado que factores como los lazos entre la comunidad y el control social influyen en la disminución de los índices violencia y salud mental de la población”, agregó la investigadora.

Un barrio “elegante”

Estas intervenciones le cambiaron la cara a ese Santo Domingo al que llegaron hace mucho tiempo Gerardo Vásquez y Antonio Builes, a quienes les gusta reunirse a conversar en las plazoletas construidas por el METRO. Don Antonio lleva 25 años viviendo en la zona. Todavía recuerda la discriminación que sufrían sus habitantes por vivir en “Mingo”. No solo los tachaban de ladrones o drogadictos, sino que además, era casi imposible llegar al barrio de otra manera que no fuera caminando o en bus. “Uno cogía un taxi y le decía que iba para Santo Domingo y lo bajaban”, recuerda.



“Las grandes obras de infraestructura deben acompañarse de intervenciones sociales”.

Los jóvenes de Santo Domingo disfrutan hoy con mayor tranquilidad de los espacios públicos de su barrio.

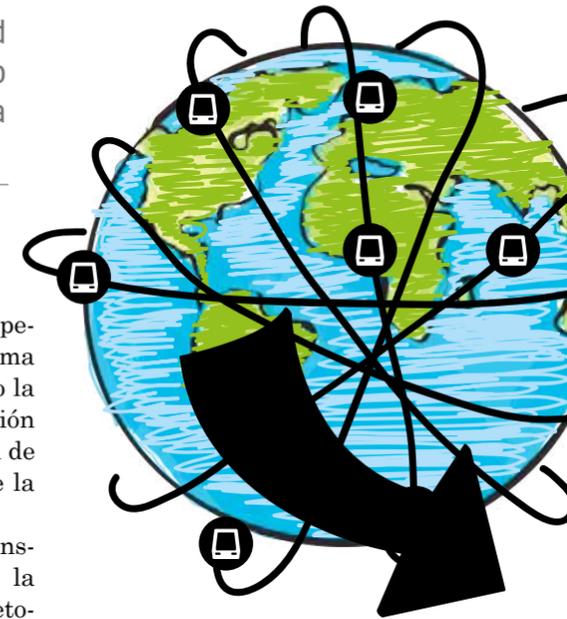
“Desde que pusieron el Metrocable todo ha cambiado. Hay buena vida, mucho comercio, turistas, es muy amañador”, agrega don Gerardo, que llegó a Santo Domingo hace cuatro décadas. Señala que incluso el barrio ya es “caché” y apetecido y son muchos los que se quieren ir a vivir allá. “Allí en la 29 se conseguían casas, cuando la violencia se las daban para que usted viviera en ellas y pagara los servicios y ya. Ahora nadie quiere vender. El barrio se ha valorizado, hay centro de salud, buena vigilancia. Es muy elegante ya”.

El éxito de estas obra de infraestructura fue determinado por la gestión social, la cual no solo está presente en la construcción, sino permanentemente en la operación. Por otro lado, con la implementación de los metrocables, la Alcaldía de Medellín generó el Proyecto Urbano Integral (PUI) con el que se han construido obras complementarias que han permitido fortalecer la calidad educativa, las instalaciones locativas de los barrios, mejores hospitales y generar de espacio público de calidad.

El Metrocable no es simplemente un medio de transporte para habitantes y turistas, ha significado un cambio en la vida de cerca de 250.000 personas que viven en la zona. Ahora, la seguridad, la tranquilidad, la cohesión social y la inclusión han borrado años de abandono y violencia. □

Conocimiento al servicio de Colombia y el mundo

Desde hace algunos años el METRO empezó a explorar la posibilidad de expandir sus conocimientos a otras ciudades. Las asesorías tanto nacionales como internacionales van en ascenso y permiten que la empresa sea reconocida como experta en materia de movilidad.



El conocimiento y la experiencia adquiridos por el METRO durante más de 18 años se proyectan hacia otras ciudades del país y del mundo. Río de Janeiro, Lima y Puerto Rico en el ámbito internacional; Soacha y Floridablanca en el país, y Montebello y El Peñol en Antioquia, son algunos de los lugares que han recibido asesorías y consultorías de parte de la empresa.

El proceso comenzó en 2005, cuando el METRO vio la posibilidad de expandir sus conocimientos y obtener ingresos diferentes a los generados por el transporte. La primera asesoría consistió en un diagnóstico general para determinar la viabilidad de un sistema de cable aéreo en Manizales. Desde entonces, las oportunidades de llevar a otros lugares lo aprendido no se detienen.

Las consultorías no se limitan a aspectos técnicos. Al Metro de Panamá se le brindó una asesoría en Cultura METRO, al de Puerto Rico en temas de sustitución de

repuestos y al consorcio que opera la línea 2 del Metro de Lima se le acompañó en temas como la planeación empresarial, gestión de la Cultura METRO, gestión de servicio al cliente y gestión de la identidad corporativa.

En 2011, el Ministerio de Transporte encargó a la empresa la realización de un manual metodológico sobre cómo presentar proyectos de cables aéreos, una herramienta que nunca antes se había desarrollado en el país y que servirá como guía para que otras ciudades adelanten este tipo de proyectos.

De nuevo el Ministerio reafirmó su confianza en el METRO. A comienzos de 2013 la destacó como una empresa modelo en el ámbito nacional e internacional. Fue por esto que se firmó un convenio de cooperación que permitirá sumar esfuerzos en materia de transporte masivo urbano y aspectos complementarios como la cultura ciudadana (similares a la Cultura METRO).

A esto se le suma un contrato de asesoría entre el Ministerio de Transporte, la Alcaldía de Soacha y el METRO de Medellín para realizar los estudios de factibilidad y diseños para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo en la zona de Altos de Cazucá, en Soacha, un proyecto que beneficiará a 500.000 habitantes de ese municipio de Cundinamarca. Son esfuerzos que implican gran compromiso y al mismo tiempo, un gran orgullo, pues el METRO ha demostrado que puede llevar la calidad de vida más allá de las fronteras del Valle de Aburrá. □

*El grupo de investigadores estuvo conformado por Magdalena Cerdá, Jeffrey D. Morenoff, Ben B. Hansen, Kimberly J. Tessari Hicks, Luis Fernando Duque, Alexandra Restrepo y Ana V. Diez-Roux.

Consultorías de cables



2009
Consultoría Alcaldía de Montebello
Lugar: Montebello, Antioquia
Costo: COP \$250'000.000
Actividad desarrollada: Estudio de prefactibilidad para un proyecto de cable aéreo en la cabecera del Municipio de Montebello.

2010
Manual metodológico para presentar proyectos de cable ante el Gobierno Nacional
Lugar: Colombia
Costo: COP \$110'385.600
Actividad desarrollada: Elaborar para el Ministerio de Transporte un manual metodológico sobre cómo presentar proyectos de cable, dirigido a las administraciones locales para que tengan una base sobre cómo se presenta el proyecto y se consigue financiación.

2006
Floridablanca
Lugar: Floridablanca, Santander
Costo: COP \$50'418.948
Actividad desarrollada: Estudio de perfil para un cable aéreo.

2009
Departamento de Antioquia
Lugar: Antioquia
Costo: COP \$400'000.000
Actividad desarrollada: Elaborar documento técnico con las especificaciones y el procedimiento para la estandarización de la construcción de cables de pequeña capacidad en el Departamento de Antioquia, bajo el concepto de seguridad operativa y sostenibilidad en el tiempo.

2009
Alcaldía de Soacha
Lugar: Soacha, Cundinamarca
Tiempo: 6 meses
Costo: COP \$1.100'000.000
Actividad desarrollada: Estudios de prefactibilidad de un proyecto de cable aéreo para la comuna 4 en Altos de Cazucá.

2010
Consultoría Alcaldía de El Peñol
Lugar: El Peñol, Antioquia
Costo: COP \$634'000.000
Actividad desarrollada: Estudio de prefactibilidad de un sistema de cable aéreo de carácter turístico en la zona que comprende desde la Casa Museo hasta la réplica del Viejo Peñol.

2005
Infimanizales
Lugar: Manizales, Caldas
Costo: COP \$19'140.000
Actividad desarrollada: Diagnóstico general de viabilidad preliminar para la construcción de un sistema de transporte por cable aéreo en la ciudad de Manizales.

2012
Parque recreativo COMFAMA Rionegro
Lugar: Rionegro, Antioquia
Costo: COP \$12'528.000
Actividad desarrollada: Diagnóstico y recomendaciones de la atracción mecánica garrucha en el parque recreativo Comfama Rionegro.

2006
Infimanizales
Lugar: Manizales, Caldas
Costo: COP \$196'898.400
Actividad desarrollada: Apoyo en la determinación y elaboración de los términos bajo los cuales se debe realizar la contratación de los estudios previos a la construcción de un sistema de transporte tipo cable en la ciudad de Manizales.

2010
Secretaría de Movilidad Bogotá
Lugar: Bogotá, Cundinamarca
Costo: COP \$800'000.000
Actividad desarrollada: Estudio de caracterización de seis localidades en el Distrito con el objeto de identificar el proyecto de cable más viable para luego realizar el estudio de perfil a dicho proyecto.

2010
Asesoría técnica a SEOBRAS en Rio de Janeiro
Lugar: Rio de Janeiro, Brasil
Costo: COP \$965'000.000
Actividad desarrollada: Asesoría técnica en la puesta en marcha del proyecto de cable aéreo para la zona del Complejo de Alemão.

2012
Secretaría de Movilidad Bogotá
Lugar: Bogotá, Cundinamarca
Costo: COP \$3.419'123.000
Actividad desarrollada: Realizar estudios técnicos y diseños a nivel de factibilidad para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo de las líneas desde el Portal Tunal hasta el sector Mirador/Paraíso, en la localidad de Ciudad Bolívar, y desde el Portal 20 de Julio hasta el sector de Moralba, en la localidad de San Cristóbal.

2013
Viceministerio de Transporte, Alcaldía de Soacha e Invías
Lugar: Soacha, Cundinamarca
Costo: COP \$862'068.000
Actividad desarrollada: Realizar los estudios técnicos y diseños a nivel de factibilidad para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo para la zona de Altos de Cazucá, comuna 4 del municipio de Soacha (Cundinamarca), a partir de la actualización y complementación de los estudios desarrollados a nivel de prefactibilidad a través del contrato interadministrativo cn2009-0092, entre el Municipio de Soacha y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.

Otras consultorías adelantadas por la empresa gracias a su conocimiento en la planeación, operación y mantenimiento de sistemas de transporte masivo:

- 2007:** Reparaciones de repuestos para el tren de Puerto Rico.
- 2008:** Prestación del servicio de mantenimiento de material férreo al Ferrocarril Canal de Panamá.
- 2009:** Acuerdo de cooperación con Metro de Madrid para asesorías conjuntas para el sistema Metro a nivel latinoamericano.
- 2010 – 2012:** Asesoría en la construcción del direccionamiento estratégico y comunicacional para el proyecto Metro de Panamá, apoyo al equipo técnico evaluador de las propuestas para la línea 1 del Metro de Ciudad de Panamá, pasantía en Medellín en temas de Cultura METRO, gestión social y comunicaciones y asesoría para la estructuración y desarrollo de un Programa de Gestión Social durante el período de construcción del Metro de Panamá.
- 2012:** Asesoría en temas relacionados con planeación empresarial, Cultura METRO, servicio al cliente e identidad corporativa al operador de la línea 1 del Metro de Lima, Perú.

Infraestructura

Alrededor del Sistema se han construido infraestructuras y proyectos de comercio, industria, educación y deporte con escenarios para el disfrute de los ciudadanos. Estas son algunas de las obras más importantes edificadas en estos 18 años.

Complejo comercial Puerta del Norte, doble calzada Bello-Hatillo y desarrollos de vivienda en el sector de la estación **Niquía**, que se considera la estación de inicio del Sistema METRO en el norte del valle de Aburrá.



El Parque Biblioteca España, en el sector de la estación **Santo Domingo**, al final de la línea K. Uno de los cinco parques biblioteca que transformaron la ciudad de Medellín.



El edificio Ruta N, centro de innovación y negocios de la Alcaldía de Medellín, con un diseño autosostenible, está cerca de la estación **Universidad**. Aquí se promueven negocios basados en tecnología que le apuntan al desarrollo y competitividad de la región.



Parque Explora, Parque de los Deseos, Jardín Botánico, Parque Norte y Planetario, los protagonistas del Nuevo Norte de Medellín, cerca de la estación **Universidad** de la línea A del METRO.



El desarrollo comercial e inmobiliario del centro de la ciudad de Medellín en la última década alrededor de la estación **San Antonio** del METRO.



En el corredor peatonal junto a las escaleras por las que se accede de la Plazuela Nutibara a la estación **Parque Berrío**, se expone el mural *Historia del desarrollo industrial del departamento de Antioquia*, del maestro Pedro Nel Gómez.



El megaproyecto metropolitano Centralidad del Sur tiene como punto de partida las dos nuevas estaciones de **Sabaneta** y **La Estrella** desde donde partirá el desarrollo estratégico de esta zona del Valle de Aburrá y del sur del Departamento.



Plaza Mayor, cerca de la estación **Exposiciones** del METRO, insignia de la ciudad como centro de ferias y eventos reconocidos internacionalmente.



Parque de los Pies Descalzos y Museo Interactivo, cerca de dos estaciones del Sistema Metro: hacia el norte se conecta con la estación **Cisneros** de la línea B, y hacia el oriente, con la estación **Alpujarra** de la línea A.



Remodelación de la Unidad Deportiva Atanasio Girardot para los Juegos Suramericanos 2010 que ha quedado vigente para la celebración de grandes eventos deportivos del orden nacional e internacional en proximidades de la estación **Estadio**, en la línea B del METRO.



La nueva sede del Museo de Arte Moderno y el complejo comercial y financiero cercano a Ciudad del Río, en alrededores de la estación **Industriales** de la línea A del METRO.

La planta de tratamiento de aguas San Fernando, construida para sanear el río Medellín en su trayecto sur y que se ubica frente a la estación **Ayurá** del METRO.



350.000 m² representados en zonas verdes, adecuaciones urbanas, plazoletas, placas polideportivas, puentes peatonales, parques, juegos infantiles, parqueaderos para motos y bicicletas, con su respectivo mobiliario urbano, construidos a lo largo de las estaciones del METRO en su recorrido por el valle de Aburrá.



Biblioteca EPM, Plaza de la Luz y la recuperación de los edificios Vásquez y Carré entre las estaciones **San Antonio** y **Alpujarra** del Sistema METRO.

El Paseo Carabobo se convirtió en el gran bulvar de la ciudad de Medellín; inicia en la estación **Universidad** y se extiende con sus adecuaciones viales y peatonales hasta cerca de la estación **San Antonio**.



Cultura METRO

El METRO se concibe como un espacio de encuentro y generador de cultura. En 18 años de operación se han invertido cerca de \$61.000 millones en Cultura METRO.

2001

Boletín para usuarios. Se publica por primera vez Nuestro Metro, un medio dirigido exclusivamente a las personas que utilizan el Sistema. Su distribución es gratuita en las estaciones.

Fechas clásicas. Desde los primeros años del Metro, se aprovechan los días clásicos como Amor y Amistad, Día de la Madre, del Padre, entre otros, para regalarle cultura a la ciudad con la programación de conciertos y obras de teatro en las plazoletas de las estaciones.

2004

Festival del Mingo. El último sábado de cada mes se realiza una muestra comercial, turística y actividades culturales en el barrio Santo Domingo Savio, en la calle 106. Este evento reúne varias secretarías de la Alcaldía de Medellín y otras entidades con el fin de reactivar la economía del sector y llevar cultura a sus habitantes.



2005

Asamblea. El METRO es anfitrión de la XIX Asamblea General de Alamys –asociación que agrupa metros y subterráneos de Iberoamérica–.

Segunda edición. Se publica la segunda edición del libro *La Cultura METRO. Un modelo de gestión social y educativo para la ciudad*, incluyendo la experiencia del Metrocable.

2008

Festival Nuevo Occidente. Basados en la exitosa experiencia del Festival del Mingo, se replicó este evento en la estación Aurora de la línea J del Metrocable. Da cabida a los comerciantes del sector así como a distintas manifestaciones culturales.

Semana de turismo religioso. Durante la Semana Santa, el Metro promueve la visita a templos cercanos a las estaciones del Sistema. Además se organizan presentaciones de distintos coros, se publica una guía y se incentiva la apreciación de obras de arte religioso que se encuentran en los templos.

2009

Otro sabor en casa. El METRO facilita la labor de este programa que hace la Colegiatura Colombiana en zonas aledañas a las estaciones Andalucía y Santo Domingo.



2002

Festival de cine colombiano. Nació a partir de una propuesta que le hizo al Metro el Festival de cine de Santa Fe de Antioquia. Cada año se proyectan filmes en las estaciones del Sistema. Lo dirige el cineasta antioqueño Víctor Gaviria.

Publicaciones. El Metro publica dos textos como memoria de su desarrollo. *La Cultura METRO. Un modelo de gestión social y educativa para la ciudad*, y *el primer balance social Metro de hoy. Empresa con rentabilidad social y económica*.

2010

Sala de cómputo. En 2010 el METRO comenzó a operar la sala de cómputo de la estación Vallejuelos. Allí acuden 120 personas en promedio al día. Esta sala se construyó gracias a los excedentes de la Asamblea del BID que fueron administrados por la Cámara de Comercio de Medellín.

2011

Guías. 7 personas con alguna discapacidad fueron contratadas para ser guías educativos en el Sistema METRO.

2012

Vacaciones. 2.000 niños de las comunas 8, 9 y 10 (zona de influencia del proyecto Tranvía de Ayacucho), celebraron vacaciones recreativas METRO.

Campañas

Dibujos, fotografías, canciones, frases que se han quedado en la memoria de millones de personas. Las campañas del Metro, además de bellas, siempre tienen un contenido de calidad y progreso.

1985

Diez años antes de la inauguración del Sistema comenzó la campaña de expectativa. Los comerciales hacían referencia al proyecto y a su evolución.



1988

Por los inconvenientes en la obra, el METRO, con el apoyo del Banco Industrial Colombiano, hoy Bancolombia, puso en marcha una estrategia comunicativa para explicar la situación y contrarrestar los efectos negativos que pudiera causar.

1988-1992

“Quiere el METRO, nuestra gran obra” y “Quiere el METRO desde ya”.

1994

“Conozcamos nuestro METRO” contenía la filosofía, los objetivos y la misión, y buscaba convencer por medio de razones, con un lenguaje persuasivo y positivo.



1994-1995

Campaña de expectativa por la llegada del METRO con el apoyo del Banco Industrial Colombiano. Referencia: “Lo vimos nacer, lo vimos crecer y dar sus primeros pasos”.

1995

Campaña de lanzamiento del METRO: “Lo logramos. Por pujantes, por capaces, por luchadores, por creer, por tener fe”. “Por tenaces lo logramos”. Campaña de lanzamiento de la línea A.



1996

“Nuestro Metro extiende sus brazos”. Lanzamiento de la línea B y el último tramo de la línea A.

1997

“Anótate un golazo”. Primera campaña con barristas de fútbol.



1998

“Los mandamientos de la Cultura METRO”. Campaña de formación de usuarios.

2002

Campaña educativa “Cuidar el Metro nos conviene”, con el apoyo de Bancolombia. En ella son protagonistas los personajes Ana y Juan que visitaron escuelas y colegios para enseñar el funcionamiento del Sistema y despertar sentido de pertenencia en los niños y jóvenes.

2002-2006

“El fútbol y el METRO, una sola pasión”. Con esta campaña miles de niños se movilizaron sin costo en el Sistema con el programa “Niños gratis al estadio”, en alianza con la Alcaldía de Medellín.

2004

“Déjate llevar”. En alianza con Comfenalco Antioquia y Seditrans, el METRO promocionó la visita al Parque Los Tamarindos en San Jerónimo con una económica tarifa.

2005

“10 años de corazón”, con motivo de la primera década de operación comercial del Sistema.

2006

“Lleva la Cultura METRO a tu ciudad”, en asociación con Bancolombia. Su objetivo era trascender al Sistema Metro y volver lo educativo algo más urbano. Llevar la Cultura METRO a otros escenarios fuera del Sistema y convertirla en una buena costumbre.

2009-2010

“Dejar salir es ingresar más fácil”. Se implementó esta campaña con el objetivo de minimizar los riesgos operativos y ofrecer mejor movilidad al usuario al ingresar o salir de los vagones.

2010

Transporte oficial de los Juegos Suramericanos.

“Gracias por tanto amor”, para celebrar los 15 años de operación del Sistema.

2011

Movilidad sostenible. Campaña para generar conciencia sobre el aporte al medio ambiente que representa elegir el sistema METRO para transportarse, debido a las tecnologías limpias implementadas. 18.000 personas ingresaron al portal miportemetro.com para calcular el ahorro de CO₂ mensual.

2012

Nueva campaña de Cultura METRO. Historias reales de usuarios que muestran que la Cultura METRO es mucho más porque pueden encontrar arte, cultura y una forma de movilizarse segura y limpia en las líneas de tren, cable y buses. Construida por todos, para el beneficio de todos.

Momentos clave

Fechas, hechos trascendentales y eventos nos permiten tener un Sistema grande y competitivo.

1979

El Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín crean la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. como alternativa a la solución del problema de transporte público (31 de mayo).

1985

Se inician los diseños del METRO (abril) y se comienzan los trabajos de la obra (noviembre).



1994

Primera prueba técnica del METRO en un trayecto de 11 kilómetros desde Patio y talleres del METRO, en Bello, hasta la estación Caribe, con regreso a Bello (abril).



1995

Se inaugura el METRO (30 de noviembre).

1996

- Entrega de la línea B el 28 de febrero. Entra en operación el 29 de febrero.
- Entrega del último tramo de la línea A (Poblado-Itagüí) el 30 de septiembre.

2000

El METRO recibe la certificación a su Sistema de Gestión de Calidad bajo la norma ISO 9002-1994, otorgado por la SGS.

2003

Se inaugura la primera solución de acceso al METRO para personas con movilidad reducida en la estación San Javier. En un esfuerzo conjunto con la Alcaldía de Medellín se instalan nuevos ascensores en 11 de las 28 estaciones del METRO.

2004

Se inaugura el Metrocable, la línea K del METRO, primer sistema de transporte público masivo por cable aéreo del mundo. / 30 de julio: libro responsabilidad social. / 7 de agosto: cartilla Mi patria desde el METRO.

2008

El 3 de marzo de 2008 es puesto en marcha el Metrocable línea J que atiende la zona centro y noroccidental.

2009

Se realiza el arreglo entre el METRO y el Consorcio Hispano Alemán que termina con los litigios en los estrados nacionales e internacionales que se vivieron durante veinte años.

El METRO es invitado a Stuttgart, Alemania, para compartir su modelo de cable ante 430 representantes de 44 países del mundo (11 de junio).

El METRO adjudica a la firma española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) la fabricación de trece unidades de tren (39 coches) por valor de \$210.629 millones (2 de diciembre).

2010

Inicia operación la línea L, el cable Arví.



2011

El 22 de diciembre, el METRO comienza a operar la línea 1 de buses con 20 articulados que recorren la ciudad entre Aranjuez y la Universidad de Medellín.

2012

- El METRO entrega dos nuevas estaciones de la Extensión al Sur: Sabaneta y La Estrella. 57.000 nuevos usuarios se benefician del Sistema.
- El METRO transporta al pasajero 2.000 millones de su historia.

2013

El METRO comienza a operar la línea 2 de buses padrones.



Sostenibilidad

A través de la innovación, el cuidado de la naturaleza y la responsabilidad social, el METRO impacta positivamente la ciudad de hoy y del futuro.



Movilidad Sostenible

una guía desde el pensar y el actuar

Poder desplazarse de un modo rápido, eficiente y seguro que tenga incidencia en una mejor calidad de vida de los ciudadanos. Este es el fin último de los principios de Movilidad Sostenible aplicados en el METRO.

Movilidad Sostenible es un concepto que abarca múltiples dimensiones del desarrollo social. Sin embargo, para el METRO es algo que se ha ido construyendo poco a poco, a lo largo de más de 18 años de operación.

La innovación, la gestión corporativa, la investigación constante, el análisis de las mejores prácticas en el mundo, entre otros factores, han formado una visión propia del METRO frente a la Movilidad Sostenible. Su efecto se refleja en la manera como la población cuenta con las garantías para desplazarse de un modo rápido, seguro y eficiente que mejora su calidad de vida y que ofrece modernos



modos de transporte con estándares ambientales y desarrollo sostenible. Solo así se podrá garantizar que las nuevas generaciones hereden un planeta con disponibilidad de recursos. Es por tanto, una visión de futuro. Preparándonos desde el hoy para un mañana con posibilidades de vida digna. □

En 2012, gracias al METRO se dejaron de emitir **183.000** toneladas de CO₂ a la atmósfera.

En el METRO la movilidad sostenible, se aplica en seis campos:

Sostenibilidad ambiental

Innovar para garantizar el uso de energías limpias para el transporte motorizado, aprovechando las condiciones privilegiadas de producción de energía hidroeléctrica en el país. De esta manera se controlan las emisiones de contaminantes.

Gestión e inclusión social

Garantizar que las poblaciones menos favorecidas tengan acceso igualitario al servicio, promoviendo la equidad social. Además se brindan garantías de accesibilidad a personas con movilidad o comunicación reducida.

Implementación de sistemas de transporte de largo plazo

Los modos de transporte se implementan con visión de futuro, evaluando no solo los costos de inversión sino también los costos de operación, mantenimiento y reposición en el ciclo de vida útil.

Sistema articulador e integrador del territorio

Los modos de transporte se constituyen en redes y, por tanto, contribuyen a tejer las ciudades. En la medida en que los habitantes cuentan con un sistema de transporte innovador e integrador del territorio, los desplazamientos serán más efectivos y los tiempos adecuados. Esto permitirá que las personas puedan dedicar más horas de su vida a otras actividades.



Movilidad sostenible

La gestión cultural y la proyección social son parte importante del concepto de sostenibilidad del METRO.

Generación de sostenimiento y seguridad vial

Cuando cambia la prioridad del transporte y las personas son el centro de la movilidad, se logra reducir el número de accidentes de tránsito y aumenta la seguridad en los desplazamientos.

Estrategia de movilidad urbana integrada

En el caso del valle de Aburrá, que cuenta con un Sistema METRO como eje estructurante de la movilidad de pasajeros, se busca innovar con nuevas tecnologías que se incorporen y vayan construyendo la red de transporte, teniendo en cuenta que la integración debe ser física, tarifaria, operativa e institucional. Un ejemplo de esto es el proyecto tranvía Ayacucho y sus dos cables. □



Para el METRO, el transporte público es una herramienta de cohesión social, sostenibilidad y calidad de vida.

Responsabilidad social que se traduce en hechos concretos

Cuando un modelo de responsabilidad social se lleva a cabo de manera comprometida y coherente, los resultados son evidentes. En el METRO, la RSE es una filosofía empresarial.

Energías limpias que disminuyen la contaminación atmosférica, programas sociales con las comunidades vecinas de los proyectos, más de 4.254 árboles y el acceso a la cultura a través de cuatro Bibliometros, son algunas muestras de que para el METRO la responsabilidad social empresarial es una vivencia que hace parte de su ADN y se construye día a día.

Estas acciones concretas se derivan de un modelo de gestión responsable y sustentable que hace tangible el compromiso empresarial. Este modelo hace parte de la esencia del METRO. La RSE genera valor para la organización: contar con la confianza de los públicos, el reconocimiento del sector y el apoyo de la comunidad es un valor intangible que no tiene precio.

Además de implementar un modelo de RSE, el METRO ha entendido que tiene un compromiso con sus públicos. En ese sentido, se ve a sí misma como un “ciudadano corporativo” que también tiene deberes, derechos y beneficios, en un entorno económico, social y ambiental. La generación de valor compartido es el principal objetivo.

Además, el ejercicio de RSE es medible. Se han implementado varios modelos basados en estándares internacionales como ISO 9001, 14001 y OHSAS 18001 y locales de gestión y control. La empresa se gestiona por procesos que se controlan a través de un *Balanced Score Card*, en el que se introdujo una quinta perspectiva de gestión denominada Calidad de Vida. □



Acciones concretas

- En 18 años más de 1.660 estudiantes universitarios han sido conductores de los trenes del METRO y han percibido un ingreso que les ha permitido convertirse en profesionales.
- Las nuevas tecnologías que se implementan deben trabajar con energías limpias que reducen el CO₂ que se emite a la atmósfera, esto impacta positivamente la salud de los habitantes del Valle de Aburrá.
- Proyectos como Amigos METRO y la Escuela de Líderes acercan la empresa a la comunidad. Con los niños se fomentan los valores a través de la lúdica y a los líderes se les brindan herramientas para su desarrollo profesional.
- Desde antes de iniciar la construcción de un proyecto, un equipo del METRO desarrolla una intensa gestión social y de comunicación para que las comunidades se familiaricen con los proyectos y conozcan sus beneficios. En esta gestión se brindan oportunidades laborales a los mismos habitantes de las zonas de influencia.
- En la zona de influencia del Tranvía Ayacucho y sus cables se hizo acompañamiento a los propietarios de los predios para su reubicación.

I+D+i al servicio de la movilidad

Innovación, desarrollo e investigación, la fórmula del METRO para seguir siendo una empresa competitiva, sostenible y en crecimiento constante.

La triada I+D+i ha sido prioridad del METRO siempre. Antes de que comenzara a operar el Sistema, un grupo de profesionales se dio a la tarea de combatir la dependencia y obsolescencia tecnológica, innovar para evitar el desgaste de los equipos y crear conocimiento para mantener los estándares internacionales de servicio y calidad.

Cada día, el área de Ingeniería del METRO avanza en dos frentes: la sustitución de importaciones, a través

de la cual se reemplazan elementos fabricados por proveedores internacionales, y la homologación de partes, que consiste en sustituir piezas obsoletas por otras del mercado que pueden cumplir la misma labor que.

El METRO ha venido trabajando de la mano con las universidades a través de Colciencias. Actualmente 12 universidades e instituciones trabajan en 18 proyectos de investigación y se adelantan 94 tesis de grado. □



En la actualidad la participación de los proveedores es de 651 nacionales (96%) y de 30 internacionales (4%). Hace 10 años era la proporción inversa.

Trenes más aerodinámicos

Muchos usuarios se sorprendieron al ver que al finalizar 2012, uno de los trenes de primera generación llevaba una máscara frontal que le daba un acabado más aerodinámico con el fin de generar una menor resistencia ante el viento. La máscara fue probada durante un mes para determinar el ahorro energético. Este proyecto fue desarrollado con la Universidad Pontificia Bolivariana.

Pisos de cascarilla de café

Los pisos de algunos trenes de primera generación serán reemplazados por otros más amigables con el medio ambiente elaborados a base de cascarilla de café. Los pisos actuales son de madera importada y representan un alto costo para la empresa. El METRO trabajó de la mano junto con proveedores locales en el desarrollo de este material que ahorra costos y cumple con todas las normas ferroviarias. Este proyecto está siendo probado actualmente en uno de los trenes de primera generación.

Ultracapacitores

Con el apoyo de Colciencias y en alianza con la UPB, el METRO instalará una serie de ultracapacitores en los trenes para aprovechamiento de la energía. Estos dispositivos almacenan energía y se cargan mucho más rápido que una batería convencional. Con este desarrollo, cada vez que un tren frena en una estación, parte de la energía que se produce podrá ser aprovechada por otro tren que esté cerca y ser usada nuevamente en la tracción. El proyecto tendrá un costo de \$1.412 millones.

A través de I+D+i, el Metro ha logrado un ahorro de 21.000 millones de pesos entre los años 2000 y 2012.



Guía

Lugares multitudinarios y otros anónimos, espacios monumentales y pequeños secretos. Nuestro METRO recorre una ciudad que tiene planes para todos los gustos.

Página. 33 REVISTA METRO





Biblioteca España

Santo Domingo. Es uno de los parques biblioteca de la ciudad. A él se llega en Metrocable. Fue inaugurado en 2007 con la presencia de los Reyes de España, cuyo gobierno aportó recursos para este proyecto. Esta obra, compuesta por tres edificios que logran una vista imponente desde la comuna nororiental de la ciudad, se convierte en un referente para entender la Medellín de hoy, gracias a la cual el arte, la cultura y la educación son eje de desarrollo y de convivencia. En su interior, los visitantes encuentran además de colecciones generales de libros, una sala de exposiciones, salones de lectura para niños y adultos, ludotecas y computadores con acceso gratuito a Internet.

Plaza Mayor

Exposiciones. El más importante recinto ferial de Medellín. Aquí se programan reuniones empresariales, eventos y ferias como Colombiamoda y Colombiatex. En este complejo sobresale la Caja de Madera, edificación que se ha convertido en un referente urbano.



Iglesia La Candelaria

Parque Berrío. Declarada monumento nacional. Fue la primera parroquia y catedral de la ciudad. Su construcción, que ha sido remodelada en varias ocasiones, es colonial y neoclásica. En su interior se hallan obras de arte religioso del s. XVIII.

Bulevar La 68 Castilla

Tricentenario. Una calle tradicional de uno de los barrios más conocidos de la comuna noroccidental de Medellín, Castilla, se transformó en un bulevar comercial, de entretenimiento y diversión.

Parque Biblioteca San Javier

San Javier. Su arquitectura transformó el paisaje urbano de este sector tradicional de la ciudad. Allí se encuentran, además de la biblioteca con ludoteca y salas de Internet, otros espacios como un Centro de Desarrollo Empresarial y algunos locales comerciales. Otros parques biblioteca son: La Ladera, La Quintana y Belén.



Centro Administrativo

Alpujarra. Este complejo de edificios constituye la sede de los gobiernos departamental y municipal. Además incluye la nueva Plaza de la Libertad, otros edificios públicos y un hotel de negocios.



Museo de Arte Moderno Sede del Río

Industriales. Un espacio para conocer las últimas tendencias de arte. Ahora su nueva sede, en lo que antes era un complejo industrial, es un punto clave de desarrollo de un sector residencial que se convertirá en referente de la ciudad.



Museo de Antioquia

Parque Berrío. Fundado en 1881, recoge la historia del arte antioqueño e importantes referentes nacionales, además la colección donada por Fernando Botero de su obra y de renombrados artistas contemporáneos internacionales.



Parque Arví

Santo Domingo. Es un parque natural en las afueras de Medellín donde es posible vivir el ecoturismo. Cuenta con senderos ecológicos, caminos antiguos, mariposario, insectario, zonas de *camping* y de picnic, descubrimientos de vestigios de culturas prehispánicas y un hotel en una reserva de 1.700 hectáreas a la que es posible llegar a través del Metrocable.



Parque de Bolívar y Catedral Metropolitana

Prado. Un domingo es una fiesta en este parque donde siempre hay arte y diversión, desde retretas hasta mercados artesanales. Es un lugar emblemático y allí se encuentra la Catedral Metropolitana, principal templo de Medellín. En uno de sus costados está el Teatro Lido, un edificio restaurado y reabierto para el disfrute de una variada programación ciudadana.



El Castillo

Aguacatala. Primero fue una residencia particular cuya construcción se inspiró en castillos de Francia, luego se convirtió en un museo y ahora es un espacio de exposiciones, reuniones y eventos que se abre a la ciudad ofreciendo sus bellos jardines como un parque público.



Casa Barrientos

Parque Berrío. En la avenida La Playa, entre la Oriental y El Palo, un nuevo espacio público le da vida a la actividad cultural de Medellín. Se trata de la Casa Barrientos, una bella edificación que tiene más de 130 años y ha sido restaurada. Hoy es administrada por Comfenalco y en ella se encuentra la biblioteca infantil que incluye hasta una bebeteca, además auditorio, salas de exposición y un café.



Parque San Antonio

San Antonio. En pleno centro de la ciudad, este parque, además de albergar esculturas de Fernando Botero, es escenario de ferias, conciertos y otros eventos. Muy cerca de él está la Alianza Colombo Francesa y la Iglesia San Antonio que se destaca por el tamaño de su cúpula.

Paseo peatonal Carabobo

San Antonio. Comercio, historia y vida cotidiana de una ciudad nostálgica y emprendedora como Medellín se retratan en este paseo peatonal que conecta el centro entre la Avenida de Greiff y la carrera San Juan. Sobresalen en este recorrido lugares como el Museo de Antioquia, el Palacio de la Cultura, los san andresitos o edificios de comercio y muy cerca de esta carrera, el Parque de la Luz.



Edificio Vásquez

Alpujarra. Ubicado en la Plaza Cisneros, antiguo mercado público de la ciudad. Fue proyectado por don Eduardo Vásquez y contratado con el arquitecto Carlos Carré. A finales del siglo XX fue declarado monumento nacional y restaurado.

Repostería El Ástor

Parque Berrío. Punto de encuentro por más de 80 años para paisas y turistas. Este salón de té fue abierto por el suizo Enrique Baer quien le imprimió su estilo y creó productos clásicos que aún perviven.

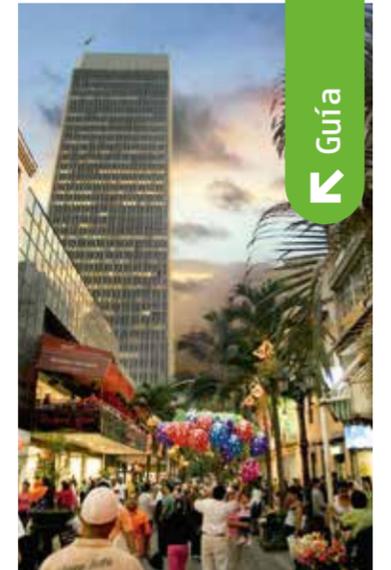


Edificio Carré

Alpujarra. Inaugurado en 1895, junto con el Vásquez, fue un edificio de mucha importancia en la ciudad. En algún momento de su historia sirvió como hotel, hoy es la sede de la Secretaría de Cultura de Medellín.

Calle Junín

Parque Berrío. Tan tradicional es esta calle como el gusto de pasear por ella que en Medellín se llama "juniniar". El paseo peatonal comienza en el edificio Coltejer y termina en el Parque de Bolívar. A su paso se puede disfrutar de tiendas de artesanías, librerías, restaurantes, centros comerciales y cafés.



Edificio Coltejer

Parque Berrío. La ciudad textilera dejó su huella en este edificio. Terminado de construir en 1972, fue por muchos años el edificio más alto del país. Su remate tiene la forma de una aguja haciendo con esto referencia a sus promotores, la empresa Coltejer.

Salón Versalles

Parque Berrío. Ubicado en Junín, cerca del Parque Bolívar, este restaurante ha sido clave en la historia de Medellín. Allí se reúnen además de familias a disfrutar la exquisita carta en la que sobresalen las carnes y las empanadas, los escritores, intelectuales y bohemios de la ciudad.



Palacio Nacional

Parque Berrío. Construido por el arquitecto belga Agustín Goovaerts quien le imprimió un estilo romántico-moderno. Entre sus usos, este edificio ha sido sede de los juzgados y luego fue restaurado y convertido en un centro comercial que cuenta con más de 400 almacenes.



Envigado

Envigado. Muy cerca de Medellín se encuentra el municipio de Envigado. Siglos atrás en sus tierras se levantaron importantes haciendas de familias adineradas, mientras que en las últimas décadas este municipio se ha convertido en un polo de desarrollo urbano. Sus espacios públicos, incluyendo su parque principal y algunos lugares alejados, son ruta obligada para descubrir el espíritu antioqueño fiestero, alegre y religioso.



← **La centralidad Sur Sabaneta y La Estrella.** Un megaproyecto metropolitano que tiene como punto de partida las dos nuevas estaciones de Sabaneta y La Estrella desde donde partirá el desarrollo estratégico de esta zona del Valle de Aburrá y del sur del departamento.



↑ **Barrio Jardines Ayurá.** El barrio Jardines en Envigado es el nuevo referente de la gastronomía en el sur con propuestas que van desde lo internacional y fusión a lo más tradicional de la cocina antioqueña. Parrilla, hamburguesas, comida italiana y mexicana configuran el mapa de delicias que se pueden encontrar en unas pocas calles.



↑ **La última estación Envigado.** Hay un sabor muy propio de Medellín y es la empanada, pero sobre todo, la empanada de Iglesia, esa pequeña que obliga a comerse varias para quedar a gusto. Una buena dirección para quitar este antojo es La última estación, un restaurante que se destaca por esta especialidad.



↑ **Restaurante La gloria de Gloria Envigado.** Unas cuadras arriba del Parque de Envigado se encuentra, en una casona, este restaurante del que muchos hablan por sus chicharrones y morcilla. Gloria, su dueña, recibe y ofrece una cocina casera hecha a partir de los secretos de las abuelas.



↑ **Calle de la buena mesa Poblado.** En un barrio residencial, esta calle se consolidó por restaurantes pequeños y acogedores que ofrecen platos de diversas gastronomías. Algunos de ellos son: Frutos del Mar, Pisco y Marisco, El Zócalo, La Revolución Mexicana, la charcutería El Excelsior y una tienda de té.



↑ **La vía Primavera Poblado.** Durante la última década, en Medellín muchos diseñadores se han convertido en emprendedores y ofrecen sus colecciones en un sector de tres manzanas en el barrio El Poblado. Tiendas con mucho estilo presentan una oferta de moda novedosa.

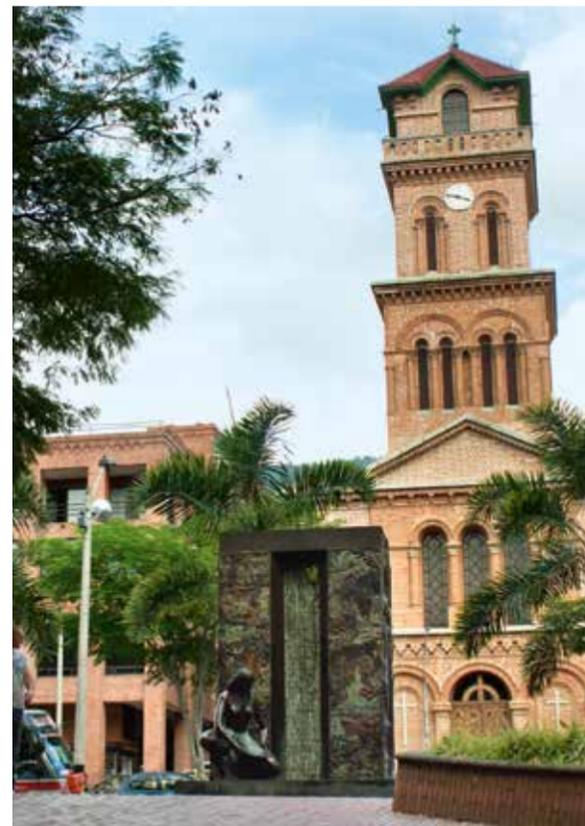


↑ **Astorga Poblado.** Tradicionalmente ha sido un sector residencial, pero hoy se reúne allí una oferta de restaurantes, tiendas y algunos anticuarios. Sobresalen La tienda del vino, Los Contenedores, La Rotonda, La Fiambrería, entre otros lugares que convocan a visitantes de toda la ciudad.



Parque de El Poblado

Poblado. En el parque de El Poblado se fundó Medellín. Hoy es un sector que reúne una zona comercial, de entretenimiento, gastronómica, hotelera y bancaria importante. Sobresalen lugares como la Zona Rosa del parque lleras, la 10, la Milla de Oro, San Fernando Plaza, el parque lineal la Presidenta y centros comerciales como Oviedo, El Tesoro, Santa Fe y Monterrey.



↑ **Iglesia de Sabaneta Sabaneta.** La fe de los miles de fieles que van todos los días a la iglesia de María Auxiliadora puede percibirse con fuerza en el parque de Sabaneta. Este municipio del sur del valle de Aburrá es conocido, además de su iglesia y de su patrona milagrosa, por sus delicias típicas como empanadas y buñuelos que se pueden disfrutar tranquilamente en el parque.

El nuevo norte

Universidad. Hacia el norte de la ciudad, muy cerca de uno de los barrios más marginales, Moravia, donde hoy hay un bello edificio del Centro de desarrollo cultural, se extiende un nuevo polo de desarrollo urbano de Medellín. Allí, proyectos como Explora y el Parque de los Deseos conviven con el Planetario y los renovados Parque Norte y Jardín Botánico, todas estas obras de gran impacto social y cultural.



Parque Explora

Universidad. Es un espacio interactivo que busca motivar el interés por la ciencia y la tecnología con más de 300 experiencias que se viven mediante el juego, la observación, la escucha y la participación activa en su acuario, sus salas interactivas y sus galerías.



Jardín Botánico

Universidad. Considerado como un museo vivo. Allí se encuentran numerosas especies de nuestra botánica. Además del espacio verde ofrece un herbario y una biblioteca. Es un sitio para la investigación y el esparcimiento.



Universidad de Antioquia

Universidad. Con más de 200 años de historia, su campus es un bello espacio público para descubrir el saber. Además de sus programas universitarios ofrece cursos de extensión y una completa programación cultural y académica.



Parque Norte

Universidad. Es el principal parque de diversiones de la ciudad. Fue renovado y brinda nuevas atracciones mecánicas. Cuenta además con un lago en el que se pueden hacer paseos en bote.

Itagüí

Itagüí. Es un municipio del área metropolitana con una marcada vocación industrial y comercial. Durante las últimas décadas ha crecido mucho urbanísticamente. Sobresalen sectores como el Parque Obrero, la Biblioteca Diego Echavarría Misas, el parque Ditaires y la Central Mayorista.



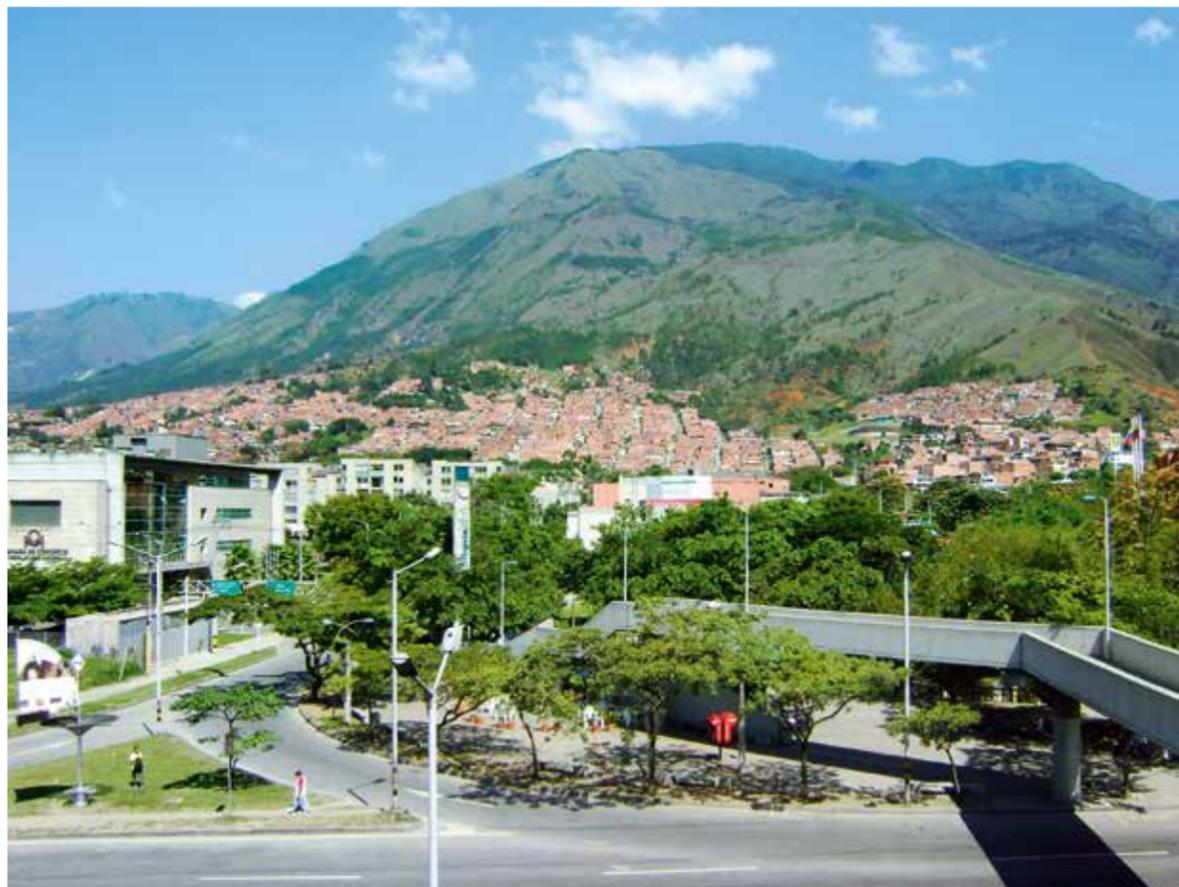
Vía de la moda

Itagüí. Constituida por varios centros comerciales ubicados en la misma zona y en los cuales se ofrece moda a precios de outlet. En la zona se encuentran, además, bancos, cajeros electrónicos y restaurantes.



Centro comercial Mayorca

Sabaneta. Si quiere comprar a bajos precios y en oferta, esta es una buena opción. En este centro comercial se encuentran los outlets de importantes marcas nacionales e internacionales.



Cerro Quitasol

Niquía. A cinco kilómetros del parque de Bello, es un lugar ideal para descansar y vivir un domingo en familia. Cuenta con un tobogán de 1.200 metros de longitud, quebradas y senderos ecológicos. En este sitio la tribu niquía tuvo su asentamiento, por eso se han encontrado en él vestigios de ese grupo aborígen.

Parque Juanes de la Paz

Tricentenario. En los meses de viento, como agosto, alrededor de este parque, romerías de familias gozan de un día de picnic y elevan cometas. Este espacio público, promovido por el cantante Juanes, cuenta además con placas deportivas y una sala de informática.



Salón Málaga

Alpujarra. Es un sitio popular, un café de día y un lugar ideal para escuchar tango en la noche, y por qué no, verlo o aprenderlo a bailar ya que cuenta con una escuela de formación de bailarines. Su ambiente habla de esa Medellín de los años cincuenta, de la vieja Guayaquil, y tanto música como decoración reiteran en ello.



Casa Museo Otraparte

Ayurá. La que fue la casa del filósofo antioqueño Fernando González es hoy un museo que ofrece documentos y objetos relacionados con la vida de este hombre. Además, cuenta con un café librería rodeado de naturaleza lo que lo convierte en un ambiente ideal para la tertulia y la lectura.



Carlos E. Restrepo

Suramericana. Fue un novedoso proyecto urbanístico, construido como una unidad residencial abierta. Hoy, no solo es un lugar de habitación, sino también de entretenimiento ya que cuenta con una sede del Museo de Arte Moderno, una librería, restaurantes y bares.

Biblioteca Pública Piloto

Suramericana. Donada por la Unesco en la década de 1950, esta biblioteca ha sido un escenario de desarrollo cultural para Medellín. Cuenta con cerca de 635.000 fotografías, 15.000 libros especializados en la región y una valiosa colección de literatura latinoamericana.



Galería de Arte Colombo Americano

Parque Berrío. Es un espacio que además de exponer el talento de artistas contemporáneos nacionales y extranjeros, fomenta la creación y el trabajo colaborativo. Está ubicado en la sede del Colombo Americano, donde también se hallan dos salas de cine y una terraza café.





Museo Pedro Nel Gómez

Aranjuez. Una casa histórica en la que vivió el pintor antioqueño Pedro Nel Gómez y en la que se conservan cerca de 1.500 de sus obras entre murales y pinturas. Cuenta además con una biblioteca especializada y 10 salas con exposiciones permanentes y temporales.



Iglesia San Nicolás de Tolentino

Aranjuez. Su estilo renacentista y su impresionante decoración interior la convierten en una pequeña joya de la arquitectura. El templo se llamó originalmente Francisco de Paula y fue construido en 1932. Sus mosaicos y cuadros poseen gran valor artístico.



Casa Gardeliana

Gardel. Fundada en 1973, esta casa es punto de encuentro y referente de los tangueros de la ciudad. Aquí se busca preservar la memoria de Carlos Gardel y difundir la cultura del tango. Un lugar donde habita la nostalgia del bandoneón.



Pueblito paisa

Industriales. Un lugar obligado para turistas. Enclavado en la cima del cerro Nutibara, el pueblito paisa es una réplica fiel de las plazas de los municipios antioqueños con su iglesia, sus pintorescas viviendas y comercios. Aquí los turistas podrán encontrar restaurantes y tiendas de *souvenirs*.



Bolera suramericana

Fátima. Los Juegos Suramericanos de 2010 realizados en Medellín, dejaron como sede impresionantes escenarios deportivos como la bolera ubicada en la Unidad deportiva de Belén. Esta bolera es administrada por el Inder y posee equipos de última tecnología. Un sitio de obligado encuentro para los amantes de este deporte en la ciudad.



Parque de Belén

Parque Belén. Uno de los sitios más tradicionales de la comuna de Belén es su parque. Lugar de encuentro de los habitantes de toda la vida de este barrio. Aquí se pasa el tiempo conversando en sus características bancas y viendo las palomas.



Ruta N

Ruta N - U. de A. El edificio Ruta N centro de innovación y negocios de la Alcaldía de Medellín, con un diseño autosostenible, está cerca de la estación Universidad. Aquí se promueven negocios basados en tecnología que le apuntan al desarrollo y competitividad de la región.



Centro comercial Los Molinos

Los Alpes. Una ubicación estratégica, en plena carrera 80 con calle 30, permite el fácil acceso de los residentes del Occidente de Medellín. Una variada oferta de locales comerciales, salas de cine y restaurantes, junto con una arquitectura que representa diversos elementos de la naturaleza, han hecho de Los Molinos una opción importante de entretenimiento en este dinámico sector de la ciudad.

	A	B	LC* VIA DE ENLACE	K	J	L	1 BUS	2 BUS	
TIPO DE SISTEMA	Férreo	Férreo	Férreo	Cable aéreo	Cable aéreo	Cable aéreo	BRT (Bus rapid transit)	Padrones	TOTAL 7 líneas
LONGITUD DE LAS LÍNEAS	32 km (25,8 km)	32 km (5,5 km)	32 km (9,2 km)	9,37 km (2,07 km)	9,37 km (2,07 km)	9,37 km (4,6 km)	12,5 km (12,5 km)	13,5 km (13,5 km)	69,89 km así: 34,52 km Metro 9,37 km Cable aéreo 12,5 km Troncal BRT 13,5 km Pretronal padrones
ESTACIONES	21 (8 elevadas)	6 (5 elevadas)	N/A	3 (2 elevadas)	3 (2 elevadas)	2 (1 elevadas)	20 (18 paradas)	8 (paradas)	63 (8 paraderos)
VEHÍCULOS	55 unidades de tren (165 coches: 126 de primera generación y 39 de segunda generación)			93 Telecabinas	119 Telecabinas	55 Telecabinas	20 Buses articulados	47 Buses padrones	165 coches de tren 267 telecabinas 20 buses articulados 47 buses padrones
NO. DE PILONAS (MÁS ALTO)		N/A		93 (#11 - 33m)	31 (#5 - 34m)	23 (#7 - 24,5m)	N/A	N/A	74
TIEMPO DE RECORRIDO (SOLO UN TRAFECTO)	40'	10,5'	* La línea C no presta servicio comercial salvo en eventos especiales de ciudad.	9'	12'	15'	45'	60'	N/A
VELOCIDAD COMERCIAL (INCLUYE VELOCIDAD MÁX.)	40 (Máx.80 km/h)		* La línea C no presta servicio comercial salvo en eventos especiales de ciudad.	18 (km/h)	18 (km/h)	18 (km/h)	16 (Máx.60 km/h)	13 (Máx.60 km/h)	N/A
FRECUENCIA MÁXIMA (HORA PICO)	3:30	4:45	* La línea C no presta servicio comercial salvo en eventos especiales de ciudad.	0:08	0:08	0:04	5:00	6:00	
CAPACIDAD (PASAJEROS/HORA-SENTIDO 7 PASAJEROS X M ²)	35.555	13.100	* La línea C no presta servicio comercial salvo en eventos especiales de ciudad.	3.000	3.000	1.200	2.000	1.000	N/A
ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA	• Acevedo • San Antonio • Hospital • Industriales	• San Antonio • San Javier	• Caribe • Suramericana	• Acevedo • Santo Domingo	• San Javier	• Santo Domingo	• Hospital • Cisneros • Industriales	• Hospital • Prado • Industriales	N/A
INICIO OPERACIÓN COMERCIAL	30/11/95	29/02/96	29/02/96	7/08/04	3/03/08	09/02/10	22/12/11	22/04/13	N/A

Datos de interés

El METRO comenzó su operación el 30 de noviembre de 1995 a las 11:00 a.m. en el tramo NIQUÍA - POBLADO.

El METRO moviliza **650.000 viajeros** en día típico laboral.



Cívica: ahorro y beneficios en una sola tarjeta

Desde el año 2007, el METRO creó un sistema de ingreso a través de una tarjeta inteligente sin contacto que permite a los usuarios mayor economía y agilidad en sus desplazamientos.

Pasar del **tiquete** de papel a una herramienta tecnológica como la Cívica significó un reto que precisó inversiones significativas (cerca de 17 millones de dólares en seis años), para migrar del tiquete de papel a una tarjeta inteligente y sin contacto. Pronto los usuarios se adecuaron a este nuevo sistema de pago y hoy, no salen sin su Cívica. Esta ya hace parte de sus documentos personales, esos que siempre hay que llevar consigo.

Para el METRO, se trata de una herramienta tecnológica que facilita los procesos operativos, administrativos y de control. Este sistema también ha sido concebido para su uso en servicios comerciales y de ciudad con múltiples aplicaciones.

La Cívica funciona como una tarjeta monedero que los usuarios recargan con dinero según sus necesidades. Es segura porque evita que los usuarios lleven efectivo y permite un ingreso ágil al Sistema.

Actualmente existen diferentes perfiles de Cívica para los cuales aplican diferentes tarifas. Usuario frecuente, PMR (persona con movilidad reducida), estudiante METRO y estudiante Municipio, adulto mayor y al portador.

Estas tarifas permiten a los usuarios ahorrar en cada viaje. Pero los beneficios van más allá. Gracias a los convenios entre Cívica y diferentes establecimientos comerciales, los usuarios pueden acceder a múltiples beneficios en establecimientos comerciales.

La Cívica se consolida como una tarjeta ciudadana que representa ahorro en tiempo y dinero para los usuarios del METRO.



Desde la aparición de la Cívica en 2007, se han emitido cerca de **1'500.000** tarjetas.

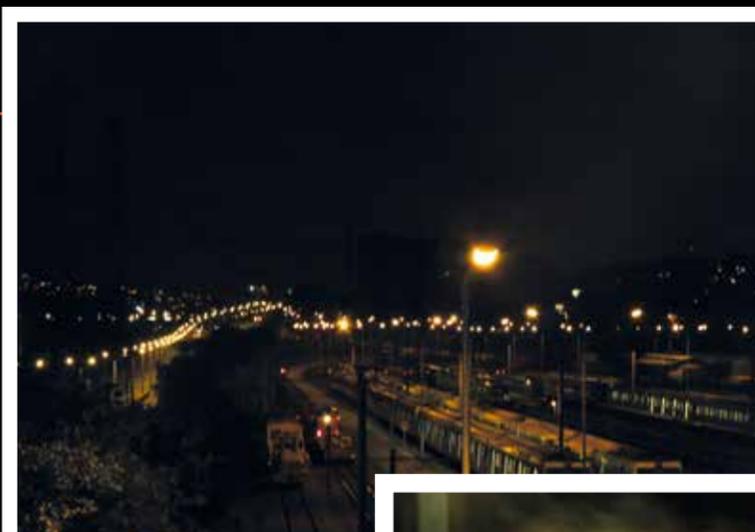
Beneficios Cívica

Los usuarios de la tarjeta Cívica personal pueden acceder a un programa de descuentos en establecimientos de comercio en diferentes categorías como restaurantes, cultura y entretenimiento, salud, moda, hogar y turismo.

En la actualidad hay más de 500 establecimientos afiliados al programa con descuentos que van desde el 5% hasta el 60%.

La noche palpita en las vías

Cuando finaliza la operación comercial de los trenes, el trabajo de muchos de los empleados METRO apenas comienza. Llegamos al momento de poner todo a punto para que el servicio al día siguiente pueda prestarse sin ningún contratiempo. Cerca de las 11:00 p.m., el panorama empieza a cambiar. Así se vive una noche en el Sistema METRO.



A las 11:30 comienza el movimiento en el Patio de Bello. Los trenes finalizan operación comercial y regresan a los talleres para mantenimiento, revisión y lavado.

La bateadora es un equipo encargado de verificar la geometría de la vía para verificar que tenga las condiciones técnicas que se requieren para el paso de los trenes. Acá se trabaja con precisión milimétrica.



La soldadura aluminotérmica se utiliza para las vías férreas. El hierro fundido se vierte en los rieles. Una operación que requiere cuidado y trabajo en equipo.

La catenaria, el cable que lleva energía al METRO, recibe mantenimiento en el horario nocturno para asegurar su correcto funcionamiento. Los empleados siguen estrictos protocolos de seguridad para realizar esta labor.



El trabajo en equipo es fundamental. Las personas del turno de la noche que realizan la soldadura aluminotérmica siguen al pie de la letra los protocolos de seguridad.



La bateadora puede corregir la geometría de la vía y la consolida para evitar el hundimiento que se produce por la carga. Por noche se pueden batear 800 metros de vía.



Vida

La relación entre el METRO y los ciudadanos del valle de Aburrá es de afecto y gratitud, porque más allá de un sistema de transporte, es un generador de calidad de vida.

Página. 51 REVISTA METRO



Asombro en varios idiomas

Una pregunta se oye en los vagones del METRO. Los habitantes de esta ciudad se van acostumbrando a ver, a diario, numerosos turistas que viajan en este sistema de transporte, para conocer a Medellín desde una perspectiva diferente.



Natalia Reyes, bumanguesa, y Luis Díaz, mexicano, recorrieron la ciudad de arriba abajo en el Sistema.



“Me impresionó cómo propician la cultura con el Bibliometro y las bibliotecas que son centros culturales. También es impactante, en el Metrocable, ver el mar de casitas y pensar que la gente no tenía una manera eficaz de bajar a la ciudad. Los barrios que se ven dejan una sensación muy especial: niños volando cometas y señoras barriendo los andenes”.

Cecilia Delgado, estudiante venezolana

Y

usted, ¿de dónde es? Le preguntó un señor en una cabina del Metrocable a Luis Díaz, un arquitecto mexicano cuando estuvo de paseo en Medellín. Y es que tanto el padre de familia

como sus hijos se encontraban inquietos con el acento del pasajero con el que compartían el recorrido hacia la estación Santo Domingo y luego hacia el Parque Arví.

La sola pregunta bastó para romper el hielo, las prevenciones y las distancias entre culturas y para permitir que la familia paisa y el turista compartieran las horas siguientes. Se bajaron primero en la Biblioteca España donde constataron que esos bloques que se veían desde el tren son dos mules llenas de conocimiento y vida. Luego continuaron hacia la reserva natural de Arví, en el corregimiento de Santa Elena. Después bajaron, volvieron al tren, se alejaron del río, se

metieron en el centro y, con un intercambio de correos electrónicos, prometieron volverse a ver... en fotos.

Japoneses, españoles, israelíes, italianos, franceses, gringos, venezolanos, bogotanos, costeños, caleños, samarios, barranquilleros, pastusos, santandereanos y personas provenientes de municipios antioqueños se suben a diario al METRO por el simple placer de conocer la ciudad desde su sistema de transporte masivo. Así, todos los acentos empiezan también a perfilar una de las imágenes más valiosas del METRO: la de la diversidad.

Y es que el METRO permite no solo ver a la ciudad desde un lugar excepcional —afuera, arriba, adentro...—, sino que también permite sentir esa manera de ser de una comunidad que comparte su aprecio por este Sistema. Por eso no es exagerado decir, como lo afirma una bogotana, Natalia Reyes, que “quien viene a Medellín y no monta en METRO, realmente no viene”.

Además, porque todos coinciden en que, a diferencia de otros metros que



Me encanta la altura que tiene, que no es subterráneo. Desde esta perspectiva veo, desde la estación Parque Berrío, a la gente trabajando. Me gusta mucho la estación Universidad y su vista del Jardín Botánico y el Parque Explora. Disfruto ver desde el andén cómo los vagones se curvan para ir hacia Bello”. Analiese Ibarra, venezolana

son fríos y en los que se monta por necesidad, más que por placer, en nuestro METRO, incluso cuando los vagones van llenos, la gente se muestra alegre, amable y respetuosa. Y que el tren es moderno, bonito, limpio y cómodo.

Así como Natalia Reyes y Luis Díaz, también Lorenzo Enrique Sigler, un español de paso por Medellín, valora al METRO como una manera rápida, fácil y divertida de conocer la ciudad, una especie de *tour express*. Además, afirma que desde él las panorámicas que se tienen del valle de Aburrá y de las montañas que lo rodean son excepcionales.

Todos ellos, como la mayoría de los visitantes, aprovechan el METRO y conectan con el Metrocable, el sistema

aéreo de cabinas que va hacia Santo Domingo y Arví, o hacia Vallejuelos y La Aurora, una maravilla de obra que según el mexicano Díaz: “Por sí solo es una belleza de ingeniería”.

Así, mientras la ciudad ha encontrado un sistema que la conecta, le ofrece calidad de vida, la une y va hacia lugares a donde anteriormente era difícil, costoso y demorado llegar; el mundo entero, el lejano y el cercano, el local y el global, ese mundo que se pasea en la imagen de numerosos turistas que por placer, o por negocios, o por salud o por otras características, encuentran una Medellín llena de secretos por descubrir desde la ventanilla de un vagón. □



“Me entretiene ver la ciudad de cerca y de lejos. Además, en los vagones uno ve a la gente ‘englobada’, o leyendo, oyendo música y muy pocos conversando. He viajado mucho y siempre me gusta desplazarme en METRO en las ciudades donde funciona. En Medellín, el trayecto que más disfruto es el que hay entre la Universidad y el Parque España”.

María Cristina Lamus, santandereana

Cultura en movimiento

Además de permitir el acceso de los usuarios a las alternativas de recreación y cultura que ofrece la ciudad, el Metro ha desarrollado muchas propias que se han institucionalizado y masificado.

Un cuento para tu ciudad

Cada año el METRO realiza una convocatoria a los habitantes del área metropolitana a escribir una historia que incluya a la ciudad y al Sistema. Un jurado califica a los mejores y son premiados en una ceremonia que se celebra en noviembre en el aniversario del METRO. En cada versión participan en promedio entre 1.500 y 2.000 personas.



Trenes de la cultura

Van marcados con firmas de artistas representativos en la cultura antioqueña como Fernando Botero, León de Greiff, Porfirio Barba Jacob, Tomás Carrasquilla, Marco Fidel Suárez, Fernando González, Epifanio Mejía, Francisco Antonio Cano, entre otros. Se organiza una exposición de cada personaje dentro de los vagones.

Metroarte

Es un programa que se desarrolla en las plazoletas de las estaciones y que contribuye al adecuado uso y apropiación de estos espacios. Además, en las estaciones Suramericana e Itagüí hay salas de exposiciones permanentes.

Bibliometro

Son pequeñas bibliotecas en Itagüí, San Antonio, Acevedo y Niquía. Cada una posee entre 2.500 y 3.000 títulos. Este programa se realiza en alianza con Comfama y para prestar libros se presenta la tarjeta Cívica o el carné de la caja de compensación. En San Antonio y Acevedo hay navegación gratuita por Internet Wi-Fi, y en Niquía se proyectan películas de cine. En promedio se prestan hasta 1.500 libros mensualmente.



Navidad comunitaria

En las plazoletas de varias estaciones del Sistema (Santo Domingo, Popular, Andalucía, Acevedo, Bello, San Antonio, Itagüí, San Javier, Juan XXIII, Vallejuelos y La Aurora) se organiza la Novena de Aguinaldos con espectáculos musicales y artísticos. Además, los niños reciben regalos.

Poemas en la vía

Busca reconocer el trabajo de los poetas vivos, especialmente los antioqueños. Los artistas graban poemas en sus voces y son transmitidos por los altavoces del Sistema. Han pasado, entre otros, Lucía Donadío, Rubén Darío Lotero, Olga Helena Mattei e Iván de J. Guzmán.



Pregoneros de la lectura

Personajes que les leen en voz alta a los usuarios en las estaciones y plataformas del Sistema, lo que los convierte en promotores de la lectura. Se realiza en alianza con Comfama.

Amigos Metro

Realiza un proceso de formación en valores y civildad a través del juego y la recreación, con talleres lúdico-educativos para niños y jóvenes que viven en las zonas de influencia del Sistema.



Palabras rodantes

Es un programa de promoción de lectura que hace el Metro en alianza con Comfama. Hasta el momento se han publicado 49 títulos y más de 700.000 ejemplares en libros de pequeño formato que están ubicados en dispensadores en todas las estaciones para que la gente los lleve, los lea y los devuelva.



Escuela de Formación de Líderes

Con este programa se forman gestores sociales en los procesos de desarrollo local. Más de dos mil personas de diferentes edades han pasado por ese proceso educativo.

Escuela de Padres

A través de 32 talleres se efectuó un proceso de formación con 70 familias que viven en Vallejuelos y Juan XXIII.



Vagón escuela

Creados con el objetivo de aproximar a la comunidad al Sistema METRO y orientarla sobre su adecuada utilización. Durante la etapa de sensibilización de la línea K (Metrocable) se utilizó una estación escuela móvil en diferentes sitios con gran afluencia de público, para dar a conocer esta nueva modalidad de transporte.



Formación de usuarios

Programa pedagógico y sistemático creado para que los usuarios interioricen la norma y validen comportamientos ciudadanos enmarcados en los contenidos pedagógicos de la ciudad educadora.



Niños y niñas gratis al Estadio

Un programa para que los pequeños se familiaricen con el deporte y a la vez disfruten en paz.

Punto de encuentro... de documentos

Además de transportar millones de personas al encuentro con sus seres queridos, Nuestro METRO encuentra cientos de objetos perdidos cada mes. Y hace lo posible por encontrar a sus dueños.

¿Dónde devuelven \$500.000 que están en una billetera extraviada? ¿Y dónde los entregan si no hay billetera ni se sabe quién es el propietario? En el METRO.

Cédulas, regalos de Navidad, paraguas, tarjetas de crédito, todo tipo de cosas se quedan olvidadas diariamente en trenes y estaciones de Nuestro METRO. Para tratar de devolverlos a sus propietarios, la empresa ha creado un servicio de custodia y devolución de objetos y documentos perdidos.

Este se ha convertido en el mecanismo que permite a muchas personas del valle de Aburrá soñar con encontrar ese paquete que dejaron olvidado o, incluso, que se les extravió. Tanto, que muchas personas que han perdido sus documentos fuera del Sistema los han hallado en un Punto de Atención al Cliente o en la línea. Así que si usted perdió algo en el METRO, o incluso por fuera, tal vez lo encuentre aquí.

¿Cómo se encuentran?

Cada vez que termina un recorrido, la policía METRO revisa los trenes vacíos. Quien encuentra algo puede llevarlo a los Puntos de Atención al Cliente, PAC, o entregarlos a un operador en las estaciones.

¿Cómo se entregan?

Si es una billetera con tarjeta Cívica, se llama al usuario. Si son documentos, se buscan números de teléfono para tratar de contactarlo. El usuario puede llamar a la línea Hola METRO 444 9598, describir el objeto y dar la fecha en que se le perdió. Si está en la base de datos se le informa en cuál PAC –Bello, Itagüí o San Javier– se halla para que lo reclame.

¿Qué pasa con los que no se reclaman?

El METRO conserva objetos y documentos por seis meses. Si no aparece el propietario, los documentos se destruyen. Los objetos se donan a entidades que cumplan una labor social y les den buen uso.



En la página web www.metrodemedellin.gov.co se publica mensualmente el listado de documentos encontrados.



En estaciones terminales y en San Antonio los usuarios dejan los objetos que encuentran para que vuelvan a sus dueños.

Para el Metro es un orgullo haber devuelto 4.001 objetos y documentos entre 2009 y 2013.

Los más curiosos

- Una escalera
- Tres coches de bebé
- Un kit de seguridad industrial

Los más perdidos

- Sombrillas
- Gafas
- Ropa

Vida con calidad

EL METRO no solamente es la entidad líder de transporte masivo en el país, además se ubica entre las mejores empresas del país, certificada por entidades especializadas y, lo más importante, por sus usuarios.

7

años consecutivos

lleva el METRO como la mejor empresa pública de Medellín, según la encuesta de percepción ciudadana Medellín cómo vamos.

1ª

empresa en **servicio al cliente**, mejor **estrategia de mercadeo** y mejor **gerenciada del país** del sector de transporte de pasajeros, según encuesta de Opinómetro Datexco 2012.

Una de las marcas más poderosas y más admiradas del país, según encuesta de Opinómetro Datexco 2012.

2ª

marca con más energía por su comunicación, visión, diferenciación, innovación y dinamismo, según Goodbrand 2011.



Mejor empresa para trabajar del sector transporte de pasajeros

4ª

entidad pública entre las 100 mejores para trabajar según MERCO Personas 2012.

36ª

empresa con **mejor reputación** de Colombia

4ª

empresa pública

Única empresa de transporte masivo de pasajeros entre las **100 más reputadas**.

Según MERCO Empresas 2012.

Empresa emblemática de Antioquia, reconocimiento otorgado por la Gobernación de Antioquia en la celebración de Bicentenario de la Independencia.

2ª

marca más social del país

1ª

del sector transporte, según Goodbrand 2011.



Fernando Botero, pintor y escultor
 “El METRO es el corazón de la ciudad”.



Don Juan Carlos I y doña Sofía
 Reyes de España



Ágatha Ruiz de la Prada
 Diseñadora española



José María Aznar
 Expresidente de España

Famosos en el METRO



Anthony Bourdain
 Conductor programa Sin reservas
 Canal Discovery Travel and Living



Álvaro Uribe Vélez
 Expresidente de Colombia



Amparo Grisales, actriz



Luis Alberto Moreno
 Presidente del BID
 “Yo llevo mucho viniendo a Medellín, promoviendo el Metrocable... Estoy seguro de que muchos países de Latinoamérica van a copiar esta maravilla”.

Heidemarie Wiczorek-Zeul
 Ministra de Cooperación y Desarrollo de Alemania
 “Lo que más me fascinó es que siempre tiene prioridad la población de Medellín antes que los turistas, porque se trata de crear una red de transporte público para los habitantes de la ciudad”.

Breno Dias da Costa
 Director de energía no renovable del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil
 “Me impresionó que sirve a una comunidad que no tiene recursos y además de ser un transporte limpio y eficiente, tiene un rol social que es muy importante...”.

Letizia Moratti
 Alcaldesa de Milán
 “El Metrocable no solo es bellissimo, sino también el diseño de su infraestructura que permite un puente social entre la comunidad”.

Guillermo Fernández de Soto
 Excanciller de Colombia
 “El Metrocable tiene un efecto de integración social maravilloso”.

Joan Clos
 Director de ONU Hábitat
 “Sé de la apuesta de Medellín y de lo avanzado que ha sido en sistemas de transporte. Conozco algunos de los planes de futuro de conseguir un sistema más integrado, con billetes integrados que va en la dirección de lo que requiere una ciudad moderna a la hora de hacer frente a los costes recientes de la energía y del transporte. Creo que Medellín es un ejemplo de ciudad que está haciendo las cosas en la buena dirección”.



Juan Manuel Santos
 Presidente de Colombia

Juan Manuel Santos
 Presidente de Colombia
 “Este es un ejemplo para el resto del país. Se siente uno en una gran ciudad, comparable con cualquier ciudad buena en el mundo. Mejorar la movilidad es un reto que tienen todas las ciudades en el mundo y este sistema ha dado muy buenos resultados. Sobre el cable, estos proyectos se están copiando, Soacha quiere poner algo parecido y hay otro tipo de sistemas de transporte que hay que implementar en las ciudades”.

Jaume Duch Guillo
 Portavoz y director de medios de comunicación del Parlamento Europeo
 “Yo había leído sobre el cambio de Medellín en los últimos años, pero definitivamente hay que ver para creerlo”.

Bendito sea el domingo

Quien crea que el domingo la ciudad se detiene, se equivoca. Desde todos los puntos hacia los sitios de recreación, miles de personas se visten de alegría para viajar... en METRO.



Ese señor que seis días a la semana madruga para ponerse el overol; esa muchacha de vestido sastre de lunes a viernes; esas niñas de uniforme escolar que a las siete de la mañana copan los vagones y pasan su tarjeta Cívica por los torniquetes, ninguno de ellos se queda en casa el domingo, porque como dice doña Lucelly Vélez, cuando sube las escaleras de Exposiciones, “el clima de Medellín es bendito y el METRO que deja ver todo desde arriba es la maravilla”. Por eso, aunque sean otras las pintas, otras las horas y otras las rutinas, los domingos también están llenos de vida a lo largo del valle de Aburrá.



La estación Estadio es centro de muchas actividades deportivas, pero en otras como Madera hay diferentes escenarios.



Si los lunes a las siete de la mañana la estación Industriales es un hervidero de usuarios que salen presurosos para llegar a marcar tarjeta y en Parque Berrío se ven morrales y portacomidas al por mayor, si todas las tardes San Antonio se llena de paquetes de ropa y regalos, el domingo son Universidad y Estadio donde más se pasan los torniquetes de salida desde antes de las diez de la mañana.

El centro cambia de lugar

Maryorie Zuluaga llegó hace dos años de Urabá a instalarse en Niquía, aunque es responsable de una familia de hijos ya adolescentes, viaja todos los días al centro de Medellín, donde está su universidad. Por lo general, los domingos los pasa en el barrio con los muchachos, pero algún fin de semana, como éste del comienzo de noviembre, decidió irse con los tres muchachos para el Parque Norte, en METRO, porque según ella, “es tan cómodo y tan seguro” que no quieren montar en nada más. Apenas se están abriendo las puertas del Parque y ellos descienden ya por la escalera de la estación Universidad que da al Parque Explora. Se han detenido para hablar con nosotros y momentos después adelantan



Al pie de las escaleras de la estación Universidad, antes del acceso al Parque Explora, los niños se deleitan con aspersores y fuentes de agua.

Los domingos la cantidad de usuarios es cercana a los 350.000. Gracias al cable Arví y a las rutas integradas, los usuarios acceden también a sitios recreativos fuera del área urbana.

a una pareja con dos niños que están dando sus primeros pasos y que luego de poner los dedos en las ventanas del METRO para señalarlo todo, se aprestan ahora para los atractivos del Parque Norte.

Mientras ellos se alejan, se acerca un grupo de turistas de Bucaramanga, que desde bien temprano están sacando provecho a Medellín gracias al METRO. “Vamos para Metrocable pero hacemos una parada para pasar por el Jardín Botánico y el Parque de los Deseos”, explica el guía. Es muy temprano para haber hecho tanto, pero “hay que aprovechar para mostrar bastante de la ciudad, y la gente se demora, pero la ventaja es que si se pasa un tren, uno coge el siguiente,

además, para los niños estar montados en el METRO es lo mejor del paseo. Si por ellos fuera, no nos bajaríamos”. Así, el nuevo norte, como se conoce a este sector vecino de la Universidad de Antioquia, se convierte los fines de semana en un nuevo centro, al que muchos habitantes de Medellín llegan una o varias veces en el año, generalmente en familia, para gozarse esa bendición vestida de fin de semana.

Una unidad de siempre con nuevos deportes

Más o menos a la misma hora, don Alberto sube las escaleras de la estación San Antonio. Al verlo con tabla y unas bermudas uno se imagina que va a darle unas vueltas a la ciclovia, pero basta con ver a Jaír a su lado para entender que la tabla no se llama patineta sino *skate*, y que don Alberto, como efectivamente pasa,

se la va a entregar al bajar en la estación Estadio. En la plazoleta gente de todas las edades, algunos mucho mayores que él, lanzan *frisbees* de todos los colores, y aunque don Alberto se embelesa y amaga con detenerse, Jaír no quiere perder minuto en su empeño de parecerse a “lanza”, el *skater* más teso que ha visto los domingos en estas rampas que están en la esquina de la unidad deportiva Atanasio Girardot.

En la parte externa de la olla, donde no hay rampas, y al lado de otros aspirantes a *skater*, a *roller* y a *biker*, Jaír se admira del dominio que “lanza” tiene sobre su tabla. Y desde las gradas su papá se admira del empeño y los progresos de él: “En el barrio hay una pista de estas, y a veces en semana vamos allá, pero el domingo el niño no perdona, tiene que ser aquí en el Estadio. Afortunadamente está el METRO”. □



La villa deportiva de los pasados Juegos Suramericanos se ubicó en la zona de Pajarito, para que miles de competidores pudieran conectarse cada día con la unidad deportiva por medio del Metrocable.

Vida sobre rieles

Trabajar en el METRO no es solo conducir los trenes. En talleres, estaciones, plataformas, oficinas y muchos otros lugares hay cientos de personas que expresan su amor por el Sistema entregando su mayor capacidad. Cinco historias de vida.



“Mi vehículo es el METRO”

John Farley Zapata ingresó antes de que el Sistema empezara a prestar servicio, pero no comenzó por las capacitaciones como la mayoría de la gente, sino que entró directamente a trabajar en la puesta a punto de los trenes, y reconoce que eso lo benefició enormemente porque conoce al derecho y al revés cómo funcionan. Desde 1995 forma parte del grupo de reparaciones eléctricas y hoy se ha convertido en líder del laboratorio de reparaciones, donde es feliz porque le gusta ayudar y transmitir conocimiento a

quien lo requiera, así como también porque cuando ocurre un “chicharrón” de esos que nadie quiere, él es el indicado para resolverlo, sea la hora que sea.

Para él, el METRO resulta tan útil que no obstante haber tenido moto en su época de estudiante y luego carro, hace un tiempo decidió que su vehículo de cabecera iba a ser el tren porque es seguro, quien va dentro no se moja, llega a tiempo a todas partes

y no tiene que padecer los desesperantes tacos. Y adicionalmente, dice, le ofrece a la ciudadanía muchas actividades en las estaciones. Por ejemplo hay una que no se pierde con su esposa y sus hijos: la novena decembrina.



“Por el trabajo en el METRO tengo mi casa, estoy terminando una carrera y disfruto de una familia que vive feliz”.

“Lo que es para uno”

Mientras **Claudia Janet Sepúlveda** estudiaba en el Tecnológico de Antioquia, sin saberlo, una hoja de vida suya fue enviada al METRO. Ese documento tenía todos los datos desactualizados, menos el dato de una amiga con la que no hablaba desde hacía tiempo, y que se dio a la tarea de encontrarla para avisarle de la entrevista. Por eso, repite una y otra vez, se siente una privilegiada de Dios por trabajar en el METRO.

Por su talante y capacidad ha estado en puestos de mucha responsabilidad durante los catorce años que ha sido empleada del METRO. Como operadora de estación manejó dos consideradas escuela porque tienen un entorno complicado como Hospital y Prado, y actualmente y fue la primera mujer capacitada para operar estaciones del Sistema y del Metrocable, entonces no es extraño verla asesorando a un viajero, dando instrucciones en plataforma o vestida de overol y engrasada en La Aurora antes de que comience el servicio a las 4:30 a.m.

“El operador es como la mamá de la casa porque administra, lidera la estación, representa a la empresa, por eso debe tener carisma para llegarle al personal y al usuario”, concluye.



“Yo amo mi trabajo. Si en la universidad existiera la carrera de operadora de estación la habría estudiado de inmediato”.



“Trabajar en el METRO da prestigio”

Cruz Elena Villa lleva catorce años trabajando en el METRO como operadora de línea en el Puesto Central de Control, algo así como un búnker desde donde se controla todo lo que tiene que ver con el recorrido de los trenes. Todavía recuerda con agrado cómo en la época en que estudiaba tecnología en administración y finanzas, acudió a una convocatoria que abrió el naciente sistema de transporte, atraída por el furor que se vivía en la ciudad por el tren. “Eran 750 para escoger 14 personas”, dice acerca de lo competido que fue el proceso para obtener una plaza.

Para hablar del METRO solo le salen palabras elogiosas, experiencias agradables y situaciones retadoras desde el punto de vista profesional, pues para ella nunca hay un día rutinario. Lo que sí resulta una constante es la

sensación que le produce irse para su casa al final de la jornada.

“Cada día pienso qué sería de las 630.000 personas que viajan en METRO si no lo tuvieran para llegar a tiempo a su trabajo, a estar con su familia”. Y pese a que conoce todo lo que ha hecho esta empresa por la ciudad, se sigue sorprendiendo cuando ve el cambio que han tenido las zonas a donde llega el Metrocable, y el valor agregado que ha aportado, como cultura ciudadana y responsabilidad social.

“Hace poco una de mis hijas escuchó por los altoparlantes de la estación Caribe cómo me comunicaba con el conductor y con los usuarios tranquilizándolos porque estábamos solucionando una avería que se presentó. El orgullo que ella sintió es la mayor satisfacción para mí como empleada del METRO”.



“Me siento importante cuando sé que por mis buenas decisiones se produce un impacto de ciudad”.



“El METRO es una carta de presentación. Todos los turistas, sin excepción, tienen entre sus planes imperdibles montar en el METRO”.

“La carta de presentación de la ciudad”

Un día, acabado de salir del bachillerato y siendo apenas un aprendiz en etapa de entrenamiento, **Jorge Rivera**, hoy un instructor de conducción, atendía en un viaje de prueba las indicaciones de un experto alemán que le enseñó cómo se maneja un tren. De un momento a otro, entre Niquía y Caribe, el tren comenzó a detenerse. Jorge y sus compañeros se miraron con sorpresa sin entender qué pasaba. El profesor paró y les preguntó: “¿Ven lo que hay en el riel?”. Nadie veía nada. Se bajó y quitó un guante que estaba en la vía. Todos, asombrados, entendieron por qué el alemán les recalaba que lo más importante de ser conductor consiste en mantenerse alerta y no volverlo una tarea rutinaria. Esa es una de las enseñanzas que más recuerda Jorge en sus 18 años de trabajo en el METRO. Hoy se siente pleno por formar conductores universitarios que brindan seguridad a los ciudadanos que se transportan en el Sistema. Jorge tiene al METRO tan adentro de su corazón que es capaz de pasarse días enteros hablando de su empresa. Siente que la posición que tiene esta organización es fruto del empuje de los antioqueños y resalta que se ha convertido en la carta de presentación de la ciudad ante todos los turistas que, sin excepción, cuando visitan Medellín tienen entre sus planes imperdibles montar en METRO. Pero tal vez la persona que más saca pecho es su madre, que en cualquier lugar donde estén, dice con voz fuerte y segura: “Les presento a mi hijo Jorge, el que trabaja en el Metro”.



“Gracias a él tengo a mi familia”

Wilson de Jesús Peláez dice que su familia existe por el METRO, y es así literalmente, pues trabajando como vendedor conoció a su esposa. La historia es como de novela. Un día, relevando a un compañero en la estación Ayurá, vio pasar a una mujer de la que quedó flechado. Luego volvió a verla en Aguacatala, pero la cosa no iba más allá de un buenas noches, que se le ofrece, entregarle el tiquete y ya. Luego, de tanto verse, cruzaron unas cuantas palabras más y así, hasta que se conocieron, se enovaron y se casaron. Hoy llevan doce años de matrimonio y tienen un hijo de once años. Wilson también se siente agradecido con el METRO por muchas cosas más. Por ejemplo, por su crecimiento profesional en los 16 años que lleva trabajando aquí; por hacer posibles sus estudios de mercadeo y porque donde se encuentre, con solo mencionar dónde trabaja se le abren muchas puertas. Y a pesar de llevar tantos años, todavía se sorprende con las manifestaciones de amor que le expresan los usuarios al METRO y que se materializan en el cuidado con el que tratan los trenes y estaciones, el aseo y la masiva convocatoria que tienen todos los eventos que promueve. “Este Sistema generó un cambio de vida para la ciudad, para todas las generaciones, impulsa a los jóvenes a aprender, a respetar, es el eje de Medellín”, manifiesta Wilson.

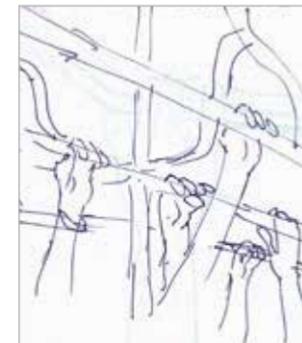


“Si uno hace las cosas con cariño, entusiasmo, voluntad y respeto por los demás, va a ayudar a que el METRO siga siendo un ejemplo”.



De rayitas y vagones

Por Edwing Solórzano Pareja



Se dibuja por el placer de plasmar una emoción en un papel, pero el primer impedimento del dibujante nato está en el qué dirán. Para vencer esa tara maluca del qué dirán comencé a rayar en público lo que considero el lugar más espectacular del planeta: mi valle de Aburrá, en donde todas las casas son tan diversas como sus vivientes y cada pedacito de ladrillo expresa el amor y las memorias de una nación que se construye de a poquitos.

Esta plétora de humanidad, que llena los vagones de mi METRO, se convirtió, gracias a mis idas y venidas por el valle, en la más selecta muestra de la última colada genética que ha tenido lugar en el planeta.

Me atraen las poses voluptuosas o desprevenidas, que a veces revelo dejando en el dibujo el impúdico destape de las féminas más atrevidas; las caras de los hombres, fuertes y angulosas. Las de los viejos, con sus canas y arrugas, son una delicia, porque tienen el carácter que les falta a las juventudes. O el escorzo del viajante, que con su diálogo corporal expone su alma. He tenido momentos en los que unas rayas indiscretas amedrentan al modelo y el enojo del temor se convierte en la respuesta a mis inquisidoras miradas.

Por fortuna, la norma de mi gente METRO es la gracia, el placer y la picardía risueña del que se ve dibujado y de los mirones que gozan con mi interpretación. Y ahí ocurre el milagro de enamorarme de ese acto en el que Dios pone sus juguetonas rayas a través de mis apasionados dedos. □



Edwing Solórzano es el creador de www.FACTORYTOON.com, una empresa que hace estrategias de educación y entretenimiento a través de dibujos animados. Sus imágenes del METRO están en mibocetario.blogspot.com

Música, maestros

Nuestro METRO ha sido centro del arte y la cultura en la ciudad. Bibliotecas en estaciones, libros, murales, rescate del patrimonio, grandes nombres del arte antioqueño, hacen parte de su labor. Pero además, ha sido fuente de inspiración para muchos. Estos son algunos testimonios de amor con música de fondo.

Un sueño color blanco que pasa ante mis ojos
Y en el verde esperanza de la raza paisa que lo vio nacer,
Fue haciendo realidades todas sus ilusiones.
Ayer fueron arrieros y hoy son los pioneros de este nuevo tren.
Mi abuelo que me hablaba del Puente de Occidente
y también del tranvía,
como cosas grandes en los tiempos de él.
Hoy que está allá en el cielo,
Le pido en oraciones
a Dios les dé licencia a todos los viejos
pa' montar en tren.

Por tenaces mejoramos
nuestra calidad de vida
Quiéreme que soy muy tuyo
soy tu Metro y soy tu orgullo.

**Bambuco, de
Álvaro Taborda**

Pasa el Metro, pasa la vida
Él nos ofrece calidad de vida
Metro es nuestro orgullo
Tecnología y calidad
Compromiso y liderazgo. En Antioquia él está
Y si tuviera que viajar muy lejos, a la eterna primavera,
seguro yo lo haría en el Metro de mi tierra

Nuestro Metro es maravilloso, debes cuidarlo y protegerlo.
El Metro está en tus manos,
tienes la oportunidad para ser un buen ciudadano
Y si tuviera que viajar muy lejos, a la eterna primavera,
seguro yo lo haría en el Metro de mi tierra.

**Salsa, de Lucas Penagos
(apartes)**

Este es tu Metro, Medellín, disfrútalo.

Venga y viva en primavera con gente llena de amor
Venga a respirar su aroma, Medellín es una flor.
Es una ciudad pujante que tiene gran corazón,
tiene calidad de vida pa' toda su población.
Tiene transporte masivo.

El Metro de Medellín
me lleva de sur a norte me trae de norte a sur.
La gente de las comunas se transporta por el aire
disfrutando el panorama porque va en Metrocable.
Es la berraquera paisa
de Antioquia, la montañera, que bajó arriando las mulas
con zurriago y la mulera
Venite que acá te espero, no olvides mi invitación,
verás la Cultura METRO de estación en estación.
Que bueno es viajar en Metro
con mi novia y mis amigos vamos a pasar feliz,
no volví a llegar tarde ni al trabajo ni a la casa.
Desde que viajo en el Metro llevo ahorrando tiempo y plata

Véngase, véngase pa' Medellín, a montar en Metrocable,
aquí la gente es gentil.
Véngase, véngase pa Medellín, a la fiesta de las flores,
a gozar y ser feliz.

Carrilera, de Bernardo Tabares

Este es tu Metro, Medellín, disfrútalo.

El Metro de Medellín es algo sensacional.
Es nuestro orgullo antioqueño,
también internacional.
Es nuestro orgullo antioqueño,
también internacional.

Ciudades que lo quieren ya tener.
Es un transporte masivo, qué rápido ya llegué.

Atrae muchos turistas hacia esta capital
El Metro es nuestro orgullo en todo el eje mundial.

El Cerro de Nutibara, también el del Volador
subiendo el del Picacho yo les canto con amor.

El Metro de Medellín recorre la ciudad
y todos sus municipios del valle del Aburrá.

Rap, de Kasaclan

Esto es un mensaje de Kasaclan por la Cultura METRO
Siente la Cultura METRO y vívela en nuestra ciudad
Quiere la Cultura METRO haz más hermoso este lugar
Siente la Cultura METRO y vívela en nuestra ciudad
Quiere la Cultura METRO haz más hermoso este lugar.

Cuida lo tuyo antioqueño de lo que hay en esta tierra
tú eres el dueño.
Ese es tu sueño de vivir en la mejor ciudad.
Así que cuidala, protégela y no la trates mal.
Arroja la basura donde se debe arrojar.
Agarra al pequeño cuando la calle hay que cruzar
No fumes en lugares donde no debes fumar
Lleva la cultura donde se debe llevar.

Siente la Cultura METRO y vívela en nuestra ciudad
Quiere la Cultura METRO haz más hermoso este lugar
Siente la Cultura METRO y vívela en nuestra ciudad
Quiere la Cultura METRO haz más hermoso este lugar.

Sigue la norma y sé buen ciudadano
pa' que en Medellín nos tratemos como hermanos
y tengamos mejor calidad de vida.
Este es un mensaje que no termina.

No termina de luchar por ustedes,
Cultura METRO no se detiene
Sigue las normas y verás lo que obtienes,
ese respeto sí nos conviene.

Motivos para celebrar

El METRO nunca se queda quieto, y aunque su inauguración fue en 1995, el siglo XXI ha sido testigo de su expansión, que lleva calidad de vida a más lugares del Valle de Aburrá y a más personas.



7 de agosto de 2004 ●
Inauguración de la Línea K de Santodomingo.

● **3 de agosto de 2008**
La Línea J metrocable, San Javier, comienza su operación comercial.

● **9 de febrero de 2010**
Entra en servicio la primera Línea turística de cable aéreo (Arví).



13 de noviembre de 2010 ●
315 jovencitas del departamento, nacidas en noviembre de 1995 celebraron su fiesta de 15 invitadas por el METRO.

● **30 de noviembre de 2010**
El METRO llega a los 15 años de operación.

● **20 de julio de 2012**
Este día el METRO celebró haber alcanzado 2.000 millones de usuarios desde que comenzó a operar en noviembre de 1995.



● **22 de diciembre de 2011**
El METRO empieza a operar la Línea 1 de buses conformada por 27 buses articulados.

● **17 de septiembre de 2012**
Con la presencia del presidente de la República, Juan Manuel Santos, se inaugura la extensión al Sur con dos nuevas estaciones: Sabaneta y La Estrella.

● **26 de abril de 2013**
Comienza a operar la Línea 2 de buses con una flota nueva de buses padrones.



“La novia del Metro”

Hace tres años, esta madre de dos universitarios se le declaró públicamente a un quinceañero. Hoy ratifica que este joven ha cambiado su vida y la de más de 640.000 personas cada día.

La cita es cerca de la estación San Javier, porque ahí está la que ha sido su casa desde hace más de 20 años, donde vio nacer a sus hijos, donde decidió no trabajar, porque tuvo la certeza de que nadie iba a criarlos como ella, y desde donde ha generado ingresos para ayudar a la economía familiar y para ir a la peluquería sin remordimientos; donde siente el conflicto urbano y se preocupa, pero también donde ha visto llegar la transformación de cuenta del Metro y del Metrocable, donde busca las realidades cotidianas de la gente normal y donde sagradamente escribe la columna que desde hace siete años publica en El Colombiano.

Aunque sus amigos le digan que es un cuento populista, Elbacé Restrepo se define como un ama de casa normal, con una sensibilidad especial. Decidió escribir cuando ya sus hijos crecieron, tenía más tiempo y cientos de ideas que le gustaría compartir con los demás. Su esposo le sugirió hacer una columna y mandarla al periódico; sin conocer a nadie, sin

El Metro en sus palabras

JÓVENES

Quienes han crecido con el sistema son más respetuosos. Los viejitos somos más problemáticos.

ANTES

Medellín se parte en antes y después del Metro.

SEGURIDAD

Hay que promover el autocuidado, que cada uno se haga responsable de su seguridad.

RETOS

Lo que tiene que hacer el METRO es crecer, expandirse, llegar a más barrios y a más gente, hasta cubrir toda el área metropolitana y lo hará... ojalá me toque verlo.

CULTURA METRO

Gracias a la Cultura METRO, que nos recalca siempre las normas y el cuidado, es que el sistema se mantiene impecable y el ambiente dentro de los vagones es agradable y tan distinto de otros sitios.

MASIVIDAD

La virtud del METRO no es la comodidad, pero es mejor apretaditos en el METRO que colgados en un bus.

EL METRO es como su casa

Una invidente como Claudia Aristizábal siente que el Sistema le facilita las cosas para desplazarse en la ciudad. Ella y su perra *Lilí* forman una pareja de admirar.

Ambas se les ve juntas siempre. A pesar de la bulla del medio día por los carros que pasan en cantidades por la avenida 33, la voz de Claudia se escucha clara y fuerte, pero sin dejar su tono dulce. “Quieta, niña. Vamos para arriba”. *Lilí* menea la cola y toma rumbo a la taquilla de la estación Exposiciones de la línea A del METRO. Claudia Aristizábal tiene los ojos claros y un poco tristes. Mientras habla dirige su mirada al infinito. Hace 14 años perdió la vista por un tumor en el cerebro. Ella no dramatiza cuando se le pregunta por su condición. Simplemente se adaptó a un mundo sin imágenes de una manera que causa asombro, pero en el que los sentidos del tacto, olfato y oído son vitales, así como *Lilí*, una labradora negra de seis años, a la que le agradece en cada minuto de nuestra conversación. “Ella son mis ojos”, dice con la tranquilidad que le da la “niña”—como la llama cariñosamente— que la acompaña las 24 horas del día.

Todos tienen que ver

En el METRO ambas causan sensación. No es sino verlas llegar para que los auxiliares de la Policía que prestan servicio en el Sistema las llenen de atenciones tomando del brazo a Claudia para ayudarle a subir la escalera, caminar por la plataforma o subir al vagón.

“A *Lilí* la encanta montar en METRO. Ella es muy gasolinera”, manifiesta jocosamente Claudia, pero también expresa que no ha habido poder humano para acostumbrar a la perrita a subirse a una escalera eléctrica. Les tiene pavor y por eso Claudia no la presiona.

Ella viste bluyín, camiseta, carga un bolso grande, de moda, y un tenue maquillaje que resalta su expresión juvenil. A *Lilí* la arreglaron especialmente para la ocasión. Un par de moñitos detrás de las orejas llaman la atención de chicos y grandes mientras pasan. ¿La puedo tocar?, preguntan. “La perrita no se debe tocar cuando tiene el arnés porque está trabajando”, nos explica Claudia. Ese es uno de los muchos códigos que se debe aprender de

Todo el personal que trabaja en las estaciones tiene la disposición de facilitar el uso del Sistema de parte de los usuarios discapacitados.



En Medellín hay 20 invidentes que se movilizan con perros guía.

los perros guía, así como también que son muy nobles e inofensivos. Por eso, no hay razón para temer cuando se encuentra a uno de ellos acompañando a un invidente en cualquier lugar de la ciudad. Si al comienzo existía desconocimiento y hasta discriminación a la hora de compartir espacios con ellos, ahora todo es colaboración.

El día de Claudia es tanto o más agitado que el de cualquier persona que puede ver. Su rutina comienza a las 6:00 a.m., cuando sale de su casa en el barrio La Milagrosa y toma un colectivo de la ruta integrada con el METRO, se sube al Sistema en la estación Exposiciones y se dirige a la Universidad de Antioquia, donde cursa quinto semestre de psicología. Ella no se siente en desventaja ante los demás estudiantes y agradece la colaboración que le prestan en la universidad; además, celebra

Ha montado en Metrocable

A Claudia le contaron que había unas cabinas voladoras que surcaban el cielo en Santo Domingo Savio, entonces quiso vivir la experiencia de montar en ellas. Al principio, cuenta, *Lilí* no quería subir porque le daba susto, pero una vez la convencieron, disfrutaron el hecho de no tener que bajarse en cada estación durante el viaje. Mientras subía le iban describiendo el panorama, y quedó tan encantada con este plan, que lo repitió, pero con tres compañeros invidentes con sus respectivos lazarillos.



Lilí causa sensación entre los demás usuarios. El adiestramiento que ha recibido permite que pueda orientar a Claudia en cualquier lugar.

contar con herramientas que le facilitan las cosas, como un computador dotado con un *software* especial que lee lo que aparece en la pantalla.

En el Alma Máter, cuenta Claudia, *Lilí* se siente como en su casa, sobre todo en la biblioteca, donde la llenan de mimos y la consienten tanto que sacarla de allá es un problema, por eso en ocasiones debe pedirle ayuda a alguien para que la acompañe hasta la salida del campus.

Además de su educación, Claudia trabaja los fines de semana haciendo masajes terapéuticos, estéticos y relajantes en un centro estético en Envigado, y por lo que dicen muchos clientes, es toda una experta. Esta destreza la aprendió en varios cursos que ha realizado en Comfenalco.

En medio del agite de la estación y mientras el altavoz anuncia que el próximo tren se acerca, Claudia aprovecha para resaltar el servicio que le presta el METRO a la ciudad y a la comunidad invidente. “El METRO me gusta porque acorta distancias, facilita el acceso, disminuye el tiempo de transporte de la gente y presta un servicio excelente. El METRO es de todos nosotros”, concluye. □



Las estaciones que más utiliza Claudia son las de Exposiciones, Ayurá y Universidad.

En el METRO no se tiene que pagar el ingreso de las mascotas domésticas.

Nuevo reglamento para ingreso de mascotas al METRO

1. Presentar el carné de vacunación vigente con las vacunas reglamentarias para cada especie.
2. Debe llevar collar de identificación.
3. Debe viajar con un adulto responsable.
4. Una persona no puede transportar más de una mascota.
5. Solamente se permite el ingreso de mascotas: de lunes a viernes de 9:00 a.m. a 3:00 p.m., sábados, domingos y festivos de 9:00 a.m. a 12:00 m.
6. No pueden ingresar mascotas a los cables aéreos de las líneas K, J y L.
7. Deben ser trasladadas en guacal, contenedor o jaula, que impida que el animal escape y que garantice las condiciones de salubridad y aseo del Sistema.
8. El tamaño del guacal o contenedor no puede superar los 60 cm por lado. Estas medidas son las mismas que se permiten para los paquetes.
9. No deben ubicarse en las sillas.
10. Los perros deben estar con bozal.
11. Solo se permite el ingreso de animales domésticos. La tenencia de animales silvestres o salvajes está prohibida en Colombia.
12. Los animales no pueden ser alimentados en el Sistema. Los guacales no pueden tener alimentos sólidos ni líquidos.



Expansión

Desde hace dieciocho años, cuando se abrieron unas pocas estaciones, hasta hoy el Sistema ha crecido. Y los proyectos son aún más ambiciosos para la región.

Página. 75 REVISTA METRO



La calidad de vida llegó hasta el Sur

El METRO llegó hasta Sabaneta y La Estrella. Las nuevas estaciones acogen a cerca de 48.000 nuevos usuarios de los municipios del sur del valle de Aburrá.

Jorge Mario Colorado ya no tiene que tomar dos buses para visitar a su familia que vive en Bello, un trayecto que le tomaba cerca de dos horas. Desde mediados de 2012, este pensionado de los Ferrocarriles de Colombia, que vive Sabaneta, es uno de los 60.000 usuarios de la Extensión al Sur, un proyecto que logró acercar e integrar a los habitantes del valle de Aburrá.

La Extensión al Sur incluyó dos nuevas estaciones: Sabaneta y La Estrella y 2,5 kilómetros de vía férrea doble. Este proyecto, es uno de los cerca de 30 contemplados en el Plan Maestro 2006-2030 Confianza en el Futuro, en los que se tiene proyectada la movilidad de toda la región metropolitana a corto, mediano y largo plazo.

Hace unos años, para realizar un proyecto similar, el METRO tendría que haber contratado expertos internacionales. Esta vez el montaje estuvo a cargo del personal METRO. Un motivo de orgullo para la empresa. 

Sabaneta, ahora más cerca

En medio de un entorno industrial gris y pesado, la vista se detiene en una construcción abierta y ligera, totalmente distinta a todo lo que hay alrededor. Se trata de la estación Sabaneta.

Esta estación fue concebida como un aula ambiental y un oasis en un entorno de concreto y pavimento. Aquí se respira un ambiente distinto.

La iluminación y la ventilación son naturales y el concreto fue reducido al mínimo. El espacio abierto permite unas visuales magníficas de todo el sur del Valle de Aburrá.

Se usaron materiales simples y de fácil consecución: vidrio, lámina, estructuras metálicas y concreto. Se optó entonces por prescindir de equipos especiales de ventilación e iluminación.

Un bosque sirvió de inspiración para el diseño de la estación. De ahí los vidrios estampados con figuras que se asemejan a tallos cruzados y una lámina metálica que se muestra como una masa de árboles. Seis tonalidades distintas de verde aportan frescura y remiten a las montañas.

El amplio espacio en el mezanine (8.800 m²) genera en los usuarios sensación de libertad y apertura.

Uno de los elementos que distingue a la estación es su jardín vertical de 350 metros cuadrados, con cerca de 15 especies, que reduce la contaminación visual, purifica el aire y mejora la sensación térmica.

Este jardín posee su propio sistema de riego. El agua se recoge a través de las cubiertas del techo y de ahí pasa a unos tanques de almacenamiento. La gravedad libera el agua que riega las plantas y que se usa para los servicios de la estación.

Todos estos elementos generan un microclima que se traduce en mayor confort para el usuario.

Estación final: La Estrella

La última estación de la Línea A no se parece a ninguna otra del Sistema. La presencia predominante del ladrillo que caracteriza a la mayoría de las estaciones dio paso al gris de materiales como el concreto, que remite a un entorno más industrial. Lo primero que llama la atención es su gran tamaño. Es la estación más grande del sistema, con 7.200 metros cuadrados de área construida y 180 metros de longitud.

El diseño se enriqueció con un mural de 480 metros junto a la avenida Regional que reunió a 35 artistas de la región, y que rompe la cotidianidad de quienes transitan por esta vía. Gracias a la Extensión al Sur, don Jorge Mario puede ir de Sabaneta a la estación Madera en solo 35 minutos. Esto significa más tiempo para estar con su familia, poder sentarse a conversar en el parque con sus amigos y, por supuesto, ahorrar dinero. Por eso no duda al decir que la Extensión al Sur lo unió más a su gente.

Arte en las estaciones

El arte también cuenta con un espacio en la estación Sabaneta. En la zona sur del mezanine se ubicó una escultura en mármol de Carrera del joven artista antioqueño Gustavo Vélez. Esta pieza representa el deseo humano de trascender a través de grandes obras.

Acceso para todos

Dentro del concepto de Movilidad Sostenible, se tuvo en cuenta la inclusión de las personas con movilidad reducida. Las estaciones cuentan con ascensores y plataformas y poseen una señalética especial de orientación con piso podotáctil para el desplazamiento de personas con discapacidad visual, taquillas para personas de talla baja y apoyos isquiáticos.

Los nuevos integrantes del Sistema

Con la operación de las líneas 1 y 2 de buses, el METRO asumió el desafío de enfrentarse a una nueva tecnología y a llevar la Cultura METRO a otros modos de transporte. Hoy, los articulados y los padrones integran una gran red de movilidad urbana junto con trenes y cables aéreos.

Después de 18 años de operar líneas de metro y cables aéreos, el 22 de diciembre de 2011, un nuevo modo de transporte comenzó a hacer parte del Sistema METRO. Basándose en la experiencia y gestión de la empresa de transporte, a través de un convenio interadministrativo, el Municipio de Medellín le entregó al METRO

la operación del sistema conocido como Metroplús, con 20 buses articulados para cumplir el recorrido entre la troncal Universidad de Medellín - Aranjuez.

Se trataba de una tecnología nueva para el METRO, que supo responder al reto. Durante el primer año de operación, la línea 1 de buses transportó cerca de 10'000.000 de usuarios.

También los pasajeros se adaptaron rápidamente a este nuevo modo de transporte. La posibilidad de hacer transferencia del METRO a los nuevos buses sin ningún costo adicional contribuyó a consolidar una red de transporte que integra a todo el valle de Aburrá. Para muchos habitantes del occidente, los articulados se convirtieron en un medio cómodo y seguro para conectarse con el resto de la ciudad.

A los 20 buses articulados se sumaron en marzo de 2013, 47 buses padrones que comenzaron a hacer el recorrido por la pretroncal de la Avenida Oriental, llamada línea 2. Este es el primer paso para la reorganización del tráfico vehicular en el centro de la ciudad. Una segunda fase contempla la entrada de las rutas alimentadoras de las cuencas 3 y 6, cuya operación fue adjudicada a dos empresas transportadoras a través de una licitación pública. Estas rutas comenzaron a operar a finales de octubre de 2013, permitiendo que más usuarios puedan integrarse con el METRO y las líneas de buses.

Un aspecto positivo es que la Cultura METRO se extendió a las líneas de buses. Allí también se cede el puesto a quien lo necesita, los articulados y padrones permanecen limpios y en buen estado y las personas con movilidad reducida se sienten incluidas. Un fenómeno que da cuenta del aprecio que los usuarios sienten por este tipo de comportamientos que hoy son reconocidos y admirados como un gran patrimonio del METRO y de todos los antioqueños. ☑



Buses de las rutas alimentadoras

Los sistemas BRT

Los sistemas BRT (Bus Rapid Transit), que operan en muchas ciudades del mundo tienen características especiales:

- Buses de alta capacidad
- Transitan por carriles exclusivos
- Puntos de parada fijos con plataformas.

Posibilidad de integrarse con otros modos de transporte como el METRO, los cables y próximamente el tranvía.

Buses padrones



Con la llegada de nuevos buses mejoran la frecuencia y el servicio para los usuarios.

COMBUSTIBLE	LONGITUD	BUSES	PARADAS	CAPACIDAD	RECORRIDO	
Gas natural vehicular	12 metros	47	8 paradas por la Avenida Oriental.	100 pasajeros 24 sentadas 76 de pie	Línea 1 12 km Línea 2 13,5 km	Plataformas de acceso para personas con movilidad reducida (PMR).

Buses articulados



COMBUSTIBLE	LONGITUD	BUSES	PARADAS	CAPACIDAD	RECORRIDO
Gas natural vehicular	18 metros	20	20 paradas (2 temporales)	154 pasajeros	12 Km

Llegan el Tranvía de Ayacucho y sus dos cables



Una solución de movilidad que llevará calidad de vida a más de 350.000 habitantes de la zona centro oriental de Medellín comienza a hacerse realidad. En 2013 comenzaron las obras civiles del Tranvía Ayacucho y sus dos cables.

Algunos habitantes de la ciudad, los mayores, todavía recuerdan con cariño el tranvía que existió en Medellín en los años cuarenta. La llegada de los buses movidos por combustible fue relegando este sistema de transporte hasta que en 1953, desapareció.

Más de seis décadas después, esta tecnología se presenta como una solución de movilidad para cerca de 350.000 personas de las comunas Villa Hermosa, Buenos Aires y La Candelaria de la zona centro oriental de Medellín.

El tranvía tendrá seis paradas y tres estaciones de transferencia: una de ellas conectada al METRO en San Antonio. Sus dos cables harán los trayectos Miraflores - 13 de Noviembre y Alejandro Echavarría - La Sierra.

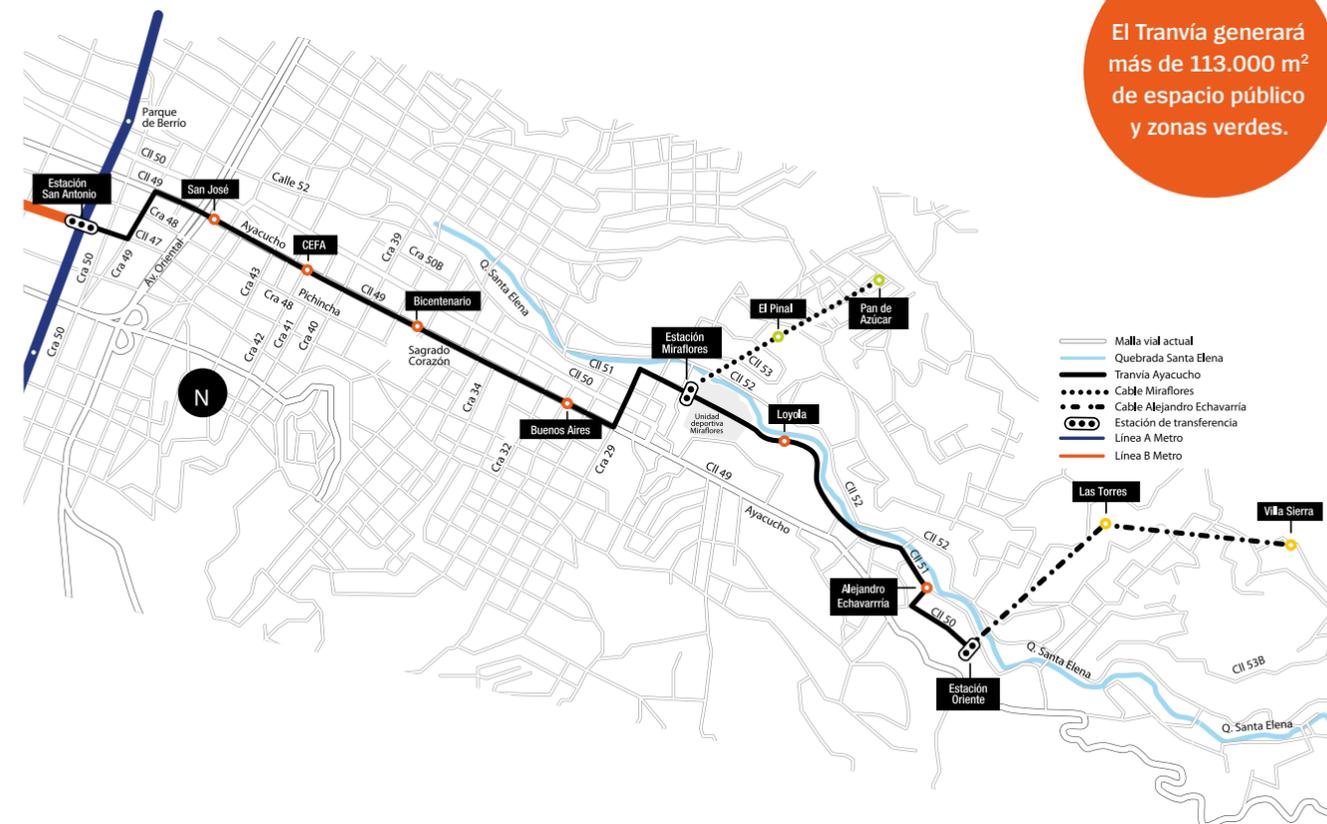
Esto significa que muchas personas que viven en este sector podrán llegar rápidamente al centro de la ciudad e incluso ir hasta Niquía o La Estrella pagando un solo

tiquete, lo cual beneficiará a los usuarios con ahorros en tiempo y dinero.

A la vanguardia

Muchas ciudades de Europa cuentan con tranvía. Los más recientes son los de Clermont Ferrand (Francia) y Padua (Italia). Medellín será la primera ciudad de Colombia en tener un tranvía y será de última generación. Este sistema propone una inserción urbana que no irrumpe de manera brusca en el entorno. Será permeable, permitirá divisar la ciudad gracias a los amplios ventanales de los vehículos tranviarios y le proporcionará al usuario la experiencia de un viaje tranquilo y seguro.

Para comienzos de 2013, ya se había adquirido el 92 por ciento de los predios necesarios para el Tranvía. Esto gracias a la gestión social adelantada en la zona desde



El Tranvía generará más de 113.000 m² de espacio público y zonas verdes.

2010, ya que para el METRO es fundamental que los vecinos se apropien del proyecto y conozcan sus beneficios.

La implementación del Tranvía tendrá un costo de USD300 millones. Para su financiación ya se cuenta con un crédito de USD250 millones otorgado por la Agencia Francesa de Desarrollo.

Una de las principales novedades del proyecto es que, a diferencia de la mayoría de tranvías en el mundo, que

son guiados por rieles paralelos, el de Ayacucho será guiado por un riel central con neumáticos de goma capaces de subir las pronunciadas pendientes de los barrios de las comunas 8, 9 y 10.

Con el tranvía, Medellín se reafirma como una ciudad innovadora, con proyectos que le apuntan a la movilidad sostenible. □

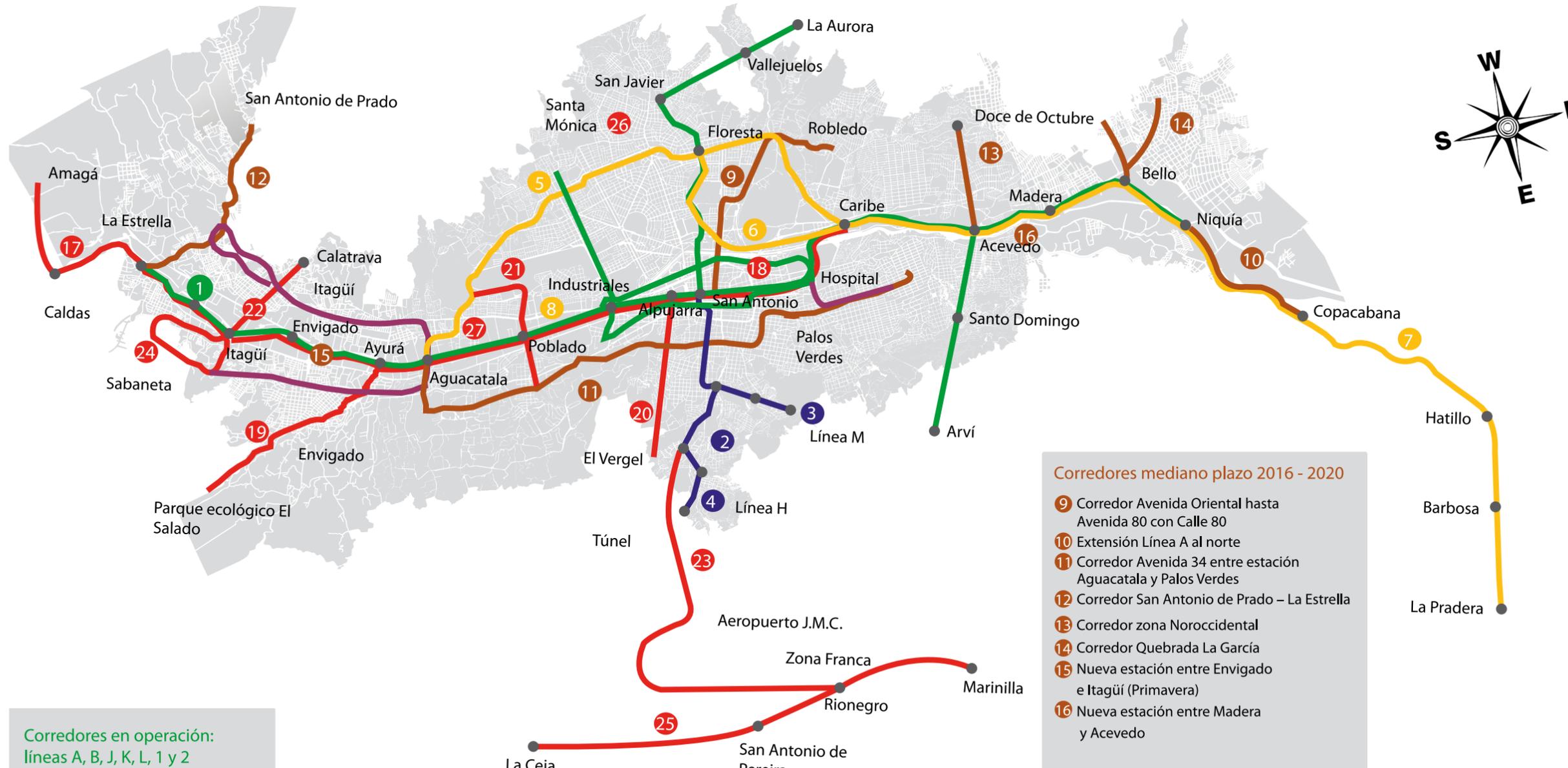
PLAN MAESTRO

2006 - 2030

Confianza en el futuro

Plan Rector de Expansión

Nuestro METRO planea un amplio sistema de transporte masivo. Así soñamos la ciudad-región en el Plan Maestro 2006 - 2030 Confianza en el Futuro.



Corredores en operación:
líneas A, B, J, K, L, 1 y 2

1 Extensión de la Línea A al sur

Corredores en ejecución: Corredor Ayacucho

2 Tranvía Ayacucho
3 Cable Línea M: Pan de Azúcar
4 Cable Línea H: La Sierra

Corredores corto plazo 2011 - 2015

5 Corredor Avenida 80
6 Operación comercial Línea C
7 Corredor Sistema Férreo Multipropósito Fase I
8 Nueva estación entre Industriales y Poblado (Río)

Corredores mediano plazo 2016 - 2020

9 Corredor Avenida Oriental hasta Avenida 80 con Calle 80
10 Extensión Línea A al norte
11 Corredor Avenida 34 entre estación Aguacatala y Palos Verdes
12 Corredor San Antonio de Prado – La Estrella
13 Corredor zona Noroccidental
14 Corredor Quebrada La García
15 Nueva estación entre Envigado e Itagüí (Primavera)
16 Nueva estación entre Madera y Acevedo

Corredores largo plazo 2021 - 2030

17 Corredor Sistema Férreo Multipropósito Fase II
18 Corredor Sistema Férreo Multipropósito Fase III
19 Corredor El Salado – Ayurá
20 Corredor El Vergel – Alpujarra
21 Corredor Terminal del sur – El Poblado – Avenida 80
22 Cable Itagüí (Calatrava)
23 Conexión a Oriente
24 Corredor Sabaneta
25 Sistema de transporte en oriente
26 Corredor Santa Mónica
27 Nueva estación entre Poblado y Aguacatala

Quieren y sueñan



Edison Castrillón

Empleado de una litografía » Usa el METRO todos los días

“Voy de Santo Domingo a Itagüí y me demoro menos de una hora. Antes usaba buses, pero ahora puedo llegar directamente a mi casa o al trabajo. Para mí el METRO presta un servicio muy importante porque me ahorra tiempo”.



Alba Nury Tilano

Empleada de oficios varios » Usa el METRO tres veces a la semana

“Prestan un excelente servicio. Me facilitan el transporte a todas partes porque los tiempos de recorrido se me hacen muy cortos y llego a cualquier lado. Voy desde la estación Popular de Metrocable hasta El Poblado en media hora, ¿qué puede ser mejor que eso?”.

Docente » Usa el METRO todos los días
“Me vengo de Niquía hasta Acevedo y luego tomo la Línea K hasta la estación Popular. Me gusta mucho el METRO porque me lleva a donde voy de una manera cómoda y segura”.

Ana Milena Vanegas



Empleado de construcción » Usa el METRO casi todos los días
“Es el mejor medio de transporte porque puedo llegar rápido a todos lados. Aunque tengo moto, prefiero viajar en METRO porque es más seguro y cómodo”.

Uber Arvey Villa



Byron Esneider Blandón

Estudiante de enfermería » Usa el METRO todos los días

“Me gusta mucho la línea de buses. Me transporto en ella desde Manrique hasta la Minorista. Antes usaba rutas que no estaban integradas al METRO y me demoraba mucho en los desplazamientos, ahora me desplazo de la casa a la Universidad en un solo trayecto”.



Fabio Andrés Escobar

Alpinista » Usa el METRO todos los días

“No hay como el METRO. Me gusta porque no tengo que aguantarme los trancones y es muy ágil. Por eso lo uso a diario”.

Empleada de un call center » Usa el METRO todos los días
“El servicio es muy bueno y es un transporte muy rápido. Es el medio de transporte que prefiero porque me permite llegar fácilmente a mi trabajo”.

Carolina Lopera



Artesano y decorador » Usa el METRO esporádicamente
El METRO es muy bueno e importante para la movilidad. Lo uso cuando voy al Centro porque me queda cerca de todo y llego rápido y sin complicaciones”.

Luis Alfonso Blandón



Albeiro Villarreal

Operario en Haceb » Usa el METRO y la línea 1 de buses todos los días

“Viajo de Manrique hasta Hospital y luego hago transferencia hasta Niquía. Me facilita mucho el transporte de mi casa al trabajo. Los articulados son cómodos y me permiten llegar más rápido”.



Leidy Guatarilla

Docente » Usa el METRO todos los días

“Hago el recorrido desde Sabaneta hasta Popular. En todo este recorrido me demoro solo 25 minutos. El METRO me facilita el desplazamiento a muchos lugares. Me siento muy tranquila cuando viajo en él”.

Ama de casa » Usa la METRO esporádicamente
“Uso la línea de buses cuando tengo que llevar a mi hija a citas médicas. Lo que más me gusta es que me ahorro mucho tiempo en la salida y ahora con la línea de buses puedo ir desde Belén hasta Hospital muy rápido y economizo dinero”.

Olga Lucía Arenas



Estudiante » Usa el METRO todos los días
“Voy de Madera a Poblado para ir a estudiar. Me parece excelente el servicio porque me ahorro tiempo y dinero”.

Lisandra Londoño



Alejandra Santillana

Docente » Usa el METRO todos los días

“Me desplazo de la estación Envigado a Acevedo y luego en Metrocable hasta Santa Lucía o Popular. Es excelente el servicio. Creo que además de que el METRO es rápido, es muy eficiente. Si no existiera el Metrocable me tocaría salir mucho más temprano de la casa a coger un bus al centro y luego otro hasta Popular”.



Patricia Acosta

Empleada oficios varios » Usa el METRO todos los días

“Uso las rutas integradas y luego voy desde Itagüí hasta Tricentenario. Creo que el METRO es lo mejor que le pudo pasar a Medellín y el mejor medio de transporte. Me va bien con el dinero porque ahorro y, en cuanto al tiempo, es espectacular porque no tengo que madrugar tanto”.

En contacto permanente

Alrededor del Sistema se tejen historias de vida, eventos y muchas noticias que vale la pena contar. Estos son los medios que le ayudan a mantenerse informado sobre la actualidad del METRO.

● Nuestro METRO

Cada mes, nuestros usuarios son recibidos en las estaciones con un nuevo ejemplar de *Nuestro METRO*, el periódico que los mantiene al tanto de los proyectos, noticias e información de interés del Sistema. Este medio es reconocido y esperado por los lectores. La circulación alcanza los 80.000 ejemplares y es distribuido en las 55 estaciones del Sistema.



● Revistas especializadas

El conocimiento y experiencia se recoge en diversas publicaciones especializadas. Dos revistas de I+D+i, una revista de cables, una de Cultura METRO y la revista de aniversario por los 15 años hacen parte de esta colección.



● Estación METRO

Todos los viernes, de 7:30 a 8:00 a.m. hay una cita con la información más relevante del Sistema en el 96,4 del dial. Estación METRO acompaña a los madrugadores que quieren estar al tanto de los avances del Tranvía Ayacucho y sus dos cables y de las principales novedades que se viven en el METRO.

● Centro de sonido

Los mensajes que acompañan a los usuarios en los trenes y las 55 estaciones del Sistema se producen en el Centro de Sonido. Allí se define la programación musical que ameniza el paso de los usuarios por el METRO y se producen cuñas y anuncios con calidad profesional.

● TV METRO

En www.metrodemedellin.gov.co y en el canal www.youtube.com/metrodemedellin.com está disponible cada semana un nuevo video de corta duración y de un formato ágil que permite conocer todas las historias y acciones positivas de la empresa de transporte.

● Info Metro y trípticas

Carteleros ubicados en las plazoletas y plataformas destinadas a anuncios para los usuarios, campañas y actividades de ciudad. Estas carteleros son el medio ideal para que universidades y otras instituciones den a conocer sus programas a un promedio de 580.000 usuarios diarios.



● Página web

Para planear su viaje, para conocer un poco más de la historia de la empresa o para enterarse de los locales comerciales del sistema que están disponibles para arrendar. Para conocer esta información y mucha más está disponible www.metrodemedellin.gov.co. Además hay un chat en línea para recibir asistencia inmediata a sus inquietudes, sugerencias y reclamos.



● Mapas

Con los mapas de ciudad, de bolsillo y turístico —diseñado para ser distribuido en los principales hoteles de la ciudad— usuarios y visitantes cuentan con una guía confiable para moverse por todo el valle de Aburrá en el Sistema.

A todo tren

Cuando termina la jornada laboral, Nuestro METRO suma la mayor cantidad de usuarios. La mayor movilización de personas en el área metropolitana funciona así.

599

cámaras de seguridad velan por la tranquilidad de todos los usuarios.

Cada tren se toma

40 minutos

en recorrer la línea A. Los trenes expreso hacen este recorrido en 35 minutos.

Desde San Antonio hasta Niquía se toma

17 minutos.

En cada tren de seis coches en dirección a Bello viajan en promedio hasta

2.000 usuarios.

Las 24 horas del día los servidores METRO están disponiendo todo para que el **servicio inicie en las 63 estaciones y 8 paraderos a las 4:30 a.m.** de forma simultánea.

392 personas en promedio participan en las labores de **limpieza** de trenes, estaciones y demás sedes de la empresa.

119 cabinas

con capacidad para 10 usuarios, cada una realiza **34 vueltas completas** en la línea J.

93

cabinas realizan diariamente un promedio de **40 vueltas completas** en la línea K.

85%

de los usuarios ingresan al Sistema por estaciones de la Línea A. Entre septiembre y diciembre de 2012, **1'455.413** ingresaron por la estación La Estrella.

46%

de las personas llegan a las estaciones por **rutas integradas**.

278 informadores vendedores atienden los puntos de venta.

1.000 buses

de las **112 rutas integradas** esperan a la salida de las estaciones que cuentan con este sistema.

45% de las personas llegan a las estaciones en estas rutas integradas.

Aunque a las **11:00 p.m.** se cierra el servicio comercial en las estaciones, cientos de colaboradores inician su **labor de mantenimiento** y supervisión a fin de tener todo listo para la próxima jornada.

Capacidad

Según cálculos de la empresa, el año pasado, por cada 1'000.000 de usuarios fue necesario talar 0,13 árboles y se sembraron

2,1 árboles.

El año pasado el METRO invirtió

\$4.298 millones

en acciones de mejoramiento ambiental.

El METRO genera calidad de vida y productividad.

Al año, sus usuarios ahorran en total

50 millones de horas.



En el año 2011 el planeta se ahorró **183.000 toneladas de CO₂** (que hacen que la Tierra se caliente), que el METRO, por ser eléctrico, no emitió a la atmósfera.

En todas sus zonas de influencia el METRO cuida de **6.000 árboles.**

En el 2012 el METRO invirtió más de **\$20.000 millones** en Cultura METRO.

Los usuarios del Sistema disponen de **21 baños públicos.**

En el METRO creemos que un mundo mejor será posible si nos concentramos en tener sistemas de transporte que aporten a la **Movilidad Sostenible**, basada en seis pilares:

- Sostenibilidad ambiental, utilizando combustibles limpios.
- Sistemas que generen gestión e inclusión social.
- Proyectos con visión de futuro y análisis de todos los impactos a largo plazo.
- Sistemas urbanos articuladores e integradores del territorio.
- Proyectos que aporten sostenimiento y seguridad vial.
- Proyectos que promuevan una estrategia de movilidad integrada.

92% de los usuarios del METRO son de estratos 1 (13%), 2 (40%), 3 (35%) y 4 (8%).

La colección de libros

“Palabras Rodantes”

incluye 55 autores diferentes. Se producen 70.000 libros al año.

960.000 ejemplares del periódico **Nuestro METRO** se leen cada año.

Cerca de **20.236** estudiantes

de escasos recursos se ahorran, cada uno, casi \$700.000 al año gracias a los descuentos que les brinda el METRO.



Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá



MAPA METRO

- LÍNEAS DEL SISTEMA**
- METRO**
- Línea **A** Niquía - La Estrella - Niquía
 - Línea **B** San Antonio - San Javier - San Antonio

- CABLE**
- Línea **J** San Javier - La Aurora - San Javier
 - Línea **K** Acevedo - Santo Domingo - Acevedo
 - Línea **L** Santo Domingo - Arví - Santo Domingo

- BUS**
- Línea **1** U. de M. - Av. del Ferrocarril - Parque Aranjuez - Av. del Ferrocarril - U. de M.
 - Línea **2** U. de M. - Av. Oriental - Parque Aranjuez - Av. Oriental - U. de M.

- CONVENCIONES**
- Estación
 - Paradero
 - Transferencia directa
 - Transferencia peatonal
 - Ruta integrada
 - Parqueaderos para bicicletas
 - PAC - Punto de Atención al Cliente
 - Todas las estaciones son accesibles
 - ▬ En construcción
 - Estación fuera de servicio

- HORARIOS DE SERVICIO**
- Lunes a sábado
4:30 a. m. - 11:00 p. m.
- Domingo y festivos
- Metro y líneas de buses
5:00 a. m. - 10:00 p. m.
 - Línea K:
8:00 a. m. - 10:00 p. m.
 - Línea J:
9:00 a. m. - 10:00 p. m.
 - Línea L (cable turístico)
9:00 a. m. - 6:00 p. m.
(No presta servicio el primer día hábil de la semana).





Cl. 44 No. 46-001. Bello, Antioquia
Conmutador 454 8888 Línea Hola METRO 444 9598
www.metrodemedellin.gov.co