

Para quienes vivimos la ciudad metro a metro





Junta Directiva

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

Sergio Fajardo Valderrama **Gobernador de Antioquia**

Aníbal Gaviria Correa

Alcalde de Medellín

María Eugenia Ramos Villa

Directora del Departamento

Administrativo de Planeación del

Departamento de Antioquia

Jorge Pérez Jaramillo

Director del Departamento Administrativo
de Planeación de Medellín

Representantes del señor Presidente de la República

Principales

Juan Manuel del Corral Suescún Guillermo Ricardo Vélez Londoño Cecilia Álvarez - Correa Glen Eugenia María Londoño Escobar Augusto López Valencia

Suplentes

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

Revista Tranvía

Publicación de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada

Publicación especializada número 6-2015

Claudia Patricia Restrepo Montoya Gerente General

Gerencia General

Dirección de Comunicaciones y Relaciones Públicas.

ISBN 978-958-57134-3-7

| resentacion derente del METAO | 3 |
|---|------|
| ditorial Alcalde de Medellín | 4 |
| il tranvía y sus dos cables, un proyecto regional | 5 |
| Cilómetros y líneas llenas de Cultura Metro | 7 |
| In viaje en el pasado que nos lleva al futuro | 8 |
| as muendas de doña Emilia | 10 |
| a obra maestra de Humberto Tamayo | 11 |
| Jonathan le sobra positivismo | 13 |
| yudar a la gente será más sencillo | 13 |
| In proyecto generador de Cultura Metro | 14 |
| il tranvía: la mejor solución de transporte ara una movilidad sostenible | . 18 |
| Centro Oriente, fuerza impulsadora de Medellín | |
| istaciones y paradas para la vida | 20 |
| il progreso es beneficios para todos | |
| In proyecto que hace ciudadanos ganadores | |
| Medellín, siempre a la vanguardia | |
| Modernizando las redes: una mejor ciudad | 26 |
| as manos de los héroes construyen el bienestar | |
| a coqueta bajo el sol | 28 |
| Desde las entrañas de la tierra | |
| De la Oriental a Miraflores | |
| los buenos transportes no les pasa el tiempo | |
| ámaras de redes: muchos detalles | |
| A estrenar se dijo Medellín! | |
| àlo, Glo, Glo, la palabra que se pone de moda | |
| Medellín extiende su Cultura METRO | |
| ranvía y cables, la esperanza de Luz Mandelly | |
| ara verte mejor: de turismo en el tranvía | |
| :I camino hacia el futuro: educación | |
| Il color y la vida palpitarán en Ayacucho | |
| os cables: un tesoro que crece sin límite | |
| ranvía de Ayacucho, una oportunidad | |
| ara la vida y la seguridad | 52 |
| ínea M, nuevo orgullo de tres barrios | 53 |
| Rosalba y Diego, así fundaron un barrio | |
| K - 47 le pone ritmo al Trece de Noviembre | 56 |
| il barrio por dentro | 57 |
| Il tranvía es oportunidad para todos | |
| rqueología ¡Esto se salvó! | 60 |
| in las dos orillas y con toda la berraquera | |
| Buscando el sol naciente | |
| driana, una mujer que se llama esperanza | |
| adre Carmelo, el evangelio de la sonrisa | |
| código Ocho, la clave para una nueva generación | |
| Mapa METRO | |

Ayacucho, corredor de movilidad, patrimonio, turismo y cultura



n el año 2013 comenzó la construcción de las obras físicas del tranvía de Ayacucho y sus dos cables pero desde el 2009 el METRO y la Alcaldía de Medellín comenzaron a generar acercamientos con la comunidad para construir una relación de confianza

El tiempo transcurrido permite mirar el presente y un poco atrás y reconocer una gran cantidad de personas, historias y momentos que hacen que este proyecto se arraigue cada vez más en el corazón. Precisamente, quisimos realizar esta revista para recopilar un poco la historia, las voces, los personajes y los hechos, y dejar un documento que nos sirva el día de mañana para recordar este proceso enriquecedor que, sin duda alguna, aumentará la experiencia de Medellín en el desarrollo de obras públicas de gran impacto social con una alta sensibilidad y responsabilidad con la gente.

Han sido días y años de arduo trabajo, sudor, pero a la vez de cariño, amistad y confianza porque cada día que pasaba en la ejecución de las obras, aumentaba la relación con los comerciantes, residentes, con los líderes, estudiantes, a quienes hoy el METRO y la Alcaldía de Medellín tienen de su lado para cuidar el tranvía y los dos cables nuevos.

Pero con este proyecto queremos ir más allá. No solamente estamos buscando ver funcionar un tranvía y dos cables correctamente, sino que queremos ver convertido a Ayacucho, en un importante corredor de movilidad. patrimonio, turismo y cultura y para lograrlo se requiere el aporte de todos.

Queremos que en Ayacucho se viva la vida, la cultura, la diversión sana, la convivencia, el arte. Las fachadas serán renovadas y coloridas y acompañaremos a los comerciantes para que se fortalezcan y ofrezcan siempre a propios y visitantes su mejor servicio y sonrisa. Se trata de un proyecto integral que busca que le saquemos el mejor provecho como ciudadanos a un sistema de transporte de inserción urbana, limpio, amigable con el medio ambiente, generador de encuentro, integrado y económico.

Usted, quien lee estas líneas, encontrará a continuación, solo algunas historias e información de interés del proyecto de Ayacucho y sus dos cables, pero de aquí en adelante tendremos mucho más para contar. Por eso, seguiremos contando en otros documentos similares, la historia que estamos y seguiremos tejiendo entre todos para aumentar el orgullo por nuestra ciudad, nuestros corredores de vida y nuestros sistemas de transporte. O

Tenemos el reto de la transformación cultural



I tranvía de Ayacucho nos plantea, sin duda alguna, nuevas formas de relacionarnos y apropiarnos del espacio público debido a la característica especial que tiene como es la de transitar compartiendo el espacio con el peatón y el ciclista y al mismo nivel del piso. Por eso, el gran reto para todos como ciudadanos será el de avanzar juntos en la transformación cultural de cara a estas nuevas líneas de transporte como son las línea T-A (tranvía), y las líneas M y H de cable.

Desde la Alcaldía de Medellín le apostamos a la financiación total de este proyecto porque creemos en los beneficios que le otorgará a la ciudad no solo en términos de movilidad sino en convivencia ciudadana. Por eso, no solamente hemos impulsado la construcción de esta gran obra física, sino todo el proceso de transformación social y comportamental de las personas. En ese sentido, el reto es gigante y representa la oportunidad para todos de demostrar la capacidad que tenemos de interactuar, apropiarnos correctamente de las obras públicas, respetarlas, hacer un uso adecuado del espacio y convivir.

El tranvía se integra a la ciudad, al vecindario, a la misma movilidad y por eso el comportamiento de todos debe ser diferente, tanto de quienes convivirán con el sistema en su eje como de quienes pasen de forma esporádica. Como el proyecto representa un cambio cultural por eso estamos en el territorio y en las comunidades desde el año 2008, informando, enseñando y trascendiendo

juntos el significado y el cambio positivo que nos generará este proyecto no solamente para los habitantes de la zona Centro Oriental de Medellín sino para toda la región metropolitana debido a la conexión que se facilitará con las diferentes líneas de transporte, operadas por el Metro.

Debemos seguir avanzando en la transformación cultural, en el respeto por la vida, en la convivencia y en la apropiación adecuada de los espacios, pero sobre todo, debemos avanzar en la extensión de la Cultura METRO de la cual nos sentimos tan orgullosos y que estoy seguro que muchos ciudadanos coinciden conmigo en el deseo de querer ver ese modelo replicado en otros escenarios de ciudad para que trascienda y no solo se quede en los vagones del tren, en las cabinas y próximamente, en el tranvía.

Lograr eso es tarea de todos y con el tranvía tenemos la gran oportunidad de extender dicha cultura, con sus particularidades porque aquí recordemos que podremos caminar junto al tranvía, atravesar el corredor tranviario y vivir de una forma diferente porque el mismo sistema nos planteará opciones que quizás antes no contemplábamos como ir de paseo con la familia a Ayacucho, almorzar en el lugar, observar desde el tranvía la arquitectura del centro, sus iglesias, el futuro Pabellón del Agua, entre otras cosas.

Estoy seguro que nos luciremos en el reto de la transformación cultural y en la apropiación del nuevo tranvía, un sistema con el cual seremos nuevamente pioneros en Colombia, esta vez por revivir un tranvía moderno para el servicio de todos los ciudadanos y que combinará dos tecnologías, el riel central y los neumáticos para superar las pendientes de Ayacucho.

Creemos en el tranvía, tanto que consideramos que será el que impulse la creación de otros en la ciudad como el de la carrera 80, un proyecto que ya cuenta con los diseños y que como Gobernador de Antioquia, en el período 2004-2007 apoyé como presidente de la Junta Directiva del Metro. El tranvía de Ayacucho, sin duda alguna, será una plataforma muy interesante para seguir alcanzando nuevos sueños y haciendo realidad proyectos importantes de movilidad y convivencia. O



El Tranvía y sus dos cables,

un proyecto regional

Cada avance de la empresa METRO está pensado para el desarrollo futuro, no solo de Medellín y el área metropolitana, sino de toda la región.

a empresa METRO y sus desarrollos se han constituido como un elemento de desarrollo y progreso para la región, y no solo para el área metropolitana del Valle de Aburrá.

Por ello, el Plan Maestro 2006 -2030 'Confianza en el Futuro', a través del Corredor de Ayacucho con el tranvía y sus dos cables, es también una promesa de avance regional al conectar los valles Aburrá y San Nicolás con tecnología ferroviaria, idea centenaria que se frustró por las disputas políticas de principio del siglo XX en el oriente antioqueño.

"El sueño nuestro con el Plan Maestro es que el tranvía de Ayacucho, con esa tecnología

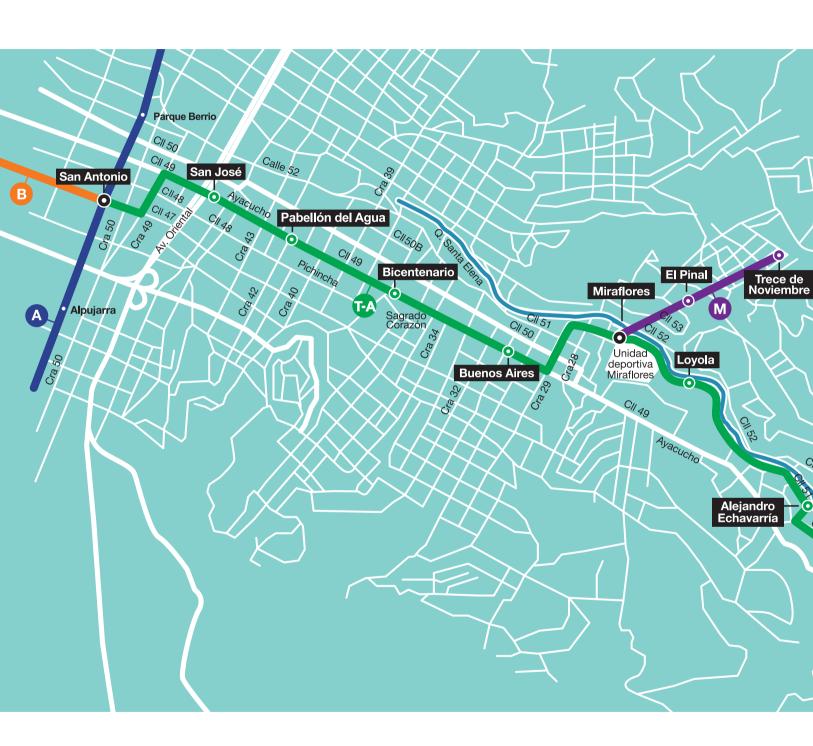
seleccionada allí, que cuidadosamente se estudió su aplicabilidad para que pueda cruzar el Túnel de Oriente, nos permita llegar en el futuro al aeropuerto", explica Tomás Elejalde, gerente de Planeación del METRO.

Y ese sueño está más que justificado: la estación Oriente del metrocable Línea H está a solo tres kilómetros de la boca del Túnel de Oriente.

Es un sueño de integración de la región que contiene un mensaje muy valioso de desarrollo: unirse a través de las tecnologías de transporte limpio y sustentable con un tren ligero. O



El Tranvía de Ayacucho y sus dos cables representa la posibilidad para más de 350 mil personas de acceder de manera ágil,





Kilómetros y líneas llenas de Cultura Metro

n noviembre de 1995 la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada comenzó a operar sus líneas de tren y poco a poco fue ampliando sus servicios con líneas de cable, de buses y próximamente con una línea de tranvía y otros dos metrocables.

Las aspiraciones y metas de esta empresa antioqueña son grandes y al igual que el Sistema no se detienen. Los más de 800 mil usuarios que se movilizan a diario en él han sido testigos de los avances y de la manera como el METRO permea positivamente la vida de los antioqueños. Sin duda alguna, la vida de los habitantes de la región metropolitana tiene un antes y un después a partir del funcionamiento del sistema METRO. Pasó igual cuando iniciaron las líneas de cable v ocurrirá lo mismo con el tranvía v sus dos cables complementarios, un proyecto con memoria, innovación y reconocimiento social pues con la línea T-A (tranvía) y las líneas de cable M v H, las personas se sentirán más integradas y podrán ir a barrios hasta donde ha sido difícil llegar porque en muchos casos solamente se cuenta con una vía de acceso.

El sistema METRO hoy cuenta con tres líneas de cable (líneas J, K y Cable Arví), dos líneas de buses y dos líneas de tren. Se sumarán, entonces, la línea de tranvía y otros dos metrocables recorriendo más kilómetros y extendiendo la Cultura METRO. O

Un viaje en el pasado

que nos lleva al futuro

En el amanecer del siglo XX Medellín pensó en el tranvía como la mejor manera de movilizar a la naciente metrópoli. Los coches pintados con colores vivos llegaron a los nuevos barrios, corregimientos y municipios cercanos y dejaron nostálgicas imágenes como legado de nuestro pasado. La aparición del vehículo particular y la dificultad para renovar el sistema, llevó a los primeros tranvías a desaparecer en 1951.

rigen. Mientras en las grandes ciudades del mundo como Nueva York, se vivía el esplendor de la Revolución Industrial, la cúspide del capitalismo, en Medellín sus empresarios pensaban en cómo llevar a los nuevos habitantes de la urbe -los obreros de sus prósperas industrias- hacia ese nuevo modo de vida: las urbanizaciones, los barrios.

Y la solución ya se había inventado desde inicios del siglo XIX con el tranvía, una variación del gran tren pero con destinación exclusivamente urbana o metropolitana. Montado sobre rieles, con coches con más capacidad para los nuevos ciudadanos y en un primer momento, desplazados por animales, el primero de ellos funcionó en la primera década de los años 1800, en Gales, Reino Unido.

El primer tranvía de Medellín se inauguró el 23 de enero de 1887. Los coches eran tirados por mulas y rodaban sobre rieles insertados en las calles aún sin pavimentar de la floreciente capital antioqueña: un 'tranvía de sangre'.

Con este servicio destinado a atender el creciente dinamismo industrial y comercial que impulsaba el Ferrocarril de Antioquia, se atendió el sector entre la plazuela de La Veracruz y la casa de baños de El Edén, que luego se convierte en el Bosque de la Independencia y hoy es nuestro Jardín Botánico. Más tarde se amplió por la carrera Bolívar, subiendo por Ayacucho hasta la actual iglesia de Buenos Aires.

Sin embargo, la empresa del general Clímaco Arbeláez -a quien se le atribuye la iniciativa de transporte masivo-, nunca pudo con el manejo de las mulas que halaban los coches. Las afectaba el calor -eran originarias de tierra fría- y el servicio se volvió traumático, colmado de incidentes y lento; tanto, que los medellinenses decidieron no usarlo más.

La promesa de las líneas Medellín - Itagüí y Medellín - Copacabana nunca se cumplió. El tranvía de sangre funcionó hasta el año 1893 cuando la empresa cerró, cediendo sus derechos a una firma belga: seis años duró la primera aventura.

En los años siguientes se dieron varios intentos de poner en marcha un nuevo tranvía pero las discusiones sobre los derechos de explotación (50 años) a favor del general Arbeláez, no se resolvieron sino hasta 1919.

La nueva era

Para los años 20 llegó el tranvía eléctrico. Fue gracias a la creación de la Empresa de Tranvías Eléctricos (1919), la misma que posteriormente se denominaría Tranvía Municipal de Medellín, y perteneciente a las Empresas Públicas Municipales, EPM.

La firma J. G. Brill, con sede en Philadelphia (EE. UU.), la misma que vendió los primeros coches a Medellín, fue la proveedora de los nuevos doce carros eléctricos de línea Birney Safety Cars. Con ellos se inició el servicio comercial el 12 de octubre de 1921 para atender inicialmente el tramo Plaza de Berrío - La América.

Posteriormente se crearon diez líneas más que se atendieron con la compra, durante esa década, de 52 carros adicionales, entre los que se contaron dos coches de cuatro ejes. Con su color terracota y sillas de madera con incrustaciones metálicas de reluciente dorado, los coches tenían una capacidad aproximada de 30 pasajeros sentados y 20 en pie.

Tres tipos de vagones atendían la demanda: verdes (pasajeros y carga); rojos, con sillas de madera y sólo para pasajeros; y amarillos, con mayor capacidad de usuarios y sillas de mimbre.



Un conductor de tranvía podía ganar \$54,80 por mes. Un almuerzo valía siete centavos.



A los coches a Envigado, por ser amarillos se les llamó 'canarios'.



El reglamento del tranvía prohibía fumar dentro del coche y el ingreso con pantano en los zapatos.



Cinco centavos valía el pasaje en 1925. Tiquetera de 20 viajes: 60 centavos.



El tiquete para estudiantes costaba dos centavos.

El servicio creció rápidamente v de forma exponencial, cumpliendo así su papel de herramienta en la expansión urbana de Medellín que por esos años contaba con 60 mil habitantes, además de un buen número de textileras, cervecerías, trilladoras, fábricas de velas y jabones, ingenios paneleros y una fuerte producción metalúrgica. A esa producción se sumaban las artesanías y la comercialización de productos importados.

Para 1925 casi una tercera parte de la población usaba el tranvía: 18.923 pasajeros diarios se reportaron para ese momento.

Esplendor v decadencia

Rápidamente el tranvía se convirtió en protagonista de la vida citadina. Cada día miles de trabajadores llenaban los coches para llegar hasta las fábricas de los acaudalados industriales. Pronto se tuvo que emitir un reglamento de uso del medio de transporte que incluía la exigencia de respetar al conductor como autoridad del coche y no escupir en el piso, por citar solo dos de las normas.

Aranjuez (20%), Manrique (18%), Buenos Aires (18%) y La América (10%), fueron los sectores de mayor demanda.

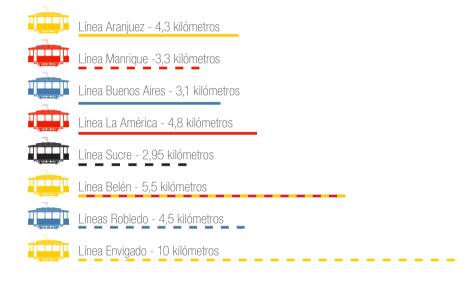
Sin embargo, el hecho de que el tranvía se construyera de manera unidireccional- no había doble par de rieles-, que discurriera por estrechas vías de pocos metros de ancho -lo que no permitía su ampliación por espacio y costos-; y que no tuviera los suficientes vagones para atender la demanda, minaron viaje a viaje la admiración y utilidad del Tranvía Municipal de Medellín.

Como anécdota, un artículo de El Colombiano en agosto de 1940 se quejó de que "el tranvía de Medellín no es más que una nota antiestética para la ciudad. Su ruido ensordecedor, su incomodidad insufrible, los grandes gastos que demanda su sostenimiento, hacen de él una verdadera carga. En buena hora la administración municipal ha resuelto reemplazarlo por un moderno servicio de buses".

A ello se sumaron otros factores determinantes para que en el año 1951 y con una demanda diaria de más de 61 mil pasajeros/día, el tranvía hiciera su último viaje.

La mejora en la infraestructura vial (calles pavimentadas) especialmente a finales de los años 30 e inicios de los 40 y la aparición en 1940 de empresas urbanas de buses -más versátiles para llegar a más lugares que el rígido tranvía-; le terminaron por imponer los santos óleos al primer sistema de transporte masivo de la ciudad: sus coches se vendieron a otras ciudades o fueron desmantelados para venderse por el valor de sus materiales.

En noviembre de 1951 se retiraron los rieles que por 30 años movilizaron el progreso de Medellín. O



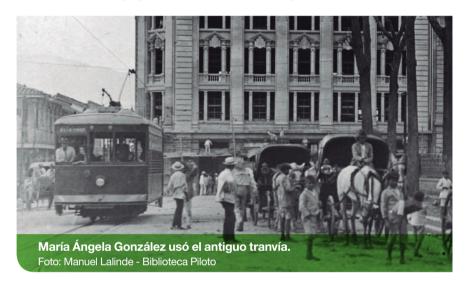
Rutas del Tranvía Eléctrico

Esquema funcional rutas

"Sucre" v "Buenos Aires" CALLE 57 TEMPI O CALLE BOLIVIA (56) "FL SLIFRAGIO" CALLESTIORE CALLE PERI L(55) CALLE 52 QUEBBADA SANTA FI ENA CARRERA CÓRDOBA CANDELARIA PARQUE BERRIO 3+ BUFNOS AIRES CALLE 50 CALLE AYACUCHO (49) FALACÑE **TEMPLO** "BUFNOS AIRES" CALLE 44

Las muendas de doña Emilia

Hace 90 años, María Ángela González era pasajera habitual de la línea Buenos Aires en la que no paraba de jugar con su hermano. No olvida las 'pelas' de su madre. Se acerca a su centenario v espera volver a jugar en los coches de Ayacucho.





El primer tramo de la línea Buenos Aires medía un kilómetro. Iba desde la calle Colombia al Parque de Berrío.

Miraflores, era la última estación de la línea que estuvo completa en 1922.

El Tranvía Municipal atendía entre las 5:00 a. m. y las 10:00 p. m.

emoria. María Ángela tomó la mano de su hermano Francisco González y lo arrastró a una nueva aventura de niños. Una que resultaría emocionante, casi adictiva y, sobre todo, inolvidable.

Él, de apenas cinco años, y ella, de seis, montaban sin cesar y al amparo de los conductores en los coches del Tranvía Municipal de Medellín del que hicieron su más grande juguete en el

Como si de un encantamiento se tratara, María Ángela se deslumbró con los recién llegados coches. Era tanta su atracción por el sonido de las ruedas al pasar sobre los rieles y por el tintineo de la campana que como un mantra hipnótico la llamaba a montarse, y solamente los correazos de su madre Emilia Múnera la despertaban del viaje maravilloso

al que embarcó a su hermano menor cientos de veces.

"¡Guape, guape! Primero a mí y luego a mi hermano para que nos bajáramos a almorzar, porque nos quedábamos ahí montados. No le hacíamos caso", recuerda María Ángela con una lucidez tan clara como su cabello plateado por los años.

"El pasaje valía tres centavos y vea, para arriba y para abajo. Éramos unas cositas así chiquiticos", remata poniendo la mano a un metro de altura y aumentando lo épico de la experiencia que le quedó grabada en la memoria hasta hoy, cerca de sus 98 años.

"Yo me baño sola y me muevo sola", promulga con autoridad María Ángela. Y comprueba su solidez no sólo hablando duro sino montando, cuando se antoja, en el metro y en los cables. También, cuando

aprieta la mano fuerte al saludar y al momento de pararse para despedir a los visitantes. "Yo sí no me quedo encerrada", remacha María Ángela con aires de soberbia juvenil.

Y con ese mismo tono enuncia entre una amplia sonrisa: "tengo 98 y ya voy a montar en el otro tranvía. Oíste, ¿a eso sí le van a poner ruedas especiales?".

No es de dudarlo. Con su fortaleza, seguro que a finales de 2015, cuando esta exmaestra de primaria escuche otra vez la campana del nuevo Tranvía de Ayacucho, saldrá a la calle, caminará con calma hasta la parada o estación más cercana, recordará a su hermano Francisco, imaginará a su mamá Emilia esperándola para el almuerzo y sin importarle el regaño, volverá a ser otra pasajera feliz y expectante que solo quiere jugar a los paseos por Avacucho. O



de Humberto Tamayo

Un empresario, empedernido coleccionista y restaurador de autos clásicos, fue el hombre encargado de devolver a la vida un coche del antiguo Tranvía Municipal. Él y sus 'muchachos' regresaron, parte por parte, el esplendor a este vehículo, testigo de la Medellín del siglo XX.

as luces se encienden y su color amarillento amplifica el dorado. Es tan reluciente que hace parecer el interior del vagón un tesoro como el de los faraones.

Humberto Tamayo saca su habano marca Cohiba de la boca, suelta una bocanada de humo que se confunde con su cabello blanco y contempla en silencio la obra de restauración que llevó a cabo durante ocho meses junto a sus 'muchachos'.

Cuando los directivos del Museo del Transporte de Antioquia le dijeron a Tamayo, un consumado coleccionista de carros antiguos y protagonista

permanente del Desfile de Autos de la Feria de las Flores, que era el escogido para restaurar un casi destruido coche del Tranvía Municipal, se impactó. Su memoria lo llevó de inmediato a su infancia, exactamente al año 1951.

"Mi padre me llevó a conocer el tranvía. Fue el de Aranjuez. Los estaban desmontando desde 1940 y al día siguiente esa línea salía de servicio, por eso había que montar sin falta", relata Tamayo con voz exageradamente ronca.

Con ese paternal recuerdo, emprendió el plan para resucitar, no solo sus memorias de un viaje inolvidable, sino el histórico coche rojo que sirvió a la línea La América.

El viejo número 61 fue encontrado en una finca del municipio de Caldas. Fue llevado allí por un operario que lo compró en 1948 y decidió instalarlo en su predio rural para adornar la propiedad y no alejarse de su máquina. En 1963 la finca pasó a manos de otra familia, los Medina.

Ellos también embarcaron en el cascarón añejo del vehículo, por su magia especial, los juegos y vivencias de la mayoría de integrantes de la familia por tres generaciones.

Casi no lo venden, pero que fuese para restaurarlo y regresarlo a la ciudad motivó la decisión final para ponerlo en manos de la Fundación Museo del Transporte de Antioquia.

De Caldas lo sacaron con una grúa telescópica luego de armarle una estructura que sostuviera sus quebrados huesos de metal. "Estaba oxidado, la madera muy deteriorada, sin ruedas. Como estaba sobre el prado, el óxido había hecho su trabajo", dice Tamayo.

Con cuatro de sus hombres, que además trabajan para él en su fábrica de lámparas, tuvieron el encargo de crear las piezas faltantes y reconstruir las originales que más se pudiera. Tamayo por su parte, buscaría hasta en Estados Unidos, algunas piezas específicas que aún se producen para tranvías clásicos.

"Lo primero fue reconstruir la parte férrea", cuenta Tamayo. El chasis, las ruedas, el sistema de suspensión tuvo que hacerse de nuevo en su totalidad. Una parte del equipo se encargó de las partes de madera, otro de las ventanas y todos en la creación de piezas a partir de las originales, la puesta a punto de la carrocería y la parte eléctrica.

Paso a paso, pieza a pieza, hechas a mano, y durante ocho meses, el coche fue reviviendo. Una silla, ventana, o lámpara a la vez. Las agarraderas de latón - cobre empezaron a brillar y al encender las luces parecía que el coche volvía a rodar sobre sus rieles en las noches de la Medellín del pasado.

Ahora el coche, con su particular tono de rojo, se pasea por la ciudad donde su moderna reencarnación, el Tranvía de Ayacucho, está por entrar en operación. Chicos y grandes lo visitan en su paso por los lugares públicos donde su elegancia incita al tacto, a la vista, a la imaginación de un tiempo lejano.

"Que un tranvía se cruzara en mi camino llena todos mis requisitos de alegría. Además del recuerdo con mi padre, es satisfactorio que la gente lo pueda conocer", concluye Tamayo. O



La restauración del coche 61 tuvo un costo de 180 millones de pesos.



Piezas como lámparas, los timbres y dos palancas de mando debieron comprarse en la ciudad de San Francisco, donde aún opera un tranvía similar al que funcionó en Medellín entre 1921 y 1951.



Cada riel del viejo tranvía tenía un peso de 55 libras/ yarda (91,44 cm) en las áreas de mayor tráfico y peso. Para las periferias, cada riel tenía un peso de 45 libras por varda.







Fotos cortesía Museo del Transporte

A Jonathan le sobra positivismo

Para este ejecutivo de ventas, Ayacucho será una mina de oro y el Tranvía atraerá clientes.

mpecablemente vestido y con las cosas sobre su escritorio en estricto orden, Jonathan Acevedo se prepara para una nueva jornada de venta de motos.

Afuera del almacén avanzan las obras del tranvía. Sobre la calle 49 Ayacucho, obreros con camisa azul y cascos amarillos se mueven de aquí para allá bajo el intenso sol.

Jonathan está animado para una nueva jornada: las ventas están en un buen nivel y los presagios de mejores días son casi una certeza.



"Los resultados son muy positivos desde cuando inauguramos. Pensamos que nos iba a afectar más la obra, pero realmente los objetivos se han venido cumpliendo", comenta Acevedo. Por ello, ahora el horizonte para la empresa en la que labora Jonathan es promisorio y lleno de positivismo.

"Además, todos nosotros sabemos que al llegar estos medios de transporte llega también más seguridad. Nos van a cuidar mucho", expresa el joven con total convicción de que lo mejor para el sector, sus habitantes y comerciantes, está por llegar. O

Ayudar a la gente será más sencillo

La Fundación Guayaquil lleva más de 50 años de servicio. Ahora con el Tranvía, a sus beneficiarios les será más fácil llegar.

ntrega. Martha Nelly Orrego es la heredera de una misión de entrega a los demás. Ella es la Directora Ejecutiva de la Fundación Guayaquil, que desde hace más de medio siglo, exactamente 54 años, apoya a familias de escasos recursos.

La Fundación inició su labor social con los trabajadores del sector de El Hueco y Guayaquil, de allí su nombre, y ahora su solidaridad se comparte a quien lo necesite en la ciudad, pero especialmente a los barrios aledaños a Buenos Aires.



"El Tranvía será algo muy positivo para nosotros. Nuestros beneficiarios son personas de escasos recursos que podrán llegar más fácilmente", destaca Martha Nelly.

La entidad bajo su dirección ofrece servicios de salud (creó una IPS para apoyar la obra social con recursos), entrega ayudas de alimentación, kits escolares, atiende grupos de adultos mayores, y brinda

atención infantil para más de 100 menores.

"El proyecto es muy lindo, nos esperan grandes cosas pues además del transporte habrá más espacio público, zonas para la comunidad, espacio verde, sitios para caminar y un montón de cosas positivas", concluye con una gran sonirsa Martha Nelly. 0



Un proyecto generador de Cultura METRO

a gerente del Metro, Claudia Patricia Restrepo Montoya, tiene el compromiso de guiar a esta empresa antioqueña y dar continuidad a los proyectos e iniciativas pensados para aportar al desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de nuestra ciudad región, mediante obras de infraestructura que además de transformar el entorno urbano generen inclusión y multipliquen aquel exitoso modelo social conocido como Cultura Metro, referente de formación a nivel internacional.

En la actualidad afronta el reto de poner en servicio el tranvía de Ayacucho y sus dos cables, todo un ecosistema de movilidad para la zona Centro

El proyecto la llena de entusiasmo porque es la posibilidad de devolverle a la ciudad un sistema de transporte que existió hasta el año 1951 y que hoy vuelve con tecnología moderna para integrar y acercar al centro de la ciudad a miles de habitantes, beneficiarios directos de esta iniciativa que tendrán no solo tranvía (línea T-A) sino dos nuevos metrocables (línea M y línea H).

¿Qué dimensión tiene para Antioquia y Colombia esta obra?

Es una obra muy importante no solo porque se suma al sistema intermodal de transporte generando economía para la

gente y mayor rapidez en sus desplazamientos a través del territorio, sino porque es ejemplo de movilidad sostenible, un concepto que debemos interiorizar en todas las ciudades y poner en práctica porque pone al ser humano como centro de todas las obras de transporte, y le devuelve espacio público y aire limpio para respirar.

¿Qué representa para su gestión el proyecto del Tranvía de Ayacucho?

Un orquilo grande, porque es el resultado del trabajo en equipo y de la confianza de la Administración Municipal de Medellín, la cual financia en su totalidad el proyecto.

Con el proyecto el personal del Metro demuestra su experiencia,



dado que gracias al conocimiento adquirido en estos años de operación del Sistema METRO puede hacer el montaje de la catenaria del tranvía.

Además, será el encargado de operarlo y prestarle mantenimiento con un equipo de trabajo competente.

¿Está satisfecha con el desempeño del equipo de trabajo de la empresa en este desarrollo?

En Antioquia nos sobran las ganas de hacer grandes cosas, pero más que eso, nos sobra talento y disciplina para lograr todo aquello que nos proponemos.

Estoy muy satisfecha porque el personal del Metro sabe planificar y trabajar con constancia para sacar adelante proyectos que beneficien a la comunidad.

En nuestro Plan Maestro Confianza en el Futuro tenemos más de 26 ideas de movilidad a corto, mediano y largo plazo.

Todas estas ideas se han ido estructurando gracias al trabajo juicioso de los integrantes del equipo Metro, quienes desde sus distintas disciplinas o áreas aportan para el fortalecimiento de esta empresa y de la movilidad con Cultura METRO para la región metropolitana.

De todos los beneficios que traerá el Tranvía de Ayacucho y sus dos cables para las comunas 8, 9, y 10, y para nuestra ciudad en general, ¿cuáles serían para usted los tres más valiosos?

Son muchos los beneficios que traerá el proyecto. Destaco la conexión que tendrán las personas que viven en los barrios de la periferia con el resto de la ciudad y a su vez la posibilidad que tendrán otros ciudadanos de visitar y conocer esta bella zona de la ciudad. El proyecto les permitirá a las personas desplazarse mayores distancias pagando menos, gracias a la integración de las distintas líneas operadas por el Metro y al uso de la tarjeta Cívica.

Iqualmente, disminuiremos la contaminación gracias a que tanto el tranvía como los cables complementarios funcionarán con energía eléctrica y finalmente, se generará un amplio espacio público para los ciudadanos, quienes podrán



convivir de forma armónica con el tranvía, usarlo, caminar por su corredor y observar la ciudad.

¿Cuál será el aporte a la paz de los cables de Pan de Azúcar y La Sierra?

Estos proyectos lo que permiten es acercar la oferta educativa, cultural e institucional a más personas y esto sin duda alguna hace que las personas tengan mejores posibilidades, salgan adelante, convivan y no haya escenarios para la violencia. En estas nuevas líneas de transporte las personas nos encontraremos para viajar pero también para convivir interiorizando la Cultura METRO, un modelo que insiste en la importancia de vivir valores como el

respeto, la amabilidad y la solidaridad y que pueden perfectamente vivirse en otros escenarios de la vida. Estos cables abren posibilidades, acortan las distancias y despiertan sueños, ese es un aporte para la paz invaluable.

¿Qué posibilidades a nivel de integración de Región brinda el proyecto del Tranvía Ayacucho?

Este proyecto promueve la conexión regional. Por eso, a futuro se prevé que el tranvía pueda conectarse con el Túnel de Oriente y así acercar el oriente antioqueño con el Valle de Aburrá. El tranvía y los cables facilitan la movilización y la accesibilidad de las personas,

generando una nueva dinámica poblacional que tiende a incrementar la productividad.

¿Este proyecto es una nueva oportunidad para el avance de la **Cultura METRO?**

La Cultura METRO es uno de los valores agregados del servicio que prestamos. Es un modelo en el que trabajamos antes y durante la operación comercial de forma permanente, porque entendemos que se requiere actualizar y recordar todo el tiempo para que los usuarios la interioricen y pongan en práctica. Con nuestra gestión social previa en las comunidades donde llegamos con nuestros proyectos, logramos



que las personas se apropien de la Cultura METRO, la quieran y una vez funcionen las nuevas líneas, vivan valores como la amabilidad, la tolerancia y el respeto por estas obras públicas.

No solo los pasajeros que movilizará el tranvía y los nuevos cables, sino todos los vecinos, comerciantes, peatones y ciclistas, así como los ciudadanos en general, sin duda alguna vivirán la Cultura METRO y serán los encargados de multiplicarla en los diversos escenarios de la vida para tener una sociedad con mayor convivencia y mejor movilidad.

¿Qué mensaje le envía la Gerente a los beneficiarios del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables?

Los invito a sentir esta obra propia, a quererla y a cuidarla para que no solo las generaciones actuales sino las futuras puedan disfrutar sus múltiples beneficios. Nuestra empresa no se va una vez la obra está lista, sino que se queda en las comunidades para prestar el servicio, por eso queremos contar con buenos vecinos e incidir en la medida de las posibilidades en el desarrollo de los barrios de incidencia de las futuras líneas de transporte. Estamos contando con ustedes

para cuidar estos servicios, demostremos nuestra cultura y educación y especialmente, nuestro cariño y sentido de pertenencia por obras de transporte que sin duda alguna mejoran la calidad de vida de muchas personas.0

El Tranvía: la mejor solución de transporte para una movilidad sostenible

Tener a Medellín en la vanguardia de los medios de transporte en el país no es solo un asunto de escoger modos de transporte.

a empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada es una empresa de transporte que le entrega a la capital de Antioquia y a la región no simplemente modos de transporte o tecnologías: su principio rector son las soluciones integrales de movilidad.

El Tranvía es uno de los dos modos de transporte que hacen parte del Corredor de Ayacucho, una propuesta integral de intervención no sólo para mejorar la movilidad sino para generar una transformación urbana en las comunas 8 Villa Hermosa, 9 Buenos Aires y 10 La Candelaria.

Por ello, en el año 2009 la firma consultora Advanced Logistics Group (ALG) realizó los estudios de selección tecnológica que debía implementarse sobre el Corredor Avenida Ayacucho. Por medio de una metodología de matriz multicriterio, en la cual se consideraron distintos medios o tecnologías de transporte como el trolebús, el metro, el metro ligero y los buses, entre otros, se llegó a la conclusión de que el tranvía ofrecía las mejores condiciones para este provecto.

La llegada de un medio como un metro -más rígido, pesado y complejo-, habría representado un impacto demasiado grande para la comunidad y las finanzas de la ciudad. Los buses, por su parte, requieren demasiada infraestructura, poseen menos capacidad de pasajeros y dejarían

menos oportunidades de convivencia entre el entorno y las personas; además, el consumo energético es mayor que en

Por su modo de tracción, a través de ruedas neumáticas, el tranvía es perfecto para superar las pendientes de Ayacucho; su diseño con grandes ventanales permite un viaje más placentero y cómodo a los usuarios.

Así que cuando muy pronto se estrene el Tranvía de Ayacucho, se deberá recordar que el trabajo de múltiples profesionales estuvo detrás de la decisión de llevar este medio de transporte, ágil, eficiente, amable y seguro al centro oriente de la ciudad y a sus 350.000 beneficiarios directos. O



- El Tranvía de Ayacucho 们 tiene un costo de USD 300 millones
- La Agencia Francesa de Desarrollo otorgó un crédito por USD 250 millones para
- El tranvía contará con riel 3 central y neumáticos
- La pendiente máxima por la que transitará el nuevo Tranvía de Ayacucho es del 12%



Centro Oriente, fuerza impulsora de Medellín

Desde que existió el Tranvía Municipal hasta hoy, Buenos Aires v sus barrios aledaños han sido la casa de miles de ciudadanos que se esfuerzan por dar lo mejor para su sociedad.

n los años 2012 y 2013, según la Encuesta de Percepción Ciudadana del Programa Medellín Cómo Vamos, hubo un aumento del 3% en las personas del sector Centro Oriental que afirmaron que sus ingresos no alcanzaban para cubrir los gastos mínimos.

A ello se suma que a la pregunta de "¿en las últimas cuatro semanas usted o algún miembro de su hogar tuvo que comer menos de tres comidas diarias porque no había suficientes alimentos?". La respuesta fue que sí, en un porcentaje que pasó del 8 al 16%.

Razones como estas, que tocan directamente el bienestar de las familias trabajadoras, son sólo algunas de las que motivan la llegada de medios de transporte como el tranvía y los cables aéreos a la zona Centro Oriental de la ciudad.

No es un secreto que las 350 mil personas que acogen las comunas 8, 9 y 10 son gran parte de las que mueven el engranaje productivo de la ciudad en todos los campos.

Por ello, un aporte en tiempo -el 19% de las personas del sector Centro Oriental indicó que en entre 2012 y 2013 su tiempo de viaje aumentó-, dinero y calidad de vida, por medio de la tecnología del transporte, es una nueva perspectiva de mejorar las condiciones de vida de esta población.

Con el tranvía de Ayacucho y sus dos cables se aumentará la eficiencia y la competitividad económica de toda la ciudad. Dado que la operación del sistema está planeada para cumplir estrictamente con los intervalos de tiempo entre un vehículo tranviario y otro, ello permitirá que las personas puedan tener una mejor planificación de su tiempo y sus responsabilidades. O

Estaciones y paradas para la vida

La vida vibrará renovada a lo largo de las tres nuevas líneas:

Estación San Antonio: ubicada en la calle Maturín con Bolívar -en los bajos de la estación metro del mismo nombre-, de aquí partirá el Tranvía. La estación será abierta y estará interconectada con el METRO para una total integración.

Parada San José: ubicada en el cruce estratégico entre la Avenida Oriental y Ayacucho.

Parada Pabellón del Agua: antes pensada como la Parada Mon y Velarde, ahora será la parada que conectará con la Universidad Cooperativa de Colombia, el Centro Formativo de Antioquia CEFA y Bellas Artes. Pronto estará aquí el Museo del Agua.

Parada Bicentenario: cercana al Parque Bicentenario, el Museo Casa de la Memoria y los barrios Boston, Las Palmas y El Salvador. La Placita de Flórez quedará a un paso.

Parada Buenos Aires: llega al corazón del barrio Buenos Aires y vecina de la Unidad Hospitalaria de Buenos Aires.

Estación Miraflores: es la segunda estación de integración. Esta será la casa del tranvía y el corazón de la operación. Desde aquí parte el metrocable Línea M.

Parada Loyola: siguiendo el curso de la quebrada Santa Elena, la parada

Loyola estará al servicio de la gran y tradicional unidad residencial que lleva su nombre.

Parada Alejandro Echavarría: ubicada en el barrio del mismo nombre, construido inicialmente para los obreros de la empresa Coltejer, que se encontraba en donde hoy está la urbanización Villas del Telar.

Estación Oriente: la última a la que llegará el Tranvía y estación de transferencia al segundo metrocable, la Línea H.

Línea M

Estaciones

El Pinal: ubicada en el barrio que lleva este mismo nombre y cerca de los barrios Los Mangos, Enciso y Sucre.

Trece de Noviembre: a la sombra del cerro Pan de Azúcar, en el perímetro urbano de la ciudad y permitirá llegar al Jardín Circunvalar de Medellín.

Línea H

Estaciones

Las Torres: está asentada en el punto en el que convergen los barrios Villatina, San Antonio y Villa Liliam.

Villa Sierra: bautizada así por estar en medio de los barrios Villa Liliam, Villa Turbay y La Sierra. llegue el tranvía

En las plataformas de las paradas y estaciones habrá

puertas que se

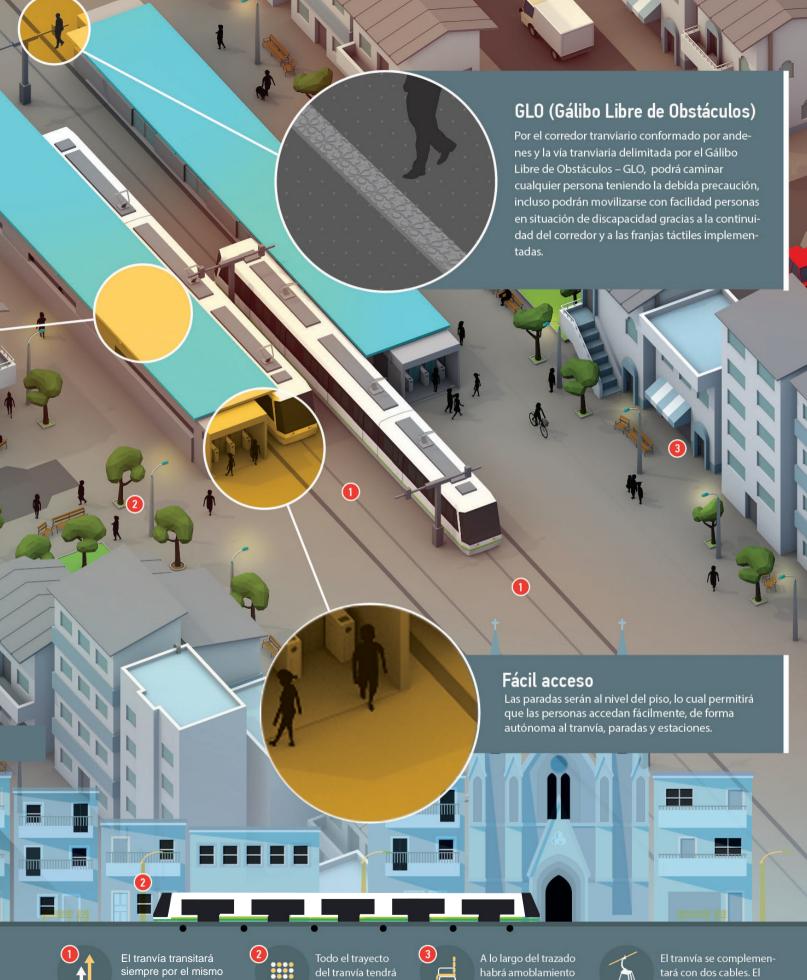
abrirán solo cuando



tranvía será solo con tarjeta Cívica.

Para ingresar o salir del tranvía, los usuarios deberán oprimir el botón de las puertas.







trazado siguiendo el riel central, lo cual lo hace un sistema muy seguro.



iluminación de larga duración y bajo consumo energético.



urbano para que los ciudadanos puedan apropiarse del sistema y del espacio público.



primero partirá de Miraflores y el segundo del barrio Alejandro

El progreso es... beneficios para todos

Conozca por qué el Tranvía de Ayacucho se meterá en el corazón del Centro Oriente de la ciudad.

os más de 350 mil habitantes de las comunas 8, 9 y 10 serán los ciudadanos más privilegiados con la implementación del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables. Solo

ellos en el país pueden darse el lujo de decir que tienen un tranvía propio en el 'patio de la casa'.

El concepto calidad de vida no puede estar más fortalecido con la llegada a estos 48 barrios (14 de la

ocho, 17 de la nueve y 17 de la diez), de estos nuevos modos de transporte: la garantía de que la población contará con una manera rápida, segura y eficiente para desplazarse a sus destinos. O



Mejor movilidad

- Es eléctrico, no genera directamente emisiones y es muy silencioso.
- Tiene un bajo consumo de energía eléctrica, ya que en accesos de estaciones y paradas se optimiza la luz natural con el diseño arquitectónico.
- La implementación del Tranvía brinda la posibilidad de generar nuevo espacio público para el ciudadano.
- La construcción de su infraestructura es económica y liviana comparada con la de otros medios de transporte.
- Es de fácil acceso a paradas y estaciones porque no hay escaleras u otras barreras para acceder a los andenes, y al permitir una accesibilidad prácticamente total resulta muy atractivo para personas con movilidad reducida, embarazadas o adultos mayores, mejorando su independencia.
- Reduce el número de accidentes al eliminar la circulación de vehículos privados en la vía, lo cual genera una mayor sensación de seguridad en los centros urbanos.
- Marcha suave v cómoda.
- Mejora el atractivo de los centros urbanos y de las zonas conectadas con el Tranvía,

- haciéndolas más llamativas e interesantes a nivel económico.
- Impacto visual bajo.
- Capacidad de transporte mayor que su equivalente en autobuses.
- Genera una fácil convivencia con el ciudadano o peatón dado que éste puede caminar muy cerca del tranvía y apropiarse del corredor que se genera teniendo precaución.
- Se integra a otros medios de transporte.



Mejor medioambiente

- Serán sembrados cerca de 1.400 árboles a lo largo del Tranvía y sus dos cables, y en otros lugares de la ciudad.
- Las tres nuevas líneas usarán energía eléctrica, lo cual evita la emisión de contaminantes a la atmósfera.
- Cerca de 7.356 toneladas de CO2 se dejarán de emitir anualmente gracias al proyecto.
- Proyecto social, ambiental y económicamente sostenible.
- Se crearán 113.174 metros cuadrados de nuevos espacios públicos y zonas verdes.



Mejores finanzas personales

- Con la validación de un solo viaje, el usuario podrá desplazarse desde el barrio La Sierra
- o el Trece de Noviembre hasta cualquier estación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA), obteniendo economía en sus desplazamientos diarios.
- Disminución en los tiempos de viaje.
- Tarifas diferenciales con la tarjeta Cívica para adultos mayores, estudiantes y personas en situación de discapacidad.



Mejores amigos

- Continuidad en el viaje gracias a la posibilidad de integración con las distintas líneas de transporte operadas por el METRO
- (metrocable, tranvía, metro, líneas 1 y 2 de buses y nuevas rutas integradas).
- Se posibilita la inclusión social a través de la movilidad
- Permitirá la expansión de la Cultura METRO.
- Permitirá la consolidación de la imagen de Medellín y del Valle de Aburrá a nivel nacional e internacional por su innovación al contar con un sistema integrado de transporte consolidado.
- Mejorará la calidad de vida de la comunidad.

Un proyecto que hace ciudadanos ganadores

VALOR EXTERNALIDADES en millones de pesos Además de la movilidad sostenible y la transformación de la ciudad, el proyecto del Tranvía generará otras ganancias de máxima relevancia.

DE LAS EMISIONES DE CO2

n todos los proyectos realizados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá se generan impactos positivos en la ciudad. Esos impactos son cuantificables y medibles por el METRO en la medida de las posibilidades y son denominados externalidades. Para el caso del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables, hay impactos muy importantes para las personas. O

DE LAS REDUCCIONES DE CONSUMO DE **ENERGÍA**

DEL AHORRO EN TIEMPO DE VIAJE

VALOR TOTAL DEL AHORRO POR TRANSPORTE PÚBLICO TOTAL **EXTERNALIDADES** MILLONES POR AÑO

Medellín, siempre a la vanguardia

Nuevamente la capital de Antioquia innova en medios de transporte. La firma francesa NTL fue la encargada de fabricar los vehículos del Tranvía de Ayacucho. Sus equipos han cambiado la vida de ciudades en todo el mundo.

a firma francesa NTL, con sede en la región de Alsacia, cerca de la ciudad de Estrasburgo, fue la ganadora del contrato para el suministro y puesta en funcionamiento de 12 vehículos de transporte de pasajeros tipo tranvía, cada uno de ellos integrados por cinco coches o módulos.

NTL ha llevado su tecnología Translohr -con un solo riel y sobre ruedas neumáticas- a ciudades como Padua y Venecia (Italia); Clermont Ferrand y Saint Denis (Francia); y Tianjin - Teda y Sahnghai en China. En esas ciudades miles de personas se movilizan en modernos vehículos tranviarios de este tipo.

El contrato del METRO con la firma francesa asciende a \$107.148 millones de pesos. O

















- 1. Construccion y verificación del vehículo
- 2. Pruebas en los talleres del fabricante en Francia
- 3. Embarque en el puerto de Amberes, Bélgica
- 4. Descargue del vehículo en el puerto de Cartagena
- 5. Recibo del vehículo
- 6. Por primera vez llega al país un tranvía moderno

Modernizando las redes: una mejor ciudad Sobre la superficie y debajo de ella, el Tranvía de Avacucho hace a Medellín más moderna, en especial en infraestructura para los servicios públicos. DURANTE TIPOS DE REDES HÚMEDAS SECAS Alcantarillado Alumbrado público elecomunicaciones 40 km $7,1 \, \mathrm{km}$ 4,65 km **8,15** km

a telaraña de cables y postes que se veía desde la estación San Antonio hasta la futura estación oriente en el barrio Alejandro Echavarría, pasando por Ayacucho, y que es común en acompañamiento de EPM, se hizo por toda la ciudad, es historia.

Estas redes ya están bajo tierra, lo cual es más seguro para la gente dado que habrá menos riesgo de accidentes, cortocircuitos y hasta fraudes.

Los únicos postes que se ven sobre Avacucho son ahora de iluminación de la vía y de las catenarias del tranvía.

Adicionalmente, para implementar el tranvía de Ayacucho, fue necesario relocalizar y cambiar todas las redes de servicio público, las cuales están divididas en redes húmedas (alcantarillado,

acueducto y gas) y redes secas (alumbrado público, energía y

Este trabajo, que contó con el tramos para no afectar el suministro de servicios públicos.

Algunas de estas redes tenían más de 100 años de funcionamiento y sus sistemas eran obsoletos. Por eso, los habitantes de la zona Centro Oriental de la ciudad no solo pueden contar con un nuevo sistema de transporte, sino con unas redes de servicios públicos

Ese cambio fue fundamental. Actualmente las redes están ubicadas por debajo del lugar por donde pasarán los vehículos tranviarios y la idea es que por allí no exista nada de redes y así garantizar que durante un futuro arreglo o reparación del sistema, ello no afectará el suministro de servicios públicos en la comunidad, ni que a su vez un daño en estas redes interrumpa la prestación del servicio de transporte. O



construyen el bienestar

La generación de empleos y su alto valor para la sociedad es una de las primeras ganancias con el desarrollo de obras públicas.

rgullo. Pocos sentimientos pueden compararse con el que produce la satisfacción de tener empleo, de lograr el sustento propio o el de una familia, sentirse productivo.

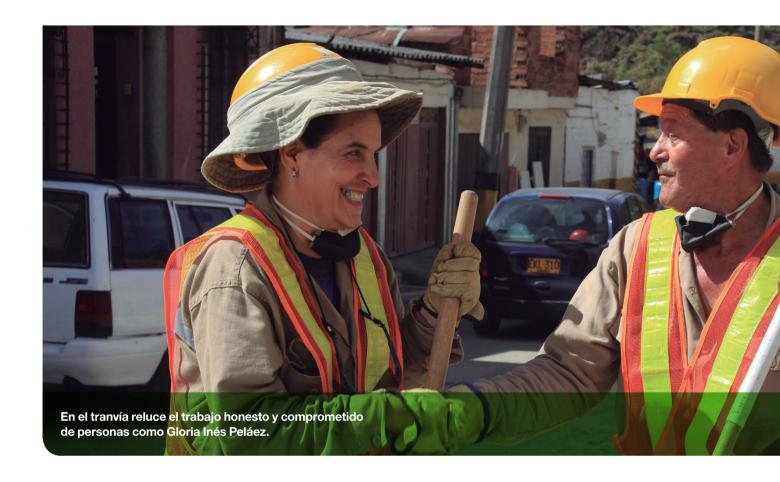
La valía de que tus manos o tu mente generen ingresos, que tu esfuerzo derive en tu progreso personal, en el progreso de tu sociedad, que lo hecho sea para el uso de la gente es algo que llena de orgullo.

Y eso precisamente es lo que ha generado la obra del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables desde marzo de 2013 cuando empezaron las obras del Sistema. Gente alegre y fuerte que ha dejado todo en cada palada de tierra, en cada medición, en cada labor de las decenas que requiere dotar a la ciudad de este nuevo sistema de movilidad.

En promedio, 1.300 personas se han empleado, incluyendo expertos de otros países como Francia y España. Pero además, el Tranvía de Ayacucho ha sido

una oportunidad para la mano de obra de la misma comunidad: el 35% de los empleos provienen de los barrios de la zona como Enciso, La Sierra, Caicedo, Buenos Aires, Villa Turbay, entre otros.

Cuando la obra se concluya, en 2015, serán en total 1.500 empleos los que habrá generado para la ciudad. Una ganancia más y de la mayor importancia que llega montada en el Tranvía de Ayacucho y sus dos cables.O



La coqueta bajo el sol

Por las calles de las obras del Tranvía, Gloria Inés

Peláez va llena de alegría y orgullo; de fortaleza y

feminidad. Así es la gente que construye el Tranvía.

ntioqueñidad. Mientras ríe sus labios delgados y muy definidos enmarcan su simpatía. Sus ojos brillan de alegría y fina coquetería cada que habla.

A pesar del caluroso sol que hace brillar el asfalto en las calles del barrio Buenos Aires y mientras avanzan las obras del Tranvía de Ayacucho, Gloria Inés Peláez Bernal, sentada en la acera, vestida con su uniforme beige, chaleco naranja, botas de construcción y protegida con un sombrero que le da un poco

de sombra, derrocha una energía contagiosa.

Es la misma actitud que cada día lleva hasta los distintos frentes de obra que atiende como integrante del departamento ambiental en el proyecto del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables. Debe estar atenta para que los efectos de la obra impacten lo menos posible a los residentes: hay que barrer la arena, organizar pasos peatonales, tener más limpias las cuadras en las que se trabaja.

Y esa labor que la hace sudar y en la que comparte un mundo tradicionalmente de obreros hombres, la llena de orgullo. Orgullo por su barrio, por su tierra, por la gente que como ella da más de lo que le piden, la que busca la perfección ya sea en el diseño de una megaobra, en el barrido de una calle, en las cosas cotidianas: lo importante es hacerlo bien, muy bien.

"Esta es una obra muy bonita. Seguimos siendo la ciudad más innovadora del mundo. Me siento





muy orgullosa porque seguimos siendo la envidia de otras ciudades que no tienen esta ventaja de tener obras que se terminan a tiempo. Mire en otras ciudades tanto inconveniente para terminar cualquier cosa. Aquí lo que se empieza se termina", dice Gloria con total convencimiento.

Y es que así es esta guerrera que a diario enfrenta el calor o el frío, el polvo o el pantano: madre de dos chicas, separada hace once años, con novio que conoció en la obra y trabajadora incansable que donde esté el sustento, allí lo busca con entusiasmo.

"Vendí periódicos, fui auxiliar de cafetería, trabajé en el Parque Norte en alimentos y ahora este trabajo en el que estoy muy amañada", relata Gloria

quien creció en el barrio La Milagrosa -hasta los tres años-, pero que ha vivido la mayor parte de su vida en Buenos Aires.

Por eso es que ahora, cuando las obras están próximas a concluir y ya han llegado los vehículos tranviarios a Medellín, ella tiene un sueño un poco distinto. "El Tranvía es muy lindo, pero yo lo que quiero es montar en el cable al Pan de Azúcar y divisar a Medellín, ¡ah!, ese sí me lo sueño", expresa con espontaneidad.

¿Por qué? Porque al pasar los años, el paisaje de Medellín que podía divisar desde su casa se fue disminuyendo con cada edificio que le ocultaba la ciudad de sus amores. "Me sueño sinceramente en el cable... uhh, qué felicidad".

Gloria se levanta. Tiene su gran escoba entre las manos. Regresará con ánimo a sus labores. Su nombre se sumará al de los más de mil trabajadores que están escribiendo este fragmento de historia de Medellín, sin duda uno de los más valiosos de las últimas décadas.

Y ella, que es orgullo puro, se despide. Seguirá compartiendo risas entre compañeros, vecinos y entre su familia. A los piropos de sus colegas, responderá con un sencillo 'gracias'.

Antes de partir, se detiene y reitera su sentimiento por su tierra. "Yo soy ciento por ciento orgullosa de ser de Medellín. No ve que Medellín es la única ciudad de todo Colombia que va a tener los mejores medios de transporte". O



Desde las entrañas de la tierra

Los pileros son invencibles. Ni el calor, ni la humedad detienen a estos hombres.

alento. Centímetro a centímetro, la excavación para cada una de las 986 pilas ubicadas entre Miraflores y la estación Oriente alcanzan la profundidad necesaria para sostener la mole que será la casa de los tranvías y la estación de transferencia al cable Línea M, así como la vía junto al borde de la quebrada Santa Elena.

Tan alto como un edificio de casi nueve pisos pero hacia abajo: 22 metros de profundidad. Y a pesar de los adelantos de la ingeniería, ese trabajo debieron realizarlo los hombres con sus propias manos: es el mejor método.

Pero no cualquier hombre: solo aquellos poderosos capaces de soportar la humedad y el calor a cada metro que se excava. En cada excavación se sacaron miles de kilos de tierra y rocas.

En parejas, como si el propio Jesús los hubiera mandado a compartir el evangelio del trabajo, los pileros cumplieron su misión de dos en dos.

"Nosotros trabajamos juntos, y nos intercalamos. Media jornada uno está abajo y el otro arriba, y la otra media jornada nos cambiamos", explicó Luis Guillermo Palacio, oriundo de Turbo. Su piel curtida por el sol guarda en sus brazos la potencia y la

fortaleza de su raza. Vive en el barrio Llanadas y su 'pana', su compañero, con el que cada día intercambió la confianza de la vida, vive en Aranjuez.

A Luis Elfidio se le nota la sabrosura. A toda hora muestra la gran sonrisa que trajo desde Quibdó, en la otra costa de Colombia. Respira optimismo. "Yo estoy muy contento porque aunque es un trabajo duro, uno está saliendo adelante", dice orgulloso de hacer parte de quienes realizan el sueño del Tranvía de Ayacucho. O



De la Oriental a Miraflores

Hugo de Jesús Patiño recorre de abajo arriba y de arriba abajo el Corredor de Ayacucho. Un camino ligado a la historia de Medellín.

umildad. Durante más de un siglo Ayacucho fue llamada la 'Calle de la Amargura'. Desde que se abrió el cementerio San Lorenzo en 1828, por allí subían -y en algunas ocasiones bajaban-, los cortejos fúnebres de la vieja Medellín.

Cuenta la historia que fue el primer cementerio de la ciudad. Los muertos se enterraban cerca de las iglesias y este fue abierto para cancelar aquella costumbre. Desde que abrió sus puertas fue el camposanto de los humildes, los más sencillos de la naciente ciudad.

Pero 186 años después, por la calle Ayacucho suben y bajan miles de medellinenses que impulsan hoy sus vidas y la de la ciudad. Uno de ellos es Hugo de Jesús Patiño, un oficial de obra con más de 30 años de experiencia y que ahora pone al servicio de este proyecto. "Hago de todo en la construcción", dice sentado en una acera recién construida frente a la iglesia de Nuestra Señora del Sagrado Corazón.

Esa misma acera es una de las muchas que él mismo construyó en el Corredor de Ayacucho. Durante estos meses, como parte del equipo constructor de la gran obra de movilidad y urbanismo para Medellín, ha recorrido la vieja 'Calle de la Amargura' desde la avenida Oriental hasta Miraflores: empezó haciendo los nichos, huecos exploratorios para ubicar las redes de servicios públicos.

Sentado en el mismo lugar que hace unos meses estaba salpicado de excavaciones y montones de tierra y ahora luce renovado, hace un resumen brevísimo de su vida. "Siempre he trabajado en construcción", dice simplemente Hugo, de 51 años de edad. Recuerda también que construyendo carreteras en Cimitarra, Santander, logró comprar su casa en

el barrio Robledo Miramar y sacar sus tres hijos adelante.

Ahora, en esta obra histórica para Medellín, Hugo suma otra aventura de trabajo en su vida. Se la conoce de memoria; cada tramo, cada lugar, cada vecino de la obra que antes estuvo reticente y ahora está feliz por lo que ve. Lo saludan desde las casas y él responde con amabilidad sincera.

"Esta obra es muy buena. Esto va a dar mucho progreso para todo Medellín y al barrio", dice antes de que su jefe lo llame a seguir trabajando. La labor continúa. El ritmo de la obra no deja mucho tiempo para hablar.

Hugo parte con sus pasos rápidos y sus botas empolvadas. Las mismas que han dejado huellas en una calle que ayer era de sepelios y hoy es de progreso para todos: para Hugo y su familia, para los habitantes del sector y los que vendrán en el futuro, para Medellín y Colombia. O

A los buenos transportes

no les pasa el tiempo

Luego de ser la estrella de los transportes urbanos durante el siglo XIX y las primeras décadas del XX, el tranvía desapareció por cuenta de los carros y el asfalto. Para verdades, el tiempo.

El tranvía está de moda! Y la pasarela principal para este medio de transporte que ha demostrado ser limpio, eficiente y seguro, es Europa.

Desde las crisis del petróleo de los años 70 y con uno que otro tranvía operando comercialmente en el Viejo Continente, los europeos fueron de los primeros en darse cuenta de que los carros no eran una solución por sí sola efectiva para las ciudades.

Así que esa fue la nueva oportunidad para que el tranvía o tren ligero hiciera su reingreso por la puerta grande de las mejores soluciones de transporte y de este modo contrarrestar el modelo de las nuevas metrópolis: llenas de autos y con pocas aceras.

Al 'viejo' modo de transporte se sumaron las tecnologías del momento y Francia fue la primera en atrapar la opción. Desde los años 80 la construcción de tranvías prácticamente ha sido continua, no solo en ese país sino en toda Europa (Alemania, Bélgica, Holanda), en Asia (Japón, China, Corea y Filipinas) y América (Argentina, México, Ecuador y los Estados Unidos).

Ahora, en el 2015, Medellín se unirá las ciudades del mundo que sabiamente optaron por el tranvía como un medio de transporte integral: eficiente, cómodo, rápido y ambientalmente limpio. O

Tranvía de Ámsterdam Tranvía de **Barcelona**



CÁMARAS DE REDES: MUCHOS DETALLES

conformado por la vía del tranvía y los de mucha rigurosidad. En Avacucho fue preciso relocalizar y modernizar todas las dichos servicios.

redes, también se realizó la construcción

v telecomunicaciones. Éstas como se observa en el infográfico, son espacios reparaciones eventuales de las redes de servicio público baje y haga los trabajos correspondientes. Recordemos que con veía va no está en el aire, sino que están un circuito subterráneo de conexión entre



ACTIVIDADES QUE INCLUYÓ ESTE TRABAJO













CONSTRUCCIÓN

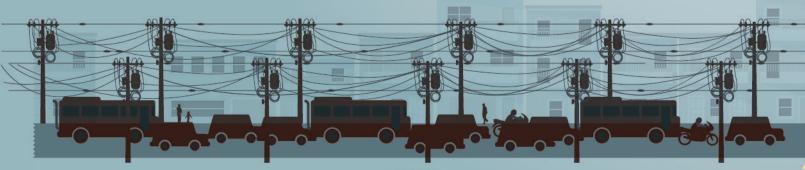
Peatón

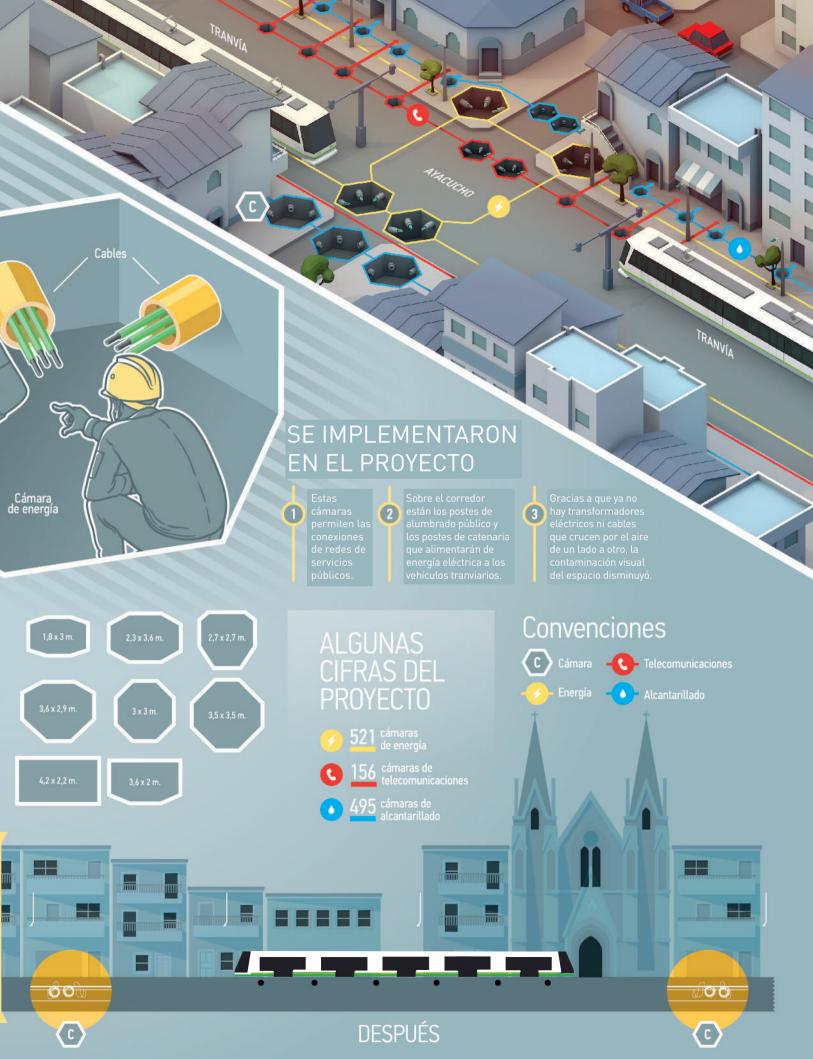
Cámara

Sendero peatonal Vivienda

FORMAS DE LAS







¡A estrenar se dijo Medellín!

Como dice un popular superhéroe, "a nuevos poderes, nuevas responsabilidades". Conozca cuáles son sus deberes para convivir en armonía como vecino del tranvía, pues no solo adentro de los vehículos respiramos Cultura METRO.

ranvía nuevo, vida nueva. Respetar las normas de tránsito y acatar las reglas fuera y dentro del tranvía, serán las obligaciones de todos los medellinenses y en especial de los que compartirán su barrio con el nuevo modo de transporte.

Como la característica principal del tranvía es que no se aísla de la comunidad a la que atiende, lo más importante es el respeto por las

normas de seguridad que nos permitirán una convivencia feliz, tranquila y eficiente con este nuevo servicio.

Nuevas maneras de experimentar el espacio público, el uso de la campana como advertencia del paso del tranvía y nuevas señales de tránsito serán los elementos que se incorporarán en la Medellín del nuevo Tranvía de Ayacucho.



Es importante cruzar por las esquinas, sin embargo, los ciudadanos pueden caminar por el corredor y cruzarse por cualquier parte teniendo la debida precaución y mirando a ambos lados antes de pasar.

Respete los semáforos.

Despeie inmediatamente la vía del tranvía cuando escuche la campana.

El GLO (Gálibo Libre de Obstáculos) le indica cuál es la zona segura para usted, ¡no lo sobrepase si el tranvía se acerca!

Ingrese a las estaciones solo por las entradas, de forma ordenada y respetando su turno.

Si usted es el adulto responsable de niños, no pierda el control sobre ellos.



Horas de cargue y descarque.

Ingreso para sus clientes.

Maneio de residuos sólidos.

Si usted es conductor tenga en cuenta:

Ayacucho es un corredor para el tranvía, peatones y ciclistas.

Solo se permite el ingreso a residentes, comerciantes (parqueaderos) y vehículos de emergencia.

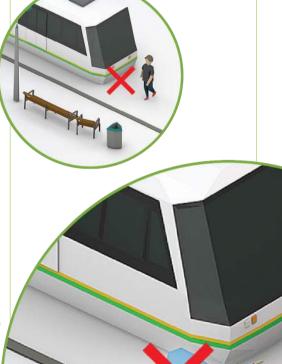
Si está autorizado para ingresar al corredor, conduzca con precaución y cruce las vías que atraviesan Ayacucho con precaución y respetando las indicaciones del semáforo.

Respete la señalización tranviaria y esté atento a los semáforos.

No estacione sobre el corredor.

Si es taxista, no deje pasajeros sobre el corredor.

El tranvía puede evitar 1.386 heridos por accidentes de tránsito al año.





Glo, Glo, Glo, la palabra que se pone de moda

La principal premisa del Tranvía es la seguridad vial. De parte del usuario, debe ser el autocuidado en la interacción con el sistema.

omo el tranvía es un modo de transporte abierto que no interpone barreras entre la seguridad de todos los usuarios Obstáculos o GLO.

Técnicamente, GLO se refiere a la línea virtual que delimita la zona que debe estar libre de obstáculos para el paso de los palabras es el límite máximo que y otros elementos deben respetar para el tránsito seguro de los tranvías, y su correcto

El sonido de una campana indicará a los peatones que el tranvía está a punto de llegar y por lo tanto deben retirarse de la línea por la cual pasará el vehículo para que no se presente ningún

construida a partir de piezas de claramente cuál zona debe permanecer libre de obstáculos, por

en la figura de abajo y es tomada de ejemplo del diseño de las baldosas del Paraninfo de la Universidad de Antioquia -patrimonio histórico asemejan unas flores.

El GLO tiene un color más oscuro en comparación con el concreto, para que las personas lo





Medellín extiende su Cultura METRO

No importa si es en el metro, metrocable, las líneas de buses o en el tranvía, la Cultura METRO nos invita a compartir con respeto.

ste modelo de ciudadanía es un orgullo para todos los antioqueños dado que se ha mantenido vigente desde que el METRO comenzó a operar en 1995. En el sistema de transporte las personas actúan diferente, su comportamiento es ejemplar y el modelo está direccionado a proteger y conservar todos los medios en condiciones de excelencia.

En el METRO la gente es solidaria, amable y cuida el Sistema porque entiende que es una obra pública que

le sirve a todos los ciudadanos y a miles de visitantes.

En el Tranvía de Ayacucho y sus dos cables, el objetivo es que esa misma Cultura se extienda y que todos los usuarios reflejen a diario sus valores e interioricen y vivan las normas del nuevo sistema, dado que tendrá algunas diferencias en relación con el sistema METRO.

Estas son algunas de las invitaciones que nos hace la Cultura METRO para convivir con el Tranvía de Ayacucho y sus dos cables:

- Cedamos el puesto, demostremos amabilidad.
- Para conservar los vagones ingerir bebidas y alimentos.
- Si vamos a estornudar no lo hagamos encima de los demás.
- Si queremos escuchar música, usemos audífonos para no
- Sujetémonos bien para evitar
- Para garantizar la circulación y la seguridad de todos. evitemos sentarnos en el piso de los vehículos.

DENTRO DEL TRANVÍA

En los 12 tranvías que prestarán servicio en la ciudad los usuarios están llamados a demostrar su cultura y respeto por las obras públicas, igual que ocurre en las demás líneas operadas por la empresa Metro. De todos dependerá mantener los vehículos limpios, en buen estado y convertirlos en escenarios de convivencia y amabilidad.



El tranvía cuenta con espacios reservados para personas en situación de discapacidad o coches de bebé, los cuales debemos respetar.



Cuando viajemos en el tranvía debemos sujetarnos de las barras dado que en cualquier momento puede frenar.



Para mantener los vehículos limpios no podemos ingresar comiendo o ingiriendo bebidas.



Los únicos lugares para sentarse en el tranvía son las sillas, quienes no encuentren puesto deben distribuirse bien dentro del tranvía para garantizar el ingreso de otros usuarios.



Para ingresar o salir del tranvía debemos oprimir el botón de las puertas cuando lleguemos a la estación o parada.



El tranvía solo se detendrá en las 6 paradas y 3 estaciones del Sistema, por eso es importante saber con anterioridad cuál estación nos deja más cerca del destino.



Tranvía y cables, la esperanza de Luz Mandelly

Esta joven madre espera con ilusión que las obras mejoren la vida de su hijo.

evin Vargas Quintero tiene diez años y no deja de sonreír, un rasgo que lo hace más valiente ante los retos que le ha impuesto la vida y frente a los que cualquier otro estaría triste o derrotado.

Así, con esa estrategia de alegría se hace célebre donde llega: en el colegio sus compañeros no se van sin despedirse de él y el 'Kevin por allí', 'Kevin por allá' es un ritual diario. También en los hospitales donde han transcurrido las trece cirugías en las que el pequeño se ha jugado la vida, las enfermeras lo aprecian y lo respetan por su alegría y su valor.

Kevin nació con meliomelingocele e hidrocefalia, lo que le impide caminar, pero eso sí, no lo limita para buscar la alegría de su vida en cada día.

Y esa compañera de aventuras es su madre, Luz Mandelly Quintero, quien dedica todos los días y todas las horas de su vida para hacer feliz a su hijo.

Cada día, esta mujer de ojos rasgados, con indiscutible fortaleza física y espiritual, carga a Kevin para donde vaya. "Él tiene una silla de ruedas pero por acá no sirve", dice amablemente para referirse a que allí en su barrio, en el Trece de Noviembre, no son muchas, -por no decir ninguna-, las aceras y las calles aptas para que Kevin pueda bañarse de sol y sentir el viento.

Para ir a las citas médicas o las múltiples diligencias que le exige a Luz Mandelly la condición de Kevin, debe cargarlo por horas, un sacrificio físico que sólo un padre o una madre conoce y hace con amor. "Ni los buses, ni los colectivos tienen dónde montar a Kevin, solo cuando las condiciones lo permiten hemos podido salir en taxi", cuenta ella.

Y es que salir a la calle y pasear son unas de las mejores terapias y oportunidades para Kevin quien cursa el primer grado de primaria: "Le encanta salir en metro, cada rato me dice que lo lleve".

incluyentes con las personas en situación de discapacidad o Personas con Movilidad Reducida (PMR).

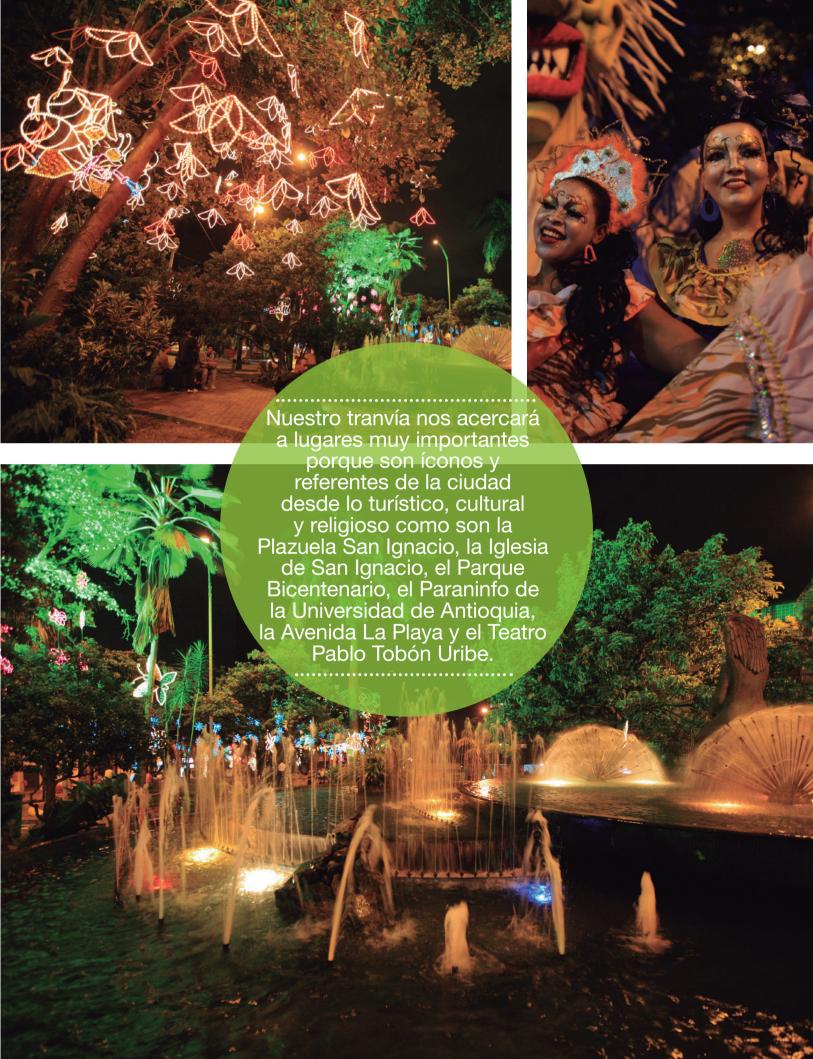
de la Salud, la cifra estándar discapacidad es el 12% de cada ciudad. En ese sentido Medellín podría tener 290.000 personas en esta situación.

Las estaciones del sistema METRO están dotadas de ascensores y plataformas para

Por estas razones es que la llegada del metrocable hasta el barrio Trece de Noviembre es una esperanza para esta mamá que sueña con que Kevin pueda salir más, disfrutar más, ser más autónomo en sus desplazamientos. Para que las citas médicas le representen menos sacrificios económicos y físicos. Todo ello es la ilusión que espera este hogar.

"Es un sueño que él pueda salir con su silla. Este proyecto nos permitirá movernos mejor, según lo que me dicen. Lo voy a poder llevar a más partes, igual cuando lo cargo se cansa de que yo lo abrace duro para que no se me caiga", expresa Luz Mandelly.

Anhela cada día despertar y ver la sonrisa de su hijo. Esa es la gasolina para el motor del amor entre este dúo de valientes. Y ahora entre esta pareja de cómplices de la esperanza, hay un nuevo sueño: espacios donde Kevin pueda manejar su silla él solo, hacer amigos, dar giros y sentir el sol en su rostro... ah, y montar en los cables y el tranvía. O



Para verte mejor: de turismo en el tranvía

El de Ayacucho será un tranvía no sólo para el transporte público, en su recorrido existen joyas, lugares que vuelven a dejar al descubierto sus atractivos.

os amplios ventanales del nuevo tranvía serán el mejor mirador para ver a Medellín. Con una extensión de 4,3 kilómetros más los dos cables Línea M y Línea H, el nuevo sistema de transporte se convierte también en una opción para el turismo o la contemplación, para conocer la historia, el arte y la memoria de Medellín y de Antioquia.

El Paraninfo de la Universidad de Antioquia, declarado Monumento Nacional en 1982, hasta el moderno Museo de la Memoria -del complejo Parque Bicentenario-, pasando por las iglesias y teatros como el Pablo Tobón Uribe, serán algunos de los posibles destinos para acceder desde las estaciones y paradas del Tranvía de Ayacucho.

1. Plazuela San Ignacio. Nació a la par del complejo convento-iglesiacolegio de San Francisco.

Esculturas de la Plazuela en honor a: Francisco de Paula Santander, prócer de la Patria; busto a Marcelino Vélez, primer graduado como abogado de la Universidad de Antioquia; y monumento homenaje al primer centenario de la Universidad de Antioquia.

Además de su valor histórico, la Plazuela es un punto de referencia de almacenes fotográficos y puestos de ventas de frutas frescas.

Desde la Plazuela San Ignacio se llega fácilmente a:

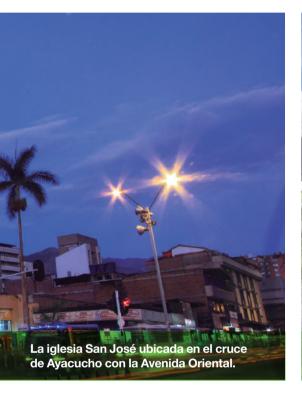
• Oficina de Renovación de Visas de la Embajada de Estados Unidos.

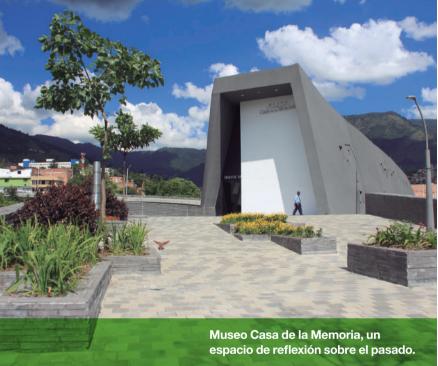


- Comando de la Policía Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Escuela de Derecho U. de A. (Escuela de Idiomas).
- 2. Paraninfo de la Universidad de Antioquia. La construcción del complejo arquitectónico se ordenó en 1803, pero solo se terminó en 1886 como la sede de la Universidad de Antioquia, convento e iglesia de San Ignacio -antes se pensó como colegio San Francisco.

La sala de actos o Paraninfo fue producto de una reforma posterior y desde entonces ha sido testigo de momentos históricos no sólo de la universidad y del departamento de Antioquia, sino del país.

- El Ministerio de Cultura, a través de su Dirección de Patrimonio, declaró en el 2012 como Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional al complejo de San Francisco y su Paraninfo.
- En 1841 los Franciscanos, comunidad que construía el complejo de edificios, debió abandonar la región. Fueron acusados de ir en contra del movimiento independentista de la época. Abandonaron la obra.



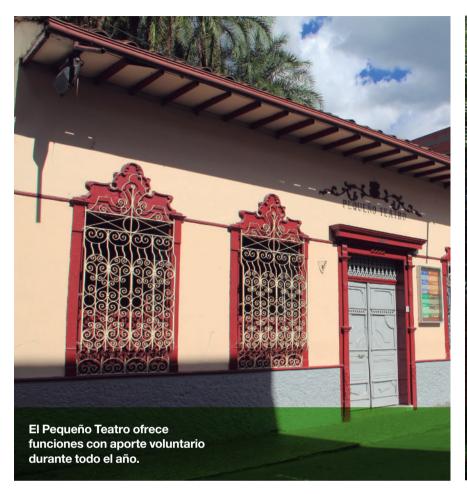


- Durante años de conflictos políticos, el complejo fue usado como cuartel militar, recibiendo múltiples heridas en su estructura que obligaron a repetidas reparaciones.
- En 1908 el rector Tulio Ospina contrata la reforma definitiva -como actualmente se conoce- con el maestro Horacio Marino Rodríguez Márquez, ingenioso constructor que supo darle a los edificios una imagen moderna para su época.
- Horacio Rodríguez era hermano del famoso fotógrafo Melitón Rodríguez, quien retrató la Medellín de la primera mitad del siglo XX.

- El edificio del Paraninfo ocupa un área de 7.600 m2.
- El Paraninfo fue clausurado en 1987 por fallas estructurales. Luego sería restaurado.
- El convento de San Francisco fue restaurado por la Caja de Compensación Comfama y puesto al servicio en el primer trimestre del año 2007. Se conoce como Claustro San Ignacio.
- 3. La iglesia de San Ignacio. Construida entre 1803 y 1809, reformada a principios de 1900. En medio de las turbulencias políticas, el templo fue ocupado militarmente en algunos

periodos. Fue entregado a los Jesuitas el 29 de julio de 1886 y bautizado como Templo de San Ignacio de Loyola.

- La iglesia tiene estilo colonial en el interior -integrado por tres naves-, y barroco español en el exterior.
- Los terrenos para el complejo colegio-iglesia-convento tuvieron un costo de 162 castellanos de oro.
- 4. Museo Casa de la Memoria. Está ubicado en el Parque Bicentenario y es un espacio físico y virtual que tiene el propósito de contribuir en el objetivo de "recordar para no repetir" la violencia





del conflicto armado en la ciudad. Fue inaugurado en el año 2012.

- El Museo es también un espacio de encuentro, expresión y participación para las víctimas del conflicto.
- Además, promueve la documentación especializada y la investigación social sobre memoria.
- Horario: Lunes a viernes: 9:00 a. m. a 7:00 p. m.
- Sábados, domingos y festivos 10:00 a. m. a 4:00 p. m.
- Dirección: Calle 51 nº 36 66

5. Parque Bicentenario. Se inauguró en una primera fase en el 2010. Recuperó la zona adyacente a la quebrada Santa Elena para senderos peatonales, teatro

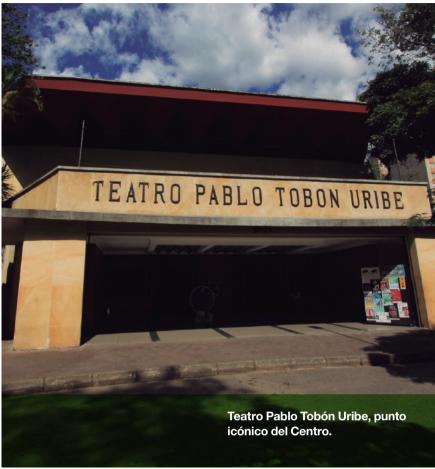
al aire libre, galería urbana y una pantalla de agua.

6. Teatro Pablo Tobón Uribe. Fue inaugurado en agosto de 1967 con el fin de promover todas las expresiones artísticas en la ciudad. Lleva el nombre de su gran mecenas Pablo Tobón, quien donó un millón de pesos, mientras la Nación aportó 200 mil pesos para la obra.

- Al año siguiente de hacer su donación (1953), don Pablo Tobón fue condecorado con la Cruz de Boyacá, en el grado de Gran Caballero.
- Tobón Uribe fue un gran empresario especialmente de los sectores cervecero y tabacalero.
- No alcanzó a ver hecho realidad el Teatro, murió en 1954.

- Donó la mayoría de su fortuna al Hospital Pablo Tobón Uribe.
- Dicen que a pesar de su fortuna, Pablo Tobón solo salió una vez de Colombia.
- El Teatro cuenta con una sala con más de 900 sillas para todo tipo de espectáculos. Además ofrece un Café Teatro y Hall para exhibiciones, lanzamientos, pequeñas presentaciones y cocteles.
- Después de más de cinco décadas, el Teatro sigue vigente y fortalecido como un referente cultural de la ciudad y su acústica es considerada una de la mejores del país.
- Dirección: Carrera 40 nº 51 24





- 7. Iglesia de San José. Para la iglesia de San José, las obras se iniciaron en 1847 y se terminaron en su última intervención en 1902, aunque sus orígenes datan de 1720 cuando existían en los alrededores la capilla de San Lorenzo, que dio origen al actual templo, un referente de la historia de la ciudad.
- De estilo colonial barroco, la iglesia cuenta con distintas joyas del arte como la fuente que ocupa el atrio y que fue esculpida por el maestro Francisco Antonio Cano y que hoy es un punto de encuentro tan importante como la 'Gorda' de Botero.
- Igualmente, se custodia allí la pintura de San Lorenzo, primer patrono de Medellín. La obra de arte estuvo en el templo erigido en la fundación de la

- Villa por parte del general Francisco Herrera y Campuzano.
- 8. Placita de Flórez. Este tradicional espacio, referente de los famosos silleteros de Santa Elena y sus coloridas flores, fue inaugurado en 1891. Sin embargo, esta centenaria edificación fue antes plaza de toros, cuartel militar, patronato de obreros y hasta convento. Su actual apariencia la tomó en 1955.
- Precisamente, desde ese año empezó a concentrar los productos provenientes del Oriente antioqueño, en especial las flores de los campesinos de Santa Elena, que por esos años empezaron a desfilar en su tradicional celebración.

- Su nombre no proviene de las flores que se venden allí, sino del apellido del donador de los terrenos, Rafael Flórez.
- 9. Pequeño Teatro. La sede del Pequeño Teatro es una casona de arquitectura republicana de finales del siglo XIX. Cuenta con dos salas de teatro y tres espacios para actividades académicas. Esta casona es Patrimonio Arquitectónico y Cultural de Medellín. Fue tomada por sede del Pequeño Teatro en el año 1987.
- Dirección: Carrera 42 nº 50 a 12 (Córdoba, por La Playa). O





El camino hacia el futuro: educación

Con el Corredor de Ayacucho, el Tranvía y sus dos cables, el acceso a la oferta de las múltiples instituciones educativas que están ubicadas en los alrededores será mucho más fácil para los estudiantes de la ciudad.

I centro de la ciudad se ha convertido en los últimos años en el punto de convergencia de distintas instituciones de educación superior, tecnológica, técnica, secundaria, de artes y oficios.

De hecho, en un futuro muy cercano, el centro se transformará en un gran campus educativo y el tranvía será el modo de transporte que complemente el acceso a miles de estudiantes a estas oportunidades.

Guía de las instituciones

Cesde. Institución de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano. Fundada en 1972 cuenta con cinco escuelas: Administración,

Informática, de Comunicación Visual, Turismo y Salud -27 programas-.

Carrera 42 n° 48 - 20.

Universidad Cooperativa de Colombia. Como institución educativa fue creada en 1958. Ofrece once pregrados, siete posgrados, un programa de educación para el trabajo y el desarrollo humano y un diplomado.

Carrera 42 n° 49 - 95.

Centro Formativo de Antioquia,

CEFA. Fundado en 1935, es uno de las instituciones educativas femeninas más tradicionales de la ciudad. Allí las alumnas desarrollan sus estudios de secundaria con énfasis en una de las





ocho especialidades que van desde matemáticas hasta alimentos.

Calle 50 n° 41 - 55.

Colegio Militar José María Córdoba. Fundado en 1954 es una institución educativa de carácter privado en los niveles de preescolar, básica primaria, secundaria y media académica. Sus estudiantes se gradúan como reservistas del Ejército Nacional.

Calle 49 nº 40 - 63.

Instituto de Bellas Artes (IBA) y Fundación Universitaria Bellas Artes (FUBA). El Instituto de Artes se fundó en 1910 desde la Sociedad de Mejoras Públicas. Por su aulas pasaron los más grandes referentes de las artes plásticas y la música.

En el año 2006 se crea la Fundación Universitaria para continuar con la evolución de entidad y en ella se concentran los programas profesionales en Artes, Diseño y Música.

En el Instituto se ofrecen los programas técnicos y los cursos de extensión a niños y jóvenes.

Sede Palacio de Bellas Artes: Calle 52 n° 42 - 08.

Sede Ayacucho:

Carrera 42a nº 48 - 86.

Egresados ilustres

Artes plásticas: Eladio Vélez, Ricardo Rendón, Pedro Nel Gómez, Ignacio Gómez, Rafael Sáenz, Débora Arango.

Música: Blas E. Atehortúa, Harold Martina, Blanca Uribe, Sergio y Alejandro Posada, Carlos Vieco, León Cardona y Teresita Gómez, la

pianista que internacionalizó la música colombiana.

Institución Universitaria Salazar y Herrera - IUSH. Su origen es el Liceo Salazar y Herrera. Se inició su creación en el año 1991. Ofrece diez pregrados universitarios, trece programas tecnológicos y ocho técnicos, divididos en cinco Escuelas.

Sede centro: calle 49 n° 42 - 20.

Otras instituciones beneficiadas con el proyecto son: Ideartes. Instituto de Artes. Universidad Antonio Nariño, Censa, Colegio Federico Ozanam, Normal Antioqueña, entre otras. O



El color y la vida palpitarán en Ayacucho

Pintar la casa renueva, le da alegría a la gente, sensación de cambio, anima, limpia, llama la atención.

Por eso, el corredor de Ayacucho no solo cambiará con la llegada del tranvía, también con un brochazo artístico y colorido, que pasará casa por casa, local por local, dándole vida y color a esta zona de la ciudad.

Se trata del proyecto de intervención integral para Ayacucho. Una iniciativa del METRO, apoyada por la Alcaldía de Medellín, que busca unir esfuerzos de la comunidad y de varias entidades para lograr no solamente pintar las fachadas aledañas al proyecto, sino llenarlas de arte urbano y conceptual que brinden un mensaje de armonía a quienes las observen y dinamicen una propuesta cultural, turística y de renovación en la zona.

El objetivo es que Ayacucho sea un corredor cultural, turístico y artístico, en el que la comunidad se apropie del nuevo espacio, lo cuide, se sienta feliz y admirada de lo que tiene y hable de él con orgullo. Además, que los comerciantes brinden servicios y productos de excelente calidad, cada uno con un sello diferenciador.

La propuesta de intervención integral se dará como parte de la compensación y mitigación por el deterioro que las obras causaron en la zona. El sueño es que el corredor se convierta en un atractivo turístico y cultural. Por supuesto el tranvía es un jalonador, pero si está acompañado de este tipo de intervenciones es mucho más integral y moviliza sentimientos de aceptación, cariño y apropiación por parte de la comunidad y los ciudadanos en general.

El proyecto busca recuperar
Ayacucho desde la memoria patrimonial
y cultural de Medellín y se acompasará
con la línea de tranvía T-A para
que pueda prestar su servicio con
normalidad, para que quienes viajen
en los tranvías o pasen por el corredor
caminando tengan la posibilidad
de observar y admirar las diversas
propuestas artísticas y el color. Así, la
Cultura METRO va más allá. Sale de las
paradas, de los tranvías, de los trenes y
cabinas para mezclarse con la ciudad,
con la calle, con lo urbano.









Componentes del Plan Integral de Ayacucho

Infraestructura y transformación del paisaje urbano: se recuperarán las fachadas de las viviendas ubicadas frente al corredor tranviario y se intervendrá el paisaje para crear un corredor biótico, con variedad en fauna y flora.

2. Patrimonio y cultura: se articularán los sitios de atractivo patrimonial y cultural del corredor y su zona de influencia; incluye diferentes intervenciones artísticas y culturales.

Turismo y desarrollo económico: se dinamizará la economía del sector capacitando a los comerciantes y proyectando el corredor como un destino turístico de importancia y reconocimiento para la ciudad y sus visitantes.

4. Gestión social y comunicacional: se socializará el proyecto con la comunidad para generar apropiación y sentido de pertenencia.

5. Trabajo interinstitucional: se buscará la creación de un comité de seguimiento con las diferentes secretarías de despacho para garantizar la sostenibilidad económica y social del proyecto, así como la ejecución y cumplimiento del cronograma de obra.



Los cables: un tesoro que crece sin límite

Medellín fue la primera ciudad del mundo en usar los teleféricos o cables para usos de transporte público. Ahora dos más se suman a este modo que ya está en el corazón de los paisas.

os dos cables complementarios del Tranvía de Ayacucho son la línea M y la línea H que coronarán las colinas centrorientales, beneficiando sectores que, debido al crecimiento caótico de sus barrios, no cuentan con espacios físicos para la implementación de otro tipo o modo de transporte.

Conozca las características de este nuevo avance que conectará a los habitantes de 48 barrios con el resto de la ciudad y los demás municipios del Valle de Aburrá con transporte eficiente, cómodo, seguro, económico e integrado. O

Datos

Metrocable Línea M Estaciones: Miraflores, El Pinal y Trece de Noviembre

| Características Línea M | Valor |
|--|--------------|
| Longitud horizontal | 1.056 m |
| Desnivel | 275 m. |
| Longitud según la pendiente | 1.089 m. |
| Pendiente promedio | 26% |
| Número de estaciones | 3 |
| Número total de cabinas | 47 |
| Oferta máxima (pasajeros por sentido / hora) | ······ 2.500 |





Datos

Metrocable **Línea H** Estaciones: Oriente, Las Torres y Villa Sierra

| Características | Valor |
|--|--------------------|
| Longitud horizontal | 1.402 m |
| Desnivel | 197 m |
| Longitud según la pendiente | 1.411 m |
| Pendiente promedio | ······ 14 % |
| Número de estaciones | 3 |
| Número total de cabinas | 40 |
| Oferta máxima (pasajeros por sentido / hora) | 1.800 |



Tranvía de Ayacucho, una oportunidad para la vida y la seguridad

Por Alexandra Restrepo Henao¹

n el mundo se ha demostrado que la renovación en la infraestructura urbana permite mejorar las condiciones de salud mental y seguridad de las poblaciones beneficiarias.

La construcción del Metrocable en su Línea K y las intervenciones sociales realizadas antes, durante y después de la implementación del mismo, permitieron una mejoría en las condiciones de seguridad de las comunas 1 y 2.

La Universidad de Antioquia y la Universidad de Michigan, con recursos de la Fundación Robert Wood Johnson, llevaron a cabo un estudio durante el periodo entre los años 2008 al 2011, en el que se encontró un descenso en la tasa de homicidios del 66% en las comunas beneficiarias de la Línea K metrocable a Santo Domingo.

Comparados con los controles (comunas 4 y 8), se redujo la percepción de violencia por los habitantes de la comuna beneficiaria en 75% y también se encontró mayor confianza en las utilidades, y mayores niveles de cohesión social y control social en los barrios.

Estos resultados tan positivos nos permiten ser muy optimistas sobre la construcción del nuevo Tranvía de Ayacucho y sus dos cables, ya que además de mejorar la movilidad y la accesibilidad a bienes y servicios en la zona, dicha construcción y las intervenciones sociales que se realicen asociadas a esta obra permitirán mejorar la seguridad y la calidad de vida de las comunas beneficiarias. O

¹ Docente Universidad de Antioquia. Facultad Nacional de Salud Pública. Médico. Magíster en epidemiología.

Línea M, nuevo orgullo de tres barrios

El Pinal, Trece de Noviembre y hasta Llanaditas. los beneficiados.

esde la estación Miraflores, ubicada en el barrio Alejandro Echavarría, parte el metrocable Línea M. El Pinal y el Trece de Noviembre son los dos barrios que recibirán directamente los beneficios de esta gran obra de movilidad y urbanismo.

Llanaditas, vecino del Trece de Noviembre, se vería beneficiado también del cable por su cercanía y va los residentes allí anuncian que caminarán hasta la estación del cable para transportarse con comodidad y economía. O

En la década de 1970 el sector que hoy se pinos, de allí su nombre.

El barrio Trece de la venta de lotes de los religiosos del Colegio San varios desalojos y los





Rosalba y Diego, así fundaron un barrio

A esta pareja le dio un día por conquistar una loma desierta y pedregosa... fundaron el barrio Trece de Noviembre.

enacidad. Sin vías, ni aqua ni luz, en resumen: nada. Al cerro Pan de Azúcar, la empinadísima colina que corona el centroriente de Medellín y donde los antioqueños iban a hacer paseos de olla y a elevar cometa en los años 50, 60 y 70; llegaron Rosalba Quiroga y su esposo Diego Escobar en 1983.

"Nosotros vivíamos muy bueno por el Cerro el Volador, pero teníamos el sueño de un lote y ese año un cuñado me dijo que los padres del colegio San José estaba vendiendo unos en Pan de Azúcar. Recogimos una plata que teníamos y compramos", recuerda Rosalba, mientras mira a través de sus gafas las viejas fotos que le recuerdan cuando con un puñado de familias fundaron lo que hoy es el barrio Trece de Noviembre, en la comuna 8 Villa Hermosa.

Sin embargo, eso de llegar a construir un nuevo hogar en medio de la nada fue un reto épico para

esta pareja que va suma 46 años luchando hombro a hombro, como uno solo. "Nos tocó llegar a picar piedra para abrir el banqueo. Empeñamos la lavadora para comprar unos guacales de los que vendían en Sofasa. Con esa madera hicimos nuestra primera casa. Mejor dicho, un rancho", dice la mujer de voz suave, como de actriz de radionovela, pero de palabras firmes.

Fue su esposo Diego -un hombre grande de ojos pequeños, claros y brillantes-, el que se las ingenió para llevar agua al incipiente barrio.

Y como todo allí, no fue fácil. La fuente de agua más cercana quedaba a varios kilómetros arriba del cerro. A punta de manqueras pudieron llevar agua a los ranchos. "Se llenaba el tanque en la noche y en el día se abría la llave un poco para cada sector", precisa Rosalba, la que a cada paso en que ella, su esposo y sus vecinos solucionaban necesidades, se hacía líder de su comunidad.

Otra de las odiseas para los nuevos habitantes del Trece de Noviembre fue el transporte. Llegar hasta sus nuevas casas era ya una aventura y los vecinos recuerdan las historias de viejas camionetas Dodge 150 con pasajeros hasta en los techos de los improvisados 'buses'.

El paradero más cercano distaba del barrio cerca de dos kilómetros según recuerda Diego, y su esposa, como lo ha hecho durante casi cincuenta años, complementa las palabras de su esposo: "Los colectivos llegaban hasta la escuela Julia Agudelo en Enciso. Desde allí subíamos por un enrrielado (camino de cemento para que pasen las ruedas de los vehículos). Con lluvia, con sol, cargados de materiales o con el mercado. Era casi una hora porque esto siempre es empinado".

Poco a poco el barrio progresó y creció en medio de campañas para hacer una vía, para canalizar quebradas, para hacer tanques:







todo se logró con esfuerzo y mucho sacrificio por parte de la naciente comunidad, en su mayoría originarios de los municipios antioqueños.

Mientras Rosalba pasa viejas fotos entre sus manos, cada imagen la invita al recuerdo. Por ejemplo, regresa a los días en que las mujeres de barrio se sentaban en las oficinas del municipio o la gobernación para pedir maquinarias y avanzar en las obras de mejoramiento. Y así avanzaron: el agua y la electricidad fueron llegando no sin grandes luchas por ellos.

Pese a esos esfuerzos, lo que nunca pudieron lograr fue que la comunidad se uniera en el propósito de reservar los espacios para unas vías generosas, un déficit que hoy, 30 años después, les complica la vida. "Con los líderes y mi esposo definimos -en ese entonces- que lo ideal era dejar once metros de ancho para cada vía pero la gente nunca lo respetó y hoy ya ve, lo que quedaron

en vez de calles fueron escaleras", explica Rosalba.

Hoy el barrio Trece de Noviembre es una comunidad vibrante y pujante con varios sectores como La Primavera o Isaac Gaviria. Su gente lucha cada día para salir adelante y lo que era un cerro tapizado de rocas y dura tierra, hoy es un ramillete de balconcitos coloridos y niños sonriendo.

Pero hay dificultades que a pesar de las tres décadas de avances, sigue sin mucho cambio. Los pobladores siguen padeciendo la falta de infraestructura: la vía que sube al barrio es un calvario en el que el paso de un bus obliga a la detención del resto de vehículos y cada salida de allí puede llevarse hasta 45 minutos al centro de la ciudad.

Y una vez más, Rosalba y Diego están de acuerdo, como cosa rara. Creen firmemente que el barrio que fundaron junto a sus vecinos se merece lo que le está pasando y que es muy

positivo, casi un sueño. Esperan que al barrio al que llevaron un día el agua, la energía eléctrica e hicieron crecer miles de nuevas esperanzas humanas, ahora llegue el cable y conectado a este, el tranvía.

También coinciden en que el nuevo medio de transporte llevará consigo progreso, cultura, más sonrisas a sus vecinos. "Trato de visualizarlo. Es imponente. No lo creo todavía", dice Rosalba mirando a Diego por un momento. Tal vez imaginan cuando suban a las cabinas del cable Línea M por primera vez, se sentarán uno al lado del otro, mirarán desde el aire los caminos de su barrio y recordarán cuando juntos fundaron una comunidad y que lo que ellos iniciaron hace 32 años en un desolado pedrero es, en fin de cuentas, lo que hoy lleva los cables a su barrio. O



AK - 47 le pone ritmo al Trece de Noviembre

a pasión por el rap los descubrió a ellos y no al contrario. A Leider Toro y "Niche", dos pelaos ya no tan pelaos, la música les puso una cita que les cambió la vida y hoy los tiene como la vela que impulsa el barco de los sueños de más niños de su comunidad, la comuna 8, el barrio Trece de Noviembre.

"Armen un bailecito, una presentación", les dijo un día hace cerca de diez años un profesor en los días de colegio. Y allí se inició la historia de AK - 47.

"Yo hablo de esquinas, de empuñar mi microphone y cantar mis rimas quién lo diría después de ser un inocente de cantante terminaría".

De presentaciones de colegio a tarimas en el barrio y luego los conciertos de la ciudad, así fue creciendo una amistad musical y personal entre Leider y "Niche", una pasión que se llama AK 47. De los casi 20 parceros que empezaron esa aventura de hacer música y narrar las comunas solo quedan ellos, unidos y con la seguridad que dan los años de compartir días, rimas y una vocación irrenunciable: sus niños, su comunidad.

"El AK-47 es un fusil con el que se ha matado mucha gente y nosotros hacemos lo contrario, llevar mensajes de convivencia y paz. Decidimos disparar letras, el que empuña un instrumento nunca empuñará un arma", dice "Niche", un joven sonriente con pinta de filósofo.

Las letras de sus canciones narran cada callejón, cada pasaje, cada esquina y escaleras de las comunas, desde la 13 hasta la 8, de oriente a occidente.

No ha sido fácil mantenerse. La música no siempre significa ganancias así que detrás del talento y el ritmo hay que sudar para llevar el pan al hogar. Técnicos de la construcción en el día, músicos las 24 horas y maestros en las noches. Sí, maestros.

Cada lunes y viernes en el centro cultural, niños entre cinco y 14 años llegan cargados de energía y

sonrisas. Ellos integran el semillero de rap v breakdance v allí Leider v "Niche" no solo les enseñan a rimar y bailar, sino que les inspiran para que sean el orgullo de su barrio, el futuro de la ciudad.

"Lo que nos motiva son las ganas que ellos le meten de aprender. Esas ganas no dicen 'yo quiero ser como el 'profe", ser como él, sino ganas de ser mejor que el que nos enseña. Dijimos, los pelaos no tienen profesores que les enseñen, vamos a hacer esto para los niños que no tienen los recursos, que no tienen el profesor que les brinde una enseñanza de vida, no sólo de baile", expresa Leider.

Les duelen sus niños en sus letras y esos sentimientos los convierten en acciones en su semillero, inculcando valores como el empeño, el trabajo y la solidaridad.

De gente talentosa y altruista como Leider y "Niche", de pelaos con ganas y objetivos están repletas las calles del Trece de Noviembre a donde ahora llegarán más herramientas para construir los sueños. O



El barrio por dentro

El presidente de la Junta de Acción Comunal sabe lo que falta y por ello conoce los beneficios para un sector en constante transformación

gnacio Arango Arango creció la mayor parte de su vida en La Primavera, sector del Trece de Noviembre. Hoy, cuando es líder de su comunidad, reconoce en el proyecto del Tranvía y sus cables una oportunidad de avance para este panorámico barrio.

Es crítico y advierte que falta más para que la comunidad alcance un nivel de calidad de vida óptimo, pero con su experiencia como presidente de la Junta de Acción Comunal sabe precisar con certeza cuando el progreso da pasos gigantes.

"Este es un proyecto que la comunidad estaba esperando. Recuerdo de líderes anteriores decían qué rico tener algo transformador como lo de Santo Domingo. Apenas nos dieron la noticia creció el entusiasmo en los vecinos: vamos a tener el metrocable. Tenemos muchas expectativas de la transformación. Lo que queremos realmente es el mejoramiento del barrio", comenta el joven líder.

De manera que Arango, con su profundo conocimiento del barrio, sabe de sus carencias y por ello dimensiona los aportes que en distintos aspectos puede llevar el cable Línea M, que llegará a su casa próximamente.

"Hay algo muy puntual. Por ser un barrio que no fue planeado y que se hizo en mucha parte por invasiones, la movilidad no importaba... lo importante era tener una vivienda, tener dónde resguardarnos, tener un techo. Pero a esta hora en la que va hay un desarrollo del territorio, con crecimiento entre 800 y mil habitantes cada año, ahora sí necesitamos soluciones, la movilidad en el barrio ahora sí nos importa".

Ignacio recordó cuando era niño y subía al barrio montado en el 'capacete' de los viejos, incómodos y peligrosos colectivos y con esos recuerdos en mente valoró los beneficios de la nueva Línea M. "Hoy llega el Metro con el metrocable y decimos qué rico, ahora

podemos desplazarnos desde el Trece de Noviembre a La Estrella, a Niquía, a San Javier. Nos va a salir más económico por la integración y vamos a tener un poco más de economía para todos".

Ignacio mira a la ciudad que se ve abajo, la que a veces por las vías se hace tan distante. Sabe que ahora su comunidad tiene una oportunidad para mejorar la calidad de vida: piensa en el espacio público -el área que antes ocupaban 80 predios ahora será una plazoleta para los niños, para todos-; piensa en la recuperación de espacios para los peatones.

Tampoco olvida que aproximadamente el 30% de su comunidad son adultos mayores -de los que dice, entre risas, les duelen las caderas y las rodillas de tanto subir lomas y escaleras-; y no olvida que en su barrio viven más de 120 personas en situación de discapacidad y/o con movilidad reducida.

"Es progreso", concluye. O



El tranvía es oportunidad para todos

Al metro, a los cables y buses, se une el tranvía, como modo de transporte incluyente para todos los ciudadanos, en especial para quienes están en situación de discapacidad.

mpatía. Los tres modos de transporte masivo de la empresa METRO que hoy atienden en el valle de Aburrá, -METRO, cables y buses BRT-, son transportes totalmente incluyentes: con infraestructura, mecanismos y espacios exclusivos para personas en situación de discapacidad y/o Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Anualmente el METRO de Medellín atiende a cerca de 150.000 usuarios en situación de discapacidad, que gracias a la tarifa preferencial de la que gozan, se ahorraron más de 723 millones de pesos en el 2014.

Esta población de usuarios ha hecho uso del sistema gracias a los accesos adecuados para ellos en la arquitectura de cada estación, las facilidades en los

coches del metro, las cabinas de los cables, y a los mecanismos accesibles de ingresos a los buses de las líneas 1 y 2, y los modernos de las rutas alimentadores.

Y a ellos se suma el tranvía. El Corredor de Ayacucho está diseñado, al igual que los vehículos, y por supuesto los cables, para acoger en todos los sentidos a la persona en situación de discapacidad y a las PMR.

Las estaciones poseen todas las características físicas para ser accesibles: ingresos, taquillas, teléfonos públicos, etc., adecuados específicamente para atender a este grupo poblacional.

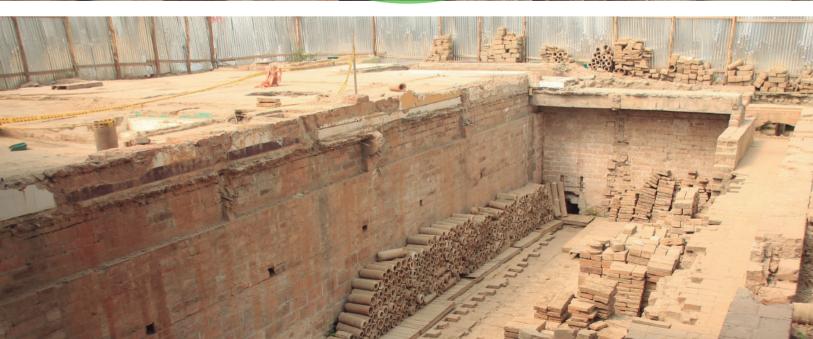
Dentro de los coches, además, están claramente demarcados los espacios y mecanismos de seguridad para ellos. O



El año pasado fueron instalados 700 metros lineales de pasamanos en acero inoxidable, en diez de las estaciones del sistema.







Arqueología ¡Esto se salvó!

El desarenadero del antiguo acueducto en la calle Ayacucho es un fragmento invaluable de la historia de Medellín que nos conecta, incluso, con la historia humana.

espués de estar oculto por más de ocho décadas bajo las losas de unas casas, el desarenadero de uno de los acueductos de la Medellín de fines del siglo XIX volvió a ver la luz.

Es como si hubiese sentido las vibraciones de las obras del nuevo Tranvía de Ayacucho en sus cimientos y despertara del oscuro letargo. Como si después de haber sido una estrella innovadora de la tecnología hidráulica de su momento -construido por uno de los primeros egresados de la Escuela de Minas- ahora reclamara su lugar en la historia: quería salir en la foto junto al tranvía nuevo, recordarle a la nueva ciudad de su existencia, ser protagonista.

"Tenemos tan poco de historia dice el arqueólogo Pablo Aristizábal Espinosa- que haber encontrado un acueducto es una parte muy importante e irremplazable por ser representativo de una época de la que no tenemos casi nada".

Lamentablemente, tienen razón. Medellín dio muchos pasos de su desarrollo pasando sobre su propia historia. Pero ahora las legislaciones nacionales están blindando cada nuevo hallazgo y este tuvo la suerte de haberse cruzado felizmente en el camino de la actualidad.

"Este se salvó", dice con una satisfacción incontenible sobre este lugar Aristizábal Espinosa, quien es Director del Programa de Arqueología Preventiva del Corredor del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables.

Y lo dice porque una vez descubiertos estos hallazgos, protegidos por la empresa METRO y declarados Patrimonio Cultural de la Nación, ya no se podrán demoler o construir nuevamente sobre ellos, lo que garantiza que este rico fragmento de la historia será legado a las nuevas generaciones.





La nueva estrella de la historia

El desarenadero, la nueva vedette del patrimonio histórico de los medellinenses, se construyó en 1896 por el joven ingeniero Antonio J. Duque, según lo confirmaron las pesquisas de los historiadores del equipo arqueológico.

Consiste en una toma de agua de la quebrada Santa Elena que pasaba el líquido por siete piscinas de decantación o desarenaderos para luego ser distribuida por diferentes líneas a la creciente ciudad Medellín. que por entonces se calcula tendría 40 mil habitantes.

Dispuestas alternadamente para que el aqua serpenteara y redujera su velocidad, -explica el arqueólogo-, en las piscinas se atrapaban las impurezas como lodo y arena que, por simple gravedad, iban a caer al fondo de cada estructura.

Una vez el agua estaba más limpia, salía al final del desarenadero por medio de unos reboses de menor tamaño.

"Desde allí, el agua era distribuida y llegaba a las fuentes donde la gente iba con tinajas de barro a recogerla",

cuenta Aristizábal. Agrega que les impresionó mucho a todos los expertos que conocieron el hallazgo, que al indagar por la historia del ingeniero Duque, supieron que nunca viajó a Europa, por lo que valoraron aún más las técnicas aplicadas en el desarenadero: "para su época era tecnología de punta, innovadora". Pero apreciaron no solo su ingeniería, sino su arquitectura.

"Son túneles con arcos de medio punto, ventanas con arquillos rebajados en ladrillo y columnas cuadradas de buena factura; estructuras que indican que no eran obras improvisadas, sino hechas con los cánones de la arquitectura de la época", dijo en su momento a la Agencia de Noticias UN, Luis Fernando González, arquitecto docente de la Universidad Nacional e integrante de la Escuela del Hábitat de la Universidad Nacional de Medellín.

Descubriendo un tesoro

El desarenadero permaneció oculto debajo de una casa de la calle Ayacucho que se demolió en los primeros meses del 2013 para dar cabida a la plazoleta de la parada Pabellón del Agua.

El descubrimiento lo realizaron los obreros y pronto la noticia llegó a los medios de comunicación que hicieron eco del valioso hallazgo. Pronto, el METRO tomó todas las medidas para proteger las estructuras e iniciar el proceso de recuperación arqueológica.

A Aristizábal se sumaron un historiador, un historiador de la arquitectura y un restaurador, todos ellos doctores en sus respectivos

campos del conocimiento. "Debimos sacar escombros y hacer fumigaciones, pues estaba plagado de ratas y cucarachas" recuerda el arqueólogo sobre las primeras actividades que se realizaron en el sitio tras su descubrimiento.

La construcción bajo la que se halló el desarenadero dataría de 1935, lo que contribuyó a su protección. "Estaba debajo de las losas de esta casa. Un sector se usó como sótano y sufrió algunos daños en la construcción de las alcantarillas de la vivienda, pero en general estaba en buen estado de conservación", relata el experto.

El pasado tiene futuro

La importancia de este desarenadero consiste en que relata no sólo la historia de Medellín. En el se narra la historia del agua y los acueductos que se remontan hasta Grecia y Roma; también la historia de la ingeniería antioqueña y uno de sus personajes más atractivos como Antonio J. Duque; y claro, la historia del desarrollo de Medellín y la vida cotidiana de sus habitantes en el siglo pasado.

La idea es terminar su restauración y luego de una adecuación del lugar convertirlo en un museo para exhibición al público. "Sería con una plataforma que permita visualizar parte del desarenadero", anuncia el hombre que se entregó con toda su pasión a este proyecto que lo marcó.

"En nuestro contexto los arqueólogos nos preocupamos por lo precolombino, lo indígena. Pero esto es maravilloso. Es muy emocionante, una oportunidad única para mí trabajar este campo que se llama arqueología urbana o histórica, la que se hace en las ciudades pavimentadas", remata Aristizábal.

El desarenadero ahora broncea sus ladrillos al sol que calienta a diario la ciudad. Luego de estar oculto por casi 80 años, logró deshacerse de las construcciones que lo opacaron y lo oscurecieron. Pronto será un espectáculo histórico, un patrimonio bello e interesante, un regalo más del Tranvía de Ayacucho. O

'Una muerte prematura'

A los 25 años, Antonio J. Duque ya se destacaba como una promesa de la ingeniería antioqueña. Diseñó el Parque de Berrío -fue arquitecto empírico-, construyó el edificio Duque y junto al arquitecto Enrique Olarte (arquitecto de la Estación Ferrocarril de Antioquia) abrió la primera oficina de arquitectura e ingeniería de la ciudad. Murió a la edad de 31 años (causa desconocida).



'Otros tesoros'

En las faenas de demolición de la casa que estaba sobre el desarenadero fueron halladas dentro de una tapia, algunas lozas inglesas (platos, pocillos y varios frascos) de finales del siglo XIX y principios del XX. Las marcas: Johnson Bros., Thomas Hughes and Son, Eran las vajillas que traían de Jamaica al cambiarlas por oro y las élites de la ciudad lucían en sus cenas.



Desde la Atenas de Pericles (año 495 a. C. aproximadamente), se conocen los acueductos urbanos.





En las dos orillas y con toda la berraquera

A Sergio Gaviria la vida le ha puesto muchos retos, entre ellos el desplazamiento. No ha sido inferior a ninguno de ellos.

eterminación. Eso es lo que lleva en su corazón Sergio Alejandro Gaviria. Y en verdad que este muchacho de 23 años la ha necesitado para enfrentar los retos y dificultades que la vida de ha atravesado en el camino... aunque sin ellos, no sería la persona que es hoy.

"Dios es grande. Es como si te pusiera las dificultades pero para llevarte a tu verdadero camino, a abrir las posibilidades", dice Sergio con total convicción y positivismo.

Llegó a Medellín con solo nueve años y ya dos desplazamientos encima por el conflicto. Primero los grupos armados los sacaron de la vereda La Guayabala en el municipio de Urrao. Huyeron a Betulia pero de allá también los obligaron a él, a su padre Guillermo, a su mamá Gloria y a su hermana Zoraine a recoger sus pocas cosas y marcharse a la ciudad, a Medellín.

Con ese último viaje y las pocas pertenencias entre costales, dejaron atrás el aire fresco de la montaña donde alguna vez cultivaron felices café, fríjol y granadilla. "Salía a coger café con mi papá y jugaba con amigos. Era una vida de campo, muy tranquila, sin alteraciones", recuerda Sergio.

Llegó a La Sierra en medio de lo más intenso del conflicto entre grupos armados por el control

del territorio. Cerca de su casa se guardaban y arreglaban armas y hasta llegó a quedar en medio de varias balaceras.

Sin embargo, pese a la situación afuera y dentro de su casa -sus padres sin trabajo y en tierra extraña-, el empuje de la familia le torció el cuello a la dificultad y empezaron salir adelante.

Su madre Gloria fue la primera en conseguir trabajo, luego su papá montó una tienda y allí trabajó Sergio al tiempo que empezaba a estudiar en el barrio vecino, Villa Turbay, pero con pocos amigos. Pese a la influencia del conflicto, la unión de su familia, el estudio y el trabajo lo mantuvieron fuera de esos contextos negativos.





Fue tendero, garitero en un billar, barman en una cantina y luego en un bailadero. Aprendió muchas cosas de la vida que no se enseñan en casa y las sumó a las experiencias amargas de antes. Creció hasta pasar de la niñez a la juventud y se hizo líder juvenil por su fuerza y sus experiencias. Ese fue un momento de quiebre en su vida.

"Conocí líderes de otros barrios, de otras comunas y eso me abrió la mente a muchas posibilidades que no conocía, pensé en estudiar, en ir más allá", dice.

Terminó la secundaria e inició estudios de Producción de Información Administrativa en el SENA. Luego tomó la decisión, él solo, sin consultar con su familia, de prestar el servicio militar y por ello terminó en el Batallón Guardia Presidencial en Bogotá.

No lo dice pero se le nota orgulloso de haber llegado a portar un fusil, de la vida militar, de la disciplina, pero también de terminar ocupado en funciones administrativas en pleno Palacio de Nariño: seguro allí amplió aún más sus horizontes.

"Aprendí muchas cosas, pero la más valiosa fue a valorar más a mi familia, a amar cada momento con

ellos, una comida pero con ellos, unidos", expresa.

Regresó con la mente puesta en trabajar, para aportar a su familia, pero entonces tuvo claro que su meta "estaba no a cinco metros, sino a cincuenta: mi meta es ser economista", dice.

Y aunque sabía del proyecto del Tranvía de Ayacucho y que los cables llegarían a su barrio, el destino lo llevó a Codesarrollo, una de las empresas que realiza la gestión social del proyecto. La búsqueda de empleo lo conectó con dos de sus necesidades más importantes, trabajar y servirle a la gente.

"Comencé como facilitador a contarle a la gente de mi barrio de qué se trataba el proyecto porque lo desconocían", dice sin dejar de hacer la analogía con lo que pasa en su barrio donde cree que los jóvenes se quedan sin opciones porque no han salido a buscar otros caminos ya que "no los conocen".

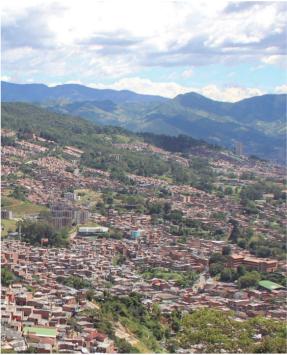
Y eso, precisamente eso, es lo que cree como joven de La Sierra, que será lo que les lleve a él, su familia y su comunidad, el cable que estrenarán el próximamente junto con el Tranvía.

"No es solo el medio de transporte. Son los espacios que va a crear el proyecto. Los jóvenes no tenemos dónde encontrarnos a compartir, todo ocurre en la vía. No hay una centralidad", dice con voz segura, de líder. Y agrega que "ahora los muchachos podrán salir a otros barrios sin la limitante de que tienen un enemigo en otro sector porque el sistema los cuida y protege".

Pero hay más. Para Sergio, la llegada del cable servirá para ampliar horizontes como él los amplió desde que lo desplazaron hace ya trece años. "Los jóvenes podrán conocer todas las cosas que pasan afuera del barrio, salir a ver otros jóvenes como ellos, que hacen otras cosas, que trabajan, que estudian. Van a ver que quedarse en el conflicto no es la única opción de vida".

Recientemente, Sergio Gaviria, pasó de trabajar como facilitador del proyecto del tranvía a ser auxiliar operador de estación del METRO. Intenta pasar a la Universidad Nacional o la de Antioquia para ser economista, pero no cualquiera, sino: "Uno que ayude desde la economía a que la gente tenga proyectos de vida, estar en la calle haciendo economía social, esa es mi meta, es lo que quiero ser". O





Buscando el sol naciente

La Línea H de cable llegará hasta las colinas del Oriente, desde donde nace el sol de Medellín. Cinco barrios, los beneficiados.

illatina, San Antonio (sector Las Torres), Villa Liliam, Villa Turbay y La Sierra serán los barrios directamente beneficiados de la construcción de la Línea H.

Y para llevar todos los beneficios y el progreso que representan este medio de transporte y la transformación urbana que representa, el METRO implementó una innovación: el trazado de la línea H no será recto como en los demás cables de la ciudad, sino que en la estación Las Torres girará 56 grados para tomar rumbo hacia Villa Liliam, Villa Turbay y La Sierra. O

Triste recuerdo

En Villatina ocurrió una de las tragedias naturales más grandes de la historia de Medellín.

El 27 de septiembre de 1987 cerca de 20 mil metros cúbicos de tierra se desprendieron y cayeron sobre un sector del barrio. El balance fue de 500 muertos y más de 1.000 damnificados.

Hoy, el futuro del sector se llena de esperanza con el proyecto.

La población de los barrios de influencia de la línea H es:

Villatina 15.201 habitantes.

San Antonio 4.164 habitantes.

Villa Liliam 6.988 habitantes.

Villa Turbay 5.819 habitantes.

La Sierra 5.287 habitantes.

(Fuente: Perfil Sociodemográfico -Alcaldía de Medellín).



legó a lo que hoy es el barrio La Sierra a la una de la mañana y en una volqueta del municipio que tuvo que subir por la carretera a Santa Elena para llegar a aquel paraje prácticamente desolado.

Se Ilama María Adriana Rodríguez y en ese lejano 1982 tenía 18 años. En medio de la oscuridad reinante, sintiendo el penetrante frío y junto a su madre y sus hermanos de 19 y catorce años, iniciaron con aquel apurado trasteo, una nueva vida.

"Vivíamos en Santo Domingo. Un derrumbe en la carretera a Guarne nos quitó la casa. Las autoridades nos evacuaron. Montamos las cosas en una volqueta y nos fuimos al lote que mi madre había comprado. Esto era la tristeza, la desolación, el abandono más grande", recuerda Adriana de aquel día.

En su memoria están los nombres de los que junto a su familia fueron los primeros en hacer de aquella escarpada montaña del centroriente de Medellín, su hogar. "Doña Inés, don Álvaro, doña Marta y doña Nelly", rememora de lo que fue el nacimiento de La Sierra.

Fueron años en las condiciones más duras; el barrio creció y no paró de convertirse en el refugio de campesinos acosados por la violencia.

En esos años de zozobra y dolor, mientras los jóvenes tomaron las armas, ella se fue haciendo líder. No lo expresa con palabras pero se nota que ese conjunto de casas, callecitas y escaleras en la que viven 6.500 personas con sus sueños y esperanzas, le duele.

Por eso es que ahora, cuando la comunidad respira calma y vive otra historia, tiene más fe que nunca en La Sierra. Porque si sobrevivieron a aquellos tiempos, cuando la ciudad los tuvo olvidados, ahora que llegan a ellos nuevas esperanzas quieren estar preparados para el porvenir.

"Como líderes en este momento el reto para la comunidad es que ahora seremos más visibles a nivel internacional y nacional. El reto es decir aquí estamos, no somos lo que piensan ustedes. Bienvenidos, en qué les podemos ayudar. Vengan a nuestras casas, vengan a nuestra escuela, les mostramos nuestra iglesia, nuestra junta de acción comunal, organizada jurídicamente, retomando la credibilidad que perdimos hace diez años", dice Adriana, ahora presidenta de la Junta de Acción Comunal.

Habla de la llegada del cable que el METRO llevará hasta su comunidad con la estación Villa Sierra, un nombre que integra al barrio vecino, Villa Turbay y al suyo, La Sierra. Dice que sus gentes ahorrarán tiempo, dinero. No tendrán que madrugar y las cosas serán más fáciles cada día.

Pero Adriana Rodríguez, la líder que tiene sobre sus hombros la responsabilidad de ir más allá, de impulsar a toda su comunidad, de animarla a trascender, sabe que la vida del barrio se partirá en dos cuando entre en operación la Línea

"Le voy a decir algo muy claro. Los muchachos que algún día han tenido un arma en La Sierra, saben que las cosas tienen que cambiar."

¿Y cómo? Se están organizando, para salir adelante a través de microempresas, oportunidades estatales y las que ellos mismos se

"Pienso que La Sierra va a tener impacto no a nivel nacional sino a nivel mundial. Porque sabemos que somos un barrio estigmatizado donde un taxi se negaba a subirnos. Estamos abiertos al turismo, a la gente, al mundo".

La brisa de La Sierra pasa fresca. Adriana cierra un poco los ojos. Sonríe, tiene esperanza. O

Padre Carmelo, el evangelio de la sonrisa

armelo Pristipino 'no deja caer ni media', como se dice en Antioquia del que aprovecha cada oportunidad que se le presenta. Y casi siempre lo hace para reírse de sí mismo, de las dificultades, de la vida, para contestar preguntas con respuestas rápidas.

Y como a este sacerdote italiano se le metió en el alma esa cada vez más escasa vocación de dedicar la vida propia para que el prójimo tenga una mejor, no desaprovechó cuando su comunidad, los Josefinos de San Leonardo Murialdo, le ofreció en 1993 irse para la postcomunista -y devastada-Albania para ayudar a sus jóvenes, para devolverles la esperanza.

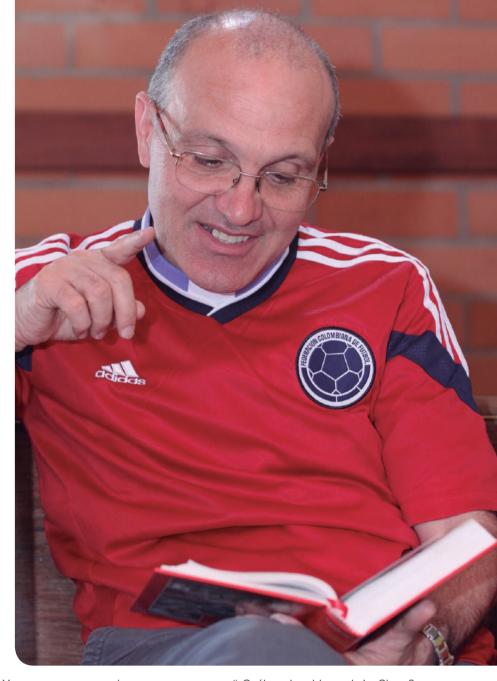
"Trabajé en Italia ocho años, -cuenta Pristipino con su particular y rítmico acento. Después, tuve la fortuna, la gracia de Dios de trabajar 18 años en Albania".

Hace cuatro años, su misión cambió. Destino: Colombia; ciudad Medellín; barrio La Sierra. Propósito: compartir esperanza, fe, valores y voluntad en los jóvenes de este barrio lleno de muchachos.

Llegó a Medellín con su escaso equipaje y ninguna idea preconcebida de lo que encontraría. "Detuve un taxi. 'Me lleva al barrio La Sierra', le dije. Me respondió: 'noooo, noooo'. Entonces dije, estoy en el lugar correcto", relata.

Lo recibió la parroquia de Santa María de La Sierra, una iglesia construida con ladrillos naranjas y grises, erigida al lado de la única vía que sube a La Sierra y que está coronada por una torre muy alta rematada por una cruz.

"El problema anterior de La Sierra fue la mala imagen. Pero ahora la comunidad es una gran familia donde se encuentra el bien, se saluda, hay cordialidad, hay simpatía. El problema es encontrar formación y trabajo, eso es parte fundamental de la comunidad".



Y parece que esa sonrisa con que el padre Pristipino recorre cada rincón del barrio para sembrar ilusión, ha sido como un talismán de la suerte. Está en construcción la Institución Educativa La Sierra y el cable aéreo del Metro y la

Ambas obras, todo un hito para este barrio, auguran -cada una en su dimensión y si sus habitantes se lo proponen- torcerle el cuello al destino y alcanzar al progreso.

"Ya tenemos jóvenes que están en la universidad, otros insertados en el proyecto METRO de Formación de Líderes. La construcción del colegio ayudará a cualificar mejor la formación".

"¿Cuál es el problema de La Sierra? ¿Qué veo yo? Tenemos una sola vía. Si se cierra esta carretera no se entra o no se sale del barrio. Creo que es una barrera sicológica que representa que no tengo oportunidades en la vida, tengo una solo oportunidad y a veces esa única vía es la ilegalidad", comenta el sacerdote rematando su reflexión con una gran sonrisa. Y más grande se hace cuando habla del progreso que llegará el metrocable.

"En el cuadradero -casi no pronuncia esa palabra-, ahora solo se sube gente de La Sierra. Ahora subirá cualquier persona. Ahora dirán soy de allí, soy de allá: una interacción de esperanza". O



Código Ocho, la clave para una nueva generación

Los jóvenes de este grupo juvenil de La Sierra son la muestra de que las grandes revoluciones las hacen pequeños grupos de guerreros.

on apenas quince muchachos entre los doce y los 25 años. Pero integran uno de los tres grupos juveniles que están transformando la mentalidad de los jóvenes de La Sierra: Código Ocho.

Varios de ellos vivieron los años duros del conflicto, cuando no podían salir a la calle y el miedo hacía parte de sus vidas. Sin embargo, hoy se han decidido a trazarse otros caminos para ellos, sus familias y su comunidad.

Su líder, Lenis Uribe Molina, explica que trabajan desde hace dos años para integrar a los jóvenes de la comunidad, para que tengan otras actividades y espacios en el barrio luego de las jornadas de estudio como recreación, cultura, artes, charlas sobre embarazo adolescente, entre otras.

"Queremos que no sólo se hable de la comuna 8, de La Sierra, como conflicto y combos que es como algunos nos definen. Queremos que vean que no somos así", expresa la 'vieja' del grupo con sus 25 años.

Código Ocho también hace parte de la Red de Grupos Juveniles de la comuna 8, lo que les ha permitido participar de programas más grandes de interacción donde han compartido sus experiencias a otros barrios y fortalecido sus propios objetivos.

Cada martes y jueves inventan algo positivo para hacer. Celebran el Día de la Madre con sorpresas para sus mujeres. Hacen 'chocolatadas' que terminan con tanto chocolate que deben bajar la calle repartiendo la tibia bebida. Organizan las novenas en Navidad, hacen el pesebre y lo mismo pueden presentar un show

de payasos que una gala de música lírica. "Cada uno tiene sus talentos", expresa orgullosa la joven que sabe que tiene la responsabilidad de animar, de impulsar la integración entre sus amigos.

Y así, entre actividad y actividad, Lenis y sus compañeros van sembrando la semilla de nuevos horizontes, de nuevas opciones para los muchachos que tienen el reto de estar acorde a los nuevos tiempos que vive el barrio. "Antes los muchachos no podían salir tranquilos del barrio. Ahora lo pueden hacer, ya hay otras opciones", destaca no sin dejar de trazarse una meta en su corazón.

"Mi mayor sueño es poder ver que los jóvenes que están en el grupo cumplieron sus sueños y no se quedaron en la mitad del camino", dice Lenis. O





Un proyecto de





gerenciado por



Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada Metro de Medellín Limitada.

> Teléfono (57) 4 454 88 88 www.metrodemedellin.gov.co







f metrodemedellin