TEJIDO SOCIAL DE LOS METROCABLES

Una historia pionera en Medellín de movilidad ambientalmente sostenible y socialmente induyente

METROCABLE LÍNEA K

JUAN ÁLVARO GONZÁLEZ VÉLEZ

PRESENTACIÓN

Mucho antes de 2001, fecha en la cual inicie como Gerente del Metro, y habiendo encontrado una empresa en la cual se tenía que trabajar con un pensamiento que abarcara veinte años atrás-para atender la problemática que todavía estaba vigente, producto de la construcción y financiación del Metro-; muchos años antes de eso, repito, ya había soñado con realizar una obra: el transporte por cable, que la vida me dio la oportunidad de llevar a cabo en el Metro.

En un principio, y siendo gerente de las Empresas Departamentales de Antioquia, lo intenté con un sistema qué, definido por ley, debía de haberse hecho a finales de los años 20 y principios de los 30, para conectar una zona carbonífera y cafetera de Antioquia con el océano Pacífico. En mi paso por EDA continuamos sus estudios, teniendo presente que una de las riquezas de Antioquia eran las minas de carbón de Amagá, que le habían quedado al departamento después de la venta del Ferrocarril de Antioquia a la Nación.

Al no ver el sueño cumplido en esa época, encontré que ya el Metro, obedeciendo a un plan de ampliación de cobertura realizado en el año de 1999 o 2000, iniciaba a mi llegada unos muy preliminares estudios sobre un sistema que, si bien es clásico en su fundamentación técnica y mecánica, era novedoso en la aplicación que se pretendía dar. A los que me preguntan por el origen del cable de la Línea K, les participo de este antecedente y concluyo diciendo que “se alinearon los astros”.

Iniciamos el proyecto pensando en una fórmula de movilidad, pero terminó convirtiéndose en una solución social. De allí se generó el término “Ingeniería social”, una definición que escuchamos mucho en los tiempos de la construcción del Metrocable, así como un nuevo ramo de la ingeniería que se inventó en Medellín a través del desarrollo de este proyecto, del que Juan Álvaro González hace mención en esta maravillosa recopilación de las experiencias y anécdotas vividas en todo ese tiempo de planificación, construcción y operación del sistema de cable, o Línea K, como llamamos técnicamente.

Algo que vale la pena mencionar en esta presentación es la emoción, la dedicación, el compromiso y la pasión con las que la gente Metro, desde sus distintas posiciones, contribuyó a sacar adelante esta obra. Ese es el principio del éxito. Fueron muchos los insomnios, las inquietudes que se generaban en la Gerencia del Metro y en el Comité de Gerencia sobre la utilización de este sistema por parte de esas comunidades. A menudo nos surgía la incógnita de si íbamos a lograr que utilizaran el sistema; o si la inversión iba a ser bien utilizada. Esas eran las inquietudes que muchísimas noches nos asaltaban en aquella época, y de allí

se desprende el elemento innovador que significa que un sistema de transporte para personas de alto nivel económico, dedicado al turismo en muchas partes del mundo, lo fueran a utilizar personas de otro nivel económico como sistema de transporte público ligado a un sistema masivo, el Metro en este caso.

Sin embargo, hubo muy pocas personas que dudaron y por fortuna esa duda no prosperó en el resto de la comunidad del Metro. Por el contrario, seguimos todos mirando en cada momento una fuente de aprendizaje y un motivo de desarrollo social en una zona que para la época tenía enormes dificultades de orden público y social.

En medio de los avatares, de las dificultades que allí se presentaban, tomando todos los riesgos, pero a la vez todos los cuidados, el Metro, con su poder de convocatoria, con su marca social como la hemos llamado, con la credibilidad que ha tenido, con el sentido de apropiación que tiene la comunidad antioqueña sobre esta empresa, fue capaz con el manejo del proyecto, de cumplirle a una comunidad incrédula, a una comunidad sin ninguna posibilidad de encontrar un medio que la hiciera otra vez parte de la sociedad. Fue mover los muros invisibles que le habíamos levantado a la zona nororiental de Medellín por situaciones que todos sabemos de qué magnitud eran.

Para cumplirle a la mayoría de los habitantes de esas zonas fue que el Metro se entregó al proyecto con todo el apoyo que desde el 2001 hasta hoy le han dado las juntas directivas y los gobernantes a su administración.

Es por ello que encuentro muy oportunos, y relatados de manera muy amena, algunos de los hitos que más recordamos de aquella época de inicio de este proyecto y desarrollo del mismo. Eso nos sirvió como gran experiencia-que hoy la reconoce el mundo- de cómo la movilidad puede ser socialmente incluyente y ambientalmente sostenible. En eso consiste, en buena parte, el éxito que hemos tenido.

Primero fue el cable. Luego vino el respeto por el mismo por parte de la comunidad, que ya había probado que tenía grandes beneficios económicos, de calidad de vida y el mejoramiento de sus oportunidades. Cuando ya se había hecho con la comunidad la tarea de credibilidad, de confiabilidad y de recuperación de la autoestima, llegaron las ideas del PUI, Plan Urbano Integral, que encontraron en el cable la mejor disculpa, entre comillas, para volcar de manera ordenada la inversión estatal en una zona de grandes deficiencias en todos los órdenes.

Si bien el Metro con su proyecto de Cable impactó urbanísticamente sectores aledaños y trajo beneficios de seguridad, empleo, recreación, culturales y ambien-

tales en la zona cercana al sistema, el Plan Urbano Integral amplió y cubrió una zona mucho más extensa. De allí provienen los grandes beneficios a todas esas comunidades.

Ver esas transformaciones, la alegría de la gente, el cambio de actitud de las personas, sentir tranquilidad cuando uno camina por los barrios, ver nuevos negocios, la llegada de bancos, ver jóvenes en las canchas de futbol, niños en los colegios y señoras haciendo gimnasia en los espacios públicos, alegra el corazón y anima a seguir haciendo mucho más por la ciudad.

Por eso nos sentimos orgullosos de esta empresa y de los cambios que ha jalonado en todos los sentidos, dado que siempre hemos dicho que el Metro no solo se encarga de llevar personas de un lugar a otro, sino de incidir positivamente en la calidad de vida de las comunidades. Hoy, al traer a la memoria el antes, el durante y el después de los barrios que están cerca de los metrocables, podemos decir con confianza que la tarea ha sido bien hecha.

Nos alegra enormemente que haya personas comprometidas con el trabajo social, como Juan Álvaro y su grupo de apoyo comunitario. Él caminó los barrios que hoy vemos desde las alturas de los cables, tomó tinto y gaseosa en las tiendas de los sectores cercanos a donde construiríamos las estaciones, hizo relaciones de amistad y de respeto con la comunidad, habló con los habitantes, les preguntó qué pensaban de ellas y animó a todas las personas a querer y cuidar las obras públicas que llegarían pronto.

Así es la gente Metro: tiene carisma y sencillez. Y sobre todo un gran amor por lo que hace y un enorme respeto por la comunidad. Por eso las personas nos creen y podemos mirarlas a los ojos. La relación tan positiva que tenemos con la comunidad no se gestó de la noche a la mañana. Se construyó paso a paso, desde mucho antes de empezar a implementar los cables, y hoy se cuida y se cultiva porque sabemos que debe perdurar, igual a como queremos que perdure el Metro.

Quiero agradecerle a Juan Alvaro por ayudarnos a mantener fresca la memoria y a no dejar perder en el olvido la historia de los barrios por los que pasan nuestros metrocables. Felicitaciones por este esfuerzo y los invito a todos ustedes, lectores del libro Tejido social de los metrocables, a disfrutar de estas historias y a seguir volando muy alto con nosotros.

Gracias también a todos los compañeros, gracias a toda la comunidad que creyó, que nunca desconfió; gracias, reitero, a las administraciones municipales de Medellín, departamentales de Antioquia, a las personas que desde la Junta Directiva

nos apoyaron.

De nuevo gracias a Juan Alvaro por dedicarle unos momentos importantes de su vida, ya no solamente al trabajo en la zona, sino a recoger de manera agradable y alegre muchas vivencias que nos darán seguramente para tertulias amenas recordando con alegría todos los episodios vividos en esta historia,pionera en la movilidad Medellín y su Valle de Aburrá.

Muchas gracias a todos.

Ramiro Márquez Ramírez
Gerente General

INTRODUCCIÓN

La tecnología que subyace en los metrocables es conocida en el mundo desde hace ya más de 100 años. En los Alpes europeos los sistemas de transporte por cable son, desde hace muchas décadas, la solución de movilidad preferida en las más finas zonas de turismo, recreación y deporte. Inclusive en nuestra región, las tarabitas y garruchas sirvieron fielmente a los colonos antioqueños para superar cañadas y amplios ríos, y así poder transportar no solo personas, sino también cosechas, mercancías y hasta animales.
No hay entonces nada novedoso en querer transportarse sobre montañas y hondonadas con la ayuda de una soga de cuero, un lazo de cabuya o un cable de acero. Lo novedoso está en querer superar, en pequeñas góndolas para 10 personas prendidas a un cable, no solo calles empinadas de intrincado tramado urbano, sino hondas diferencias sociales.

Nuestros metrocables han logrado "tejer la ciudad", interconectándola no solo físicamente, sino también socialmente al acercar sus gentes. Los ingenieros nos sentimos realizados al reconocer que una de estas "tejedoras" ha sido la ingeniería, cumpliendo así su fin primordial, cual es el de solucionar mediante el ingenio y la tecnología, los problemas y necesidades que aquejan una sociedad. Mejorar la calidad de vida a través de una ingeniería con sensibilidad social es lo que llena de sentido el trabajo de los técnicos de la empresa Metro de Medellín.

Pero no se trata de un trabajo puramente técnico. Más bien se trata de un trabajo interdisciplinario y en equipo que, coordinado, rinde sus frutos y rompe paradigmas para innovar, logrando de este modo concebir, financiar y construir un proyecto que, en sus inicios, quién lo creyera, estaba plagado de enemigos o, por lo menos, de incrédulos expectantes.

Y se logró, gracias a sociólogos que entienden y comprenden el trabajo de los técnicos; abogados y economistas que ayudan a superar "hondonadas" burocráticas y administrativas; arquitectos que diseñan espacios para la gente: Todos ellos tendiendo puentes… perdón, más bien: colgando cables, para lograr entre todos más "Calidad de vida" para la región.

Ante el desconocimiento y falta de soporte de los proveedores extranjeros de los sistemas de transporte por cable aéreo, acostumbrados a fabricar soluciones para entornos turísticos no urbanos, la tarea de lograr la sostenibilidad operativa y financiera de este nuevo modo de transporte no ha sido fácil. La sostenibilidad del sistema es frágil y solo se garantiza mediante el concurso de los mismos usuarios, que han sabido cuidar su medio de transporte, y mediante el trabajo diario de mu-

chas personas que vigilan el correcto funcionamiento y la seguridad de todos los componentes electromecánicos de los metrocables. Así como ha sido necesario desarrollar nuevas formas de relacionamiento social con las comunidades beneficiadas, también se han desarrollado novedosas formas de inspeccionar, revisar y mantener los "fierros", de los cuales penden y dependen las vidas de los usuarios. La tarea para el futuro es clara. El Metro debe seguir "tejiendo ciudad". Para esto la Empresa se ha trazado la correspondiente hoja de ruta en su Plan Maestro "Confianza en el Futuro". Este plan pretende acompañar el crecimiento de la Ciudad-Región mediante el desarrollo de más corredores de transporte conectados a la red existente, en la cual se consideran varias líneas adicionales de metrocables. El modelo de movilidad sostenible que guía su Plan Maestro, implica la práctica de la "ingeniería social" tal como la conoce el Metro en la ejecución de sus proyectos.

Este balance es el que garantiza el éxito de sus obras, puesto que considera igualmente importantes la sostenibilidad social y ambiental, la sostenibilidad operativa y la sostenibilidad financiera.

La importancia de nuestros metrocables en el tejido social de la ciudad está más que demostrada y sustentada, porque se han convertido, como bien se cuenta en este libro, en algo mucho más relevante que un medio de transporte. Las cabinas que penden de esos cables de acero llevan ilusiones, destierran miedos, rompen paradigmas, derrumban fronteras y en el aire, como de la nada, brotan sentimientos de inclusión, igualdad y empoderamiento de unos espacios de ciudad que para sus habitantes, durante años, fueron ajenos. Y gracias a los metrocables, ahora les pertenecen.

Tomás Elejalde Escobar
Director de Planeación

VOLANDO EN LOS METROCABLES EN BUSCA DE LA SABIDURÍA.

Por Belisario Betancur.

Mi primer viaje a Europa fue una ensoñación. En aquel entonces no lo podía creer. Me había ganado el premio de literatura en la escuela primaria del pueblo de Amagá, que acababa de conocer porque yo nací y viví en la montaña, era apenas un campesino de pata al suelo pero volador de guamo a guamo, mis árboles predilectos por su ramazón ancha como de anchas alas. Tenía cuatro años cuando conocí a Europa, en los barcos de la Naviera Colombiana, que llevaban café desde Puerto Berrío a Alemania. Yo me embarqué en esos barcos. En la novela "Una corona para Udomo", le preguntan al jubilado marinero: "No echas de menos el mar, Scobie? Y Scobie contesta: no, porque cada noche me embarco en sueños". Eso me pasa a mí desde mi primer viaje, en sueños, a una Europa que ya conocía, en libros.

Y conservo intactas las imágenes de aquel tiempo, porque los medios de comunicación no son solo mecanismos que llevan a la gente de un lugar yerto a otro igualmente yerto, sino elementos que transportan vivencias y que crean redes de enriquecimiento de las conciencias. Al partir, aquel viajero deja anclada parte de su conocimiento y va en busca de otra parte desconocida que agrega a la suya, conocida. Era mi caso: esponja que va absorbiendo vivencias, es decir acumulando conocimiento.

En buena dimensión, viví mi adolescencia en Medellín, pero añoraba la montaña en donde nada era mío y sin embargo todo era mío. "Traiga, mijo el almuerzo", decía la abuela. El niño de machetico amarrado a la izquierda de la cintura con una cabuya, cortaba el alto racimo de plátanos; con el regatón extraía de la tierra la yuca y la arracacha; y buscaba el achiote, la verdura y el culantro para dar color y sabor al caldo: los cuales los llevé puestos, como un traje, en mi viaje primero a Europa, después a Medellín.

Ah, y en Medellín primero el Metro y enseguida los metrocables, vea, hombre, los metrocables son la mula que se me fue al seguir el tren de Camilocé hacia La Pintada. Los metrocables son iguales que la machera de la 45, la locomotora que manejaba mi primo Álvaro, quien me dejaba andar por encima de los vagones el tren en marcha. Mi primo, ateo y liberal, pollopeletas en una familia de godos, era más que el presidente de la república que estaba por allá muy lejos. Vean, hombres, los metrocables me descubrieron el Parque Arví, que estaba ahí, no más, esperándome, pero el tranvía de Guarne no me mostraba nada, avemaría, hombre, pues, qué verraquera! Los metrocables unen por fuera de uno y por dentro de uno, o sea

la machera, pues. Y los indios nutibaras, y mis indios sinifanáes, los unían los metrocables; y sus continuadores de hoy hacia la grandeza, los metrocables los unen.

El sentido social del movimiento lo intuyeron los filósofos presocráticos griegos en la volatilidad del átomo, que para Anaximandro y Demócrito de Abdera, era una especie de transmigración de las almas con agregaciones del conocimiento. Siglos más adelante, el bello y sabio Pitágoras establecería que el sol es un hombre sobre un carro; o, también, que el sol es como una rueda que gira. En un bello libro del filósofo Carlos Gaviria Díaz, "Mito o Logos. Hacia la República de Platón", el docto autor se extiende en un denso lenguaje de proyección epistemológica pitagórica: ¡Lo recomiendo como terapia de belleza y como acopio de conocimiento y sabiduría! ¡Y buen decir!

No había pausa en aquellos pensadores. Newton no la tuvo, cuando guardaba en su mente como en un moderno computador, las más audaces concepciones sobre el movimiento, que ponían en alerta las cavilaciones de la Sociedad Científica de Inglaterra. Newton tomaba cautelas sobre las repercusiones del contenido social de sus descubrimientos, que sabía socialmente transgresores.

Dando un gran salto adelante, son igualmente transgresores los metrocables que sacuden las entrañas de lo preestablecido e incorporan mundos nuevos a los nuevos mundos inventados por los medievalistas y consagrados por los renacentistas, el más soñador Colón, gran Almirante de la Mar Océana.

Con los metrocables del Metro de Medellín, le queda menos difícil al niño de Amagá, viajar en la función vivencial de ahora y asumir su sentido de solidaridad con los de al lado.

¡Loor a los metrocables del Metro de Medellín!

“Somos el motor que ha permitido a la gente del Valle de Aburrá encontrar una nueva forma de vivir la ciudad”.

Ramiro Márquez Ramírez.

DEDICATORIA

A mis padres, Ana María y Ricardo (q. e. p. d.).

Siempre a Nancy, mi esposa; Ricardo e Isabella, mis adorados hijos.

A mis hermanos y sobrinos, Rafael, Matilde, Jaime, Cristina (q. e. p. d.); Ofelia, Nora, Hernán y Carlos Mario.

AGRADECIMIENTOS

Al gerente general del Metro de Medellín, doctor Ramiro Márquez Ramírez, por su sensibilidad social y apoyo a las causas nobles.

A la distinguida Junta Directiva de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, ETMVA, por su compromiso en construir ciudad.

A la Dra. María Elena Restrepo Vélez, por sus enseñanzas y estímulo para consolidar la idea del libro.

A la Dra. Beatriz Elena Osorio Laverde, cuya generosidad hacia los más necesitados, sensibiliza y motiva.

A todos los integrantes del equipo Proyecto Metrocable, a su director Ing. Luis Ramón Pérez Carrillo, y a Jorge Alberto Ramos López, Sergio Acosta Ángel, María Patricia Bustamante Vélez, Edison Escobar Osorno, Adriana Vásquez Pérez, Norelly Velez Montoya, Gloria Janeth Múnera Macías, Nohra Vallejo Isaza, Pablo Gómez G.

En especial a los integrantes del grupo de Gestión Social Metrocable: Adriana Sánchez Sánchez, Tatiana Henao, Juan Felipe Correa Gómez, Luis Fernando Peinado Villa, Claudia Duque Álvarez, María Edilma Yépez y Rogelio Urrego Pérez, así como a los jóvenes de apoyo de la zona nororiental, sus líderes y, de corazón, a la comunidad.

Al Dr. Iván Darío Upegui Velásquez, por su entusiasta dedicación como revisor, y a Elbacé Restrepo, por el compromiso para la revisión final de los textos.

A toda la familia Metro con mucho afecto, respeto y reconocimiento.

TABLA DE CONTENIDO

1. LA CIUDAD, EL METRO Y EL METROCABLE LÍNEA K 19

1.1 BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE MEDELLÍN 19

1.1.1 Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, Metro de Medellín 20

2. METROCABLE, PROYECTO DE CIUDAD. PIONEROS CON LA LÍNEA K 24

2.1 CRONOLOGÍA 24

2.2 ARGUMENTOS QUE MOTIVARON E INFLUYERON EN LA VIABILIDAD DEL METROCABLE 28

3. El BAUTIZO DE LAS ESTACIONES DEL METROCABLE, UNA RECETA PARA FORTALECER LA AUTOESTIMA Y EL SENTIDO DE PERTENENCIA DE LA COMUNIDAD 33

4. LA SENSIBILIZACIÓN SOCIAL, UN DESAFÍO EN LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD 40

5. METROCABLE, UNA RAZON INNOVADORA PARA QUE LA GENTE VUELVA A CREER 43

6. LA LINEA K, CONECTORA DE CONVIVENCIA SOCIAL 46

7. LA SENSIBILIZACIÓN SOCIAL SIGNIFICÓ RESPETO POR LA GENTE, ESCUCHARLA Y HABLARLE SIEMPRE CON LA VERDAD 49

8. UNA EXPERIENCIA PARA COMPARTIR 53

9. EL EFECTO SOCIAL SINÓNIMO DE CALIDAD DE VIDA 56

10. LA SOCIALIZACIÓN DE LAS NORMAS DEL USUARIO METROCABLE, UN PROCESO PEDAGÓGICO QUE REABRIÓ FRONTERAS Y CICATRIZÓ HERIDAS BARRIALES 59

11. ALGUNAS CIFRAS E INFORMACIÓN RELEVANTE 63

11.1 ASPECTOS ADMINSITRATIVOS Y FINANCIEROS 63

11.2 ASPECTOS SOCIALES 63

12. CABLE-CURIOSIDADES K 68

13. ANÉCDOTAS QUE, AFORTUNADAMENTE, SE PUEDEN CONTAR 70

14. TITULARES DE PRENSA 77

15. ALGUNAS INVESTIGACIONES REALIZADAS Y EN PROCESO SOBRE EL METROCABLE 83

16. RECONOCIMIENTOS AL METROCABLE 85

17. TESTIMONIOS DE PERSONALIDADES QUE HAN VIVIDO LA EXPERIENCIA METROCBLE 87

GLOSARIO 92

BIBLIOGRAFÍA 94

CIBERGRAFÍA 95

ANEXO 1 96

1. LA CIUDAD, EL METRO Y METROCABLE LÍNEA K.

1.1. BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE MEDELLÍN

Al decir del prestigioso historiador, y mi profesor Roberto Luis Jaramillo:

"El despegue económico y social de la Villa de la Candelaria sólo se inició en 1785 con la llegada del oidor y visitador Juan Antonio Mon y Velarde, el 'regenerador de Antioquia'.
"En 1813, siendo Gobernador Juan del Corral, Medellín recibió el título de ciudad.

"Para mediados del siglo XIX existía una conciencia clara sobre la trascendencia de las vías de comunicación, dando inicio en 1875 a la construcción del Ferrocarril de Antioquia.

"A la par con su desarrollo cultural y social, la comarca se preparaba para el despegue industrial que se asomaba tras el auge de la minería, especialmente la explotación de oro, y la siembra y cosecha de café. Es un hecho irrefutable que la historia de Colombia pasó por Medellín y que esta ciudad se convirtió en un centro de poder político y económico. Aquí se forjó el gran espíritu empresarial del pueblo antioqueño. Se sabía qué hacer y cómo hacerlo, cómo montar fábricas, cómo negociar, y lo que es más importante: cómo gobernar.

"En 1919 se estableció la primera compañía de navegación aérea del país y del continente, SCADTA, precursora de Avianca.

"Entre 1935 y 1950 Medellín vivió un desarrollo sorprendente, creció como ciudad, aumentó la población, aparecieron nuevas fábricas, se consolidó la industria textil y surgieron nuevos servicios. Había salud, educación, empleo, recreación, seguridad y progreso. La ciudad fue un milagro económico.

"En las décadas del 40 y 50, se acentuaron los fenómenos de urbanización, invasión y loteo clandestino.

"En 1950 se contrató con los urbanistas Wienner y Sert el primer Plan de Desarrollo para la ciudad, que ya mostraba el complejo perfil de las urbes modernas.

"La creciente integración física, social y económica de Medellín con sus municipios vecinos obligó a los organismos del Estado a pensar con criterio metropolitano. En 1980 se creó la primera área metropolitana del país, la del Valle de Aburrá, teniendo como soporte a la capital antioqueña.

"En la década del 80 – la década de los proyectos más ambiciosos: aeropuerto, metro y túnel- la ciudad echó mano de su mejor recurso: la gente; para enfrentar con decisión los retos que le imponía el futuro"[1].
No se le puede hacer el quite, ni pasar por alto, la década de los 70, la misma donde "florecieron" organizaciones al margen de la ley o mafias que permearon la sociedad medellinense, influyendo negativamente en los aspectos sociales, administrativos y políticos, con secuelas que aún están en proceso de cicatrización, con dificultades pero con otros referentes de ciudad que dinamizan nuevas prácticas, reacomodando la estructura social, económica y cultural del territorio.

Las postrimerías del siglo XX y los principios del siglo XXI nos muestran una radiografía con signos esperanzadores, y evidencias loables que hacen pensar en que los 2.393.011 habitantes de la ciudad o 3.591.963 del Valle de Aburrá de hoy, transitarán sobre rieles con un futuro más prometedor, para prospectar un destino con desarrollo humano integral incluyente y alta corresponsabilidad ciudadana.

1.1.1 Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, Metro de Medellín

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.-Metro de Medellín ltda ya es una marca social que transciende más allá de las fronteras; como empresa industrial y comercial del Estado, son sus propietarios por partes iguales la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín.

Las dos primeras líneas del Metro, la Línea A desde Niquía hasta Poblado y la Línea B desde San Antonio hasta San Javier se inauguraron en noviembre 30 de 1995. Luego en 1996 la Línea A se extendió hasta Itagüí. Posteriormente, el 30 de julio de 2004 entro en servicio la línea K y la Línea J de Metrocable el 3 de marzo de 2008. La línea turística Arví entro en servicio al público el 9 de febrero de 2010; posteriormente entra en operación comercial la Línea 1 de buses el 22 de diciembre de 2011 y la Línea 2 en 2013, y la línea A desde la estación Itagui se extendió hasta La Estrella que vienen operando desde el 17 de septiembre de 2012.

Actualmente se trabaja en el tranvía Corredor Avenida Ayacucho y sus dos cables complementarios en los barrios Trece de Noviembre (estación Pan de azúcar) y barrios Villa Turbay-La Sierra (estación Villa-Sierra); además se dio el inicio a los diseños finales para la construcción de la Línea C de enlace que conecta la estación Caribe con la estación Suramericana.

1 JARAMILLO, Roberto Luis. Medellín y su Área Metropolitana. Interprint Editores S.A Medellin,1986

En marzo de 2013, Medellín ha sido elegida como la ciudad más innovadora del mundo y uno de los motivos para esta selección es el Sistema Metro, con los Metrocables.

Una de las muchas formas que hay de conocer la historia del Metro, próximo a cumplir sus 18 años de operación comercial, es por medio de su componente pedagógico educativo, pues cuenta para la formación de sus usuarios con un inventario de campañas formadoras que han logrado dejar huella en los pobladores del Valle de Aburrá, y han contribuido a generar espacios de civilidad, respeto por el otro, y a propiciar comportamientos y actitudes amigables, que en el vivir cotidiano se conocen como Cultura Metro.

Para ello, -según información suministrada por el comunicador social Jairo Gutierrez, profesional del área de Gestión Social y Servicio al Cliente, uno de los gestores que acompañó la mayoría de las estrategias formadoras y educativas, se desarrollaron las siguientes campañas:

Entre 1988 y 1992: “Quiere el Metro, nuestra gran obra” y “Quiere el Metro desde ya”.

En 1994: “Conozcamos nuestro Metro”.

Entre 1994 y 1995: “Lo hemos visto nacer, crecer y dar sus primeros pasos”.

En noviembre de 1995: Inauguración de la Línea A bajo el lema “Por tenaces lo logramos”.

En 1996: Inauguración de la Línea B y último tramo de la Línea A bajo el lema “Nuestro Metro extiende sus brazos”.

En 1996: Campaña para la modificación funcional del torniquete bajo el lema “Presentamos el nuevo integrante del equipo de aseo de nuestro Metro”.

Entre 1996 y 1997: Campaña para público asistente a la Unidad Deportiva Atanasio Girardot con el lema “Anótate un golazo”.

En 1997: Campaña para el refuerzo de las normas del usuario.

Entre 1998 y 1999: Campaña para el mantenimiento de las normas del usuario con el lema “Los mandamientos de la cultura Metro”.

En el año 2000: Campaña “Vincúlate” para el mantenimiento de las normas del usuario.

Entre 2002 y 2005: “Cuidar el Metro nos conviene” y “El fútbol y el Metro: una sola pasión”.

Entre 2003 y 2004 las campañas para la ejecución del proyecto Metrocable y su inauguración con los lemas: “El Metro va en ascenso”, “Mi ciudad vuela alto” y “Estamos orgullosos”.

Sobre un tapete de color blanco y verde que cubría la montaña, en las postrimerías del año 1995, en una letra de primípara escribiente, en lo más alto y en una caligrafía que anidaba esfuerzos, luchas, deseos, pujanza, fe, verraquera y esperanza en un mejor futuro, se leía claramente: “¡Lo logramos! ¡El Metro marcha ya!”.

Mientras tanto, en la ceremonia protocolaria de inauguración, la sonrisa y la estirpe noble del ex presidente Belisario Betancur Cuartas, la figura firme del gobernador Álvaro Uribe Vélez, y la experticia del alcalde Sergio Naranjo Pérez, representaban la heredad y testimoniaban el compromiso frente a sus mayores, en hacer de Antioquia la comarca que aquellos prohombres soñaron. Seguidamente, al fondo del escenario central, el Presidente Ernesto Samper Pizano, con una postura contagiada por la tenacidad paisa, le daba la instrucción al joven ingeniero Tomás Elejalde Escobar, para que se iniciara la marcha del coqueto y serpenteante Metro.

Hoy el Metro continúa bajo la brújula de su timonel mayor, el gerente general Ramiro Márquez Ramírez, quien apoyado en su Plan Maestro 2006-2030 “Confianza en el Futuro”, el mismo que, sin perder la prudencia, no escatima esfuerzos para planificar su horizonte y llegar a nuevos conciudadanos ávidos del mejoramiento de calidad de vida, con un direccionamiento estratégico que propende por una movilidad sostenible.

Dentro de su gestión integral muchos de sus procesos están certificados, así: Calidad en ISO 9001 y la GP 1000; en lo ambiental con la ISO 14000 y en seguridad y salud ocupacional con OSCHAS 18000.

***

El himno de Nuestro Metro, letra de Alberto Morales y música de Mauricio Mejia, refuerza el sentimiento de la Cultura Metro:

"Vamos, vamos
Nuestro Metro marcha ya
Trae huellas de progreso
Y a nuestra vida, calidad
Vamos, vamos,
Pasa el Metro
Por el Valle de Aburrá.

"Un paisaje diferente traza el Metro en la ciudad
Son los puentes y sus parques, estaciones y arboledas
La razón de nuestro orgullo, un motivo de alegría
Todo un canto de amistad".

2. METROCABLE PROYECTO DE CIUDAD.

PIONEROS CON LA LÍNEA K

2.1. CRONOLOGÍA

El Metrocable Línea K de la zona nororiental de Medellín permitió el quiebre histórico en la nueva movilidad estructurante y en la construcción de ciudad con ingeniería social. La cronología del audaz y novedoso proyecto, básicamente, se fundamentó en los siguientes eventos o hitos:

AÑO	HITOS
1998	En las Políticas Generales de Transporte del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín se definió como principio rector: **"**obtener un nuevo modelo de movilidad, que racionalice el número y los tiempos de viaje de la población, soportado en el transporte masivo de alta y mediana capacidad, lo cual, unido al modelo de centralidades, modificará el esquema ineficiente de movilidad radial al centro de la ciudad, que actualmente se posee, y permitirá atender las necesidades de desplazamiento de una manera ágil, cómoda, segura y oportuna**"**. En este documento se presenta la alternativa de construir un sistema de cable aéreo que integraría al barrio Santo Domingo Savio con el sistema metro, cerrando el anillo vial exterior propuesto para Medellín.
1999	La ETMVA, en su Plan Estratégico Corporativo, definió la estrategia de estudiar alternativas de expansión con sistemas de mediana capacidad, que pondrán en práctica los principios del POT e incrementarán la afluencia de usuarios. Con estas dos premisas, el Metro inició los primeros estudios de viabilidad técnica y financiera de varios corredores de transporte integrados al sistema metro, que dieron como resultado el documento a nivel de perfil "Metroplús, segunda fase del Metro de Medellín", en el cual se incluyó el Corredor de Cable Aéreo de la Calle 107.
2000	Se realizó la evaluación preliminar de prefactibilidad de los corredores y se presentaron los resultados a la administración municipal y a los candidatos a la Alcaldía de Medellín, quienes manifestaron el interés por vi abilizar la propuesta . En ese año se realizó la caracterización social y ambiental del proyecto, que indica los beneficios y bondades de su implementación y alerta sobre dificultades y riesgos para su ejecución.

2001	La administración municipal del Dr. Luis Pérez Gutiérrez inscribió el proyecto Metroplús en el Plan de Desarrollo de Medellín 2001 - 2003 bajo el eslogan "Medellín Competitiva", que en la implementación de líneas de transporte masivo de mediana capacidad integradas al sistema metro, en tre las que se destaca el Corredor de Transporte con Sistema de Cable de la Calle 107, en la zona nororiental. En ese año, la ETMVA realizó los estudios técnicos preliminares (tecnología, topografía y suelos) y el estudio de demanda de pasajeros, mediante contrato con la firma Cal & Mayor, modelado con el software EMME 2, que dio como resultado una demanda estimada de 27.000 pasajeros/día. En noviembre se firmó el convenio 108 entre el Municipio de Medellín y el Metro, mediante el cual se comprometieron a realizar las gestiones y aportes financieros para efectuar los estudios y diseños del sistema.
2002	En este año se iniciaron las labores del equipo de gestión social del proyecto con el acercamiento a propietarios, poseedores de predios; identificación de organizaciones de base y reconocimiento territorial. En junio se terminaron los diseños civiles y electromecánicos contratados mediante licitación pública con las firmas francesas Alpes Etudes y ERIC y la empresa colombiana Bocarejo Ingenieros. Ese mismo mes se realizó un debate en el Concejo Municipal sobre el proyecto y se adelantaron estudios de medición de vientos y compensación hidráulica sobre el río Medellín. Con base en estos estudios y diseños, en julio se llevó a cabo la evaluación de factibilidad del proyecto, cuyos resultados dieron vía libre a la autorización de la Junta Directiva del Metro y del Concejo de Medellín, en segundo debate, para su construción. El primero de agosto se firmó el convenio 1151, por medio del cual el Municipio y el Metro se comprometieron a aportar los recursos para la ejecución de las obras en un 55% y 45%, respectivamente. Los recursos disponibles se manejaron a través de un encargo fiduciario, contratado mediante licitación pública con Fiducolombia S.A.

2003	Mediante licitación pública se contrató a la Unión Temporal Telecabinas, conformada por Conconcreto y Termotécnica de Colombia y Poma de Francia para llevar a cabo la construcción del proyecto. Para realizar la interventor aí se contrató a la firma Electrowatt. El acta de inici o de las obras se firmó el 11 de abril de 2003. El 28 de abril se c erró el acceso norte a la estación Acevedo para facilitar las obras de construcción del sistema , que se adelanta ban en los 4 frentes simultáneamente. En el mes de mayo se premió el concurso de trabajos manuales "Cable ecológico" , con la participación de los niñ os del sector. En septiembre se abrió el Concurso de Cuento Breve Metrocable, premiado en noviembre con motivo de los ocho años del Metro. El cuento ganador *El libro abierto de las nubes*, de Luis Fernando Cuartas, anticipaba la llegada del Metrocable. Ver anexo 1. Ese mismo año se realizaron programas comunitarios como "Cuidar el Metro nos conviene", "Metroamigos" y "Navidad Comunitaria", que contaron con una participación superior a los 30 mil niños, lo que permitió la convivencia pacífica de los habitantes del sector con la obra. El 4 de octubre se dio a conocer en los medios de comunicación la licitación pública 008 de 2003 para contratar la construcción del urbanismo del proyecto Metrocable. A finales de octubre llegó a la ciudad el cable y en noviembre se instalaron las primeras pilonas. En su orden: pilona 2, 3 y 4. En diciembre llegaron al país las primeras cabinas. Para finales de 2003 se tiene en la ciudad la totalidad de equipos electromecánicos necesarios para el montaje y puesta a punto del sistema, la mayoría de los cuales fueron transportados desde territorio francés.
	A inicios de 2004 se firmó el contrato de construcción del urbanismo, que incluye cerca de 9 mil metros cuadrados de nuevos espacios públicos, áreas verdes y recrea tivas. El 8 de enero el alcalde Sergio Fajardo Valderrama realizó la primera visita oficial al sistema y reconoció la importancia social del mismo.

2004	A inicios de 2004 se firmó el contrato de construcción del urbanismo, que incluye cerca de 9 mil metros cuadrados de nuevos espacios públicos, áreas verdes y recreativas. El 8 de enero el alcalde Sergio Fajardo Valderrama realizó la primera visita oficial al sistema y reconoció la importancia social del mismo. A finales del mes de marzo fue instalado el cable aéreo y a principios de abril inició la operación del programa "Estación Escuela Móvil" que se extendería por dos meses llegando a más de 40 mil personas. En el mes de abril el gobierno nacional reglamentó el servicio público de transporte de pasajeros por cable aéreo. Conmovido y motivado por la potencialidad social del cable y su positiva acogida en todos los niveles de la población, el alcalde Sergio Fajardo Valderrama presentó al Concejo de la ciudad el Proyecto Urbano Integral (PUI) para la zona nororiental sobre el eje del Metrocable. El 22 de abril el Metro recibió el reconocimiento de los medios de comunicación locales con la entrega del premio "Mundo de Oro" categoría Civismo y Espíritu Comunitario. A partir del mes de mayo se contaba con el video animado "Ana y Juan en el Metrocable" que sirvió para reforzar las campañas educativas y formativas implementadas. El 24 de mayo se realizó la primera prueba con cabinas. Cinco de ellas subieron pulsadas hasta la estación retorno Santo Domingo, ante la mirada atónita y afectiva de los habitantes del sector. Ese día se improvisó una de las mejores fiestas o jolgorios de la zona, pues muchas personas, de rodillas e inclinadas frente al novedoso medio de transporte, dieron las gracias a la Divina Providencia y le reiteraron gratitud al Metro de hoy, como se referenciaba para la época. En el mes de junio se dio inicio a la campaña publicitaria de lanzamiento, y se realizaron actividades de socialización educativa con grupos culturales del sector. En ese mes la Secretaría de Tránsito de Medellín abrió licitación para rutas integradas a la nueva línea K del Metro.

2004	Más de 30 mil niños y jóvenes de la zona de influencia directa del sistema fueron formados en Cultura Metro con el programa "Cuidar el Metro nos conviene" y otras campañas del área de Relación con la Comunidad de la Empresa. El 20 de julio se entregó la obra a la ETMVA para que iniciara su operación comercial a partir del 7 de agosto de ese año. El 22 de julio se inició la Operación Instructiva con los habitantes de la zona de influencia del sistema, experienci a inolvidable en materia de apropiación de lo público por parte de la comunidad. La inauguración del Metrocable se realizó el 30 de julio con la presencia del presidente de la República Dr. Álvaro Uribe Vélez, el gerente general de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, Dr. Ramiro M árquez Ramírez, el señor embajador de Francia en Colombia Daniel Parfait y una nutrida concurrencia local, nacional e internacional.
2013	Medellín es elegida como la ciudad más innovadora del mundo y uno de los motivos para esta selección es el Sistema Metro, incluyendo los metrocables.

2.2. ARGUMENTOS QUE MOTIVARON E INFLUYERON EN LA VIABILIDAD DEL METROCABLE

No obstante que el grupo de ingenieros y arquitectos del proyecto Metrocable línea K y su coordinador, el ingeniero mecánico Luis Ramón Pérez Carrillo tienen bastantes argumentos técnicos -los que posiblemente serán relacionados cuando se sistematice la parte técnica y electromecánica- se hace preciso enumerar las principales razones que, desde los órdenes social, ambiental y económico, motivaron la ejecución de este proyecto:

• Utiliza tecnología limpia, lo que permite una reducción de contaminación por emisiones de gases.

• Ayuda a la descongestión de las vías en la ciudad. Para sustituir la capacidad del Metrocable Línea K se requerirían aproximadamente 45 buses circulando por el sector.

• Presenta una buena adaptabilidad a la topografía de la zona, lo que lo convierte en un sistema eficiente para su uso como modo de transporte público en ciudades con topografía escarpada.

• Es muy seguro y cómodo.

• Hay un sinnúmero de externalidades que generan valor agregado; por ejemplo baja en la accidentalidad vial, reducción en las cifras de enfermedades bronco-respiratorias, disminución de viajes en sistemas de transporte que utilizan combustibles fósiles.

• Su utilización representa menores costos de operación y mantenimiento para la Empresa que otros medios de transporte.

• Ejemplo de integración multimodal para pasajeros.

• Permite eliminar la dependencia y el impacto económico de los modos de transporte público subordinados al mercado del petróleo.

• Las instalaciones y equipos electromecánicos poseen una larga vida útil. Normalmente estos sistemas operan en períodos cercanos a los 50 años, lo cual permite diferir las inversiones en el largo plazo, con bajos costos de reposición de equipos.

• Se obtiene transferencia de tecnología, generando un "clúster" de desarrollo industrial en la región.

• Se liberan espacios públicos a nivel de piso en los bajos de las estaciones y cerca de las pilonas, que permiten su uso para el desarrollo urbano de la ciudad.

• Permite un mejoramiento de la calidad de vida, ahorro de tiempo y confort en el desplazamiento de las personas.

Otra razón de peso para la realización de la iniciativa. Dentro de las muchas razones hay una que tiene incidencia dentro del concepto de movilidad estructurante (soluciones para el individuo) -como lo ha definido y explicado magistralmnete la exdirectora de Planeación del Metro de Medellín, Dra. María Elena Restrepo Vélez-, este concepto tiene amplias diferencias prácticas con el concepto tecnicista de movilidad (soluciones para el vehículo) y es la necesidad del mejoramiento de las condiciones de movilidad de una comunidad que habita zonas urbanas de ladera, al igual que la atención integral de una problemática social en un espacio con grandes carencias económicas y necesidades básicas insatisfechas, con conflictos de alto impacto y, en la mayoría de las veces, con un efecto negativo multiplicador hacia todo el territorio de ciudad.

Por lo general los parámetros que se utilizan para evaluar dichos impactos tienen

que ver con los siguientes aspectos:

• Ahorro de tiempo en transporte.
• Economía en la movilización de la comunidad (pago de un solo tiquete para los tres sistemas: Metro, Cable y línea de Bus).
• Evaluación de externalidades y análisis económico, tema en el cual la ETMVA tiene un terreno ganado que le permite un estudio a futuro en cada uno de sus proyectos a desarrollar. Esta metodología hace parte de su filosofía corporativa.
• Adopción de la metodología de Mecanismo de Desarrollo limpio (MDL), lo que ha permitido que el Metrocable de Medellín sea registrado como proyecto MDL por la Junta Ejecutiva de la Convención Marco de Cambio Climático de Naciones Unidas (UNFCCC), por sus siglas en inglés.
• Por su eficiencia energética.
• Por ser un sistema reconocido como ambientalmente sostenible y socialmente incluyente.

Siendo consistentes y coherentes con la anterior afirmación hay un hecho relevante que evidencia la connotación social incluyente del Metro: La implementación de plataformas electromecánicas y ascensores para personas con movilidad reducida (PMR) en el sistema y en todas las estaciones de los metrocables.

"De verdad, hoy me siento útil a la sociedad, esta noche les diré a mis hijos que estoy trabajando, que le sirvo a mucha gente en el Metro; la mayor discapacidad es no querer hacer las cosas; que vengan y me vean". Con estas palabras nacidas de su deseo profundo de servir a la sociedad, manifestaba Giovanny Higuita Montes, una persona con movilidad reducida, , su satisfacción personal cuando se disponía a laborar como promotor educativo en la etapa de operación instructiva, con motivo de la instalación de los nuevos ascensores que el Municipio de Medellín y la ETMVA pusieron a disposición de más de 12.000personas, aproximadamente, que están en situación de discapacidad en el Valle de Aburrá, en especial para aquellos que requieren silla de ruedas.
Después de varios años de incertidumbre, el Metro no escatimó esfuerzo, en coherencia con sus principios éticos de responsabilidad social, para devolver la esperanza a una población ávida de demostrarle a la sociedad que las discapacidades son diferentes y que, por ello, esas diferencias hay que respetarlas. De igual manera se eliminaron las barreras, porque se entendía la discapacidad como una cuestión de derecho humano. Había que borrar la discriminación y las limitaciones sociales, económicas y físicas que atentaban contra la accesibilidad; accesibilidad no aislada, sino concebida como una red conectora, articulada y continua, que posibilitara el disfrute de lo público y que pudiera hacer más visible la Cultura Metro, como elemento transformador de la sociedad.

Con la instalación de plataformas móviles electromecánicas, rampas, rebajes, señalización y ascensores en el 96% de nuestras estaciones, se pasó de la utopía a la realidad, se afirmó la esperanza para los discapacitados, se implantaron nuevas tecnologías como la Tarjeta Cívica sin contacto en beneficio del usuario y se acortaron procesos y distancias generando además un valor agregado.

La sensibilización social y operación instructiva como parte del desarrollo e implementación de las nuevas tecnologías -en concordancia con el Plan Maestro 2006-2030 "Confianza en el futuro", y las políticas del Metro- cumplieron un papel pedagógico multiplicador (los promotores educativos eran personas en situación de discapacidad), pues extendieron los programas de formación de usuarios a poblaciones que cuentan con limitaciones en su movilidad. Estas personas laboraron en jornada normal y permanecieron en contacto directo con el usuario PMR, orientaron a sus compañeros sobre el uso, cuidado y operación de los ascensores, las plataformas electromecánicas y la tarjeta sin contacto. Este proceso materializó oportunidades para algunos jóvenes que nunca habían tenido un trabajo, demostrando con ello que son capaces y pueden ser útiles a la sociedad.

Los guías educativos difundieron el proyecto en algunos grupos de la ciudad, instituciones que reúnen a las PMR, adultos mayores y entidades oficiales que velan por el bienestar de esta población en el Valle de Aburrá.

El acompañamiento de la Asociación de Amigos de los Limitados Físicos fue fundamental para establecer la clasificación de las discapacidades, condiciones mínimas de seguridad de las personas en situación de discapacidad, mitos, realidades, manejo y relacionamiento.

Los miembros de la asociación dan testimonio del impacto social que hoy se refleja en los siguientes aspectos:

• Mejoramiento de la accesibilidad, movilidad y uso del Sistema Metro; rompimiento de barreras y mejor conexión con el Valle de Aburrá.
• Nuevas posibilidades laborales y educativas, por el acercamiento a centros industriales, comerciales y educativos.
• Beneficio económico (tarifa preferencial con menor costo).
• Autonomía en el desplazamiento.
• Mejora en la autoestima e inclusión social de este grupo poblacional.
• Aumento en la movilidad de esta población, que pasó de realizar 4.000 a más de 12.000 viajes al mes.

Calle 107 Antes

Calle 107 Después

3. EL BAUTIZO DE LAS ESTACIONES DEL METROCABLE, UNA RECETA PARA FORTALECER LA AUTOESTIMA Y EL SENTIDO DE PERTENENCIA DE LA COMUNIDAD.

El área de influencia directa e indirecta del Metrocable Línea K comprende la zona nororiental de la capital del departamento de Antioquia, perfilada sobre el eje y los alrededores de la calle 107, donde se asientan las comunas 1 y 2 de Medellín, definición político administrativa y territorial, que obedece más a la mecánica del manejo de lo público que a características sociales del territorio.

Su corredor aéreo parte de la estación Acevedo del Metro (estación motriz), hasta la estación de retorno ubicada en Santo Domingo Savio; con dos estaciones intermedias: una en el barrio Andalucía, en las inmediaciones del barrio Villa del Socorro, y la estación intermedia número 2, ubicada en el barrio Popular 1, en proximidades del barrio Granizal.

En este amplio sector se cruzaron un sinnúmero de grupos migratorios campesinos, hoy llamados desplazados, producto para la época de un factor de expulsión (violencia política de 1948 que incidió en un reacomodo de la tenencia de la tierra en el sector rural) del campo hacia la ciudad, y un factor de atracción por el desarrollo de infraestructura en el Valle de Aburrá y el surgimiento de grandes fábricas manufactureras que, en su mayoría, requerían de mano de obra no calificada. La zona de ladera se convirtió en un hábitat para los inmigrantes que posibilitaron un nuevo estilo de vida, una transformación en los usos del suelo, en las costumbres y en el fortalecimiento del sistema económico capitalista.

Allí, en la ladera de la montaña, es donde la historia nos muestra que se dieron las primeras luchas populares por la vivienda en Colombia, tipificándose el concepto de “invasión”, “urbanismo pirata”, “loteo clandestino” o “asentamiento subnormal”. La invasión, en la mayoría de los casos, permitió que surgieran elementos para fortalecer, en la praxis, el concepto de comunidad. La solidaridad y tenacidad de sus pobladores lograron, con sudor y coraje -y posteriormente con la fuerza espiritual de algunos sacerdotes y organizaciones católicas-, tejer y consolidar la vida barrial, social y comunitaria. Ya hoy se encuentran representados y agrupados legalmente a través de las Juntas de Acción Comunal (JAC) y Juntas Administradoras Locales (JAL).

Hasta mediados de 2003 se vivieron en el territorio una serie de vicisitudes y acontecimientos sociales de profundas manifestaciones en los comportamientos de sus habitantes, los cuales dejaron secuelas graves en la convivencia y la consolidación

de ciudad. Si bien se han difundido, con protagonismo desbordado - además de algunas películas y libros de gran sonoridad-, aún les falta el estudio sociológico y antropológico que nos conecte con dichos sucesos, desde la especificidad y particularidad de las ciencias sociales.

Fueron muchos los hechos ocurridos en la zona nororiental de Medellín, territorio urbano de rasgos cinematográficos, donde surgió una jerga llamada parlache que, además de haber enriquecido el habla popular, visibilizó dramas y tragedias. Algunos de estos términos y hechos reflejan la realidad vivida: parches, combos, caletas, chirretes, carritos, vacunas, campaneros, truenos, totes, parceros y visajosos, vocablos asociados a la cotidianidad de la supervivencia urbana.

Qué complicado y riesgoso era entrar, laborar y construir ciudad en un territorio con ese manto de zozobra e incertidumbre. Qué difícil era cumplir con las funciones rutinarias del proyecto. Con decir que era imposible tomar fotografías: "me ven en periódico El Colombiano la Fiscal y mis 'culebras' (enemigos)", decía Per, un joven militante de uno de tantos grupos que se peleaban el "trono" de la zona nororiental. ¡Qué susto!, en verdad daba canillera, y algo de sudor miedoso, nervioso; definitivamente aún no han encontrado medicina para el miedo; era la palabra más consoladora. Pero a pesar de todo, allí estuvo y permanece la ETMVA.

***

En el año 2003 la limitación territorial, producto de la inseguridad de la zona nororiental de Medellín, se manifestaba en el poder de la fuerza de las armas y en la intimidación como ejercicio al derecho de decidir por el otro. Ese factor impositivo de desequilibrio no institucional generaba espacios de intolerancia e ilegalidad, que multiplicaban cada vez más la violencia y dejaban esparcidos en la inequidad y la exclusión los sueños de miles de personas, por un próspero y mejor vivir.

Esa manifestación de poder quiso permear la marcha del proyecto Metrocable, cuando por una identificación técnica se denominaron las futuras estaciones con los nombres de Villa del Socorro, Granizal y Santo Domingo Savio, motivo éste que suscitó controversia y malestar en algunos grupos poblacionales, los cuales hacían comentarios, verbales y escritos, impublicables.

Antes de construir la estación Andalucía, año 2002.

Estación Andalucía

En aras de mitigar los efectos negativos que los nombres de las estaciones pudieran suscitar en la comunidad, se planteó nombrarlas temporalmente así: Estación Intermedia 1, Estación Intermedia 2 y Estación de retorno Santo Domingo, notándose de inmediato el efecto "pacificador" de los nuevos nombres. Durante los últimos meses -y más por efectos de sentido de pertenencia, ubicación espacial, territorial y un alto grado de autoestima debido a la valoración del proyecto- la comunidad y los profesionales del área social iniciaron un proceso de discusión y las denominaron con los nombres de estación Andalucía, Popular y Santo Domingo Savio, lo que tuvo un efecto positivo de aceptación y de gran calado social, pues ayudó a rescatar la tradición y el buen nombre de los barrios, y a bajarle temperatura a la exagerada estigmatización que, equivocadamente, se le ha dado a la zona nororiental -"…Aunque se puede argüir que los procesos del estigma parecen tener una función social general y que en este nivel son probablemente resistentes al cambio, se verá que parecen estar implicadas funciones adicionales, que varían según el tipo de estigma"[2] - especialmente por la difusión, muchas veces cinematográfica en los medios de comunicación, a confrontaciones y eventos de orden público con una sombra de desbordado sensacionalismo.

Estos últimos nombres de las estaciones obedecen al resultado histórico de la conformación barrial con el cual las generaciones que hoy habitan la zona han nutrido la esperanza de volver a tener una segunda oportunidad sobre la tierra, como diría nuestro Nobel Gabriel García Márquez; para que la sociedad que ayer los estigmatizó, hoy cancele, con creces, tan robusta deuda social en bien de las generaciones venideras y del reconocimiento a la supervivencia con dignidad de las presentes.

Los nombres de Marquetalia (Popular 1), La Santa Montaña (Santo Domingo Savio) y Popular 1, hicieron parte del ejercicio de los pobladores en su afán comunitario de encontrar su propia identidad y representatividad dentro de un territorio.

Ese ejercicio social corre el riesgo de ser desvirtuado espontáneamente, desde adentro y hacia afuera, y más cuando la memoria colectiva tiene la necesidad de íconos y referentes que consoliden los principios naturales, antropológicos de identidad y sociológicos de convivencia y reconocimiento.

La Historia no se puede cambiar, los nombres de Andalucía, Popular y Santo Domingo Savio tienen unas raíces profundas en la consolidación barrial que le dan la sostenibilidad necesaria para perdurar en el tiempo como organización social y comunitaria.

2 Goffman, Irvin 2001.Estigma: La identidad deteriorada. Buenos Aires: Amorrortu.

Antes de construir la estación Popular, año 2002

Estación Popular

Para ese entonces los barrios en mención no contaban con un referente solido que los identificara.

Desafortunadamente, lo más sobresaliente era la mal expresada y demasiado adjetivada palabra “comuna”, asociada con las ideas proscritas de asesinato y sicariato, y de un sinnúmero de señalamientos que más que construir, distanciaban y quitaban oportunidades a miles de personas que se veían señaladas y excluidas. Ese señalamiento causó detrimento moral y físico, pero no truncó los sueños de poner a volar la verdad y muchas veces la célebre frase “son más los buenos que los malos” se vio opacada, pero aun así persistió ante la discriminación y la incredulidad de muchos, los mismos que, posiblemente, hoy han pregonado y enarbolado una experiencia de ciudad incluyente como propia.
Es claro que un proyecto de ciudad como Metrocable, donde lo social pasó de lo intangible a lo tangible, fue propicio para abrir espacios que permitieran la convivencia en el afán que tenían las comunidades de adaptarse a su entorno, más como una necesidad antropológica, que como una imposición institucional de tipo legal.

Lo que pudo ser un conato de “alteración del orden público” se convirtió en una experiencia de diálogo barrial con un reconocimiento afectivo de la comunidad, que viaja por la esperanza, que plantea la construcción de un cable y se estaciona en un futuro promisorio con valor agregado para el desarrollo humano y la inclusión social.

¡Próxima estación, Santo Domingo Savio! ¡El Metro les desea un feliz día, gracias por viajar con nosotros!

Antes de construir la estación Santo Domingo Savio, año 2002.

Estación Santo Domingo Savio

Hoy nos encontramos con un espacio territorial de ciudad que promete borrar el aciago pasado, y en la memoria colectiva ha quedado inmerso el proceso del tránsito hacia la esperanza. Hoy podemos encontrar palabras y hechos que hacen parte del nuevo imaginario de ciudad y nos contagian de optimismo.

Ahora es mucho más fácil, seguro y confiable visitar el territorio; hay inscrita una realidad que hace posible que suban y bajen en las cabinas personas de todos los colores, razas, nacionalidades, religiones, credos e ideologías; que se ríen, saludan, filman y toman fotografías; vecinos que buscan la panadería de Abigaíl, el Cedezo, el vendedor de guarapo, las artesanías de don Héctor y su socio; turistas que divisan la ciudad desde la altura y miran el cable Arví; visitantes que buscan un encuentro con doña Rosalba, una de las fundadoras y líderes del barrio; viajeros que, impresionados, visitan el Parque Biblioteca España y escuchan el testimonio de Naira, una mujer que sabe que la mejor arma es la participación comunitaria y no otras al margen de la ley, destructoras de vidas; paseantes desprevenidos que toman tinto en la Cafetería Gris de "misiá" María y de sus hijas, o llaman por celular al familiar que vive en exterior para informarle de la nueva vivencia turística y decirle que se encuentran sanos y salvos en lo más alto de la "comuna" mientras disfrutan un paisaje primaveral. Incluso hay quienes dan propina a unos niños guías, y uno no sabe si hacen bien o mal, por las normas de prohibición al trabajo infantil. ¡Parece tan fácil todo hoy!

Los visitantes se sienten tan seguros que, a menudo, se nos olvida lo difícil que fue ayer.

4. LA SENSIBILIZACIÓN SOCIAL: UN DESAFÍO EN LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD

En proyectos de infraestructura con las características de los cables aéreos, tanto en la parte tecnológica como social, siempre se generan afectaciones e impactos positivos y negativos en el entorno socioeconómico, urbano y ambiental, y más cuando incide en poblaciones clasificadas en los estratos 1 y 2, donde su historia barrial es producto de asentamientos poblacionales en su mayoría subnormales. Allí se incuba una lucha natural por tener vivienda o un techo que les cubra de las inclemencias del clima y de los dramas familiares, se aloja la marginalidad y se acentúa la brecha entre ricos y pobres. Niños, jóvenes y adultos carentes de oportunidades, con necesidades básicas insatisfechas; desprovistas de educación y de la risa que nutre los signos vitales de una buena salud, entendida esta como la ausencia de enfermedades.

Para llegar a estos territorios, previamente a la puesta en operación de un sistema de movilidad, la empresa Metro sabía que era necesario un trabajo de sensibilización y socialización que debía ser atendido no sólo a través del plan comunicacional sino también de un proceso de acompañamiento social con la comunidad para avalar, sostener y hacer viable el éxito de los proyectos.

El equipo de gestión social, integrado con el de los ingenieros y arquitectos, sentía un gran amor por el proyecto Metrocable. Además, contaba con el apoyo decidido de la empresa entera, desde la junta directiva, la gerencia general, y hasta el más humilde servidor.

El equipo de gestión social estuvo compuesto por la trabajadora social Adriana María Sánchez Sánchez, el comunicador social Juan Felipe Correa Gómez, la administradora de empresas, experta en inmuebles Norelly Vélez Montoya, la publicista Tatiana Henao, la auxiliar administrativa Nohra Vallejo Isaza, el practicante universitario Luis Fernando Peinado Villa y los facilitadores sociales Claudia Duque Álvarez, María Edilma Yépez y Rogelio Urrego Pérez, líderes de la zona, quienes conocieron con antelación los diferentes diagnósticos que se realizaron en las zonas de incidencia de los proyectos y se familiarizaron con la radiografía y caracterización social del entorno.

Por ello, como resultado de la definición de estrategias para la intervención de campo, se propuso el desarrollo de programas que aportaran respuestas y compromisos a todo nivel y que atendieran las expectativas que se habían generado en la ciudadanía. Además, se estimularon los valores individuales por medio de la participación comunitaria con la adopción de estrategias metodológicas que se en-

marcan dentro de la lúdica, la recreación, la educación y la formación pedagógica de usuarios. Siempre se escuchó a la comunidad y se respetó la condición humana de la misma. Para tal fin se homologó un lenguaje y se usó un "decálogo de seguridad" que ayudó a minimizar los riesgos y a consolidar la confianza.

A través del programa Metroamigos, que utiliza la lúdica, la recreación y la auto gestión como herramientas, se crearon espacios para aprender jugando y para dotar a la comunidad de un sinnúmero de saberes y experiencias en pro de la tolerancia, la civilidad, el respeto por el otro y el desarrollo de sus propias competencias, ampliando de esta manera el horizonte de la Cultura Metro a otros escenarios del Valle de Aburrá.

Este proceso le dio paso a conversatorios que, más que discursos o charlas magistrales, se convirtieron en espacios para conocer el pensamiento y las expectativas que tenía la comunidad con relación al proyecto, logrando de esta manera que el ejercicio comunitario se convirtiera en un escenario ideal para el aprovechamiento del tiempo libre, haciendo del juego una herramienta formativa, pedagógica y educativa que contribuyera al rescate de los valores tradicionales y religiosos; valores que fortalecieran el respeto por la libertad de cultos y las distintas expresiones folklóricas y artísticas de la zona.
Los programas, en lugar de premiar al mejor, favorecían a la comunidad. Esto nos permitió mitigar la rivalidad, el enfrentamiento y la competencia con malas intenciones, prácticas de uso común en nuestras comunidades.

El contacto del grupo de gestión social con líderes, representantes de organizaciones de base, ONG, directores de planteles educativos, sacerdotes, pastores, fundaciones sociales, grupos de la tercera edad y demás fuerzas vivas de la comunidad, alimentó su permanencia en la zona, más con una filosofía y papel de facilitadores de buenos oficios desde y para lo social, sin darle cabida a la especulación y a la mentira, sin prometer nada que no pudiera dar la Empresa y negándose a utilizar a las personas como plataforma para el protagonismo inescrupuloso y con intereses particulares.

"De verdad nos sentimos actores principales, no secundarios en el desarrollo del proyecto, cuando vemos en las noticias algo sobre las obras, ya nosotros, la comunidad, lo sabíamos". Esto afirmaba orgullosamente y con sentido de pertenencia doña Rosalba Cardona, líder comunitaria de Santo Domingo Savio. Por ello no es de extrañar que el primer video de expectativa y lanzamiento de Metrocable Línea K, se haya hecho con personajes de la comunidad, "caserito", como decimos afectivamente.

Como actores de su propio sueño ellos contaron, propusieron, opinaron, comunicaron y avalaron el proceso de sensibilización y socialización del Metrocable.

Por lo anterior, dentro de ese acto voluntario de generación de confianza recíproca y vivencia de corresponsabilidad comunitaria que construye legitimidad y esperanza de cambio en las poblaciones, el mayor impacto positivo con valor agregado desde la construcción de ciudad y de Cultura Metro, es que el proceso de sensibilización en las nuevas obras del Sistema permite a la comunidad la apropiación y el reconocimiento de sus derechos y el compromiso colectivo frente a sus deberes ciudadanos.

En este orden de ideas la Empresa se legitima en su ser y hacer, en la sociedad actual globalizada y conectada, no sólo en términos económicos y de servicio, sino sociales, que se evidencian en la conservación de la confianza y fidelidad que los usuarios le reconocen, como ocurrió recientemente: Por séptima vez consecutiva La ETMVA fue calificada como la mejor empresa del sector público en Antioquia, según resultados del estudio Medellín, cómo vamos.

5. METROCABLE: UNA RAZON PARA QUE LA GENTE VUELVA A CREER

En la ciudad de Medellín el Metro ha servido como un instrumento para la recuperación de valores y actitudes que se habían olvidado, tales como la solidaridad, la amistad, el respeto, el cuidado, el buen trato, la disciplina, el esfuerzo y el deseo de dejar un mejor lugar para vivir a las nuevas generaciones.

En el año 2002 se dio inicio a la formación de usuarios con los niños y jóvenes de la zona nororiental como destinatarios del futuro proyecto Metrocable, la nueva línea K del Sistema Metro, con la intención adicional de que esos saberes se multiplicaran de hijos a padres. La verdad es que así ocurrió. Cuando abordábamos temas con los hermanos, madres y padres de esos niños, ya éstos tenían unas bases informativas del proyecto que nos permitían romper el hielo comunicacional sin mayor aprehensión y con una tasa de retorno y cobertura en todo el núcleo familiar. Fueron miles los niños e instituciones educativas de la zona de incidencia directa que participaron en los más de dos mil talleres lúdicos y formativos que se realizaron.

El reto que asumió la ETMVA con la llegada del Metrocable y la extensión de la Cultura Metro a barrios de la zona nororiental tales como Andalucía, La Francia, Nuevo Horizonte, Acevedo, Populares 1 y 2, Carpinelo, La Esperanza, Granizal, Villa del Socorro, Villa Niza, La Avanzada, Santo Domingo Savio, entre otros, era expectante y tenía implicaciones en toda la ciudad, más cuando la experiencia nos ponía de cara a los futuros usuarios. En esta zona en especial, debido a las características técnicas del nuevo sistema, se nos daba la posibilidad de estar prácticamente en la sala de las casas, a diferencia de las líneas A y B, que presentan barreras naturales como el río Medellín, y otras artificiales como algunas avenidas y autopistas.

Para hacerlo posible, durante los años anteriores a las obras y en el curso de las mismas, se formaron en valores más de 50.000 niños de los barrios de la zona de incidencia. Además, se visitaron más de 85 instituciones educativas localizadas en la zona nororiental y se capacitaron más de 1.200 profesores, apoyados en la campaña educativa “Cuidar el Metro nos conviene” que, de manera personalizada y asertiva, implementó el área de Relación con la Comunidad, hoy denominada Área de Gestión Social y de Servicio al Cliente.

Muchas fueron las piezas y actividades de mercadeo social que se usaron para promover el proyecto en la comunidad. A continuación relacionamos algunas que fueron fundamentales y que vienen siendo utilizadas en las diferentes campañas educativas de la Empresa:

• Cartillas pedagógicas y videos ilustrados con los personajes Ana y Juan.
• Juegos didácticos: rompecabezas, cabinas para armar, mini teatrines, loterías.
• Material publicitario: lápices, colores, viseras almanaques, paquetes estudiantiles, camisetas, gorras, llaveros, plegables, escudos, adhesivos y crayolas, entre otros.
• Espectáculos con la participación de magos, zanqueros y títeres.
• Un carro valla y exposiciones que recorrían la ciudad.
• Una cabina Metrocable portátil, recorriendo la ciudad.
• Conversatorios en las diferentes sedes barriales, eventos animados por facilitadores sociales y por la Policía Comunitaria.
• Actividades culturales como creación de cuentos, visitas a museos, talleres de pintura, apoyo a coros comunitarios, obras teatrales, lecturas, concursos musicales.
• Charlas ecológicas, recorridos por el Metro, caminatas.
• Celebración de la Navidad comunitaria y vacaciones recreativas.

No podemos olvidar que en las primeras visitas de campo a Santo Domingo Savio escuchamos, con dolor de ciudad, que personajes del barrio en sus diálogos, y señalando desde la montaña, decían "allá en Medellín", lo que dejaba en claro lo excluidos que se sentían de su territorio. Esa expresión, "allá en Medellín", si bien taladró nuestra sensibilidad, le inyectó energía y entusiasmo al grupo social para pensar en una sola ciudad, sin límites e incluyente. Por fortuna ya avizorábamos el vuelo de las cabinas, que más tarde adornarían un territorio sin odios y lleno de esperanza.

Era maravilloso ver a los niños asomarse por las ventanas y terrazas de las casas, mirando las cabinas que les habíamos mostrado previamente en los videos y cartillas, y que ahora sobrevolaban las calles con majestuosidad, como si fueran un facsímil del paisaje alpino, sin nieve, pero con mucho calor humano y un tren de buenas intenciones, valores éticos y morales congelados en el tiempo y ávidos de esquiar sobre sus laderas.

Desde este territorio vieron crecer a Medellín, o a la Tacita de Plata, o a la Ciudad de la Eterna Primavera o a la Bella Villa, muchas veces ajena, injusta e indiferente ante su realidad.

El grupo social evidenció que existe una razón más para disfrutar: ver a los niños felices y con otra mirada apropiándose de las calles como si fueran los parques de sus sueños; verlos merodear alegres por los nuevos espacios públicos de las estaciones; niños que se bañaron y se hicieron motilar para que les permitieran visitar

y participar de la operación instructiva pedagógica y sin costo del Metrocable.

Esos niños que le hicieron el quite a los llamados de la violencia, a las balas perdidas que les arrebataron a sus hermanitos y compañeritos de cuadra; los mismos que en los talleres de pintura dibujaban grandes motos, armas y escenas de violaciones; que no escapaban al maltrato infantil, la violencia y la descomposición de la unidad familiar o habitacional. Niños que hoy, en sus nuevos espacios y saberes, dibujan a personas que laboran, conductores de trenes, operadores de cable; y claro: cabinas con alas y otros referentes.

Niños que nos enseñan cómo por el camino del bien también se puede llegar a estar con la "cucha", cómodamente sentados en una silla viendo la televisión. Niños que ya posiblemente no tienen al hermano mayor preso en una cárcel, sino que atiende su microempresa distribuidora de "bolis" "a lo bien" -entiéndase legalmente- ya que vender "los totes" y "las papeletas de nieve" va en contra de los compromisos adquiridos en el proceso de reinserción.

Niños que saben que Yubirley Mayerli, Yasmin Amayrani y Leydi Jurani, sus hermanas extramatrimoniales, no naturales, (¡qué más natural que tener un hijo!, dijo alguna vez Serrat ante una indiscreta pregunta de un personaje de la televisión nacional), madres solteras de escasos 16 años de vida que ya pueden llevar a sus bebés al jardín infantil y a la biblioteca que se construyó con el apoyo de los reyes de España.

En ese nuevo imaginario de ciudad se reacomodará la foto en tamaño gigante de la moto de cien centímetros cúbicos, color rojo, que se encuentra rodeada de gorras marcadas con fechas mortales, junto a un cuadro bendecido de María Auxiliadora y la foto curtida de un soldado de la Patria que le recuerda su hermano secuestrado por la guerrilla; el mismo que prestó su servicio militar en el departamento del Caquetá. Esa foto, en la que semeja a "Rambo", no será incluida en el traslado a la nueva vivienda que ha recibido con escritura pública, y que, gracias al Metro, pudieron conseguir en el lugar donde su "viejo" siempre soñó, al lado de la iglesia, "ya que después de la jubilación no queda más que rezar", como dijo alguna vez don Francisco, más conocido como Pacho, el maestro de obra, al que la artritis alejó del codal y del palustre, que se codeó con los ingenieros que construyeron el edificio Coltejer y la represa del Peñol, "para mi honor" decía.

6. LA LINEA K, CONECTORA DE CONVIVENCIA SOCIAL

La nueva línea del Metro sirvió como factor de atracción y enlace para que alumnos de instituciones educativas de gran reconocimiento, importancia y prestigio hicieran presencia y confrontaran en vivo sus realidades sociales en la zona nororiental, un escenario casi mítico pero apreciado y valorado por su capacidad de sopesar la adversidad, las tragedias y la exclusión.

Alumnos de colegios como el Marymount, Montessori, Teodoro Hertz, Gimnasio los Cedros, Panamericano Colombo Sueco, INEM José Félix de Restrepo, Los Álamos, Gimnasio Cantares, entre muchos otros, tuvieron la oportunidad de darle una mirada a esa otra realidad de ciudad y conocer, en su medida y trazo, el inicio de una transformación que ha repercutido en una integración social nunca antes vista en la ciudad de Medellín y principio de lo que el exalcalde Fajardo denominó "del miedo a la esperanza".

"Quién sabe si nos toca… ¡La muerte por acá camina tan rápido!", decía un joven del barrio Popular, un muchacho de pelo engominado, hablar golpeado, con nostalgia de lo que pudo haber sido y no fue y la promesa, "allá en Medellín", de un trabajo para poder sostener a su madre, la abuela y tres hermanos.

Entre la incertidumbre, la duda y las dificultades para sobrevivir en un medio hostil, visible para los estigmatizadores sociales e invisible para los intolerantes, la zona nororiental de Medellín se sobrepuso a la horrible noche, Hoy convive con sus tres nuevas estaciones, Andalucía, Popular y Santo Domingo Savio y ve pasar por el cable sus esperanzas. Desarrollo social y humano con altura.

Acuñar deliberadamente, y a veces con mala intención, la palabra "comuna" no hace bien a los más de 150 mil habitantes que se benefician directamente del Metrocable. Por el contrario lesiona y distorsiona la realidad social de esta zona tan importante para Medellín, como quiera que es una rica fuente de recurso humano y mano de obra de la ciudad, donde germina una nueva generación que potencialmente ejercerá gran influencia en el futuro cultural, deportivo y político del Valle de Aburrá.

El proyecto requirió una inversión de 68 mil millones de pesos (34 millones de dólares de la época), que correspondía a una inversión de escasos doscientos mil pesos (US 100) por habitante de las comunas 1 y 2 de la zona nororiental de la ciudad. El municipio de Medellín aportó el 55% y la ETMVA el 45% del costo total. Así se consolidó, de manera eficaz, una verdadera alianza para la inversión social en pobladores de estrato 1 y 2, lo que representa una justa redistribución de los

dineros del Estado, el pago de una deuda social, como diría nuestro gerente, y el derrumbamiento de las barreras culturales, políticas, sociales y económicas que existían.

"Es una verdadera integración social; es como si Medellín se hubiera volcado hacia la zona nororiental para reconocer a sus conciudadanos, compartir su entorno, mirar la ciudad completa desde otra óptica"[3] ,

Esas barreras limitaban el derecho natural y social para convivir en una ciudad que se mostraba ajena, injusta y despectiva con miles de personas que por más de cuarenta años construyeron sus viviendas en las agrestes laderas de Medellín, con la ayuda de algunos sacerdotes católicos, ciertas ONG y un gran sentido de solidaridad de algunos patronatos y empresarios antioqueños.

3 Ramiro Márquez Ramírez, Metro de Medellín, libro, Responsabilidad Social: nuestra razón de ser, pág. 124, noviembre de 2005. ISBN 96526-2-X

7. LA SENSIBILIZACIÓN SOCIAL SIGNIFICÓ RESPETO POR LA GENTE, ESCUCHARLA Y HABLARLE SIEMPRE CON LA VERDAD.

El acercamiento de los habitantes de la zona a la ciudad, enmarcado dentro de la propuesta de rescate de la institucionalidad y apoyado en la labor sicosocial del grupo de gestión comunitaria, fue abriendo espacios para recuperar los valores éticos y morales que allí reposaban y que, genéticamente, provenían de sus ancestros, en su mayoría personas del campo.

Este acercamiento permitió evidenciar que los pobladores no tenían esperanzas de ver obras de gran impacto social en su barrio, y mucho menos de que quien fuera a construirlas los escuchara y les hablara con la verdad. Por eso no se prometió más de lo que el Metro y su proyecto Metrocable podía darles. La comunidad reconoció la marca social Metro y avaló tangiblemente la propuesta de llevar a lo más alto de la zona nororiental, barrio Santo Domingo Savio, el Sistema Metro a través de un cable aéreo con noventa cabinas y veinte pilonas. Así se constituyó en el primer metrocable en el mundo que se integró a un sistema masivo de transporte tipo metro.

El "Club de Amigos del Cable", grupo voluntario conformado por treinta y cinco jóvenes residentes de los barrios aledaños al futuro sistema de transporte, se vinculó de manera acuciosa y abierta para apoyar las diferentes actividades lúdicas y recreativas con los niños del sector.

Taller de solución de conflictos. Salón Social Parroquia Nuestra señora de la Valvanera. Barrio Andalucía

De manera alterna al desarrollo de actividades comunitarias, con este grupo de jóvenes se realizó un proceso de formación personal en el que se trabajaron talleres de solución de conflictos, comunicación, relaciones interpersonales y técnicas de recreación dirigida, con el fin de fortalecer y optimizar su participación dentro de la ejecución del proyecto.

Es importante anotar que estos muchachos todavía apoyan los programas sociales que se vienen adelantando en la zona, y que le dan sostenibilidad a la labor social que hoy realiza la empresa. Adicionalmente, hicieron parte de la "Escuela de formación para la convivencia, la democracia y la productividad" durante el año 2003, un programa del Metro que se convirtió en un espacio vital para ellos y sus familias.

La ausencia de espacios públicos dificulta la integración de la comunidad. Metrocable hizo posible la construcción de más de 9.000 m2 en los alrededores de las estaciones, lo que fortaleció la tolerancia, la convivencia, la civilidad y el respeto por el otro. Estos nuevos escenarios se convirtieron en referentes turísticos que impulsaron la internacionalización de la ciudad y la volvieron más novedosa y competitiva.

La Navidad Comunitaria celebrada en los barrios cercanos al proyecto tuvo una asistencia de más de 14.400 niños. El rezo de la novena, los espectáculos artísticos y musicales que la acompañaron afianzaron la identidad y las tradiciones culturales y jalonaron la integración familiar. Además, se fortaleció la convivencia, pese a la heterogeneidad del público asistente y a las diferentes prácticas religiosas populares. La Navidad ayudó a romper los límites territoriales que, caprichosamente, la violencia trazaba en los recovecos del urbanismo no planificado de la zona nororiental.

La labor desarrollada por los facilitadores sociales fue de gran importancia para la implementación de las actividades de sensibilización.
Veamos algunos testimonios sobre esta fase del proceso. El primero lo entrega una facilitadora social, habitante del barrio Popular.

"Trabajar con niños como facilitadora social en el Metrocable fue la experiencia más bonita que he tenido, y trabajar hoy para el Metro es labrar futuro para las personas de mi barrio, sector donde nadie daba nada por nada; los jóvenes, ancianos, mujeres y niños éramos señalados como sicarios, gente que no tenía estudio ni cultura, uno de los barrios más pobres de Medellín, pero el Metro no lo vio así; nos vio como fuente de progreso social y cultural donde se podía construir futuro. Nos dio un sueño para volverlo realidad, una idea mundial y única en el

país, haciendo creer a las personas que el metro pasaría por encima de sus casas "todos pensaban que era un tren que volaría", ¡difícil de creerlo! Y empezar a formar, educar e informar a futuros usuarios que iban a tener al Metro como vecino y como medio de transporte para mejorar sus vidas, brindando más tiempo para compartir con sus familias, estar cerca de los hijos, poder hablar con ellos, guiarlos, ayudarles a hacer sus tareas y progresar juntos, destruyendo aquellos obstáculos que impedían formar familia.

"Informar, enseñar y formar sólo con palabras convincentes, preparándolos para la llegada del Metrocable, fue la mejor y arriesgada idea que el metro pudo tener; ser tan convincentes que las personas creyeran en un sistema y se apropiaran de él para su futuro servicio, aunque no estuviera listo aún, y así tener usuarios potenciales que cuidaran el Metro, generando cambios para sus vidas, sus familias, y, sobre todo, para la comunidad.

"Socializar con los grupos armados fue lo más difícil, porque hablar de algo que no existe y responder preguntas, mucho más; y a ellos no se les podía responder con bobadas. Ellos estaban interesados en entregar, dar y brindar un mejor futuro a los niños para que no siguieran esos caminos a los cuales llegaron (ellos) por no tener oportunidades, ni madres y padres que compartieran su tiempo con ellos, ya que sus obligaciones laborales no se los permitían; siendo así más comprometidos con el aprendizaje, entendiendo que todos deberíamos fortalecer y apoyar para generar un cambio con compromiso".

Claudia Patricia Duque Álvarez
Facilitadora social en el barrio Popular

Como ya se dijo, estos Jóvenes se convirtieron en multiplicadores educativos autóctonos, así como el grupo de voluntarios o Amigos de Metrocable, que le imprimieron al proyecto una dosis de participación y autogestión comunitaria. Algunos de ellos hoy son auxiliares de operación y jefes de estación del Sistema Metro.

"Me encontraba realizando algunas labores comunitarias con grupos de las comunas 1 y 2, dentro de la zona Nororiental de Medellín, cuando me llegó la invitación de presentar una hoja de vida para un acompañamiento social en el Metro de Medellín. Mi primera impresión, lo confieso, fue de desconfianza y duda al escuchar la intención: hacer presencia con el servicio de trasporte Metro en la zona nororiental, que permitiría a los habitantes una mejor transitabilidad por la ciudad e implicaría ahorro de tiempo y dinero. "¿Qué? ¿Va a subir un tren a Santo Domingo, por esas pendientes llenas de quebradas, casas sencillas, laberintos?; el Metro se

enloqueció, no son capaces de revivir un tranvía, ahora van a montar rieles por esa loma". Fue mi inquietud.

"Sí, aunque no lo creyera era cierto., En la presentación del proyecto me tocó ver un sueño plasmado en un "taco" de video, al ver unos vehículos raros, muy diferentes a los buses, colectivos y trenes, que subían y bajaban sobre las casas, aferrados a un cable. Solo hice una exclamación: ¡pero qué es esto!

"Después de estar convencido y apropiado del tema, me puse la camiseta del Metrocable como símbolo de que pronto toda la comunidad sabría y disfrutaría de este gran proyecto. El primer reto fue convocar a mucha gente de diferentes sectores a disfrutar la Navidad Comunitaria con el Metro. Llenos de temor, pero con mucho amor, los facilitadores de ese entonces, Claudia Duque, María Edilma Yépez y yo, Rogelio Urrego, nos enfrentamos con todo aprecio y conocimiento a construir un sueño dentro de los habitantes de cada sector. Recuerdo esos lugares como altares estratégicos, para contarles a los habitantes dónde iban a quedar las estaciones. Una novena contada, unas actividades lúdicas que unían a los niños, jóvenes y adultos, y luego el inicio de un cuento de nunca acabar, "**señores, el Metro llegó a nuestras casas para siempre."**

"La planificación de reuniones; el visitar cada casa, calle, colegio, esquina y sedes comunitarias servía para contar qué era un cable aéreo y cómo se llamaban los vehículos. A medida que se conocía el modo de operar, muchos lo bautizaban como camándulas, canastas, carros sin llantas, colgandejos, cubos de lata, y otras. Recuerdo una frase de doña Carmen cuando, en su grupo de adultos mayores en el barrio Popular Nº 1, se le explicaba qué era una estación y cómo un cable, por primera vez, se unía a un metro, proyectando traer mejor calidad de vida a dicha comunidad: **"Es un regalo de Dios y de la Virgen"**, dijo, poniéndose de pie y aplaudiendo con sus compañeras la propuesta.

"Recuerdo la preocupación por socializar un gran proyecto en un mundo separado por la violencia de entonces, donde los límites imaginarios no permitían el paso; se veían pequeñas islas llenas de hombres valientes a la defensiva de algo que ellos mismos no sabían por qué peleaban; llegaron las dificultades, las reuniones a medias, las actividades cortas como táctica preventiva. Sin embargo, el propósito de sensibilizar y estar con la comunidad nunca decayó. Salieron otras ideas que fortalecieron el proyecto, las caminadas con niños, jóvenes y adultos, desde Santo Domingo hasta Acevedo, cruzando los Populares, el barrio Andalucía y la Francia, entre otros barrios; fueron recorridos que ayudaron al reconocimiento social, y del espacio que, por mucho tiempo atrás y por las circunstancias, no se visitaba.

"El proyecto Metrocable sirvió de apoyo a personas que hacía tiempo no trabajaban por falta de oportunidades. Hubo encuentros entre vecinos que no se veían hacía años; las actividades lúdicas que no se podían hacer por temor; espacios que no tenían identidad y que estaban llenos de miedo volvieron a sentir el calor humano de sus habitantes. Cierta vez, en una actividad de 220 participantes, se escuchaba muy repetidamente un "yo soy…" "yo soy de Andalucía", "yo soy de Popular", "yo soy de Mingo", "Yo soy de…", en fin, se sentía la presencia de una comunidad que vibraba y se llenaba de entusiasmo por tejer vida, cariño e ilusiones juntos; ya no era el tiempo de contar que era un cable; era más bien el momento de ver reubicar casas, de llegar los carros con concreto, de ver día tras día crecer las estaciones; ver una hilera de postes que más adelante se les conoció como pilonas; en fin, una logística que mostraba la realidad vivencial del proyecto y una comunidad que acompañaba esta realidad con el compromiso de verse, sentirse, comprometerse, e incluirse como parte de la ciudad, del dialogo y de la búsqueda de nuevos caminos.

"Hoy, gracias a Dios, soy egresado de la U de A y Operador de Estación de Cable, y cada día veo pasar en las cabinas habitantes que vuelan sobre los barrios, cruzan límites aún existentes; sin temor usan el Cable para ir al colegio, al trabajo y a la universidad. Un sistema que no duerme pensando en servir a la comunidad, y entrega los mejores propósitos de buen servicio, lleno de Cultura Metro, perfeccionando el cuento de nunca acabar: **"El metro en los hogares de cada habitante",** un cuento que los usuarios gozan y apropian cada mañana, reflejado en una sonrisa, en un saludo, en un desespero cuando el sistema entra en incidencia; un cuento que quedó marcado en el corazón de muchos niños que en la actualidad son jóvenes, padres, trabajadores, estudiantes, pero, sobre todo, son parte del relato que ha florecido en otras historias de ciudad. Qué agradable es escuchar a los jóvenes de Andalucía cuando, con un saludo fuerte de manos, hacen la invitación de ir a sus cuadras a ver un partido, preguntan cómo van las cosas del cable y se sienten orgullosos de llevar un legado: ser los pioneros de la construcción de un sueño hecho realidad, como el Metro Cable de la Línea K".

ROGELIO URREGO PÉREZ.
Facilitador social en el barrio Andalucía

"¡¿Transporte por el aire?, mera elegancia, parce!", es la expresión de un joven rapado, que luce un colorido tatuaje y que está vestido de pantalón carpintero, cuando escucha de los facilitadores sociales la explicación sobre el nuevo medio de transporte.

8. UNA EXPERIENCIA PARA COMPARTIR.

Con el fin de adelantar el proceso de negociación de inmuebles necesarios para la construcción del Metrocable, el grupo de gestión social, un asesor especializado, el doctor Álvaro Berdugo y la Lonja de Propiedad Raíz de Medellín, consolidaron una política justa y equitativa que buscó mecanismos para acatar el deber constitucional del Estado: "Todos los Colombianos tienen derecho a una vivienda digna", artículo 51 de la Constitución Política de Colombia. En ese orden de ideas se adoptó una metodología que compila un análisis de aspectos sociales, económicos, de equidad y justicia, y que involucra parámetros de medición y valoración de los diversos impactos.

Para la formulación de esta política de negociación se tuvieron en cuenta las características particulares de los habitantes de la zona, identificadas en la intervención social realizada previamente, entre las cuales cabe resaltar:

•Familias de tipología "amalgamada", con vínculos afectivos fuertes y que sus integrantes cohabitan en el mismo sector.
• Fundadores, en su mayoría de las unidades barriales.
• Habitantes para quienes las relaciones vecinales son el eje de su accionar social, lo que permite en algunos casos tolerancia en el conflicto.
• Alto nivel de arraigo por su barrio o cuadra.
• Gran sentido de solidaridad, afecto y valoración económica por lo propio.
• Bajos recursos económicos e índices de calidad de vida.
• Altos índices de deserción escolar y bajo nivel educativo.
• Viviendas o construcciones que poseen bajas especificaciones y que, en un alto porcentaje, son invasores que han comprado lotes (predios) valiéndose de documentos de compraventa o que tienen posesiones de hecho.

Teniendo en cuenta el arraigo de los propietarios o poseedores de viviendas, el Metro siempre tuvo claro que no sólo se negociaban adobes, tejas y puertas, sino modos de vida; de forma que los afectados quedaran en condiciones dignas, igual o mejor que las que tenían antes del proyecto. Esa política les permitió legalizar sus propiedades y alcanzar el sueño de poseer escrituras públicas, evento de hondas consecuencias económicas, afectivas y de realización personal y familiar.

El equipo social del proyecto -en el proceso de reconocimiento, identificación, generación de confianza y pacto de confiabilidad- realizó la recolección de información mediante un cuidadoso trabajo de campo. Con esta información elaboró la ficha social que se convirtió en la mejor herramienta para llevar a cabo el reconocimiento psicosocial y económico de los poseedores. La ficha se incluyó, además,

en cada expediente entregado al Municipio para el pago del predio o inmueble. En ella se identificaron aspectos fundamentales para fortalecer el acompañamiento posterior a las familias durante todo el proceso, tales como:

•Temor por el desplazamiento de la población a otro lugar de residencia.
• Desequilibrio emocional, afectivo y psicológico.
• Desarticulación de la dinámica sociocultural.
• Pérdida de actividades y unidades productivas.
• Desarraigo comunitario y pérdida del sentido de pertenencia e identidad.
• Desarticulación de las relaciones sociales y familiares.
•Poder de decisión en la unidad familiar.
• Expectativas, comportamientos y sostenibilidad de los roles en el núcleo familiar.
• Afianzamiento y reconocimiento de liderazgos familiares.
• Proyectos de vida y rotura de paradigmas.

El acompañamiento social definido para la negociación de los 271 predios le permitió al municipio de Medellín hacer los pagos respectivos sin eventos o contratiempos de orden público o legal, y a la ETMVA cualificar con corresponsabilidad la gestión social o acompañamiento en la negociación de los predios, teniendo como herramienta un avalúo comercial y social justo, valorado por organizaciones especializadas diferentes a Catastro Municipal, como era la tradición., Ahí contribuimos a romper paradigmas y a crear confianza con neutralidad. Además, se tuvieron en cuenta consideraciones de tipo legal y social como: unidad básica de vivienda, unidad de vivienda mínima, valoración del terreno, factores de renta, factor de desocupación y ajustes negativos y positivos.

Durante el acompañamiento y facilitación social para la negociación de predios e inmuebles se llevaron a cabo, aproximadamente, 686 visitas domiciliarias y 350 reuniones individuales y colectivas con los propietarios y poseedores. Y se hizo una actualización predial por parte de Cartografía de Catastro Municipal, labor que fue muy profesional, fundamental y necesaria para una correcta negociación.

Un antecedente relevante que fortaleció y generó confianza, fue la decisión previa de la Gerencia General del Metro de tener la disponibilidad de los dineros para el proyecto en una fiducia, prenda de garantía para la gestión social de Metrocable y para los propietarios vendedores, comunidad y contratistas. Lo anterior generó tranquilidad y confianza para la adecuada relación que debe existir entre Estado y comunidad.

No obstante, los temores e incertidumbres que genera el traslado o reubicación de las personas aferradas a su entorno natural, exigen que al proceso de negociación

se le deba dar un manejo prudente que atienda las vivencias de los seres humanos y particularidades de cada una de las familias.

Tales dificultades no fueron ajenas a Jesenia, residente del barrio Popular, una joven de escasos 15 años pero con una personalidad madura; estudiante sobresaliente y de firmes valores morales. Ella dudaba del paso que debía dar su padre respecto a la negociación de la que había sido su única vivienda. Aunque sabía que podía mejorar su hábitat, no veía fácil encontrar sosiego en otro barrio. Pese a que vivía en el más estigmatizado de la ciudad, el Popular, temía que en su nueva vivienda y en su entorno no encontrara la tienda donde le fiaran el diario, que la rechazaran por venir de un barrio turbulento y que los jóvenes no le permitieran establecer un noviazgo serio: "¿quién se va a fijar en mí y nos va a reconocer como ciudadanos?", se preguntaba con voz confundida y desesperanzada; "aunque pasemos a una casa mejor y propia, no sabemos si en el colegio me reciban", puntualizaba.

Años después la visitamos en su vecindario. Jesenia ya tenía su propia tienda y esperaba que su novio, que trabaja por contrato en una empresa de la ciudad, le pidiera la mano a don José Heriberto, su señor padre, para celebrar su boda matrimonial, después de recibir el dinero producto de un chance ganado el viernes anterior.

Muchos sueños se evidenciaron en la negociación de predios requeridos para el proyecto. Podríamos decir que la Empresa tiene carisma para hacer de ese proceso de acompañamiento social una ruta de consenso y dialogo familiar con respeto humano. Lo que era considerado una ruta crítica en el cronograma se convirtió en una experiencia corporativa con mucho valor para la construcción de ciudad. Incluso, algunos personajes académicos y políticos -de los buenos que también existen en el país- veían en la metodología Metro posibilidades para servir de base a un proyecto de ley que minimizara el vía crucis en que se convierte el problema en algunas obras de interés público y desarrollo nacional. Incluso la municipalidad ha retomado la experiencia y ha plasmado en su legislación muchos saberes Metro sobre la compensación en la negociación de predios.

9. EL EFECTO SOCIAL: SINÓNIMO DE CALIDAD DE VIDA

"El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del estado". Artículo 366 de la Constitución Política de Colombia.

Dentro de su política de calidad, la ETMVA manifiesta el compromiso de llevar la Empresa a una posición competitiva a través del mejoramiento de sus procesos que se traducen en mayor calidad de vida de sus usuarios y la comunidad. Por ello el impacto de Metrocable hace parte de su rentabilidad social, que se ve reflejada en los siguientes hechos:

• El rescate de la institucionalidad. No había claridad en la identificación de las personas con la Municipalidad y el Estado. Ahí se consolida la apropiación de lo público con sentido comunitario.

• Hoy existe una nueva actitud y disposición frente al aparato estatal. En términos de los habitantes de la comunidad hay "una nueva moral".

• Durante los tres primeros meses de operación del cable se crearon legalmente más de 32 nuevos negocios comerciales y rutas de distribución de mercancías.

•La accesibilidad para personas con movilidad reducida (PMR) en las nuevas estaciones permitió mayores posibilidades laborales y de tránsito por el territorio.

• Para ese entonces se redujeron los homicidios en un 79 %. Éstos pasaron de 102 entre enero y junio de 2003 a 21 en el mismo período de 2004. Consultar el estudio de Previva (U de A) y la Universidad de Columbia de New York, Reduciendo la violencia a través de la transformación del vecindario; una experiencia natural de Medellín.

• Por el carácter de integrador y ordenador de conductas, Metrocable redujo la limitación de la movilidad por el territorio.

• De acuerdo con información de la Lonja de Propiedad Raíz de Medellín, en la zona se dio un incremento del valor del metro cuadrado de suelo urbanizado, el cual pasó de $80.000 en 2003 a $137.000 en 2004.

• La apropiación e intercambio de nuevas tecnologías estimuló las competencias e introdujo nuevos conocimientos y saberes.

• La generación de empleo. En su construcción se pagaron más de mil millones de pesos en mano de obra proveniente de la zona nororiental, representada aproximadamente por 174 personas en promedio al mes. “Doctor Márquez, ahora sí estamos mercando completo”, manifestaba al gerente general una de las veinte mujeres que trabajaron en la obra. El empleo máximo en su fase de construcción fue de aproximadamente 470 personas semanales.

El empleo actual para la fase de operación y mantenimiento es de 74 personas, un buen número de ellas residentes de la zona de influencia del proyecto. En la parte de aseo y vigilancia se contrataron 60 personas.

•El Metrocable permite la realización de más de treinta mil viajes en un día, un millón al mes, lo que representa economía en tiempo y dinero para el usuario.

• La extensión de la Cultura Metro, fenómeno sociológico que resiste una serie de análisis e interpretaciones, permite que sus habitantes se apropien y participen en el desarrollo de sus necesidades socioeconómicas, urbanísticas y culturales, en pro del mejoramiento del entorno humano y de su calidad de vida.

• El impacto positivo a nivel nacional e internacional del Metrocable permitió a las autoridades municipales, después de algunas dudas e incredulidad de unos pocos sobre su viabilidad, intervenir socialmente comunidades con mayor inclusión y cobertura, lo que generó alternativas de desarrollo integral que dieron vida a ideas brillantes como el Proyecto Urbano Integral (PUI) de la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU).

• La dinámica de la economía y los nuevos usos del suelo le imprimieron un factor de atracción al sector con valor agregado para los habitantes, famiempresarios, PYMES, comerciantes y otros.

• El Metrocable se convirtió en elemento y plataforma para mejorar la imagen de la ciudad y venderla internacionalmente.

• A La ETMVA le generó conocimiento y experiencia para ampliar su portafolio de servicios, entre ellos la asesoría y consultaría en materia de cables. Se ha asesorado el futuro Soachacable y se han adelantado estudios de seis corredores para cable aéreo en Bogotá; específicamente la consultoría para la factibilidad de los cables de las localidades de Ciudad Bolívar (19) y San Cristóbal (4) además del cable de Manizales, Montebello y El Peñol. Además, se han recibido visitas de varios países y se ha concretado la asesoría para la ciudad de Río de Janeiro, en Brasil, en la favela de Alemao.

"A nuestro barrio llegó el Metrocable y generó empleo, convivencia y participación democrática; una inversión productiva y necesaria para todos los habitantes del barrio. Yo como líder no estuve en todo el desarrollo de esta construcción, sólo estoy desde el momento en que se conformó la Mesa de Trabajo Visión Nororiental, donde Adriana Sánchez, trabajadora social del Metro, nos informa sobre el Metrocable y su gestión social.

"Para mí el cable representa calidad de vida, mejoramiento del entorno, generación de empleo y fácil acceso al transporte, que era una de nuestras mayores dificultades. Con la llegada de este medio de transporte todos nuestros habitantes mejoraron su calidad de vida; lo repito porque este medio facilita que mujeres cabeza de familia puedan compartir más tiempo con sus hijos, ya que a veces los descuidábamos un poco.

"Muchas personas nos visitan por tener un patrimonio turístico, lo cual nos hace sentir orgullosos. ¡Y saber que nunca pensamos que íbamos a tener unas cabinas volando en nuestro barrio y generando impacto social! Pienso que el Metro de Medellín y los líderes comunitarios apoyaron mucho esta gestión de calidad de vida".

Luz Mirian Gómez Acevedo
Presidenta JAC Santo Domingo Savio

10. LA SOCIALIZACIÓN DE LAS NORMAS DEL USUARIO METROCABLE, UN PROCESO PEDAGÓGICO QUE REABRIÓ FRONTERAS Y CICATRIZÓ HERIDAS BARRIALES

Uno de los factores de éxito del proyecto tenía que ver con la forma de llevar un mensaje persuasivo sobre las normas de comportamiento, orientado al uso adecuado del Metrocable. Para no cometer errores y poder dejar un legado que permitiera aprender viendo, leyendo y haciendo, iniciamos, de forma interdisciplinaria, la identificación de una guía normativa que propiciara corresponsabilidad y construcción de ciudad.

Para lograrlo se establecieron las siguientes normas:

1. Para realizar un viaje más rápido y seguro, ingresemos y salgamos de los vehículos en las áreas demarcadas en plataforma.

2. Evitemos sacar partes del cuerpo u objetos fuera de los vehículos en movimiento.

3. El botón de emergencias y el intercomunicador ubicados en el interior de los vehículos son para nuestra seguridad, sólo deben ser activados en casos de emergencia.

4. Seamos respetuosos, abstengámonos de arrojar objetos o sustancias desde las ventanas de los vehículos en movimiento.

5. Utilicemos siempre las escaleras para cambiar de plataforma, evitemos bajar o transitar por las zonas de paso de los vehículos.

6. Brindemos un trato preferente a las personas con movilidad reducida. Los ascensores de estaciones son para el uso de quienes más lo necesitan y deben ser operados por el personal Metro.

7. Agilicemos el ingreso a los vehículos respetando las filas y ubicándonos en los puntos demarcados en las plataformas.

8. Si algún objeto cae a las zonas de paso de los vehículos, acudamos al personal Metro, quien procederá a recuperarlo.

9. Por nuestra seguridad, evitemos brincar o realizar movimientos bruscos dentro de los vehículos.

10. Por la seguridad de todos, en el Metrocable está prohibido sobrepasar la capacidad de 10 usuarios por vehículo.

11. Por la seguridad de todos, evitemos abrir las puertas o bloquear su cierre en estaciones.

12. Por nuestra seguridad, abstengámonos de ingresar a estaciones y vehículos bajo los efectos de drogas o alcohol.

13. Por seguridad, los niños menores de 12 años deben viajar en compañía de un adulto.

14. Por nuestra seguridad, está prohibido ingresar a los cuartos técnicos, áreas restringidas y zonas de mantenimiento.

15. Respetemos todas las señales de seguridad, acatemos las instrucciones del personal Metro ubicado en las estaciones y plataformas.

16. Metrocable es una línea de nuestro Metro, respetemos las demás normas de seguridad y comportamiento en el Sistema.

El reto continuaba con la forma de socializar estas normas. Se quería lograr una multiplicación de saberes y, además, un reconocimiento colectivo con disciplina social. Con tal fin se elaboró un plegable y se entregó de manera personalizada, puerta a puerta, negocio a negocio en la línea del cable y su territorio de incidencia, para que quedara en la memoria de la ciudadanía.

Se estudiaron varias posibilidades de distribución del material, a través de organizaciones comunitarias, empresas de mercadeo logístico y otras, pero finalmente se llegó a la conclusión de que la mejor estrategia para llegarle a la gente era por medio de grupos culturales de la zona. No obstante, encontramos un cuello de botella de difícil manejo: Los habitantes de la zona no se podían ver, había límites territoriales, secuelas de desarraigo y por ende, no era posible el libre desplazamiento de un barrio a otro.

Como quiera que buscábamos una fórmula de integración, reunimos a la comunidad y después de una apertura fría y tensa, pues por primera vez se encontraban cara a cara muchas personas víctimas de los enfrentamientos, se dieron las manos amigablemente.

Había en el lugar organizaciones artísticas de los barrios Andalucía, Popular, Granizal y Santo Domingo. Sus miembros se dieron un abrazo de paz. Todos ganaron. Ya podíamos considerarlos socios del proyecto y avaladores de la norma; ya laboraban para el Estado y lo hacían en sus comunidades.

Como sumaban 16 normas, de manera concertada se seleccionaron de entre todas las agrupaciones 16 jóvenes y un coordinador. De esta manera saltimbanquis y zanqueros representaron alegóricamente una norma. Se convirtieron en personas útiles a la sociedad, valorados por sus semejantes y con alta moral y autoestima.

Por fin estos jóvenes pudieron recorrer la zona nororiental desde Acevedo hasta Santa Domingo, y luego las demás estaciones del Metro, despertando aplausos y aportando al entretenimiento y la alegría de sus comunidades. Días después, un agregado cultural de la embajada de Brasil los invitó a un famoso carnaval de su país. Habían reabierto una frontera más, ya no era solamente la de la convivencia y hermandad: Se trataba de representar al país y a la zona nororiental de Medellín en el exterior. Ellos eran los embajadores del Metrocable, de la Biblioteca España, de los bares del popular donde se escucha jazz, de las recuas de mulas que aún prestan servicio de transporte en la ladera de Mingo, la tierra de muchos participantes y ganadores del concurso de cuento Metro.

Allí, Prolírica de Antioquia ha realizado galas artísticas y ha inspirado a muchos jóvenes para crear su propia ópera en el mismo escenario donde Colombiamoda realizó su lanzamiento internacional y donde Teleantioquia celebró una Serenata inolvidable.

Un sector de la ciudad donde la Cámara de Comercio de Medellín, de manera altruista, congregó a sus colegas de todo el país para celebrar la reunión anual del gremio y beneficiar, de paso, a la comunidad.

Un lugar de moda donde el Club Atlético Nacional y el Deportivo Independiente Medellín montaron sus pasarelas y lanzaron sus nuevos uniformes y elementos promocionales, y donde recibieron la visita del Rey Juan Carlos de España. Un lugar que ya era pretendido por los habitantes de la otra ciudad.

“Sueños hechos realidad:

“Santo Domingo Savio está situado al norte del municipio de Medellín, su clima es frío; sus habitantes son de varias regiones del departamento de Antioquia, la mayoría desplazados. Había allí muchas dificultades, entre ellas el transporte.

"Todos soñábamos con tener otra vía que entrara al barrio, pues se varaba un carro y quedábamos embotellados. Esto era un sufrimiento para toda la comunidad, muchas veces nos demorábamos más de una hora para ir al centro de la ciudad.

"Un día cualquiera ocurrió algo increíble: Una comisión del Metro de Medellín llegó al barrio buscando la acción comunal. Venía con un hermoso proyecto que aliviaría el trasporte. Nadie creía. Los comentarios negativos eran muchos por las dificultades que había en el barrio y por el conflicto armado que vivíamos.

"Pero el Metro, activo y majestuoso, emprende vuelo para regalarnos un Metrocable que nos llevaría de Santo Domingo a Acevedo y a todo el Valle de Aburrá. Santo Domingo se llenó de orgullo y el 24 de julio de 2004 (día grande y luminoso para la zona nororiental, pues uno de los barrios más afortunados y privilegiados fue Mingo), volamos alto. Cuando las cabinas desafiaron el aire para bajar y servir a la comunidad, las personas agitaban banderas blancas y el pabellón nacional ondeaba en los balcones y terrazas, y todo el contorno de las estaciones se llenó de júbilo.

"Teníamos una obra novedosa y única en América Latina. El Metrocable trajo paz, tranquilidad y empleo; la comunidad pasó de la desolación a la esperanza y de la pesadilla a la calma. Desde esta fecha todo el mundo quiere venir a Santo Domingo y quedarse a vivir acá.

"Se construyó la Biblioteca España, el Centro Empresarial CEDEZO, los bancos, las farmacias, y empezaron a llegar turistas de todas partes y personajes del exterior. Se activó el comercio. El Metrocable ha sido para nosotros una bendición de Dios, especialmente para las personas más necesitadas.

"El Metrocable ha significado para nosotros progreso y convivencia porque con él empezaron a llegar otras cosas muy, pero muy buenas".

Rosalba Cardona Cardona.
Líder comunal y fundadora del barrio Santo Domingo Savio.

11 . ALGUNAS CIFRAS E INFORMACIÓN RELEVANTE

11.1. Aspectos administrativos y financieros

Entidades ejecutoras del proyecto (aportes)	Municipio (55%) **$37.200 millones** ETMVA (45%) **$ 30.400 millones**
Valor del proyecto en pesos	**$67.600 millones**
Inversión por persona de la zona de influencia	**$195.296** (menos de medio salario mínimo mensual)
Fuente de recursos	100% caja – sin créditos externos
Valor contrato de la UT (electromecánica y complementos)	**10.87** millones de Euros + **16.264** millones de pesos colombianos
Plazo de ejecución de la obra	14 meses
Fecha de inicio de la construcción	11 de abril de 2003 (se tenían todos los recursos en una fiducia, decisión que contribuyó al éxito de la obra)
Fecha de inicio de la operación comercial	Agosto 7 de 2004
Empresa operadora	ETMVA.
Valor contrato de Interventoría	**1.555** millones de pesos
Vida útil del proyecto	**50** años
Periodo de recuperación de la inversión económica, no social.	**13** años
Integración con el Metro	Total: física, tarifar ia y administrativa
Entidad administradora de los recursos	Fiducolombia S.A.

11.2 Aspectos sociales

Población en el área de influencia directa e indirecta del proyecto (zona nororiental de Medellín, el termino comuna estigmatiza).	Directos: **150,000** hab. Indirectos: **350.000** hab., de estrato 1 y 2. (Población equivalente a la de Itagüí, La Estrella o Buenaventura).
Empleo máximo en fase de construcción (semanal)	**470** empleos
Empleo mensual promedio generado durante la etapa de construcción (hombres y mujeres).	**340 (**Los empleos de la zona son **174, equivalentes a 51.18% del total).**
Valor pagado a la mano de obra no calificada de la zona hasta el 29 de abril de 2004.	**$1.000** millones aproximadamente (mensualmente se pagaron, durante 14 meses, **83** millones de pesos en mano de obra no calificada de la zona).

Empleos estimados en fase de operación.	**73** de la Empresa Metro, en operación y mantenimiento. **99** de contratos externos en seguridad y aseo.
Inversión social en zona de estrato 1 y 2	Por cada ciudadano de la zona nororiental se invirtieron **$196.000, US 98**
Negociación de predios	
Inmuebles adquiridos por el proyecto con avalúo comercial (apoyo especial de la Lonja de Medellín).	**271 inmuebles.** El proceso de negociación se hizo bajo el concepto de **avalúo social**, de justicia distributiva y reconocimiento a derechos preexistentes. No se negociaron adobes, tejas, puertas. Se negociaron modos de vida, respetando la persona humana y su entorno. Se tuvo en cuenta la compensación a los negocios comerciales y el factor de desubicación hasta un 15% del valor base obtenido de la vivienda. Metodología Metro
La negociación de predios permitió pasar de la ilegalidad a la legalidad (pasar de poseedor a propietario con escritura, reconocimiento de sus deberes y apropiación de sus derechos).	Posibilidad de acceso al crédito y reducción de la violencia intrafamiliar (la ilegalidad genera violencia).
Formación de usuarios en Cultura Metro	**2.130** talleres lúdicos y pedagógicos (ampliación de la cultura Metro) en dos años y medio.
Sensibilización social con participación comunitaria (JAC, JAL, grupos juveniles, ter cera edad, corporaciones, casas de la cultura). Se usaron herramientas pedagógicas y lúdicas: conversatorios, ciclos de cine, visitas a museos, obras de teatro; concursos de cuento y pintura;	Se inició con dos años de anterioridad al comienzo de las obras. Se vincularon facilitadores sociales y educativos de la zona. Algunos de estos jóvenes fueron enganchados a la operación del sistema

Programa Metroamigos: Ampliar la cultura Metro a otros escenarios de ciudad.	**3.000** niños y jóvenes participaron del programa Metroamigos.
NAVIDAD COMUNITARIA Afianzamiento de la identidad, tradiciones culturales e integración familiar.	A la última Navidad Comunitaria realizada en 2003 asistieron **14.400** niños.
CAMPAÑA CUIDAR EL METRO NO S CONVIENE. En alianza con Bancolombia. Programa educativo de mantenimiento y prevención sobre las normas Metro.	En el 2002: **50.000** niños. En el 2003: **50.000** niños. En el 2004: **40.000** niños. En el 2005: **50.000** niños. Talleres y presentación de videos educativos (Ana y Juan).
Capacitación	Dentro de la Campaña "Cuidar el Metro nos Conviene" se capacitaron **1.200** profesores en la ciudad. Competencias.
TRABAJO SICO SOCIAL. Acercamiento integral de los habitantes de la zona a la ciudad. Esto se enmarca dentro del rescate de la institucionalidad.	Recuperación de valores éticos y morales (los adultos mayores de la zona son en su mayoría provenientes del campo y municipios de Antioquia).
ESTRATEGIA COMUNICACIONAL. Estímulo a proyectos comunicacionales.	Activación de medios alternativos y grupos culturales de la zona (murales, periódicos, emisoras, tabloides, etc.).
BENEFICIO AMBIENTAL	Tecnología limpia para la ciudad. Cero emisiones de gases, sistema MDL.
Componente arbóreo y ambientalmente sostenible	Siembra de **200** árboles. Especies nativas.
ESPACIOS PARA LA CONVIVENCIA, LA CIVILIDAD Y APRENDIZAJE DE NUEVOS SABERES	La ETMVA entregó más de **9.000 m^2** en paisajismo y urbanismo social alrededor de las nuevas estaciones. **3** nuevos parques y el CEDEZO (Centro de Desarrollo Empresarial Zonal) construidos por el PUI.
Varios	**MÁS CALIDAD DE VIDA**

Internacionalización de la ciudad.	Ampliación de la Cultura Metro a nuevos sitios de la ciudad y posicionamiento de la marca Metro. Ciudad innovadora
Proyecto de Ciudad con Responsabilidad Social	Participación comunitaria: reencuentro con su entorno y ciudad. Ya no se encuentran casas desocupadas. Primero se alquilaban por el solo pago de servicios públicos.
Se crearon **32** nuevos negocios, tres meses después de la inauguración. Nuevas estrategias de mercadeo de la Funeraria San Vicente. Ampliación a cinco nuevas rutas repartidoras de leche, tres depósitos de cerveza y gaseosa, ocho puntos de chance, Nestlé y sus derivados, una ruta de ventas, cuatro nuevas droguerías, seis distribuidoras de tortas El Gordo, Buenos Aires y Tortas y Tortas. Unafamiempresa de artesanías, cinco nuevas cafeterías y comidas rápidas. Conformación de la Corporación de Apoyo a la Mujer, con **25** mujeres en total.	Generación de nuevos empleos. En los tres meses siguientes a la inauguración en ampliaciones y nuevos negocios, se generaron **70** empleos directos. Hoy Santo Domingo Savio cuenta con una sucursal bancaria del Banco de Bogotá y una oficina de la Corporación de la Mujer; Bancamía. Posee el Parque Biblioteca España, un referente de ciudad.
Reducción de homicidios en un **79%.** Reducción de la accidentalidad vehicular.	Pasaron de **102** entre enero y junio de 2003 a **21** en el mismo período de 2004.
Dinámica en la economía, valorización de la tierra e inmuebles.	En 2003 el m^2 tenía una base de precio de **80** mil pesos. Hoy la base de la Lonja es **137** mil pesos el m^2.
Rescate de valores culturales (sensibilización social)	Gestionar y posibilitar nuevas oportunidades para la población (equidad y pluralismo). Se generó un nuevo concepto de apropiación de lo Público.

22 millones de viajes en dos años de operación de Metrocable con beneficio y valor social agregado.	Cerca del **95%** de los usuarios han tenido un ahorro de, por lo menos, dos pasajes diarios. El ahorro para la comunidad es superior a los **$12'000.000.000.oo.** Reducción en el tiempo de viaje y aprovechamiento del tiempo libre.
Fortalecimiento de nuevos espacios públicos (atractivos y referentes de ciudad) para mostrarle al mundo.	Nuevos circuitos turísticos para la ciudad. Alternativa de mercadeo social y apertura en la venta de saberes (ampliación del portafolio ETMVA, consultorías especializadas).

12. CABLE-CURIOSIDADES K:

La sociolingüística, en su cercanía con la realidad, adquiere formas espontáneas de lenguaje vivo, callejero, muchas veces cambiante, que genera afectos y diálogo urbano; aquí se consignan algunas de esas expresiones por medio de la fuerza de la palabra, que nos llamaron la atención dentro de esa confesión abierta que se presenta entre comunidad, empresa y funcionario.

"Eso es puro cuento", dijeron en muchas ocasiones algunos habitantes cuando en la sensibilización social se les habló del inicio de las obras.

"**Esperemos que no nos vuelvan a utilizar, a nosotros los de las JAC y JAL". Con el Metrocable nos cumplieron.**

En la etapa de construcción un joven con cara de abuelo manifestó: **"¡Quién sabe si nos toca, la muerte por acá camina tan rápido!"**

"¿Transporte por el aire?, mera elegancia, parce".
"Que belleza, hermano".

"El Metro en Mingo, ¡no le envidia nada al barrio El Poblado, mijooo!". (Mingo es el apelativo cariñoso que sus habitantes dan al barrio Santo Domingo).

"Si le teme a la altura, el Metrocable se lo cura", le decía una adulta mayor a su compañera durante la operación instructiva con la comunidad, para que se animara a montar en el cable.

Un aviso escrito en tosca letra y colgado en una pared curtida por el tiempo, rezaba de esta manera: **"Se pintan casas a domicilio".**

En la etapa de montaje de las pilonas, después de haber realizado la instalación de la pilona número 10, un maestro de obra llamó a la Empresa y manifestó que ésta había quedado torcida y que ellos, los oficiales y maestros de obra del barrio, se ofrecían a enderezarla. Esto demostraba el compromiso y sentido de pertenencia de la comunidad. No sobra aclarar que esa inclinación es parte normal del diseño de la estructura.

La limitación territorial hacía que los pobladores de la zona dijeran y señalaran desde el Cerro o Mingo a manera despectiva: **"allá en Medellín"**. Veían la institucionalidad muy lejana…

Una frase esperanzadora se leía hasta hace poco en un mirador de Santo Domingo Savio: **"Aquí no hablamos de paz, trabajamos por ella".**

"¡Subió el Metro a la montaña!, ¡cómo!, ¡qué belleza!"

"Lo bueno de la llegada del Metro al barrio es que llegan para quedarse. No sólo hasta la inauguración del Cable, de ahí en adelante vienen las obras interesantes, lo digo yo que soy educador y conozco la ciudad", afirmaba el Licenciado Jorge Muriel, rector del Colegio La Candelaria, a quien agradecemos por su apoyo al proceso de socialización.

"Vamos a llegar disparados al centro", ahí el verbo disparar tenía otra connotación.

¡Es la primera vez que el Estado se acuerda de nosotros!

¡Con el Metrocable en la nororiental, goleamos!

"Ya no existiríamos, si no fuera por Dios y el Metrocable", decía Doña María, una matrona, emprendedora, propietaria del "Granero Gris" en Santo Domingo, rodeada de su numerosa familia.

El día del primer vuelo de prueba de las cabinas se escuchó decir a un joven emocionado y presumiblemente alucinado: **"qué chimba, parce, un cable con todos los juguetes".**

13. ANÉCDOTAS QUE, AFORTUNADAMENTE, SE PUEDEN CONTAR

Los momentos difíciles y de amedrentamiento causados por unos pocos actores de la violencia contra el grupo de trabajo del proyecto fueron de variadas tonalidades: unas veces la palidez del rostro era sepulcral; la voz se distorsionaba tal cual una grabación pirata de casete en los años 80; el temblor de las manos nos hacía derramar un banano y la nostalgia de pensar en los seres queridos alimentaba nuestra esperanza de que si algo malo nos llegara a ocurrir fuera registrado al menos por los periódicos o emisoras de la ciudad.

Cada uno de los compañeros vivió a su manera sustos y miedos. Por tal razón, ahora que se pueden contar, queremos dejar testimonio -más como registro anecdótico-académico que como forma de mostrar valor o coraje, y sin la intensión de estigmatizar o hacer apología- de la experiencia vivida.

Lo cierto del caso es que todos sentimos temor. Pese a ello el trabajo llevado a cabo en un lugar y momento críticos en la vida de la zona nororiental, nos ayudó a formar y a pulir nuestro perfil de compromiso y responsabilidad con la Empresa y la ciudad.

Un invitado especial.
Durante los estudios de factibilidad del proyecto se logró que desde Austria viniera a visitarnos el señor Reynolds Zauner, denominado “el señor Ropeway”, (el señor de los cables), la máxima autoridad de la empresa Dopelmayer, una de las firmas más prestigiosas del mundo en esta tecnología.

El invitado aceptó venir al país, pero puso una sola condición: que el avión que lo trajera a Colombia fuera de cuatro turbinas. No obstante que el país vivía una ola de secuestros y tomas por parte de la guerrilla, le pudo más el miedo al avión que a los facinerosos.

Durante la visita de campo con el señor Zauner, no hubo forma de que él se quitara su saco y su corbata, aunque previamente yo le había manifestado que esa vestimenta, inusual en la zona, podía ser un factor que le llamara la atención a algunos violentos, que no queríamos que fuera robado o lastimado y que nuestro decálogo de seguridad exigía que su apariencia fuera la de un paisano del común. Las súplicas fueron en vano. Precisamente, casi al instante, fui abordado por un siniestro personaje que me llamó a un lado y me ordenó, en forma brusca, que le informara quién era el visitante. Dijo que no quería extraños en su territorio, y que era mejor que nos marcháramos antes de que sucediera algo malo. Frente a la amenaza proferida por el sujeto, la única respuesta que se me ocurrió para evitar

que el señor Zauner abandonara la visita fue decirle que ese señor era nada menos que un delegado del Cardenal Alfonso, y que se encontraba allí para estudiar la posibilidad de construir unas obras para los niños más pobres de la zona. El personaje de marras se vio tentado a pedirle la bendición al señor Zauner; ¡qué cambio de actitud!, afortunadamente el siniestro personaje, con el tiempo enderezó su tortuoso camino, para su bien y el de los suyos.

La argolla de matrimonio.

Alguna vez fui llamado para que conversara con un actor armado de la zona, posiblemente hoy reinsertado. En un callejón, no muy apacible, me ordenó que le entregara mi argolla de matrimonio y mi celular. Pese al susto atiné a preguntarle cuál era para él, de los dos objetos solicitados, el que más necesitaba, para ver si lograba salvar uno de ellos. Lamentablemente la estratagema no funcionó. El tipo respondió: "los dos, gonorrea". Al momento de despedirnos me puso una condición: Que no fuera a decir que me habían atracado, que era un préstamo, y que no le contara a los del combo del frente, que esos "manes" eran muy ladrones y peligrosos, y se armaba un enfrentamiento si ellos se daban cuenta. Mientras esto sucedía Pedro Muñoz, nuestro conductor, le daba gracias al Altísimo porque a dos cuadras de distancia, y sin conocer lo nuestro, había pasado el mayor susto de su vida. Más tarde pensé instaurar la denuncia ante las autoridades competentes, pero recordé las palabras del bandido: "no es un atraco, es un préstamo". Obviamente no fue un préstamo.

Afortunadamente mi esposa comprendió lo sucedido con mi argolla de matrimonio.

Un caso de intolerancia.

Fueron muchos los apuros en que nos vimos involucrados. Una mañana, que parecía más el ocaso del día, fuimos a recibir una de las casas que se habían negociado y cuyo terreno se requería para las obras. El ambiente se notaba enrarecido, pesado como decía el grupo de gestión social. Los nervios de la propietaria delataban que el asunto tenía algo de extraño. Nos pidió que manejáramos la situación con mucho cuidado porque la casa había sido tomada por los muchachos del "combo", la noche anterior. La situación era preocupante, y más cuando nos informó que adentro el jefe tenía dos jóvenes encerrados con candado. Estaban a mano limpias y se peleaban. El jefe había dicho que los dejaría salir sólo cuando reconocieran su error e hicieran las paces. Quedamos mudos. Permanecieron en cautiverio dos días y salieron desfigurados, hinchados y ensangrentados.

Un arquitecto en aprietos.

En ocasiones debimos correr y escondernos en cualquier lugar. Una mañana cuando llegábamos a la obra, escuchamos la explosión de varios petardos. Edison, el

arquitecto, estaba pálido y quieto. Un miliciano de origen afrodescendiente, con casi dos metros de estatura, empuñaba un arma con la cual acariciaba la cabeza del joven profesional y en un lenguaje distorsionado por la droga que había consumido, repetía: "¡qué bueno levantarlo!, ¡qué bueno levantarlo!". Parecía que hablaba en serio. Sin embargo, intempestivamente irrumpió en carcajadas. Fue entonces cuando descansamos, y respiramos, por supuesto.

Un encuentro tenso.

Ante requerimientos realizados por parte de algunos grupos para que acudiéramos a determinadas citas, nuestra respuesta siempre fue decirles que el escenario para ellas fueran lugares públicos, y que se hicieran, preferiblemente, en compañía de miembros de la administración municipal, para garantizar así nuestra neutralidad, compromiso y respeto por las autoridades legales. "Ustedes saben en qué lugares hacemos gestión social", manifestábamos- Así se hizo, salvo un encuentro coyuntural ocurrido en un callejón que nos hizo temer por muchas cosas, encuentro en el que se discutió sobre el proyecto y nuestra actitud de respeto a la comunidad, además de una posible contraprestación en dinero que ellos pedían. Afortunadamente pudieron más los argumentos y hechos sociales corporativos, y de alguna manera la formación y sensibilidad del interlocutor de dicha organización. Cuando salí a la vía pública una de las señoras que miraba discretamente por la ventana, y que al parecer estaba pendiente de nuestra suerte, alcancé a escuchar que le susurraba a una compañera: "¡oye, salió, salió, gracias a Dios!". Ese día, me contó Pedro, el conductor, que había ido varias veces al baño. "Qué espera tan larga y llena de zozobra", manifestó. No obstante el temor, mi fe no se resquebrajó en ningún momento, ni mucho menos se permitió negociar con la dignidad del Metro.

Las manillas de Metrocable se convirtieron en un pasaporte.

Inicialmente las manillas marcadas con la palabra "Parceritos", luego la de "Metroamigos" y finalmente la de "Metrocable", cosida sobre el fondo de la bandera de Colombia, se convirtieron en un elemento comunicacional y estratégico. Estos recuerdos institucionales sirvieron para dar autorizaciones y permitieron un reconocimiento e identificación de la comunidad. Esta última manilla fue portada con orgullo por los pobladores de la comunidad en la inauguración del Metrocable, junto con las banderas de Colombia y Antioquia que fabricaron algunas señoras del barrio Popular lideradas por doña Olga Álvarez, líder que a través de su organización social, sin ningún afán de protagonismo, ha hecho una labor encomiable, y con mucho valor por la vida, ayudando a jóvenes que ha curado y rehabilitado.

Una advertencia salvadora.

Las visitas a la zona siempre nos dejaban una enseñanza. Por ende congraciábamos con personas que nos manifestaban ser aliados incondicionales del proyecto.

En cierta ocasión, en tiempos en que arreciaba el conflicto armado, una de esas personas nos hizo saber que la buseta que nos transportaba a la zona posiblemente iba a ser blanco de un atentado, ya que algunos de los jóvenes pertenecientes a los combos sentían desconfianza del grupo de gestión social del Metro. Ellos pensaban que pertenecíamos a un cuerpo de seguridad del Estado. Obviamente tomamos las precauciones del caso, sentimos preocupación pero también cierto alivio cuando la misma aliada nos informó que la desconfianza nacía del hecho de que siempre portábamos una gorra de un color y estilo muy similar al del CTI. De inmediato cambiamos de gorra y de ánimo. Desde entonces entendimos que la identificación en campo debe ser tan clara que no dé lugar a equívocos, usando gorras y camisetas alusivas al proyecto que esté en desarrollo, y que permitan la familiarización, seguridad, reconocimiento y asocio de la comunidad con el mismo.

Una imprudencia.

La homologación del lenguaje en campo es fundamental. Una palabra expresada en forma indebida agrede y ofende a las personas. Una mañana nos encontrábamos en lo alto de la montaña en compañía de unas damas expertas en bienes inmuebles observando el estado de algunas viviendas, sus características y entornos, con el fin de reunir bases para la definición de la metodología de negociación de predios. Una de las mujeres, algo encopetada , dijo: !A esos ranchos qué les vamos a avaluar!". No fue más que pronunciara estas palabras para que Gori, un reconocido ex miliciano, me increpara con palabras fuertes y amenazantes: "Ese rancho al que se refiere esa fulana —dijo— es la casa de mi mamá, donde nací y crecí, no un rancho". Este acontecimiento le dio una fuerza insospechada a la necesidad de homologar permanentemente el lenguaje y ser muy cuidadosos y respetuosos de las características del entorno.

Un saborcito a buñuelo

A principios del proyecto, una distinguida dama europea hacía parte de uno de los grupos de expertos que asesoraban o estaban interesados en el nuevo sistema de transporte, un asunto novedoso y revolucionario para nosotros los colombianos, pero familiar para ellos, salvo el hecho de que íbamos a integrarlo con un Metro, cosa que sí era muy llamativa para los extranjeros. La dama tenía un papel de observadora y pasaba la mayor parte del tiempo en la sala de reuniones de la Dirección de Planeación del Metro. Después de verla encerrada durante casi dos días me ofrecí a llevarla a la zona del proyecto. En ese momento inicie mis funciones laborales como relacionista público de la Empresa. La mujer lo tomó con agrado y le informé que, inicialmente, iríamos al barrio Popular. Con algo de temor por parte de ella, muy natural por los comentarios que había oído, iniciamos el recorrido en dirección a la zona nororiental de Medellín. Cuando estábamos en el carro tomó con timidez algunas fotos, pues tenía conocimiento de que en el frente de trabajo

los actores ilegales no lo permitían. Le dije que en la tienda donde haríamos nuestra primera parada le daría a probar el buñuelo, un comestible tradicional de nuestra tierra. Contamos con tan buena suerte que cuando llegábamos los acababan de sacar de la paila, calientes por supuesto. "¡Dios mío!, ¡qué delicia, sabroso!", dijo la señora, y creo que se comió cuatro o cinco buñuelos. El tendero quedó contento con la venta y nosotros más al ver el gesto de agradecimiento por tan apetitoso manjar. Continuamos el recorrido, pese a que ya el calor hacía estragos naturales y ella sudaba copiosamente. De pronto alcancé a ver una amalgama de masa que cubría las hendiduras de sus dientes. El recorrido llegó a su término y las cosas marcharon cada vez mejor. La dama estaba feliz, incluso llamó muy emocionada a su país. El día siguiente lo pasó, como los días anteriores, encerrada leyendo en la sala. Era miércoles, noté que la mujer vestía la misma blusa del primer día; le pregunté si quería ir de compras al Éxito. No obstante, cuando abrió su boca para responderme, me di cuenta de que todavía llevaba la masa de buñuelo entre sus dientes. El viernes, para despedirla, quería hacerle entrega de unos detalles marcados con el logotipo del Metro. Estaba sorprendido, no podía creer lo que veía. La masa de buñuelo permanecía entre sus dientes, era de color verde musgo. Luego me pregunté si su cepillo de dientes no había funcionado o si quería llevar muestras a su país de aquel redondo, exótico y tropical manjar que probó en las tierras lejanas de la América de Colón.

La policía comunitaria.

En el barrio Popular teníamos una base social comprometida y dinámica, pero por la situación de orden público mencionada con anterioridad, era imposible la presencia de la policía en el territorio, aunque ya veníamos fortaleciendo una alianza con el mayor Mosquera y la teniente Rosa con el fin de vincular a la policía comunitaria en el proceso. Efectivamente, así lo hicimos. Pocos días después un grupo de jóvenes auxiliares de policía iniciaba una serie de presentaciones de títeres en los barrios. Como la comunidad ya los conocía y se había familiarizado con ellos pudieron usar su uniforme y hacer recorridos de vigilancia por el barrio.

Conversaciones de niños.

En la rutina propia del proyecto, el transitar en el territorio por parte de los técnicos y especialistas, se volvía rutinario y familiar en el entorno la vista de los habitantes cercanos a la línea del cable, pero a los ojos de los niños había un personaje que sobresalía por la característica del overol y su particular olor. "Ese gringo huele distinto a nosotros los de Medellín", le afirmaba un niño a sus demás compañeritos de barriada. Precisamente era la característica de la "sudoca" de "Lechuche", bautizo clandestino ganado con honores por la catastrófica consecuencia de su transpiración y sudoración, así como por su tufo de cerveza, permanente y de amplio espectro, el cual era todo un misterio a juzgar por los obreros de la obra, en-

tendiendo que nunca lo vieron cerveza en mano. Como puede ser, era siempre la pregunta.

La Virgen Milagrosa (Consoladora).

La práctica social no admite equivocaciones, y como decía un personaje de mi pueblo: "Ahí donde uno menos cree, hay". Lo que quiere decir, para el caso que nos ocupa, que los detalles mínimos pueden hacer reventar el hilo del tejido social y generar impactos negativos. Mucho antes de iniciarse las obras del cable, el grupo social había identificado que uno de los referentes religiosos de más tradición en el barrio Santo Domingo Savio era la Virgen Consoladora que se encontraba a la vera de la antigua vía hacia el oriente antioqueño, precisamente donde quedaría ubicada la estación. Después de varias charlas y de establecer el compromiso de que la Empresa contrataría a un experto para hacer una restauración de la obra original y no tener que reemplazarla por otra -sabiendo que se contaba con la formaleta original y además que la comunidad quería conservar la misma escultura- se procedió a desmontarla con el beneplácito de algunas señoras piadosas para llevar a cabo el trabajo y luego ubicarla dentro del urbanismo de la estación. No obstante, cuando la Virgen se hubo bajado de su pedestal nos dimos cuenta de que se encontraba fracturada en tres partes. Vaya dilema: si dábamos a conocer su estado nos iban a culpar de haberla dañado. ¿En qué problema nos habíamos metido? Luego el restaurador manifestó que los trabajos no podían ser realizados *in situ* sino en su taller, ubicado en el cementerio de San Pedro. El arquitecto Edison Escobar,, responsable del urbanismo de la estación, no sabía dónde esconderse. Se le veía muy confundido tratando de solucionar el problema, pues el tema había pasado de castaño oscuro. Finalmente, alguien se ofreció a transportar la Virgen en una grúa hasta el cementerio. ¡Dios mío, qué fue ese recorrido por las empinadas calles rumbo al esperado taller! Los vaivenes, frenazos, miradas atónitas de los incrédulos que maldecían lo que estaban viendo: Una virgen de paseo por la nororiental; los más crédulos rezaban e imploraban al cielo una petición; una viejita se arrodilló en la acera; otros dijeron: "¡Pero si todavía no es Semana Santa!, ¡qué pasa!". Hasta que después de muchas paradas y preguntas al hábil conductor, éste pudo dejar tranquilamente y sin rasguño alguno la Virgen Consoladora en manos del artista. Los días pasaron, incluso meses, y los afanes del proyecto hicieron que la virgen se nos olvidara. De pronto recibí una llamada. Me pedían que fuera a solucionar una manifestación que se estaba acrecentando en Santo Domingo, que la cosa "se podía calentar", como se decía cuando no andaba bien la seguridad. Al llegar a la estación vi una remozada virgen, bien ubicada en su pedestal, con un espacio benévolo, rodeada de un ambiente natural y de zonas verdes que invitaban a la reflexión y oración; pero encontré unas señoras iracundas y descompuestas. "¿Qué es lo que pasa? —pregunté—, Ahí tienen la virgen; no lo debiera decir por respeto, pero está hermosa, una reina". "No, no, don Juan", respondieron las se-

ñoras, “el Metro si cumplió, lo que pasa es que la colocaron en el pedestal mirando al sur, para el centro de Medellín, y ella hace milagros es mirando al norte, para el municipio de San Pedro de Los Milagros”.

14. TITULARES DE PRENSA

Fueron numerosos, diversos y creativos los artículos que los medios de comunicación escribieron sobre el acontecimiento generado por el preámbulo e inicio de operaciones del nuevo sistema de movilidad por cable aéreo, Metrocable, en la ciudad de Medellín. Novedad y asombro frente a expectativas sobre la repercusión y connotación de este sistema de transporte en relación a eventos como la ingeniería social, la equidad, la inclusión, el pago de una deuda social, la movilidad con dignidad y un sinnúmero de circunstancias que afloraron en la expresividad de los generadores de opinión.

Por ello valoramos y rescatamos algunos titulares, tanto para dimensionar el apoyo del periodismo, como para que sean referencia, fuente y consulta de inquietos investigadores de la realidad social, realidad que muchas veces vemos distante, pero convivimos con ella, allí cerca, en la zona Nororiental. Hay muchos artículos de prensa pero los relacionados nos dan una idea de la fuerza y el impacto asertivo del Metrocable línea K:

Metrocable, un fenómeno social para conocer

El cielo de Medellín no es un cielo como cualquier otro, en él vuelan los sueños y las esperanzas de la gente. Enganchados en los cables que ascienden por las laderas de la ciudad, se sujetan con fuerza las ilusiones de una vida mejor, las sonrisas de los habitantes y la certeza de un presente más amable para todos. Las montañas caracterizan a Medellín. Ellas se levantan rodeando a la ciudad a lo largo de un valle que ha centralizado los sueños y las oportunidades. Sin embargo, sobre las pendientes han brotado de forma acelerada cientos de hogares, familias con carencias económicas y dificultades sociales. Para ellas la construcción de un nuevo sistema de transporte, alineado por cabinas que escalan sobre los techos de sus casas y llegan hasta los puntos más altos, ha acercado el centro de la ciudad a los verdes de sus antejardines que alcanzan a tocar el cielo. El Metrocable, a través de un sistema aéreo, convirtió el cable de uso turístico utilizado en muchos países con zonas montañosas y topografías quebradas, en un sistema de transporte urbano de pasajeros, y además se constituyó en una solución social para las comunidades aledañas a las estaciones. Más de 270 mil personas que habitan cerca de las dos líneas de cables disfrutan de mejores espacios para la convivencia, la recreación y el esparcimiento, sin contar con el ahorro de tiempo y dinero en sus desplazamientos hasta los diferentes sectores del Valle de Aburrá.

Dirección de Comunicaciones del Metro de Medellín.

...
"Un alto ideal". Periódico El Observador, 23 de julio de 2004.

"¡Medellín vuela alto!" Periódico El Mundo, julio 23 de 2004.

"La Nororiental está de fiesta por el estreno de Metrocable". Periódico El Colombiano, julio 23 de 2004.

"El primer viaje en Metrocable". Periódico El Tiempo, julio 23 de 2004.

"El Metrocable ya es de la Gente". Periódico El Mundo, julio 23 de 2004.

"¡Al final privilegiados¡" Periódico El Mundo, julio 23 de 2004.

"Metrocable es calidad de vida". Periódico El Colombiano, julio 25 de 2004.

"El Metrocable de la ilusión". Periódico El Colombiano julio 26 de 2004.

"De la mula al cable". Periódico El Mundo, julio 28 de 2004.

"El avión de los pobres". Periódico El Colombiano, julio 28 de 2004.

"Metrocable, el regalo al "savio" cuarentón". Periódico El Colombiano, julio 19 de 2004.

"Metrocable, una revolución urbana". Periódico El Mundo, domingo 18 de julio de 2004.

"Metrocable, un regalo del cielo". Periódico El Colombiano, junio 30 de 2009.

"El Metrocable de Medellín, el teleférico de los pobres". Octubre 8 de 2009, Blog, Metro Trujillo (La libertad).

"Metrocable, un producto de exportación".
Agosto 16 de 2006. LosPaisas.com

"Metrocable, un ejemplo para el mundo". Septiembre 1 de 2008, periódico El Mundo.

"El Metrocable de Medellín se erige como un modelo de integración urbana". EFE, diciembre 5 de 2010.

"Metrocable, sinónimo de desarrollo". Periódico La Prensa Panamá, enero 16 de 2005.

"La Nororiental arrancó a volar". Periódico El Colombiano, julio 2004.

"En Medellín la vida vuela", Revista Euforia, pagina 22 a 23, agosto de 2004.

"Medellín vuela y se viste de flores". Periódico El Colombiano, agosto 1 de 2004.

"El Metrocable". Periódico El Mundo, pág. 3, agosto 3 de 2004.

"El Metrocable ya es de la gente". Periódico El Observador, pagina 4, agosto 6 de 2004.

"El Sábado empezamos a volar". Periódico El Observador, pagina 8. Agosto 6 de 2004.

"En acción la línea K del Metro". Periódico El Mundo, sección B pagina 2, agosto 7 de 2004.

"Primer "vuelo" masivo en sistema Metrocable". Periódico El Colombiano, sección A pagina 3, agosto 8 de 2004.

"Las cometas del Norte". Periódico El Colombiano, Rodrigo Puyo Vasco, sección A pagina 4, agosto de 2004.

"¡Avemaría! Muy emocionante". Periódico El Mundo, sección B Pagina 4, agosto 8 de 2004.

"Volar a Medellín es un programazo". Periódico El Colombiano sección D, pagina 2, agosto 11 de 2004.

"SAI entrega premios de ingeniería". Periódico El Colombiano, sección B, pagina 2, agosto 17 de 2004.

"Evocación del Metrocable". Periódico El Mundo, sección A, pagina 2, agosto 17 de 2004.

"Metrocable y Metrocables". Periódico El Mundo, sección A, pagina 3, agosto 18 de 2004.

"La gran noticia de Medellín". Periódico El Mundo, sección A, pagina 2, agosto 18 de 2004.

"La Línea K y la calle 107". Periódico Vivir en el Poblado, Agosto de 2004.

"Colombiamoda subió por Metrocable". Periódico o medio alternativo El Nororiental, pagina 1, agosto 21 de 2004.

"Un nuevo horizonte con la llegada del Metrocable". Periódico El Nororiental, pagina 3 de 2004.

"Aumentan los usuarios. En honor al Metrocable". Periódico El Observador, pagina 8, agosto 2 de 2004.

"Metrocable…mera elegancia". Revista Portafolio, página 32, agosto 23 de 2004.

"Franceses replicaran el modelo de operación de los Metrocables" la transformación de los barrios suscita interés mundial. Periodico El Colombiano, pagina 1, abril 14 de 2013.

La prensa en general ha tenido una visión amplia sobre el innovador proyecto de ciudad, contribuyendo pedagógicamente a construir civilidad, un ejemplo de ello, es la importancia que desde las editoriales le dan a su rentabilidad social, como lo evidencia la editorial del Colombiano transcrita.

El milagro del metrocable
El reciente estudio sobre la reducción de la violencia en la comuna nororiental de Medellín, producto de la transformación urbana y social de la zona, demuestra que es posible reducir las desigualdades.

EL COLOMBIANO | Publicado el 31 de agosto de 2012
El reciente estudio publicado en la revista *American Journal of Epidemiology* sobre el impacto que las obras del metrocable produjeron en la reducción de la violencia en 25 barrios de la comuna nororiental de Medellín, entre 2003 y 2008, marca un antes y un después en el proceso de transformación de la ciudad.

Los resultados de la investigación son tan sorprendentes que ya hacen parte del análisis de los investigadores que adelantan los cursos de doctorado en salud pública de las prestigiosas universidades de Columbia y Michigan, en Estados Unidos.

Y no es para menos. El informe, titulado “Reduciendo la violencia a través de la transformación del vecindario: un experimento natural en Medellín”, establece claramente cómo la recuperación territorial en las comunas 1 y 2 de la ciudad produjo una reducción de los índices de violencia en un 66 por ciento por encima del resto de otras zonas no intervenidas.

La reducción de los delitos de alto impacto en el corredor del metrocable fue del 75 por ciento y los investigadores aseguran que dichos resultados no tienen antecedentes en ningún otro país en desarrollo.

De esa magnitud es el impacto logrado por dicha transformación, no sólo física, sino social y económica en una comuna que tenía uno de los índices de homicidios más altos del continente.

En 2002, antes de la intervención en las comunas, Medellín tenía un índice de homicidios de 185 por cada 100 habitantes. Después de las obras de transformación que implicó el metrocable, esa cifra se redujo a 30, según cifras de 2008.

Ese giro de 180 grados tiene profundas connotaciones para el futuro de la ciudad y del país. Demuestra que sí es posible atacar los factores generadores de violencia a través de inversión social en obras que posibilitan la integración de los barrios con la gran urbe.

Porque este milagro no es sólo de haber extendido un cable y colgarle unos vagones para movilizar a la gente desde y hacia el centro de Medellín.

No. Además de eso, fue haber tenido la visión de romper las barreras territoriales que significaba la ausencia de puentes entre los barrios, vías que no llevaban a ninguna parte y espacios públicos inexistentes para el encuentro ciudadano.

Esa fragmentación territorial que existía antes de metrocable era la que posibilitaba en buena parte la disputa por el control del espacio entre los combos y la desintegración de sus habitantes con el desarrollo del resto de la ciudad.

Mientras el metrocable era el eje integrador en la movilidad de la ciudad con parte de su periferia, el alcalde de entonces, Sergio Fajardo, tuvo la visión de llevar a la par todo un programa de inversión social y de renovación urbana que terminó de hacer el milagro: reconstruir el tejido social de esos barrios de la comuna nororiental.

La construcción de los parques biblioteca, la descentralización de las entidades municipales, la formalización del comercio y la llegada de los bancos, se convirtieron en el mejor instrumento para recuperar la institucionalidad y la cultura de la legalidad en la zona.

El resultado, según la investigación, es contundente. El 77 por ciento de los habitantes de los barrios que fueron intervenidos confiaba más en la justicia y en la policía y poco más del 90 por ciento de ellos estaba dispuesto a colaborar efectivamente en la lucha contra la delincuencia.

El informe, realizado por el Programa Previva de la U. de A. y la Facultad de Epidemiología de la Universidad de Columbia (EE.UU.), es categórico: la transformación social integral sí reduce la violencia.

Lo importante es continuar con la investigación y ampliarla a otros sitios de la ciudad donde también se ha hecho una gran transformación.

Agosto 31 de 2012

15. ALGUNAS INVESTIGACIONES REALIZADAS Y EN PROCESO SOBRE EL METROCABLE.

Las consecuencias, efectos y trascendencia derivadas de la operación del Cable Aéreo Metrocable Línea K se evidenciaron con los primeros asomos de las pilonas y sus elevadas miradas al Valle de Aburrá, las cuales tienen que ver directamente con esa transformación e innovación en la ciudad; allí erguidas y mudas, le dieron un mensaje a incrédulos y pesimistas sobre las bondades sociales y técnicas del nuevo sistema de cable; rompieron paradigmas en las intervenciones de obras públicas con sentido social, hicieron repensar el desarrollo integral participativo, y, lo más importante, propiciaron espacios de participación comunitaria para fortalecer la nueva ingeniería social que se desprendía del proyecto Metrocable, como insumo principal de la gestión social y el desarrollo de las obras. Además, el nuevo sistema de transporte inspiró con acierto a la administración municipal de Sergio Fajardo Valderrama para darle vida al Proyecto Urbano Integral (PUI), siendo muchos los efectos derivados de esa huella de confianza, dialogo barrial, reconocimiento a la marca Metro y vivencia de lo que nuestros usuarios denominan Cultura Metro, que hace que, desde la misma autoridad municipal y la academia, se realicen investigaciones en torno al fenómeno social del Metrocable.

Entre las investigaciones más conocidas y otras que están en curso, aparecen:

"¿Un transporte hacia la justicia espacial? El caso del Metrocable de la comuna nororiental de Medellín, Colombia". Laore leibler, Dr. Alain Musset. Ecole Des Hautes Etudes Sciences Sociales (EHESS), París Francia.

"Efectos socio-técnicos del Sistema de Transporte Aéreo de Medellín. Estudio de un caso de incorporación de un artefacto tecnológico como elemento clave en la producción de la ciudad". Manuel Correa Sosa, Ingeniero Civil y candidato a Magíster en estudios urbanos regionales de la Universidad Nacional de Medellín, Junio29. Agencia de noticias UN.

"Formación ciudadana en perspectiva de los estudios del territorio como estrategia pedagógica". Caso PUI-Nororiental Medellín Colombia. Profesor Alberto León Gutiérrez Tamayo, candidato a Doctor en Educación. Vicerrectoría de investigación CODI, Facultad de Educación. Doctorado en Educación -6ª cohorte. Universidad de Antioquia 2008.

"El estudio del territorio como estrategia para el fortalecimiento de las competencias ciudadanas". Investigador principal Raquel Pulgarín Silva; en la convocatoria COLCIENCIAS 2006, Universidad de Antioquia, 11/05/2009.

“Responsabilidad Social Empresarial hacia una ciudadanía corporativa y empresarial, en el caso Metro de Medellín, primera parte; contexto teórico”. Investigador César Augusto Rodríguez, con el fin de cumplir el requisito para recibir el título de Profesional en Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2009.

“Modelo de sensibilización en Cultura Metro para un nuevo sistema de transporte público por cable aéreo. Sociólogo Juan Álvaro González Vélez, tesis para recibir el grado de Especialista en Gerencia Social, Universidad de Antioquia, 2003.

“Categoría de impactos generados por proyectos de movilidad en la estructura urbana a partir de zonas residenciales. Tesis, instrumentos y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias Colombianas”. Investigador Ingeniero Diego Alexander Escobar García. Director, Doctor Manuel Herce Vallejo, Universidad de Cataluña, Departamento de Infraestructura del Transporte y Territorio. Programa de Doctorado con el apoyo de Programa ALBAN.

“Programa de Becas de Alto Nivel de la Unión Europea para América Latina”. Barcelona, febrero de 2008. Proyecto Hermes, Vicerrectoría Académica UN, Investigadora Johana Vélez Rueda, código 9794, 2009.

94 tesis de grado aproximadamente han surgido del interés de los estudiantes por responder a las necesidades del Metro, dentro de ellas algunos con temas diversos sobre los Metrocables. Fuente, Nuestro Metro, febrero de 2013.No 126, año 12-ISSN 2027-3223

Estudio liderado por PREVIVA de la Universidad de Antioquia y la Universidad de Columbia de New York, USA “Reducción de la violencia a través de la transformación del vecindario, un experimento natural de Medellín”. 2012

Movilidad Urbana y Pobreza, Aprendizaje de Medellín y Soacha, Colombia, libro que compila la investigación realizada por Development Planning Unit, UCL y Universidad Nacional de Colombia; con el apoyo de la Universidad de los Andes, UKaid y E.S.R.C.

16. RECONOCIMIENTOS AL METROCABLE.

Uno de los reconocimientos más expresivos y espontáneos que la comunidad recibió con agrado y mucho sentimiento, no sólo por su calidad de Jefe de Estado, sino también por sus niveles de popularidad y carisma, fueron las palabras finales manifestadas por el expresidente de la República, doctor Álvaro Uribe Vélez, en la inauguración del Metrocable Línea K el día 31 de julio de 2004.

" La otra posibilidad que nos dan es mirar al cielo, ver a quién elevamos, cómo contribuimos a que haya más solidaridad, cómo contribuimos a que haya más amor, a que haya más vida, a que estas comunas puedan salir adelante, a que todos nos abracemos. Que haya muchas opciones de pensamiento, muchas opciones políticas, pero una muy sólida fraternidad. Por eso celebro que Medellín esté volando. A todos, muchas gracias".

EL MUNDO DE ORO 25 AÑOS.
Escogido como el mejor en Civismo y Espíritu Comunitario. "El Metrocable Mundo de Oro" fue muy significativo para la Empresa y la ciudad, al haber sido otorgado mucho antes de la operación comercial del Metrocable, abril 20 de 2004.

PREMIO INGENIERIA ANTIOQUEÑA.
"La SAI entrega premios de ingeniería". El premio de ingeniería antioqueña fue para una obra recientemente inaugurada, Metrocable. En esta categoría se evalúan las obras de mayor mérito científico y técnico que se hayan presentado en el año inmediatamente anterior". Información SAI. Agosto 17 de 2004.

HONOR AL MERITO INMOBILILIARIO 2004.
Metro de Medellín, Metrocable, por su notable aporte al desarrollo local y al progreso urbanístico de la ciudad, otorgado por La Lonja de Propiedad Raíz de Medellín y Antioquia, 2004.

ORDEN "Jaime Isaza Cadavid" CATEGORIA ORO. Medellín octubre 4 de 2004.

PREMIO OBRA CEMEX COLOMBIA 2008 en la categoría infraestructura urbanismo, otorgado a la firma Conconcreto S.A por la participación en la construcción del Metrocable Nuevo Occidente Línea J, en la ciudad de Medellín.

"El premio es un merecido homenaje a la dedicación, esfuerzo y creatividad de un importante sector de la economía, motor del desarrollo nacional, y que está dignamente representado por cada maestro de obra, ingeniero, arquitecto y constructor. Cada uno de estos profesionales ha encontrado la manera de utilizar con

creatividad los materiales producidos por CEMEX, para mejorar la calidad de vida de muchos colombianos. Estamos orgullosos de ser parte de este equipo", dijo César Constaín Van Reck, presidente de CEMEX en Colombia.

INVITACIÓN.
La ETMVA fue invitada a Stuttgart, Alemania, para compartir su modelo de Metrocable social, en el evento "Movilidad socialmente incluyente", junio de 2009.

Ante más de 430 representantes de 44 países del mundo, entre los que se destacaron alcaldes de 28 ciudades de América, Europa, África y Asia, el Ingeniero Theodor Kurk Echeverri tuvo la oportunidad de presentar ante selecto grupo mundial todas las bondades sociales y humanas del Metrocable en Medellín.

Si bien hay un reconocimiento muy especial para la familia Metro y sus miles de usuarios, aunque es genérico para el Metro, supone que hay un aporte fundamental de los Metrocables, es el premio EL COLOMBIANO EJEMPLAR en la categoría de Turismo, entregado en ceremonia especial en el Teatro Metropolitano el día 27 de febrero de 2013, premio que motiva, reta hacia el futuro, pero enorgullece por quienes son los eméritos jurados y por ser el diario leer de los Antioqueños el Colombiano, quien lo otorga.

17. TESTIMONIOS DE PERSONALIDADES QUE HAN VIVIDO LA EXPERIENCIA METROCABLE

"Este -Metreocable- es un ejemplo para el resto del país. Se siente uno en una gran ciudad. Cada vez hay que mejorar la movilidad, eso es un reto que tienen todas las ciudades en el mundo y este es un sistema que ha dado muy buenos resultados y por eso hay que mejorarlos cada vez más."
Juan Manuel Santos, Presidente de la Republica de Colombia.

"Con mucho cariño para todos los medellinenses, "países" hospitalarios, y para el Metrocable y su gente.
Felipe Calderón, Presidente de México, junio 1 de 2009.

"Ver este Metrocable es para mí una inmensa satisfacción. De alguna manera participamos desde la Gobernación de Antioquia y desde la Presidencia de la Junta Directiva del Metro, del sueño y la construcción de este proyecto, y verlo hecho una realidad es maravilloso, sobre todo ver la cantidad de gente de varias partes de Medellín, del área metropolitana y del país que están viniendo a disfrutarlo". Aníbal Gaviria Correa, Ex gobernador de Antioquia y Alcalde de Medellín.

"Yo llevo viniendo mucho a Medellín, promoviendo el Metrocable. En varias ocasiones tuve la oportunidad de venir con gobernadores del Brasil y mostrarles esta experiencia que tiene la ciudad, porque estoy seguro que muchos países de Latinoamérica van a estar copiando esta maravilla". Luis Alberto Moreno, Presidente del BID.

"El Metrocable no sólo es bellísimo, también el diseño de su infraestructura, el cual permite un puente social entre la comunidad". Letizia Moratti, Alcaldesa de Milán.

"Después de 20 años dedicados a los cables de nieve, la empresa ERIC de Francia se comprometió en el año 2001 para la construcción de cables urbanos en la ciudad de Medellín. Estaba un reto para el Metro y para nosotros pero con grandes esfuerzos y una excelente colaboración alcanzamos al objetivo. Un objetivo tan lindo, tan valorizante: dar a una población viviendo en condiciones muy difícil la oportunidad acceder a los empleos, a los servicios públicos y a todas las necesidades de la vida en las mejores condiciones.
Es para nosotros una grande satisfacción y estamos muy orgullosos de nuestra participación en este proceso social de mejoramiento de las zonas de Medellín que le necesitaban lo más. Tuvimos la oportunidad construir cosas tan buenas que dejaran sus huellas a vida en nuestro corazón. Nos sentimos un poco Paisa".
Dominique Abinal

"Estoy realmente conmovida con lo que he visto en el Sistema, especialmente en el Metrocable, porque una cosa es el discurso y otra cosa es verlo materializado. Se me hace un nudo en la garganta porque ustedes nos dan una enseñanza fundamental en el tema social, ya que han logrado que la gente ame el Metro". Ana de Silva Santisteban, Directora de Planificación de Panamá.

"De verdad que me impresionó el sistema del Metrocable. Los felicito por el trabajo fantástico que ustedes han hecho en esta comuna". Breno Costa, Ministerio de Relaciones Exteriores, Brasil. Agosto 31 de 2009.

"Felicitaciones al pueblo y a los gobiernos de Medellín y Antioquia por esta magnífica obra que combina la prestación de valiosos medios de transporte urbano con programas de integración social y difusión cultural, con admiración y afecto". Domingo Carvallo Manjarrés, Excanciller y Exministro de Economía de la República Argentina. Noviembre 25 de 2009.

"El Metrocable es un medio de transporte muy eficiente y además también puede ser usado para el turismo. Pienso que deberían construir más líneas de este tipo, ya que la ciudad de Medellín tiene muchas montañas". Kwon Do Youp, Viceministro de Transporte de Corea.

"El Metrocable logró integrar estos barrios a la ciudad, además de ser una obra espectacular cumple una función social y urbana fundamental, ayuda a mejorar la vida de los habitantes de esta zona". Jordi Borja, geógrafo y urbanista catalán.

"Nosotros tenemos especial interés de conocer la experiencia de ustedes, que es la primera en el mundo en utilizar el Metrocable para transporte diario de los ciudadanos, y el aporte que hacen al medio ambiente porque Japón ha propuesto una nueva iniciativa para el mundo que se llama "Cool Earth 50", que es reducir el CO_2 a la mitad del nivel actual antes del año 2050. Nosotros queremos compartir nuestra experiencia y tecnología a todos los países que se comprometan a reducir CO_2 como medidas de mitigación del calentamiento global. Y creemos que el mejor transporte público es una forma muy eficiente de reducir la emisión de CO_2 como hemos visto con la introducción de Metrocable y el tren aquí en Medellín". Hakio Hozono, académico japonés.

"Para los creadores y personal de Metrocable, mis más sinceras felicitaciones por este enorme logro social y humano". Manuel Obregón, Ministro de Cultura, Costa Rica.

“Recorrimos el Metro y el Metrocable y me parecieron absolutamente increíbles. Es algo maravilloso porque en Santo Domingo se ve una recuperación del espacio. Aquí se palpa la conciencia social al beneficiar a estas comunidades con un proyecto de transporte y de cultura”. Jorge Margueitio Cabrera, Magistrado del Consejo de Estado, Colombia.

“Me parece sorprendente lo que han hecho con el Metrocable, además de estar limpio, me parece muy bueno que no sea contaminante, me enorgullece mucho poder conocer esta obra”. Ximena Hoyos, Discovery Channel.

“Yo creo que es un proyecto de inclusión modelo en el país, que además muestra cómo cada día hay que tejer ciudadanía a través de obras de infraestructura, de acciones conjuntas y proyectos que incluyen diferentes sectores de la población mostrando y valorando lo que cada uno tiene”. Paula Marcela Moreno Zapata, ex ministra de Cultura.

“Es un ejemplo fantástico para tener un panorama de la ciudad, y luego también constituye un puente importante entre los barrios de la zona. Además este es un medio para atraer turistas que puedan admirar el trabajo y desarrollo de Medellín. Lo que más me fascinó es el hecho de que siempre tiene prioridad la población, los habitantes antes que los turistas, porque se tratar de crear una red de transporte público para los habitantes de la ciudad”. Heidemarie Wieczorec-Zeul, Ministra de Cooperación y Desarrollo de la Republica de Alemania.

“Conocer el Metro y el Metrocable es la sensación de que uno está en uno de los puntos mayores de la modernidad del país. Es una modernidad que tiene una doble importancia porque una cosa es la modernidad misma y otra cosa la sensación de que la ciencia, la tecnología y el desarrollo de la movilidad están al servicio de la comunidad. Vimos un gran impacto social, sobre todo en el Metrocable, la transformación cultural con la biblioteca, con los espacios abiertos para la recreación y la cultura. Realmente yo creo que en Colombia no existe una obra de ingeniería, de movilidad, de transporte que haya logrado transformar tan profunda y tan radicalmente la cultura de una comunidad y de una ciudad”. Gérman Santamaría, Gerente de la revista Diners.

“Me quedo muy impresionado porque, naturalmente, para mí el cable no es novedad, el metro sí; es decir, en Suiza desde hace un siglo tenemos este medio de transporte para subir a las montañas, para el turismo, para esquiar. Pero como medio de transporte urbano es impresionante, y cuando oí del proyecto me pregunté

cómo funcionaría. En realidad me imaginé que habría colas inmensas. Quedo impresionado por el cuidado que tiene la gente, por lo limpio y lo bien cuidado que es todo esto". Didier Pfirten, Embajador de Suiza en Colombia.

"Es una obra de una connotación económica y social importante, con una relevancia evidente de la economía informal, ya estudiada cuidadosamente en Perú por el economista Hernando de Soto. Expresión del doctor Juan Camilo Restrepo Salazar, ministro de agricultura, en visita realizada al Metrocable.

"Este maravilloso proyecto lo que demuestra es que la reconciliación es posible. Su efecto integrador es un ejemplo formidable. Admiración y gratitud por los antioqueños y por Medellín. Guillermo Fernández de Soto, Ex canciller de Colombia. Mayo 13 de 2010.

"Me ha parecido impresionante el Metrocable porque implica conectar a la gente que vive aquí con el resto de la ciudad, es una idea maravillosa que no he visto en otras ciudades, solamente lo he visto en Europa en sitios de montaña para ir hacer deporte. Aquí es un sistema de integrar a la ciudad. Josefina López, Representante del Ministerio de Cultura de España. Metronet,

Misión comercial de la embajada de Estados Unidos. "Descrestada con el Metrocable, es un sistema muy práctico, muy bien diseñado porque sus estaciones se encuentran ubicadas estratégicamente y además, es muy eficiente en costos y beneficios; la comunidad ha cambiado mucho por esa obra". Tyrone Rogers, El Mundo.com, 2010.

GLOSARIO

Cabina. Nombre con el que se denomina el vehículo para los cables aéreos, en otros lugares se les dice góndola. Además, popularmente y de manera no peyorativa, sino cariñosa, las denominan canastas.

Cedezo. Centro de Desarrollo Empresarial Zonal.

Combo. Gallada, banda, en términos del parlache.

Comuna. Es la sectorización o división político administrativa de la ciudad de Medellín, la misma que está dividida en 16 comunas donde, como unidad espacial y socioeconómica, se construyen y reconstruyen lugares en su proceso comunitario barrial. Por lo general se componen de 2 o más barrios con características muy similares.

ETMVA. Dícese de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, Metro de Medellín.

JAC. Hace referencia a las Juntas de Acción Comunal. Legalmente son organizaciones civiles que propenden por la participación comunitaria para intermediar o ser conectores con la institucionalidad y otras organizaciones para la búsqueda del desarrollo social.

JAL. Las Juntas Administradoras Locales a partir de la Constitución Política de Colombia de 1991 se convirtieron en la primera autoridad política de elección popular en cada localidad. Los ediles, como representantes políticos, tienen la enorme responsabilidad de articular en su labor cotidiana las instancias tanto de la democracia representativa como de la participativa en el nivel local.

MDL. Sigla para definir Mecanismo de Desarrollo Limpio.

Metroamigos. Nombre de un programa pedagógico, lúdico y educativo que tiene establecido la ETMVA para darle sostenibilidad a su gestión social, comunitaria y expandir la Cultura Metro.

Metrocable. Marca comercial registrada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, que hace referencia a un sistema de cable aéreo para transporte de mediana capacidad de pasajeros y que se encuentra integrado a un sistema masivo de transporte tipo metro, ideado y localizado en la ciudad de Medellín, Colombia.

Mingo. Nombre que, cariñosamente, algunos habitantes del barrio Santo Domingo le "acuñaron" en el pasado a su barrio, así de manera corta pero con un sentido de pertenencia y nostalgia, le hacen un reconocimiento a su santo y a su barrio. Hoy existe un "Festival de Mingo" institucionalizado. El último sábado de cada mes se reúnen por medio del Centro de Desarrollo Empresarial Zonal CEDEZO, y otras organizaciones, más de 40 emprendedores del barrio para comercializar sus productos ante cientos de turistas que, atraídos por el vuelo del Metrocable, pueden hoy visitar esta atractiva zona paisajística y cultural de la ciudad.

Pilona. Nombre dado a lo que inicialmente se denominaba torre; después de homologar un lenguaje para la zona se concluyó que técnicamente y socialmente el término prestaba mérito, y como para la época la palabra torre era sinónimo de acciones atentatorias, se le bajó perfil y se familiarizó con un término ancestral, ya que pilona viene de pilón; artefacto donde las abuelas pilaban el maíz para las arepas. Se entronizó la palabra pilona en el lenguaje familiar cotidiano y tradicional de los habitantes de la zona, lo que creó afecto y respeto convirtiéndolas en puntos de referencia y encuentro.

PMR. Forma abreviada para referirse a las personas con movilidad reducida, que presentan alguna Situación de discapacidad temporal o permanente. Entendiendo discapacidad como toda restricción en la participación y relación con el entorno social o limitación en la actividad de la vida diaria, debido a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental (Ministerio del Transporte, Decreto Número 1660 de 2003).

PUI. Iniciativa de la Alcaldía de Medellín ejecutada a través de la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) que efectúa la intervención urbana y social en el área del Metrocable en la zona nororiental. Cuenta con tres componentes (i) Orden físico, (ii) Orden social y (iii) Orden interinstitucional. El fin del programa es elevar las condiciones de vida de los habitantes del área de intervención mediante la ejecución de incitativas de desarrollo integral que acerquen la Administración Municipal con las comunidades.

BIBLIOGRAFÍA

MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHO. Constitución Política de Colombia, Bogotá, 1996.

RESTREPO, María Elena, GUTIERREZ, Jairo, GONZALEZ, Juan Álvaro, LA CULTURA METRO, Un modelo de gestión social y educativa para la ciudad. 2ª edición, Bello-Antioquia, Julio de 2005.

METRO DE MEDELLÍN, Relación con la Comunidad. Estudio social proyecto Metrocable, 2000.

METRO DE MEDELLÍN. Nuestra obra paso a paso, Bello- Antioquia, 1998, 27 Pág.

METRO DE MEDELLÍN. Responsabilidad social, nuestra razón de ser. Primera edición: noviembre de 2005. ISBN 96526-2-X5

METRO DE MEDELLÍN. Balance Social 2004.
METRO DE MEDELLÍN. Balance social 2005.
METRO DE MEDELLÍN. Informe Corporativo 2009.

METRO DE MEDELLIN. Revista Metro, Edición 3-2011/2012

MODELO DE SENSIBILIZACIÓN EN CULTURA METRO PARA UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CABLE. Sociólogo Gonzalez V. Juan Alvaro, tesis para recibir el grado de Especialista en Gerencia Social, U de A, 2003.

METRO DE MEDELLÍN. Documentos de Archivo General. Consultados en 2009 y 2010.

METRO DE MEDELLÍN. Biblioteca Metro, Sede Administrativa, Bello Antioquia.

METRO DE MEDELLIN. Obras ganadoras Concurso: “Cuento Breve Metrocable 2003”

METRO DE MEDÉLLÍN. Dirección de Comunicaciones. Libro de firmas de personalidades que visitan el Metro. 2009 y 2010.

METRO DE MEDELLIN. Nuestro Metro, febrero de 2013. No 126, año 12-ISSN 2027-3223

METRO DE MEDELLÍN. Plegable MAPA METRO, METRO MAP, impreso en agosto -2012, distribución gratuita.

Fotos, archivo Metro. Escobar Edison Alberto, Arquitecto; y fotos tomadas por el autor en razón de su gestión social.

Testimonios escritos y autorizados por parte de:
Rosalba Cardona Cardona.

Luz Miriam Gómez Acevedo.

Claudia Patricia Duque Álvarez.

Rogelio Urrego Pérez.

Desde la investigación etnográfica y participativa, el autor tuvo la posibilidad de coordinar la gestión social del proyecto y hacer trabajo de campo en la zona del Metrocable durante un poco más de tres años. Permanentemente interactúa en corresponsabilidad con las comunidades del Valle de Aburrá.

Cibergrafía:

www.metrodemedellín.gov.co
Intranet/Metronet/Documentos/Comunicaciones/Como nos ven. Consultado en agosto 23 de 2010.

Elcolombiano.com. Consultado en julio-agosto de 2010, 2011, 2012 y 2013.

Elmundo.com. Consultado en julio de 2010, 2011y 2012.

Wikimedia Commons, contenido multimedia Medellín. Consultado año 2010.

LoPaisa.com. Antioquia positiva. Consultado en 2010.

Wikipedia “la enciclopedia libre” consultada varias veces y en 2013.

ANEXO 1

"El Libro Abierto de Las Nubes"
Autor Luis Fernando Cuartas
Seudónimo: Federico Suarez

La tarde más que lluviosa y fría, es un pozo de nostalgia que gotea en la memoria. Ahora, en la misma esquina del tango, se dibujan las siluetas de dos apacibles contertulios, cobijados por una cortina de bruma, acicalados con traje de domingo, hablan en un ir y venir de sus recuerdos. Los dos vecinos toman tinto y uno de ellos se fuma un cigarrillo. Hablan. Solo hablan. Yo. Mojado y sin paraguas veo el sitio y me acerco buscando un pequeño refugio para la tarde invernal. Pido un café y me siento cerca. Sin interrumpir, muy callado puedo escuchar lo que dicen. No quiero importunarlos. Tampoco estoy para acercarme a nadie, no por huraño o desconfiado, sino por una introversión inundada de lluvia, que me pone a cavilar y a sentir un profundo respeto con las palabras silenciosas que pasan por mi mente. De tramo en tramo escucho historias del barrio, añoranzas de lugares y personas, de antiguos bares desaparecidos, de teatros de cine que ya están cerrados, convertidos en bodegas o en nuevas iglesias, con sus parlantes y sermones milagrosos. Una extraña mezcla de recuerdos personales y de voces de los parroquianos, un borbotón de ideas, una chapuza de goteras que caen en un ido encantamiento del lugar. Me fui metiendo, desde mi silencio, en donde no sabía qué era lo mío y lo de ellos. Me fui deslizando entre sus voces y mis fantasmas, la fantasía saca de paseo los fantasmas en días como este. Fui gozando un soliloquio abierto, donde podía intervenir sin decir nada y coger en el aire húmedo algunas palabras para jugar, pegándolas al ritmo de mis laberínticas ideas.

Por estas lomas subía un tranvía, llegaba al manicomio y subía, tenía un ramal que llegaba hasta el oriente un pesado pero efectivo carro que se pegaba de la ladera, casi quejumbroso subía con la gente desde el centro. No sé si lo escuché o lo pensé, eso del carrito quejumbroso, pero si oí lo del tranvía. Después, los carros de escalera, eran pocos y hacían mucho ruido, no tenían ventanas y en días de lluvia bajaban unas lonas gruesas y quedaba todo oscuro por dentro. Puras mangas. No sé qué tan puras sean las mangas, pero algunas revolcadas me metí con una chica del barrio, mortiños y besitos, bueno, pero eso es otra cosa. Los señores decían lo de los carros, la manga se me metió en la memoria. Una elevada de cometas, tal vez. Los carros de escalera si los vi, pero en los pueblos. No sé si de los que estos señores hablan serian como esos, pero por lo que dicen eran parecidos a los que conocí de chico. Lo del manicomio quedo sonado, un amigo me conto que es ahora un centro recreativo, con piscinas y con canchas.

Hasta dan cine y tienen biblioteca. ¿Cómo serían esos loquitos todos empijamados, con sus batas largas, dando vueltas por los patios, tal vez cantando y rezando o diciendo pendejadas? ¿los castigarían, los amarrarían, les darían pepas? Qué se yo. Ahora puede ser distinto, aunque yo de loquitos sé bien poco. Pero con esto me estoy perdiendo la conversa de otros.

Escucho en el momento algo que llamaban las arrieritas, unas busetas pequeñas que enfilaban en los paraderos del centro una tras las otras, una especie de colectivo, de los primeros que llegaron a Medallo. Cuando se atravesó el cuento de los buses, los conductores, sus amores, el secreto de las estampitas pegadas como una vitrina, como amuleto y devoción, en ese momento pasó uno y nos chisgueteo al pasar sus ruedas sobre un charco de la calle. Creo que llevan cada uno de a dos tintos y uno o dos cigarrillos. No deja de lloviznar. A uno de ellos se le ocurre la cosa más genial, algo así como pasar volando o colgado de un cable, en carritos donde quepa la gente que cabe en una buseta. Bien sentados, mirando el paisaje desde arriba. Recordé a mi abuelo que me hablaba del cable de Manizales, llevaba café y a veces gente hasta Mariquita. Todo un tobogán aéreo. En Bogota creo que hay uno. Sube a una montañita que llaman Monserrate, es muy famoso. Me imagino un viaje corto, sin rodeos y sin curvas. Sin estarle haciéndole el quite a los carros, sin tanta congestión.

Sobre los techos, las cuadras, la cancha y la iglesia, viendo el libro de las nubes abierto y leyendo la escritura de la rutina, los que salen y los que van, los que llegan y los que se quedan, como un mapa de seres que se mueven y donde uno hace parte de ellos, con sus afanes y alegrías, pero también con sus quejas, su lentitud, sus silencios y sus penas. Eso acortaría distancias. Más que eso, me imagino que tendrá algunas paradas entre tramo y tramo, los trazados de los barrios desde arriba se juntan y desde abajo nos encontramos. Todo esto se me viene a la cabeza o lo retomo de la conversa. La vida en cierta forma es eso, un entramado de gestos, palabras y circunstancias que rebotan, nos esculpen. Somos ejecutores y a la vez el mundo actúa sobre nosotros mismos. ¿Quién preguntó? No sé, alguien dijo, ¿De dónde sacaste la idea? Existen momentos donde todos somos todos, la voz viene y se integra, nos debemos a estos lugares y estos lugares de deben al nosotros que somos cada uno.

Vuelo a ese oír y pensar. Los vecinos que disfrutan una tarde de lluvia, donde La Mona, oyendo tangos y hablando, entre broma y certezas, bellas imágenes de la vida misma. Tendrá algunos sitios para subir y bajar pasajeros, en cada uno de ellos se puede inventar, no solo lugares de encuentro, también pueden existir sueños. ¿Cómo es eso de sueños? ¿Acaso un parque de sueños? ¿Qué es eso? Lugares entre estación llenos de plantas con flores, con esculturas y pinturas hechas por los muchachos del barrio, plazoletas para el canto y el teatro, tertulia de los veteranos, con sus guitarras y sus historias.

Una exposición con las primeras fotos de la construcción de la iglesia, la cantina de don Israel, que esta igualita desde hace cuarenta años, las primeras casas, las canchas hechas a punta de gelatinas y empanadas, todo eso que hace que desde abajo nos juntemos y luego desde arriba, en pleno recorrido, nos veamos. Eso lo llamaría el libro de las nubes. No para vivir ensimismado, como ese muchacho que se le enfrió el tinto y no hace sino mirarnos y mirar para arriba como medio embobado.

Ahí si me tocaron, están hablando de mí, pero yo me hago el desentendido para ver donde para la cosa. Parece que cambiaron de tema o yo me desentendí, pues me metí en eso de las aldeas del sueño. Algo penetró en mis oídos y retumbó con asombro: lugares para divertirse y aprender, para intercambiar objetos y enseñarlos a hacer, para jugar y para leer. Me digo y me digo, la idea es muy buena. Ojalá alguien la hiciera real. Si subió un tranvía, por qué no puede subir un cable con carritos, no hay que tumbar vías, ni reventar montañas, ni revolcar los barrios tumbando y quitando ladrillos. Bueno, no sería mucho el cambio del paisaje de las calles y tal vez nos traiga un nuevo paisaje entre nubes y techos.

En los cuentos se puede cambiar de tiempo y se puede pasar de un lugar a otro. Ahora ya no está lloviendo. Es otro día. Me voy para Suramericana a hacer un mandado. Bajo de la casa a la estación del metro. De san Cayetano a la estación Tricentenario. Me gusta la caminadita, por ahí derecho miro a Gladys, una negra que me encanta, algún día voy a salir con ella. De la estación de San Antonio y de allí a Suramericana. Al bajar las escalas, vi una exposición. Allí estaba la maqueta del cable, tal como lo hablaban los dos señores el domingo pasado. Más que extrañeza me causó admiración. Casi llegue a pensar que estos señores habían soplado en el oído a la administración de metro la famosa idea. Después pensé que ellos habían visto el asunto. Sea lo que sea, lo estaba viendo. Era posible, me devolví a esa tarde lluviosa y sentí los carritos en el aire y las ventanas mojadas por goteritas de lluvia. Era posible el libro abierto de las nubes. Cada carrito lleno de gente, con sus historias y locuras, con sus sueños y silencios, atravesando las novelas de las nubes, esas caravanas de ovejas voladoras, de algodones alfombrando el cielo, como si nos metiéramos en un libro abierto donde todos, sin ser ángeles, podemos pensar en nuestros sueños.

Tomado de la edición del Metro, donde incluía los tres mejores cuentos del concurso.

Algunos nombres o apodos mencionados en este libro fueron cambiados con el fin de preservar la identidad real de las personas.

Se prohíbe la reproducción parcial o total por cualquier medio o propósito de esta obra sin la autorización escrita del autor y del Metro de Medellín, según derechos otorgados por la Constitución Nacional.