

Medellín Modelo de Movilidad

A B

Image not found.

Capítulo 1

Medellín, modelo de movilidad?

En su forma más simple, un modelo se define como “una cosa que sirve como pauta para ser imitada, reproducida o copiada”, y esto en gran medida es lo que expresan varios de los artífices de la movilidad de la urbe que hoy conocemos. Tal es el caso del señor Gabriel Alirio Díaz Rivera que sin guardarse recato alguno sostiene que las ideas plasmadas en su libro MEDELLÍN MODELO DE MOVILIDAD-MMM, son un reconocimiento escrito al desarrollo ejemplar e innovador que tiene la ciudad.

En cuanto a mi concierne, años luz me distan de la capacidad que posee en señor Gabriel, su experiencia en temas de movilidad y de vida son envidiables. Es un hombre de notable convicción, orgulloso de su trabajo y con un gran sentido de pertenencia por la ciudad.

La razón por la que menciono a este autor es debido a una ponencia suya, de la que fui asistente en una cátedra en la universidad Nacional sede Medellín, la cual debo sustentar con el presente escrito. Y es que me quedé inquietado desde el inicio de la presentación con el hecho de nombrar la forma en que nos movilizamos como una forma ejemplar, propia de réplica y con tan buena fundamentación que se pueda aplicar en cualquier lugar del mundo y más aún, cuando nuestra cultura está constituida a partir de rasgos ajenos, desde nuestra forma de hablar hasta los modelos de educación, que son todos construidos a partir de estilos foráneos.

Es cierto que tenemos ventaja sobre las demás ciudades de Colombia, tenemos metro, metro plus, metro cable y tranvía, rutas integradas que surten las necesidades de los pasajeros, ciclo rutas y proyectos de estacionamiento regulado, un conjunto de buenos actores que justifican su existencia mediante las cuotas de personas que mueven diariamente, sin embargo, existe el **pico y placa, colapsos en el sistema metro, trancones y quejas de los usuarios.**

Es sumamente irresponsable condenar alguno de los actores o su funcionamiento, debe ser normal que existan sucesos donde las estadísticas de operación se desborden y generen caos, así es la naturaleza, es prácticamente imposible diseñar un sistema tal que sea eficiente en la totalidad de los casos que devenga.

Creo que el potencial paisa es muy grande y que hay cosas rescatables de nuestra organización próspera, pienso que una ventaja que tiene la ciudad es que la corrupción se hace de otra forma, invierten un poco más en proyectos tangibles, sea porque pueden sacar más tajada o porque a los

políticos les gusta ser recordados por ser quienes inauguren cierta obra. Otra cosa que potencia la región es la conformación del área metropolitana, que en su forma de operar ayuda a actuar en bloque a los municipios, buscando un beneficio para la una comunidad mayor.

Finalmente, en relación de la pregunta que planteé al principio, puedo decir que Medellín puede ser un modelo de movilidad, pero no en ciega plenitud. Hay ciertas cosas que no marchan bien por múltiples factores, factores que condicionan el éxito de los modelos que hemos adoptado de otros lados y simplemente porque son de otros lados. Una ciudad que esté en reestructuración hoy, debe cuestionarse y ponerse el reto de construir sus propios conceptos es cualquier temática, conociendo sus condiciones sociales, su conformación topográfica, sus planes hacia el futuro, su crecimiento vegetativo y primordialmente la cultura de su gente. Algunas variables son globales y de estudio universal, sin embargo, el éxito de un sistema se da en consideración del hombre que es quien lo padece día a día.