

TELEFÉRICOS PARA QUE LAS CIUDADES SUBAN Y AVANCEN

¿Por qué cruzó la carretera el pollo? Porque quería ir al otro lado, por supuesto. En el mundo moderno actual, podemos suponer que utilizaría un puente o un paso de cebra. ¿Pero cómo lo haría nuestro amigo plumado para cruzar un río o un valle de un kilómetro de anchura? Por suerte, existen los teleféricos.



© Poma Colombia SAS

El transporte por cable aéreo, que antaño se veía principalmente en las estaciones de esquí y algunos lugares de interés turístico, se está volviendo cada vez más popular como modo de transporte público viable. Utilizando una tecnología que originalmente se creó para las minas, los parques de atracciones y otros usos industriales y recreativos, la primera vez que este sistema con cable se introdujo en una ciudad fue hace 100 años, con los funiculares que conectaban con las colinas de Lyon, París, San Francisco, Lisboa y Valparaíso.

Aunque los teleféricos suspendidos propiamente dichos surgieron mucho más tarde, hoy en día se siguen utilizando por su extraordinaria capacidad para «sobrevolar», lo que les permite salvar dificultades específicas, como el cruce de cañones y de vías de agua, con menos infraestructura que otros modos de transporte, como los sistemas ferroviarios y los autobuses.

Un modo de transporte viable

Además de esto, los sistemas recientes de América Latina y la región del Mediterráneo han reforzado su imagen como modo de transporte viable, lo que se suma a su capacidad para estimular el desarrollo local.

El teleférico urbano de Medellín (Colombia) sirve como ejemplo de los nuevos horizontes sociales y económicos que se pueden abrir incluso con modos de transporte poco convencionales. «Desde su inauguración en 2004, el Metrocable, que actualmente tiene 3 líneas, más otras 2 en fase de construcción, ha aumentado el acceso a una gran variedad de oportunidades de empleo, formación y actividades de ocio para los habitantes de los barrios más desfavorecidas, que antes se encontraban aislados o con medios limitados de

movilidad», comenta Tomás Elejalde, Gerente del Metro de Medellín. «Y otra ventaja adicional es que este modo aéreo ha aumentado el volumen de pasajeros del metro de superficie».

El teleférico de Argel se inauguró en 1956 y es un buen ejemplo de cómo puede un sistema de este tipo fomentar el crecimiento local. «Además de ser otro modo más de transporte urbano, el sistema de teleférico de Argel es un proyecto que favorece la inclusión económica y social», explica Christian Bouvier, Vicepresidente de la junta directiva de POMA, la compañía que construye el teleférico de Argel.

La red de teleféricos de Argel consta de 5 líneas que cubren 4 km y conectan en gran medida los barrios periféricos situados en algunas colinas elevadas, donde no hay otro tipo de transporte público viable que vaya al centro urbano. El sistema de teleférico conecta con otras opciones de transporte público, como los tranvías, el metro, los autobuses y los trenes de cercanías.

Un resurgimiento importante

Aunque en este momento haya unos 100 teleféricos en servicio en distintos entornos urbanos, este modo de transporte está experimentando un resurgimiento importante. El sistema de Brest (Francia) se encuentra actualmente en fase de construcción y está previsto que funcione durante 17 horas diarias y tenga capacidad para 1.200 pasajeros por hora. Entre las ciudades que cuentan con nuevos proyectos, se incluyen París y Grenoble, en Francia, y Gotemburgo, en Suecia.

Los teleféricos parecen cubrir actualmente un tipo de mercado nicho pero, aun así, muchas ciudades del mundo reúnen las condiciones necesarias para plantearse este modo de transporte que, como todas las formas de movilidad, influye positivamente en la vida urbana en su conjunto.

Para obtener más información sobre los teleféricos y las oportunidades que ofrecen, la UITP ha publicado el informe «Aerial Cable Transport Systems» (Sistemas de transporte por cable aéreo), disponible para sus miembros en www.mobi-uitp.org.