

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA ALTERNATIVA

La ciudad de los teleféricos

- ENRIQUE BONILLA DI TOLLA -

Director de la Carrera de Arquitectura de la Universidad de Lima

Fue Héctor Velarde, el gran arquitecto y humanista del siglo XX, quien señaló con propiedad que “los incas no conocieron la rueda porque no la necesitaban”. Así, salía al paso de quienes se atrevían a señalar que la andina fue una civilización menor al no emplear este invento tan trascendental para el desarrollo de la humanidad.

Y tuvo razón Velarde. En un territorio como el nuestro, la rueda tiene hasta hoy poca utilidad, especialmente cuando se trata de vencer las empinadas cuestas de los Andes. La prueba es nuestro viejo ferrocarril central, que hace infinidad de zigzags en su recorrido de poco más de 300 kilómetros a Huancayo en 12 horas. Tampoco nuestras carreteras se salvan de una interminable cantidad de curvas que circundan cerros para coronar pendientes con enorme dificultad y mucho desarrollo de ingeniería.

Por ello, resulta interesante que al fin hayan empezado en el Perú las obras para hacer el primer teleférico, el que unirá la localidad de Tingo Nuevo, en la confluencia de los ríos Utcubamba y Tingo, con la fortaleza de Kuélap, ubicada en una montaña en la parte alta de la misma. Subir 700 metros tomará apenas 10 minutos, contra las dos o más horas que toma hoy hacerlo a través de un serpenteante camino sobre las arcillosas laderas de los cerros de esa zona del Amazonas, que en época de lluvias son sumamente inseguras.

Importante paso el que se ha dado en Amazonas, porque se trata curiosamente del primer teleférico que se instalará en el Perú, venciendo la resistencia que se ha tenido a hacer lo mismo en otros sitios arqueológicos como Machu Pic-



chu o el tantas veces ofrecido teleférico al cerro San Cristóbal, que permitiría ver nuestra ciudad desde el aire, especialmente el Centro Histórico, donde se podría apreciar el trazado de la ciudad, su organización en compactas manzanas y la importancia de nuestras iglesias y sus

campanarios, hitos fundamentales de su estructura urbana, y esperaríamos ver también –ojalá– un río Rímac recuperado como base paisajística del viejo casco y articulador del cercado con el viejo barrio de Abajo el Puente.

Sin embargo, no solo debemos pensar en los teleféricos para uso turístico. El proyecto de teleférico de Kuélap prevé el traslado de mil personas por hora, incluso podría aumentar su capacidad en el futuro. Por lo tanto, no es descabellado pensar en teleféricos como una alternativa de transporte urbano para vastos sectores de la ciudad que viven instalados en laderas de cerros y a los que solo es posible acceder a través de largas y empinadas escaleras. Si consideramos que Medellín –esa ciudad referente para los urbanistas latinoamericanos– lo ha realizado con éxito, podríamos pensar en articular transversalmente, a través de cables y cabinas, diversos medios de transporte o partes importantes de la ciudad con zonas bajas cercanas. También podría ser una buena forma de articular los malecones de la ciudad con la Costa Verde, especialmente ahora que ha devenido en una vía de alta velocidad. Los teleféricos podrían transportar bañistas y deportistas, incluidos tablistas y ciclistas, de una forma segura hasta la zona de playas. No siempre las ruedas de los buses o las de los trenes subterráneos o aéreos son la solución en un territorio como el nuestro.