

[Inicio](#) > [Cali](#) > [Artículo](#)

El Tren de Cercanías sería el proyecto mas importante de movilidad en el Valle del Cauca. Así se espera que queden las estaciones. | Foto: Cortesía de Financiera de Desarrollo Nacional.

[> CALI](#)

Proponen crear un tramo Oeste-Este en Cali para el Tren de Cercanías, ¿es viable?

En un estudio, profesionales dieron claves para una mayor conectividad y desarrollo de la capital del Valle.

17 de junio de 2024

Por: Redacción El País

   

Transformar el Tren de Cercanías del Valle en un proyecto que genere aún más beneficios para los caleños es la propuesta que realizaron varios profesionales en arquitectura, urbanismo y otras áreas afines.

[Esta solución de movilidad aún está en su etapa de factibilidad y la ejecución de los diseños vendrá después](#), por lo que los académicos pidieron que sus recomendaciones simplemente sean tenidas en cuenta.

En primer lugar, indicaron que la conectividad de Cali debería quedar consolidada en dos ejes urbano-regionales que crucen a la ciudad. **No solo uno de Yumbo-Cali-Jamundí, como ya se plantea actualmente, sino incluir también el eje Buenaventura-Cali-Palmira (ver mapa).**





En este mapa aparece el eje que ya hace parte del proyecto (Yumbo-Cali-Jamundí) y el que se propuso por los profesionales (Buenaventura-Cali-Palmira). | Foto: Libro 'Los ejes urbano-regionales de Cali'

Benjamín Barney, arquitecto e historiador, explicó que “hay que crear el eje Oeste-Este”, con el que se buscaría la manera de instaurar una nueva ruta del Tren desde el sector de la Vía al Mar hasta la zona de Paso del Comercio y hacia los municipios vecinos.

En caso de que no se encuentre dónde poner los rieles, **“el Tren tendría que ir por otra parte”,** añade Barney, **o se podría edificar una estación en la salida al Mar y otra en Paso del Comercio, y que estén conectadas** en la zona urbana a través de otros modos de transporte.

Por otro lado, propusieron que el corredor del eje Yumbo-Cali-Jamundí sea ampliado para que cuente, además del Tren, **con zonas verdes que sigan el recorrido a lo largo, así como una autopista con espacio para unos siete carriles a cada lado y un separador.**



Los pasos que se están dando para avanzar en el Tren de Cercanías de Cali; el proyecto tendría definidos los recursos en el 2024

“También una ciclovía por ambos lados, la alameda más larga del mundo que se podría comenzar ya y que no tiene mayor costo. Pueden empezar a sembrar los árboles, haciéndolo donde después no haya necesidad de quitarlos”, expresaron.

Los cruces peatonales serían pensados para unir al Oeste con el Oriente, para lo que se crearían pasos a nivel priorizados para las personas, o subterráneos que no tengan interrupciones y conecten con el Tren (ver render).

Además, al ver el corredor férreo vertical se perciben dos curvas, donde se cambiaría levemente el trazado para que sus ángulos sean más grandes y **se genere un espacio mayor que puede ser aprovechado con dos parques urbanos.**



Ciclovía, carriles vehiculares con hundimientos y amplias zonas verdes son algunas propuestas. | Foto: Libro 'Los ejes urbano-regionales de Cali'

Al conocer estas propuestas, el urbanista John Fredy Bustos opinó sobre las dos más complejas. Por un lado, comentó que crear el eje que atravesase a la ciudad de Oeste a Este sería posible, pero muy costoso.

“Las densidades que se tendrían que dar sobre estos corredores para que esto realmente funcione implica construir en unas alturas mayores, generar unos instrumentos de aprovechamiento del suelo muy

costosos. Si montas un sistema tren por allí, necesitas entre 60.000 y 90.000 pasajeros hora/sentido para alcanzar un equilibrio, lo cual es un volumen de gente muy grande”, argumentó.

Asimismo, se mostró opositor a que exista una gran autopista que circule en paralelo a los rieles.



La galería Santa Elena tendría un ‘cambio extremo’ para acoger el paso del Tren de Cercanías

“Lo ideal es que las vías vehiculares en torno al tren sean de servicio a los edificios que están en las inmediaciones de él, entonces sí, se debe incrementar el espacio público, pero generando desarrollo de usos habitacionales, comercio y servicios con altas densidades”, añadió.

El Departamento de Planeación de Cali explicó que para este proyecto ya se ha venido trabajando en una gobernanza compartida entre las entidades territoriales, diferentes gremios públicos y privados del Valle, expertos urbanistas y la academia, donde se han recogido comentarios que han consolidado al Tren.

Diego Hau, el director de la entidad, resaltó que la manera en la que ha sido establecido el proyecto pretende dar “prioridad al espacio público, el desarrollo ambiental, al igual que la implementación de medios de transporte no motorizados, masivos y con cero emisiones contaminantes”.



Así sería la estación típica del Tren de Cercanías, según la Financiera de Desarrollo Nacional. Cada una de ellas tendrá la capacidad para más de 2000 pasajeros. El primer tramo tendrá 21 de este tipo. | Foto: Cortesía de Financiera de Desarrollo Nacional.

También se han tenido en cuenta las necesidades de todos los caleños para construir una “visión de ciudad equitativa, incluyente y global”.

El Tren de Cercanías tendrá una demanda de 150.000 – 174.000 pasajeros por día, con 36 trenes sencillos tipo TREN-TRAM y una alimentación eléctrica tipo catenaria. Se contará con la construcción de 54 intersecciones viales, tres a desnivel y 39 con prioridad semafórica, y se estima un ahorro en el tiempo de viaje de los ciudadanos de aproximadamente el 33 %.



Tren de cercanías
Cali-Buenaventura

Valle del Cauca
Cali-Palmira

Cali

movilidad en cali

oeste de cali

oriente de cali



Sigue el canal de El País Cali en
WhatsApp



Convierta a **El País.com.co** en su fuente de noticias aquí