



**UNIVERSIDAD  
DE ANTIOQUIA**

1 8 0 3

**LA CULTURA DE CONTROL: EL SITVA Y SUS EFECTOS EN LA  
CONSTITUCIÓN DE UNA COMUNIDAD IMAGINADA**

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE POLITÓLOGA  
MODALIDAD MONOGRAFÍA**

**ESTUDIANTE:**

**VALERY GÓMEZ CÓRDOBA**

**ASESORA:**

**MELISSA SALDARRIAGA YEPES**

**PROGRAMA DE CIENCIA POLÍTICA  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA**

**MEDELLÍN**

**2022**

## **Dedicatoria**

Este último trabajo académico, que recoge años de transformación, es para Indira y Adalgiza, las figuras femeninas más relevantes de mi vida. A ellas, que con su esfuerzo me enseñaron a volar y valorar la libertad, les regalo mi primer logro académico, el que cierra una etapa de mi vida. Gracias por creer incondicionalmente en mí y por ayudarme a confiar en mis capacidades.

A ustedes, que son mi luna, mi sol y mis estrellas, les dedico este trabajo.

## Tabla de Contenido

Agradecimientos

Introducción.....	5
1. La gubernamentalidad y sus dispositivos: un acercamiento teórico a la comprensión de las comunidades imaginadas.....	19
1.1. La gubernamentalidad como enfoque para el estudio de las comunidades imaginadas .....	19
1.2. La gubernamentalidad como estrategia política.....	22
1.3. El dispositivo como herramienta de conducción de la sociedad.....	25
1.4. Comunidad imaginada: el resurgir de la nación.....	27
2.De la metodología reflexivista al estudio de caso explicativo .....	32
2.1. Técnicas de recolección de información .....	37
2.2. Estrategias y técnicas de análisis .....	39
3.El sistema de movilidad de todos.....	45
3.1. Del ferrocarril al Metro.....	45
3.2. Un metro con cultura .....	47
3.3. El SITVA: un modelo de unidad. ....	48
4.El efecto del control.....	51
4.1. El SITVA: la política de gubernamentalidad de la movilidad en Medellín. ....	51
4.2. La cultura metro: una cultura de todos. ....	57
4.3. Construyendo una comunidad.....	67
5.Conclusiones .....	73
6. Bibliografía.....	76

## **Índice de Gráficos**

Gráfico 1. Definición de la cultura metro.....	60
Gráfico 2. Nivel de representación del metro.....	60
Gráfico 3. ¿Se siente usted como en el metro?.....	61
Gráfico 4. ¿Qué está prohibido en el metro?.....	62
Gráfico 5. ¿Tu comportamiento cambia en el metro?.....	63
Gráfico 6. ¿Le gustaría aplicar la cultura metro en otro lugar?.....	64
Gráfico 7. ¿Qué sentimiento te genera el metro?.....	68
Gráfico 8¿Te sientes observado en el metro?.....	69
Gráfico 9. ¿En qué sitios te gustaría aplicar la cultura metro?.....	71

## **Índice de ilustraciones**

Ilustración 1. Pintura de VSK en el metro .....	66
Ilustración 2. Publicidad en el metro .....	70

## **Agradecimientos**

A mi familia, por apoyarme de forma incondicional y ser la motivación constante para cumplir mis sueños. De igual modo, quiero agradecerle a Luis Miguel Obando y Camilo Palacios, por demostrarme la cara más amable de la academia; este trabajo tiene un poco de ustedes. En esa misma línea quiero expresar mi gratitud a las siguientes personas: Diana De León, mi amiga incondicional, por cuidar de mí y ayudarme cuando más lo necesitaba; Adrián Berrio, por nunca dejar que dudara de mis capacidades; Valentina Mora, Andrea Martínez y Michelle Serna, que supieron sacarme una sonrisa en los momentos más lúgubres de este proceso; y a mis compañeras de este camino académico: Susana Vasquez, Gloribeth Campos y Yesenia Puerta, gracias por compartir conmigo la vida rutinaria de la universidad, años que nunca voy a olvidar. Finalmente, agradezco a una de las personas claves de este proceso, Melissa Saldarriaga, con quien estaré eternamente agradecida por ser mi guía y un refugio cuando sentía que no podía seguir con la investigación.

## **Introducción.**

El desarrollo de una sociedad es proporcional a las innovaciones tecnológicas diseñadas para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Esta relación causal es fundamentada en rankings como el GII (*Global Innovation Index*), que clasifica los resultados de la innovación (capacidades y desempeño) de 131 países, en el que las potencias mundiales, como Estados Unidos, se posicionan en los primeros lugares de esta escala<sup>1</sup>. Basado en lo anterior, la tecnificación de la industria y de la vida cotidiana ha sido la base del desarrollo. Jiménez (2006), plantea que la tecnología nace como una herramienta a favor del individuo para solucionar los problemas de la humanidad, buscando hacer más sencillos los procesos que antes le tomaban más esfuerzo, riesgo y tiempo; condiciones que han generado una transformación cultural.

La tecnología leída bajo el lente del bienestar común y el desarrollo se entiende como un instrumento positivo *per se*, que busca el bien universal. La anterior afirmación supone una anulación en el poder que tiene el ser humano para orientar la finalidad de los objetos que nacen de las innovaciones tecnológicas. Si bien no pueden atribuirse valores al instrumento tecnológico, si puede observarse como política la finalidad o el uso que se le da a estos: según Winner (1986)

Los casos que pueden denominarse de «tecnologías inherentemente políticas», [son aquellos donde los] sistemas hechos por el hombre (...) parecen requerir o ser fuertemente compatibles con tipos particulares de relaciones políticas. (...) Es evidente que las tecnologías pueden ser utilizadas de manera que incrementen el poder, la autoridad y el privilegio de unos sobre otros; por ejemplo, el uso de la televisión para promocionar a un candidato (p.27).

El ejercicio de la política ha condicionado las innovaciones tecnológicas y ha enfatizado el uso de artefactos técnicos a favor de las relaciones de poder entre las instituciones y las personas, y entre los mismos individuos. Winner (1986) expone cómo estos aparatos

---

<sup>1</sup> Para conocer la posición de los diferentes países del mundo en esta escala, véase. <https://www.iberglobal.com/index.php/competitividad-internacional/1657-indice-global-de-innovacion-2019>  
b

tecnológicos están mediados por un discurso político, que en cierta medida representa las características de aquellos sujetos que tienen el privilegio para moldearlo, y que utilizan el avance técnico para reproducir el mensaje y/o respuesta lógica que desean en la sociedad. Una de las formas más eficientes de poner en marcha estos artefactos es interviniendo la cotidianidad del individuo, a través de la televisión, la radio o incluso los sistemas de transporte.

Hablar de lo cotidiano es pensar en aquellas acciones que hacen parte de la vida rutinaria del individuo y en las que mayormente interactúa con otros sujetos de su comunidad, es decir, que no son aisladas o particulares. Lo anterior, considerando que no todas las actividades monótonas se hacen en espacio público y para esta problemática es necesario identificar aquellas que sí implican esa interacción. Una de las acciones más habituales es la de desplazarse haciendo uso del transporte público o por medios particulares. Autores como Winner (1968), piensan el transporte y las comunicaciones como un escenario predilecto para la centralización de las dinámicas de control, considerando que en estos espacios fluctúa una gran cantidad de personas de forma frecuente y enfatizando en la importancia que tiene el transporte en la vida cotidiana, ya que es el medio que satisface la necesidad de movilización.

La movilidad es una acción inherente al sujeto. La mayor parte de su vida los seres humanos se encuentran en constante movimiento, bien sea como un método de supervivencia o bajo la consigna de la satisfacción de sus necesidades básicas. Es por esto que los sistemas de transporte son el eje central de las ciudades modernas, debido a que la eficiencia de estos sistemas condiciona la productividad de la economía y la forma de vida de los integrantes de esa sociedad. La agenda 2030 en su objetivo 11 Ciudades y comunidades sostenibles, plantea la importancia de modernizar los sistemas de transporte a medida que incrementan los asentamientos en las Urbes, como una forma de generar sostenibilidad para el desarrollo de los individuos: según Apaolaza, et al. (2016)

la buena oferta de transporte, que presenta variedad de modos y sobre todo excelente conectividad con el centro metropolitano, tiene un papel determinante en la configuración de la movilidad de mayor escala, asociada con actividades laborales y, en menor medida, educativas y recreativas (p. 31).

Las herramientas tecnológicas han logrado la optimización de los sistemas de transporte, posibilitando la disminución del tiempo que utilizan los usuarios para moverse de un punto a otro. La eficiencia del transporte urbano, según la perspectiva de Vargas (2012), dimensiona la capacidad de una sociedad a la hora de mejorar la calidad de vida de su población y generar efectos de inclusión como lo exige la agenda 2030 creada por la ONU junto a ciudadanos de todo el mundo y varias ONG en 2015, específicamente la meta 11.2<sup>2</sup>. Sin embargo, la efectividad que tiene un sistema de transporte para cumplir la función de desplazar al individuo de un punto a otro en el menor tiempo posible influye en la frecuencia con la que los ciudadanos acceden a este. En Bogotá, por ejemplo, se gastan 97 minutos aproximados por trayecto en la red de transporte<sup>3</sup>.

Considerando el tiempo que los individuos conviven en un medio de transporte con otras personas, es indispensable pensar cómo estos escenarios configuran la visión y el comportamiento de los seres humanos respecto a las problemáticas de la esfera pública; el momento cotidiano de la movilidad es la esencia del relacionamiento del ser humano con el entorno. En este sentido, como expresan Valderrama & Jiménez (2008), los medios de transportes pueden influenciar el comportamiento de los individuos y lograr efectos de transformación en la cultura, por ejemplo, se puede condicionar la forma de expresarse de los ciudadanos, mientras se encuentran en un medio de transporte. Esta característica permite que puedan ser utilizados como un medio institucional para crear cultura cívica, aquello a lo que Valderrama & Jiménez (2008) denominan sistemas “sociotécnicos”.

La utilización de estos sistemas sociotécnicos es un gran aliciente para la gestión social, que es una de las apuestas principales de los Estados actuales, puesto que las poblaciones de estas sociedades superan en número a los agentes institucionales encargados de hacer cumplir las

---

<sup>2</sup> “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” véase <https://www1.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>

<sup>3</sup> Para conocer la proporción de otros países, véase. [https://www.elplural.com/motor/los-madrilenos-los-que-mas-tiempo-pasan-en-el-transporte-publico\\_127216102](https://www.elplural.com/motor/los-madrilenos-los-que-mas-tiempo-pasan-en-el-transporte-publico_127216102)

normas. El Estado bajo condiciones de ineficiencia de sus instituciones, busca por otros medios cimentar su soberanía.

Bajo este escenario nace la necesidad de generar espacios de control social, o como los cataloga Jirón (2012), de “ingeniería social”, que son el resultado de la implementación de dispositivos sociales y tecnológicos, cuyo fin es sistematizar la vida de los individuos y direccionar su comportamiento; el individuo se convierte en una variable estadística. Lo anterior se puede observar a través de la aplicación de dispositivos de seguridad en zonas de alto tránsito. Por ejemplo, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), utilizan artefacto como las cámaras de seguridad con inteligencia artificial, argumentando que lo hacen como una forma de salvaguardar la integridad de los usuarios.

Entendiendo la relevancia que tiene el control social para garantizar la soberanía y el orden de un Estado, es importante centrarse en las políticas de gubernamentalidad como una propuesta formal de los gobiernos para reglamentar el uso de dispositivos de control que garanticen el buen manejo de los individuos en su cotidianidad. El auge tecnológico hace que estas herramientas de gestión sean cada vez más imperceptibles y aprehensibles. Países como China, invierten parte de sus recursos en la tecnificación de sus sistemas de seguridad, condición que los hace ser la sociedad con la mejor vigilancia de sistema de red. Actualmente, cuentan con **170 millones de cámaras** distribuidas por todo el territorio chino, que son capaces de identificar a la perfección a los individuos, gracias al uso de la inteligencia artificial<sup>4</sup>.

Crear un ciudadano civilizado se convierte en un proyecto que alimenta la construcción de una sociedad imaginada, un plan que necesita del escenario expuesto anteriormente para poder generar el efecto esperado. Un espacio cercano para estudiar el fenómeno es Medellín, concretamente, la cultura metro y su política educativa del ciudadano, centradas, en un principio, en el buen uso del sistema de transporte. Además, estudiar este caso permitió observar cómo influye en las políticas de gubernamentalidad la relevancia que se le da al objetivo 11 de la agenda 2030 en los planes de desarrollo locales, pues, como señala Escobar (2017),

---

<sup>4</sup> Para conocer más del sistema de seguridad de China, véase.

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42398920>

en términos de cooperación internacional, entre 2004 y 2016, Medellín ha gestionado USD\$83,5 millones; de este monto, entre 2008 y 2016, 19,2% de toda la cooperación recibida se reportó desde la línea estratégica de urbanismo, contribuyendo al ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles (p. 1).

La cultura metro es un programa de educación a gran escala, que expresa abiertamente su propósito de crear y/o retomar el significado de la cultura paisa para generar un orden y unos valores que se apliquen en todo el territorio, utilizando como un objeto de identificación el logro de la construcción del metro y su funcionamiento eficaz; afirmación que se hace de forma abierta en el informe realizado por la entidad, “la cultura metro: Un modelo de gestión social y educativo para la ciudad”. Según lo anterior, el sistema metro y su cultura son considerados un pilar para los proyectos de innovación social de la ciudad; esto respalda la inversión importante que se realiza al sistema de movilidad del Valle de Aburrá<sup>5</sup>.

La buena administración de los recursos del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (desde ahora SITVA) ha permitido la expansión de los programas de inversión del área de Relación con la Comunidad del Metro de Medellín, acciones que ratifican su compromiso con la sociedad y fomentan la buena imagen del sistema. Sin embargo, las políticas de seguridad y control del metro han sido criticadas debido a acciones controversiales llevadas a cabo al interior de las estaciones, como el incidente protagonizado por uniformados de la policía, quienes expulsaron del sistema de transporte a una mujer transgénero.

Durante el incidente, se agredió a la pasajera, sin que ningún otro usuario se manifestara en contra de la situación, por el contrario, muchos apelaron al uso de insultos y avalaban el comportamiento discriminatorio por parte de los policías<sup>6</sup>. Dentro de las instalaciones del metro se han presentado otros casos que ameritaron observar con detalle las implicaciones del sistema “educativo” de la cultura metro, puesto que la reacción de los usuarios ha sido orientada a cumplir la normatividad dejando de lado la humanidad, un ejemplo de lo anterior,

---

<sup>5</sup>Para el año 2019 su presupuesto fue de 320.895 millones, bajo el lema de movilidad sostenible. Ver la repartición presupuestal en: <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/presupuesto-de-medellin-para-2019-seria-de-5-19-billones-281588>

<sup>6</sup> Para conocer la nota completa, véase: <https://www.rcnradio.com/colombia/antioquia/investigacion-presunto-caso-de-agresion-una-mujer-trans-en-el-metro-de-medellin>

es la respuesta de los usuarios ante la muerte de los grafiteros bogotanos a manos del metro, en el que la reacción común fue señalar como “buenos muertos” a las víctimas fatales del incidente<sup>7</sup>. Estos acontecimientos ponen en duda la comprensión del apartado de inclusión del objetivo 11 de la agenda 2030, debido a las formas de segregación y maltrato a la diferencia que se han evidenciado en el metro.

La política de movilidad de Medellín en la que se fundamenta el SITVA (Acuerdo metropolitano N° 5 de 2009)<sup>8</sup>, busca la articulación del sistema de transporte de Medellín bajo la columna vertebral del metro, por lo tanto, este se convierte en el punto central de la movilidad y la gestión social de la ciudad. A partir de esto surgió el interrogante que encaminó el planteamiento de esta investigación ¿Cómo la estrategia gubernamental de la política de movilidad que constituye el SITVA en la ciudad de Medellín, ha incidido en la construcción de una comunidad imaginada? Y la hipótesis que se puso a prueba planteo que la política de movilidad de Medellín se ha cimentado en una estrategia de gubernamentalidad enfocada en la autogestión del ciudadano para la transformación de su comportamiento.

Lo anterior ha sido posible gracias a la implementación de un dispositivo de seguridad, evidenciado en la “cultura metro”, cuya finalidad es regular y orientar el comportamiento de los individuos, para generar la constitución de una comunidad paisa moldeada e imaginada por la institucionalidad. Ello ha producido una masa de sujetos obedientes que sancionan y reproducen las dinámicas impuestas por la cultura metro.

El objetivo general que direccionó esta investigación fue, establecer el proceso por medio del cual, la estrategia de gubernamentalidad de la política de movilidad de la ciudad de Medellín ha incidido en la construcción de una comunidad imaginada. Que se dividió en cuatro objetivos específicos: Analizar la política de movilidad de la ciudad de Medellín constituida en 2009 para la implementación del SITVA; Identificar los principios, objetivos y valores orientadores del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) y el rol de la Cultura Metro en la consecución de sus fines; Caracterizar la dinámica socioespacial del de transporte principal del SITVA: el Metro. Detallar la relación entre el

---

<sup>7</sup> Para conocer la nota completa, véase: <https://pacifista.tv/notas/caso-de-los-grafiteros-en-el-metro-de-medellin-no-mas-buenos-muertos/>

<sup>8</sup> Por el cual se fijan las políticas de implementación del sistema integrado de transporte del Valle de Aburrá.

modelo de ciudad de Medellín, sus políticas de movilidad y la construcción de una ciudadanía reproductora de espacios ordenados.

Para realizar esta investigación se tomó como punto de partida el siguiente marco analítico, desde un enfoque de la gubernamentalidad. Como primer momento se realizó una definición primaria de aquello que se entiende por gubernamentalidad. Michel Foucault (1999) es el pensador al que se le atribuyen los primeros estudios de lo gubernamental desde la biopolítica. Este explica el nacimiento de la gubernamentalidad en el cambio de perspectiva que sufren las instituciones estatales cuando pasan de un poder soberano autoritario y coercitivo, a una gestión estatal desde el arte de gobernar a partir de prácticas de poder pastoral y a través de la gestión de los cuerpos.

Algunos autores, como Castro (s.f); Urabayen & Casero (2018); y Rojas (2015), han alimentado esta discusión sobre la gubernamentalidad y sus efectos en el comportamiento de los individuos de una sociedad, ampliando su problematización al añadir la teoría liberal a estos análisis. Estos académicos parten de exponer que las sociedades liberales son los escenarios ideales para el desarrollo de las políticas de gubernamentalidad de un Estado, considerando que la función principal de estas es que el sujeto no sea sancionado por el poder legislativo o que sea necesario el uso excesivo de la fuerza para la resolución de las problemáticas sociales, sino que desde la misma sociedad se reproduzcan prácticas subjetivas de control.

Este modelo ofrece libertad, por lo tanto, los individuos creen que actúan bajo su propia dirección y no generan resistencia suficiente para confrontar el control estatal en el que se sumergen. Con el fin de estudiar los efectos que tiene el modo de gobierno gubernamental en la conducta de los individuos en masa, se propuso el enfoque de la gubernamentalidad, propuesto por Ortiz (2017).

De acuerdo con Ortiz (2017), el ejercicio principal de este enfoque es entender cómo las políticas de estos gobiernos se transforman en dispositivos que cumplen la función de gestionar, a través de la subjetividad, el comportamiento individual. Esta lógica de análisis implica ver las interacciones de la sociedad y el Estado, bajo el lente de una máquina en la que cada pieza y ensamblaje permite un tipo de interacción diferente, que responde a un modelo central.

El autor propone dos perspectivas para analizar un dispositivo: “1) las pertenecientes a los medios por los cuales se ejerce el control: tecnología (techne), conocimiento (episteme) e identidad (ethos), y 2) aquellas que elucidan las formas o estrategias de control: la disciplina de individuos y la biopolítica de poblaciones” (Ortiz, 2017, p. 548). Partiendo de este enfoque se propusieron una serie de categorías básicas que permitieron el análisis de la comunidad imaginada construida en la ciudad de Medellín.

El primero de estos conceptos es el de las políticas de gubernamentalidad. Este tipo de políticas han implicado un esfuerzo por la modernización en materia tecnológica de los Estados, lo que ha incidido en la eficiencia de las intervenciones de los espacios. Los sistemas sociotécnicos son el modelo ideal para la aplicación de los dispositivos de seguridad. Según Winner (1986), en las dos últimas décadas los estados han formado una red entre las grandes empresas, las comunicaciones y los sistemas de transporte que han permitido crear un tipo de sociedad que se direcciona por la tecnología, dando forma a las organizaciones sociotécnicas: Según Winner (1986)

Fifth are the various ways that large sociotechnical organizations exercise power to control the social and political influences that ostensibly control them. Human needs, markets, and political institutions that might regulate technology-based systems are often subject to manipulation by those very systems (p. 48).

La vida cotidiana de los seres humanos logra ser transformada gracias a la existencia de dispositivos sociotécnicos que hacen presencia en los espacios que habitan los individuos. El sistema sociotécnico que por excelencia permite la aplicación de dispositivos de control y vigilancia es el transporte masivo, considerando que este cumple la función de satisfacción de la necesidad de movilización de los sujetos, además, cuenta con las características tecnológicas para hacer vigilancia y rastreo de los usuarios que transitan en estos espacios (cámaras de reconocimiento facial, inteligencia artificial, lector de huella, etc.) sin que los individuos se sientan observados o invadidos con connotaciones negativas.

Basado en la función política de los dispositivos sociotécnicos, Winner (1986), plantea tres estrategias de gubernamentalidad: la primera es aquella en la que se crean herramientas sociotécnicas sin la intencionalidad de influir de forma política en el espacio en el que se generan, pero que terminan produciendo un cambio. La segunda se da cuando se constituye

un dispositivo sociotécnico, como el sistema de transporte, con la finalidad específica de intervenir en la realidad para perpetuar el statu quo o reproducir un nuevo sistema de conducta; y la tercera propone un híbrido entre las dos propuestas anteriores, en esta se usa el efecto inesperado para fines políticos específicos.

El desarrollo de una ciudad va ligado a la modernización de sus sistemas masivos de transporte, ya que esto permite la efectividad del servicio y facilita entrelazar al individuo con los puntos económicos más estratégicos de la metrópolis: Según “la proximidad y la accesibilidad a los equipamientos, a los centros de consumo masivo en simbiosis con las carreteras urbanas, apuntan a la movilidad cotidiana como un dominio estratégico para los dispositivos que controlan la población” (Yves & Lazo, 2010, p. 34). La eficacia de los sistemas de transporte aumenta la interacción de un flujo elevado de individuos en un mismo espacio, lo que posibilita la aplicación de estrategias de gubernamentalidad, a través de dispositivos de movilidad con mayor rigor y amplitud, por eso esta investigación se centró en el estudio de la política gubernamental de movilidad de Medellín que constituye el SITVA.

Las estrategias de gubernamentalidad aterrizan en la sociedad a través de dispositivos de control, de allí que el segundo concepto clave de la investigación haya sido el de dispositivos. De acuerdo con Agamben (2015), estos pueden ser de sexualidad, movilidad o de confinamiento estacionario y operan a través de métodos de seducción que inducen al individuo a realizar acciones concretas, sin tener que hacer uso de la fuerza directa. Su función principal es anular el libre albedrío sin sugerir que el sujeto está siendo sometido y privado de la libertad. Para esta investigación se utilizaron los dispositivos de movilidad. Estos se desarrollan en espacios de circulación con capacidad de actuación y movilización de impacto, operando a su vez a favor del deseo de los individuos bajo límites que les permitan generar representaciones propias.

Con la intención de entender cómo opera un dispositivo, Deleuze (1990), señala 3 líneas de acción: la línea de fuerza, que corresponde al momento primario de interacción de la verdad con el espacio intervenido por el dispositivo. Esta no queda estática en el punto en el que inicia, sino que transita y se modifica, producto de la transformación de las relaciones de poder existentes en la realidad y la evolución de los individuos intervenidos.

La transformación que sufre el escenario, la concepción de verdad y las prácticas del ser humano, producen ramificaciones en las que se genera la línea de subjetivación, que corresponde al efecto individual que sufren las personas al interactuar con el dispositivo en una relación de poder. Esta línea permite la formación de subjetividades que transforman al individuo en sujeto. La línea de fuga corresponde a aquellas personas que no logran ser modificadas por ese dispositivo en específico, que como producto del proceso de subjetivación crean una resistencia al dispositivo.

El control social influenciado por el Estado necesita que el dispositivo intervenga los espacios más cotidianos de la comunidad. Esta relación se da a partir de la modificación de las formas de interacción del individuo con la realidad, este proceso direcciona en qué sentido se apropia el sujeto del espacio, y, por ende, el vínculo que se genera al habitar estos lugares significativos. A través de estos procesos de identificación el dispositivo consigue generar colectivos que devienen en la creación de comunidades moldeadas bajo el diseño institucional. Este proceso es el que constituye las comunidades imaginadas y el arquitecto de esta ilusión es el gobierno.

Las comunidades imaginadas surgen como un producto de los estudios frente a los nacionalismos, que cargan con la connotación negativa heredada de su uso en las guerras, pero que actualmente encuentran valor teórico para estudiar el control que ejercen los estados en la sociedad con la intención de imponer delimitaciones del yo y el otro en un mundo globalizado. Bajo la noción de Anderson (1993), la “comunidad política imaginada” tiene equivalencia con el significado de nación, considerando que es una construcción del Estado que busca generar un efecto de fraternidad entre la sociedad y el suelo que habitan.

Los procesos de identificación son importantes para la vinculación de los individuos y la generación de comunidad. Si bien es imposible que todos los sujetos que hacen parte de la sociedad logren conocerse unos a otros, debe existir un mínimo de reconocimiento para poder generar conexión con esa comunidad que se debe aceptar y que se conforma por desconocidos. Los procesos de constitución de identidad se logran a partir de figuras de identificación colectiva que no necesariamente deben ser físicas y que en su mayoría responden a los dispositivos de control y vigilancia del Estado. Las comunidades imaginadas son las encargadas de crear un tipo de individuo funcional para el Estado bajo las lógicas de

la autogestión. Es por esto, que las políticas de gubernamentalidad, son una herramienta crucial para moldear a ese sujeto y convertirlo en un “ciudadano civilizado”.

Por otro lado, la metodología que guio esta investigación se estructuró a partir de la propuesta de Jackson (2016), que define cuatro enfoques metodológicos producto de la articulación de una serie de dimensiones tipológicas. Lo anterior, permite al investigador definir la forma en cómo se va a relacionar con el objeto de estudio y, así mismo, cómo entenderá los fenómenos producto de esa relación. Las dimensiones tipológicas se dividen en ontología filosófica y ontología científica. La primera plantea el posicionamiento filosófico con respecto a la relación entre el investigador y el mundo; y la segunda establece la concepción que se tiene del mundo a raíz de la articulación del conocimiento y la observación del fenómeno, buscando orientar la conexión que tiene el investigador con el mundo.

Esta investigación partió de una ontología filosófica monista, debido a que el investigador se concibe como parte del mundo. La ontología científica es transfactualista, pues el conocimiento se produce a través de objetos que son inobservables en principio. Basado en lo anterior, el enfoque metodológico, acorde a las tipologías establecidas, fue el reflexivista, que parte de las tradiciones filosóficas idealistas y no empiristas. Esta metodología incorporó enfoques fundamentados en un compromiso social centrado en la transformación. Por esta razón, la investigación realizada se articuló dialécticamente con las condiciones sociales y estableció críticas a los principios de opresión que intervienen en las relaciones sociales (Jackson, 2016).

Luego de determinar el enfoque metodológico, se procedió a la selección del método, que para esta investigación fue el estudio de caso. Lo anterior según Vasilachis (2006), supone la selección de uno o varios objetos de estudio relevantes, con la intención de producir o maximizar conocimientos a partir de su análisis, haciendo énfasis en el contexto de dicho fenómeno. “El caso o los casos de un estudio pueden estar constituidos por un hecho, un grupo, una relación, una institución una organización, un proceso social, o una situación o escenario específico” (Vasilachis, 2014, p. 218).

Existen 3 tipos de estudios de caso: explicativos o causales, descriptivos y exploratorios. Para este trabajo se utilizó el diseño explicativo<sup>9</sup>. Este pone como punto de partida la selección de una teoría con la intención de generar una base que dirija la observación del fenómeno, la recolección de información y el análisis de los datos. El proceso anterior, tuvo como finalidad robustecer los cimientos teóricos o generar nuevos. Los estudios de caso parten de la selección de un diseño de investigación que se corresponde con el modelo de investigación que se desea realizar. Este se estructura, según Yin (1984), de acuerdo con los valores que adquieran los siguientes componentes: la cantidad de variables existentes en la pregunta y su relación de causalidad; la cantidad de unidades de análisis; y el tipo de validez.

El primer componente alude a las relaciones causales que se definen según la cantidad de variables y la forma en que estas se articulan para producir un resultado específico. Estas relaciones causales pueden ser simples, complejas y enigmáticas. En este caso, el análisis fue de tipo simple, ya que la variable independiente, que es la política de gubernamentalidad del SITVA de Medellín, fue necesaria y suficiente para que se diera el fenómeno o variable dependiente, que fue la construcción de una comunidad imaginada en la ciudad de Medellín. Además, su articulación causal se veía afectada en fuerza causal, debido a una variable interviniente, el dispositivo de movilidad presente en la cultura metro.

El segundo componente, está relacionado con los diseños de caso, que están determinados por dos dimensiones: la cantidad de fenómenos seleccionados, que puede adquirir dos valores: múltiples o único; y el número de unidades de análisis propias de cada estudio, cuyo resultado también binario: holístico o *embedded*. Para esta investigación, se tomó la decisión de responder a la pregunta de investigación, partiendo de la elección de un solo objeto de estudio (esto lo hizo un estudio de caso único), observando que las proposiciones teóricas escogidas pudieron ser confirmadas, ampliadas o desafiadas a partir de la comparación con un solo fenómeno de la realidad.

El estudio de caso es de tipo holístico y no *embedded*, debido a que se contó con una sola unidad de análisis, que para este caso fue la formación de comunidad imaginada en la ciudad

---

<sup>9</sup> Para más información sobre los otros dos diseños de estudio de caso, dirigirse al texto: Yin, R. K. (1984/1989). Case Study Research: Design and Methods, Applied social research Methods Series, Newbury Park CA, Sage.

de Medellín. De acuerdo con Yin (1984), la combinación entre estudio holístico (unidad de análisis única) y el diseño de caso único, constituyen un diseño de estudio de caso de Tipo 1.

Por último, se encuentra la validez de un estudio de caso, que alude a la credibilidad de los hallazgos, la coherencia de los objetivos de estudio frente a los resultados y la rigurosidad de la investigación en todos sus aspectos. Para comprobar la existencia de las condiciones anteriores en una investigación, Yin (1984), propone 4 tipos de validez: por construcción conceptual; interna; externa; y de confiabilidad. Se utilizó en este trabajo, la validez de construcción conceptual, para la que se construyeron unas métricas que permitieron medir si el fenómeno analizado correspondió a los supuestos teóricos que le dieron origen a la investigación.

Luego de estructurado el diseño de caso es importante el proceso de operacionalización de la unidad de análisis, para este se estipularon tres unidades de observación: la primera son las unidades programáticas, en las que se encuentran los documentos de constitución de la política pública de movilidad que da origen al SITVA, los informes que constituyen la cultura metro, los proyectos de acuerdo, los programas, los planes de desarrollo y prensa, etc. Las segundas son las unidades de observación territorial, en las que se encuentran el metro de Medellín y el tranvía de Ayacucho; y las terceras, son las unidades de observación social, en este caso, los ciudadanos usuarios del SITVA.

El análisis de la información recolectada se hizo bajo el esquema propuesto por Yin (1984). El autor propone 3 estrategias de análisis: un marco de explicaciones rivales, descripciones de caso y proposiciones teóricas. Este estudio de caso se estudió bajo el análisis de las proposiciones teórica, considerando que estas implicaron la elección primaria de una teoría que permitió generar interrogantes que pudieron ser leídos en fenómenos de la vida real. Esta investigación observó una relación teórica causal ente la existencia de políticas de gubernamentalidad implementadas bajo dispositivos de movilidad y un cambio en el comportamiento del sujeto que termina constituyendo comunidades imaginadas. El supuesto anterior, sirvió como una guía para la observación de la realidad en el sistema integrado de transporte de Medellín, específicamente el metro.

Bajo esta noción, Yin (1984), expone 5 técnicas de análisis: los modelos lógicos, la búsqueda de patrones de comportamiento común, la construcción de explicaciones, análisis de series

temporales y síntesis de casos cruzados. Este trabajo utilizará la técnica de construcción de explicaciones, que busca la construcción de un análisis fundamentado en los datos o información obtenida.

Para lograrlo se partió del establecimiento de una secuencia lógica de acontecimientos que explicaron el fenómeno que se estudió. Segundo, se realizó una comparación de este caso observable con el supuesto teórico seleccionado, con el fin de evidenciar o no la convergencia entre la secuencia teórica y la resultante del estudio. Tercero, se diseñó una propuesta final que encapsuló el cruce anterior (continuación de la explicación inicial o alteración de esta). Cuarto, se retroalimenta el hallazgo con otros detalles que haya arrojado el caso. Por último, el autor propone un paso de refinamiento del producto teórico final y es la comparación de más casos que posibiliten que sea generalizable. Sin embargo, en este proceso solo se utilizaron los 4 primeros puntos.

El presente trabajo esta dividido en cinco capítulos. **Error! Reference source not found.**En el primero, se presenta el marco teórico de la investigación: la gubernamentalidad y sus dispositivos: un acercamiento teórico a la comprensión de las comunidades imaginadas. En el segundo, se expone el diseño metodológico: las comunidades imaginadas a través del estudio de caso; en el tercero, el contexto: el sistema de movilidad de todos; en el cuarto, los resultados: el efecto del control; y en el quinto, las conclusiones.

## **1. La gubernamentalidad y sus dispositivos: un acercamiento teórico a la comprensión de las comunidades imaginadas.**

En este capítulo se define y desarrolla el marco analítico que sirvió como perspectiva de análisis del fenómeno de estudio. Además, se conceptualizan las categorías principales de la investigación: gubernamentalidad, dispositivo y comunidad imaginada. Para lograr esto, se realizó un rastreo bibliográfico de los términos, se confrontaron los diferentes significados hallados y se finalizó con la construcción de un significante único para esta tesis.

### **1.1. La gubernamentalidad como enfoque para el estudio de las comunidades imaginadas**

El marco analítico utilizado en la presente investigación es el de la gubernamentalidad. Para adentrarse en este se debe iniciar estableciendo una definición previa de aquello que se entiende por gubernamentalidad y los orígenes de esta. La gubernamentalidad nace producto de una redefinición que hace Foucault al concepto de poder en sus cursos en el Collège de Francia 1974-1975 y 1978-1979; aunque su concepción de poder bélico se ve de forma específica en su libro “La historia de la sexualidad” publicado en 1976.

La gubernamentalidad nace del cuestionamiento sobre la ubicación del poder como un atributo únicamente del Estado, y su función coercitiva y bélica, que le vincula con el uso de la fuerza. Este cambio de perspectiva sugiere pensar el poder a través de las relaciones estratégicas entre individuos o grupos poblacionales; y entenderlo como proceso de subjetivación y conducción de los individuos (biopoder).

Deleuze (1987), visibiliza esta nueva teoría mediante la operacionalización del concepto de poder, a partir de tres componentes: su ubicación, que según este, está en constante movimiento entre los dominados y los dominantes; la tenencia, donde plantea que el poder

no se posee (solo el Estado por medio de instituciones como el ejército) sino que es un ejercicio constante; y la naturaleza, donde señala, que el poder no necesariamente es coercitivo ni pretende una dominación absoluta sobre el otro. Este nuevo significado de poder le permite a Foucault (1997) desarrollar su teoría sobre el gobierno, en la que lo caracteriza como una forma de institucionalizar y regular el poder, y coordinar o administrar la conducta propia o de otros individuos. Este cambio de perspectiva implicó una nueva concepción de las relaciones entre las instituciones estatales y los individuos, pasando de un poder soberano autoritario y coercitivo, a una gestión estatal desde el arte de gobernar, a través de la gestión de las mentes y los cuerpos.

El Estado, condicionado por la entrada de las corrientes de pensamiento liberales (1986), transforma sus políticas autoritarias y bélicas de gobierno, por técnicas de conducción de la conducta humana; una nueva forma de ejercer el poder sobre otros sin hacer uso de la fuerza a través de su brazo armado. Lo anterior se da, en gran medida, por la premisa del liberalismo: “Es preciso por un lado producir la libertad, pero ese mismo gesto implica que, por otro, se establezcan limitaciones, controles, coerciones, obligaciones apoyadas en amenazas, etc.” (Arancibia, 2010, p. 108). Esto permite que las instituciones se vinculen al nivel más micro en la vida de los individuos; se habla entonces del arte de gobernar. Define Foucault (1999) citado en Gómez (2010), que la gubernamentalidad es

el conjunto constituido por las instituciones, los procedimientos, análisis y reflexiones, los cálculos y las tácticas que permiten ejercer esta forma tan específica, tan compleja, de poder, que tiene como meta principal la población, como forma primordial de saber, la economía política, y como instrumento técnico esencial, los dispositivos de seguridad (p. 61).

La teoría de Foucault fue desarrollada posteriormente por las corrientes de pensamiento anglofoucaultianas, que transformaron el concepto de gubernamentalidad en un instrumento para el análisis de las nuevas sociedades neoliberales, fundamentando el desarrollo de una línea de investigación llamada los estudios gubernamentales. Estos autores centran el análisis en el arte de gobernar y las relaciones de poder entre “la esfera política” y “las esferas no políticas” que configuran el gobierno y permiten la creación de técnicas de gobierno que dan vida al Estado “relaciones se establecen entre las autoridades políticas y otras; qué fondos,

fuerzas, personas, conocimiento o legitimidad son utilizadas y, finalmente, por medio de qué dispositivos y técnicas son ejecutables todas estas diferentes estas tácticas” (Mussetta, 2009, p. 50).

En la actualidad (2022), autores como Castro (s.f); Urabayen & Casero (2018); y Rojas (2015), siguen alimentado la corriente de los estudios gubernamentales, a través de investigaciones centradas en las sociedades liberales, que son presentadas como los escenarios ideales para el desarrollo de las políticas de gubernamentalidad de un Estado, considerando que la función principal de estas es que el sujeto no sea sancionado por el poder judicial o que sea necesario el uso excesivo de la fuerza para la resolución de las problemáticas sociales, sino que desde la misma sociedad se reproduzcan practicas subjetivas de control. Este modelo ofrece libertad, por lo tanto, los individuos creen que actúan bajo su propia dirección y no generan resistencia suficiente para confrontar el control estatal en el que se sumergen.

Haidar (2005), Mussetta (2009) y Ortiz (2017), soportan una discusión que sustenta el surgimiento del enfoque de gubernamentalidad y lo presenta como el más idóneo para analizar los efectos, relaciones y construcciones de los módelos de control que se generan desde las instituciones para el dominio del sujeto. Lo anterior, bajo el estudio de las técnicas de gobierno que buscan una articulación eficiente con la sociedad y una disminución de la carga restrictiva y operativa del Estado. Según “el enfoque de la gubernamentalidad no busca la verdad de la política, sino que se pregunta por sus implicaciones para la vida de las personas” (Mussetta, 2009, p. 49).

De acuerdo con Ortiz (2017), este enfoque se centra en entender el proceso por el cual las políticas de gobierno se transforman en dispositivos que cumplen la función de gestionar, a través de la subjetividad, el comportamiento individual. Esta lógica de análisis implica ver la analítica de la sociedad y el Estado, bajo el lente de una máquina en la que cada pieza y ensamblaje permite un tipo de interacción diferente, que responde a un modelo central.

Este autor propone dos perspectivas para analizar un dispositivo: “1) las pertenecientes a los medios por los cuales se ejerce el control: tecnología (techne), conocimiento (episteme) e identidad (ethos), y 2) aquellas que elucidan las formas o estrategias de control: la disciplina de individuos y la biopolítica de poblaciones” (Ortiz, 2017, p. 548). Lo primero sugiere un

estudio esquemático en el que la *techne*, alude a todas las herramientas, técnicas y procedimientos que facilitan el ejercicio del poder por parte del gobierno; la *episteme* corresponde al sistema de valores, conocimientos, religión y verdades de los sujetos; y el *ethos* suscita la vida en comunidad, sus prácticas, símbolos e identidades. Lo segundo propone estudiar la disciplina, vista como el control que ejerce el gobierno para dominar a los individuos desde sus cuerpos, a través de dispositivos de vigilancia; y la biopolítica, tomando una visión más liberal, se basa en la gestión política de una población con fines de regulación de los actos más íntimos y cotidianos. Para esta investigación será indispensable entrecruzar estas dos formas de análisis.

Basado en lo anterior, este enfoque es de utilidad para estudios de observación y reflexión de los procesos de reconfiguración de los sujetos, que se dan por medio de ejercicios de poder en los que se generan nuevas identidades únicas y colectivas, y la gestión de las políticas de “autogobierno” que se centran en situar en el sujeto la responsabilidad de salir de las condiciones vulnerables en que se encuentre. Este también brinda una óptica especial al efecto que sufren los individuos producto de los procesos de segmentación y exclusión de las tecnologías de gobierno y las relaciones políticas. Las condiciones anteriores encuentran sentido al operacionalizar el concepto de gubernamentalidad, un proceso en el que se investiga la estructura del término, su génesis y los usos teóricos para la comprensión de las estrategias de gobierno de los Estados modernos.

## **1.2. La gubernamentalidad como estrategia política.**

Habiendo desarrollado en el apartado anterior el nacimiento y definición de la gubernamentalidad, este subcapítulo se centrará en la estructura del término bajo la noción de estrategia política, con el fin de operacionalizar el concepto. Para lograr lo anterior, se define qué es una estrategia política. Su etimología viene del griego “strategos” y se entiende como la dirección de un ejército, (esto permite observar que la palabra se ha vinculado con el poder y el Estado desde su génesis) ahora bien, al hablar de estrategia política, se conceptualiza en el gobierno propiamente como una propuesta política, que funciona como el medio para generar una visión del mundo y la forma en que las instituciones estatales ejercen el poder.

Uno de los primeros libros que puede ser catalogado como una estrategia política es el príncipe de Maquiavelo (1512), especialmente por lo que representa este texto al nacimiento de las concepciones del Estado moderno y el arte de “gobernar” o mantener el poder. Para Olivera (2016) una estrategia política:

Comprende la manera de pensar, la visión que se tiene del país y sus posibilidades, el programa para superar los problemas y la institucionalidad con la que desde el Estado y la sociedad civil se llevará a la practica el programa. Esta estrategia política se concreta en el diseño de una propuesta política (p. 58).

Las estrategias políticas son la base para el desarrollo de un gobierno, puesto que en estas se plasma la organización y dirección de las instituciones estatales, con el fin de lograr armonía a la hora de actuar bajo la noción de Estado en procesos como: la manifestación del poder estatal para direccionar el comportamiento de la población con fines estratégicos y la resolución de conflictos internos o externos. En ese sentido, cuando Foucault teoriza la gubernamentalidad y habla de esta como estrategia y tecnologías, que soportan y materializan la noción de estado de un gobierno «[pretende] que este concepto de "gubernamentalidad" abarque toda la gama de prácticas que constituyen, definen, organizan e instrumentalizan las estrategias que los individuos en su libertad pueden utilizar para tratar entre sí» [Foucault (1997) citado en Rose (1999)].

Teniendo en cuenta esto, la gubernamentalidad como una estrategia política, va más allá de un gobierno de la institucionalidad, e implica la interconexión de todos los estamentos de una sociedad, “una red de actores” que, articulados, puedan lograr el dominio de sujetos, de un territorio, de una sociedad. Tomando la referencia de Marinis (1999), se puede estudiar la gubernamentalidad como una estrategia a través de las racionalidades políticas y las tecnologías de gobierno.

Las racionalidades políticas, desde la definición de Nikolas Rose y Peter Miller (1992), representan el ejercicio del poder y los modelos discursivos cambiantes sobre las concepciones del gobierno, acentuando el análisis en el “cómo” se gobierna, buscando crear la trama argumentativa que soporta el uso de las técnicas de gobierno, que conformarán la estrategia política del Estado. “No son sólo las formas liberales de gobierno las que operan de acuerdo con una cierta racionalidad: por bárbaras que fueran las estrategias asesinas del

gobierno en la Alemania nazi, no eran simplemente actos de irracionalidad” (Rose, 1999, p. 25). De tal modo, que la racionalidad no se relaciona con la moral sino con la lógica discursiva que da soporte a las acciones del Estado.

Por otro lado, las tecnologías de gobierno son las encargadas de instaurar los programas, lineamientos, técnicas y dispositivos, que instrumentalizan los intereses de intervención gubernamentales sobre la transformación, regulación o dirección de la conducta de los sujetos. Estas no se aplican de forma directa en los individuos, sino que son pensadas para la transformación de los espacios cotidianos y la instrumentalización de lo verdadero y lo falso. Para Marinis (1999)

las tecnologías de gobierno son “de gobierno”, y con ello quiere decirse que están animadas por intenciones de dirigir, moldear, modelar y modular la conducta de otros. Pero también por ello están sometidas a las resistencias de aquellos sobre quienes se aplican, y en ese sentido [...] [se] hablaba de la contingencia como rasgo inmanente de las tecnologías de gobierno (p. 16)

Para este momento de la investigación, la gubernamentalidad es entendida bajo el lente de la corriente anglofoucaultiana<sup>10</sup>, que permite tener una visión de esta como una estructura (siempre cambiante) que da forma y viabilidad a las estrategias de gobierno, que se encaminan a la conducción de la conducta de los sujetos, siempre priorizando el desarrollo de libertades desde los parámetros de lo permitido y lo necesario para la institucionalidad, situando el centro del poder político en el gobierno y no en el Estado. La diferencia principal de esta corriente de pensamiento con los estudios hechos por Foucault es<sup>11</sup> “[que la] comprensión del poder es estudiada por fuera de las instituciones “totales” y mucho más cerca de la construcción de la “verdad” del presente cotidiano” (Papalini et. al., 2012, p. 197). Los anglofoucaultianos parten de la importancia de la problematización de la realidad cotidiana para observar qué dimensiones son dispares y necesitan ser intervenidas.

---

<sup>10</sup> Los Anglofoucaultianos son pensadores neoliberales de origen inglés que en la década de los ochenta retoman conceptos de Foucault para estudiar los fenómenos del “presente”.

<sup>11</sup> Para un mayor desarrollo de las diferencias y aportes que tienen los estudios anglofoucaultianos sobre la gubernamentalidad, frente a las nociones de Foucault, ver el texto de Mussetta (2009) Foucault y los anglofoucaultianos: una reseña del Estado y la gubernamentalidad.

Esta corriente de pensamiento se basa en un modelo económico neoliberal, que toma como premisa la reducción de las funciones del Estado. Debido a esto, algunas nociones de la gubernamentalidad han ido mutando. Por ejemplo, se han dejado de lado las formas de gobierno más individuales por prácticas comunitarias (gobernanza), buscando la economía de las herramientas estatales y la mayor eficiencia de los recursos. Esto ha supuesto la creación de políticas en las que los gobernados son quienes se responsabilizan, participan del proceso de regulación y se vuelven personajes activos en las políticas sociales. Esto orienta el surgimiento de las políticas de gubernamentalidad, que institucionalizan la resolución de problemáticas sociales por medio de un lenguaje enfocado en la autonomía individual y de comunidad. El gobierno materializa estas acciones de sugestión a través de herramientas estatales como los dispositivos.

### **1.3.El dispositivo como herramienta de conducción de la sociedad**

Las políticas de gubernamentalidad aterrizan en la sociedad mediante dispositivos de control, de allí que el segundo concepto clave de la investigación sea el de dispositivos. De acuerdo con Agamben (2015), estos pueden ser de sexualidad, movilidad o de confinamiento estacionario, y operan a través de métodos de seducción que inducen al individuo a realizar acciones concretas, sin tener que hacer uso de la fuerza directa. Su función principal es anular el libre albedrío, sin sugerir que el sujeto está siendo sometido y privado de la libertad. Según Foucault (1984), las relaciones de saber/poder son las que definen y sitúan la funcionalidad del dispositivo al reconocerlo como una red entre instituciones, reglas, comportamientos, escenarios, tecnologías y discursos que producen un tipo de sujeto.

Con la intención de entender cómo opera un dispositivo, Deleuze (1990), señala tres líneas de acción: la línea de fuerza, que corresponde al momento primario de interacción de la verdad con el espacio intervenido por el dispositivo. Esta no queda estática en el punto en el que inicia, sino que transita y se modifica, producto de la transformación de las relaciones de poder existentes en la realidad y la evolución de los individuos intervenidos. “Lo que los dispositivos inscriben en los cuerpos son reglas y procedimientos, esquemas corporales, éticos y lógicos de orden general que orientan prácticas singulares: conducen-conductas dentro de un campo limitado pero inconmensurable de posibilidades” (García, 2011, p. 6).

La transformación que sufre el escenario, la concepción de verdad y las prácticas del ser humano, producen ramificaciones en las que se genera la línea de subjetivación, que corresponde al efecto individual que sufren las personas al interactuar con el dispositivo en una relación de poder. Esta línea permite la formación de subjetividades que transforman al individuo en sujeto. La línea de fuga corresponde a aquellas personas que no logran ser modificadas por ese dispositivo en específico, que como producto del proceso de subjetivación crean una resistencia al dispositivo.

Lo anterior, complementa la concepción de Deleuze (1990), sobre los dispositivos de seguridad, que presentan una racionalidad de acción diferente a los dispositivos de soberanía y los disciplinarios. En esta investigación se hace referencia a los dispositivos de seguridad, ya que, dentro de estos, y gracias a la problematización hecha por Alexandre de Maitre (1682) citado en Castro (2013), se hayan los dispositivos de movilidad. Maitre analiza las dificultades de gobernar los objetos o sujetos cuando se encuentran en circulación, centrándose, en primer momento, en la gestión de fenómenos como la “circulación de enfermedades, circulación de clases peligrosas, circulación de mercancía, circulación de deseos” (Castro, 2013, p. 22).

Es el movimiento de los deseos, aquello que el dispositivo debe gestionar, atendiendo al carácter probabilístico de las acciones de los sujetos y de las motivaciones que conllevan esas acciones, resaltando que lo ideal no es prohibir el movimiento sino gestionarlo dentro de un marco de lo “aceptable”. Es por esto que esta vertiente de los dispositivos de seguridad se preocupa por atender la circulación de los sujetos y gestionarla, por medio de la intervención del espacio físico en el que transitan los cuerpos y no directamente el cuerpo del individuo; estas son “tecnologías del yo, pero inscritas plenamente en un dispositivo de movilidad que busca vincular el deseo de los individuos a la sociedad del trabajo” (Castro, 2013, p. 37).

Por medio de la gestión del individuo con fines mercantilistas, el gobierno toma una función de higienización de la clase obrera, que tiene como finalidad diseñar a los sujetos en función de la economía, como relata Castro (2013)

la emergencia de la clase obrera planteaba entonces una serie de preguntas para las élites: ¿Qué hacer con la creciente visibilidad y movilidad de estos sectores populares, vistos como inferiores tanto social como racialmente? ¿En qué punto del universo

urbano tenían que ubicarse? ¿Cuál debería ser su participación en la nueva infraestructura de bienes y servicios? ¿Cómo generar dispositivos capaces de movilizar sus cuerpos y sus mentes? Y en caso de fracasar esos dispositivos, ¿cómo crear mecanismos de seguridad capaces de contener los vicios, enfermedades y desviaciones que trae consigo esta población inmóvil? (p. 32).

Esta investigación toma los dispositivos de movilidad, como una herramienta que interviene las infraestructuras que cumplen con la función de transportar a los individuos. El dispositivo se desarrolla en espacios de circulación con capacidad de actuación y movilización de impacto, operando a su vez a favor del deseo de los individuos, bajo límites que les permitan generar representaciones propias, porque la intención no es cohibir un deseo sino gestionarlo.

El control social implementado por el Estado en los sistemas de transporte, mediante dispositivos de control y/o movilidad, debe lograr gobernar las acciones más cotidianas de la comunidad. En efecto, esto se logra a partir de la modificación de las formas de interacción del individuo con la realidad espacial, y, por ende, la creación un vínculo que se genera al habitar estos lugares significativos. A través de estos procesos de identificación, el dispositivo consigue generar colectivos que devienen en el surgimiento de comunidades moldeadas bajo el diseño institucional. Esta serie de sucesos es lo que constituye las comunidades imaginadas y el arquitecto de esta ilusión es el gobierno.

#### **1.4. Comunidad imaginada: el resurgir de la nación.**

El término “comunidad imaginada” nace de los estudios sobre nación y nacionalismo realizados por Benedict Anderson (1993). El concepto alude a la construcción de las sociedades por medio de significantes (símbolos y/o discursos) para generar una vinculación horizontal que despierte pasiones en los individuos y que los inciten a reproducir sentimientos de protección de esos imaginarios. Esta definición tiene su origen teórico en una intención de Anderson (1993) de reformular el concepto de nacionalismo dado por los estudios contemporáneos, que lo analizaban bajo las nociones de la segunda guerra mundial, pero que se puede observar desde la revolución francesa. Esas teorías cargadas de significantes negativos de lo que es la nación permiten que Anderson construya el concepto de “comunidad

política imaginada”, un equivalente al significado de nación, considerando que es una construcción institucional, que busca generar un efecto de fraternidad entre la sociedad y el suelo que habitan.

En ese sentido, la nación es considerada como la voluntad que tienen los sujetos de un territorio delimitado, de unirse y generar comunidad, bien sea motivados por elementos unificadores que los hagan sentir representados o guiados por las delimitaciones políticas de construcción del Estado: las fronteras, el idioma, las normas, la etnia, etc. Sin embargo, la nación también puede ser vista como una forma de resignificar la cultura de una comunidad por medio de los sentimientos prácticos de fidelidad e identidad que ayudan a la configuración de representaciones colectivas. Esto permite que los sujetos se sientan conectados unos a otros sin que hayan coincidido alguna vez, pero reconociendo que hay objetos y sensaciones que les unen y determinan. Es por esto que, en el concepto de nación “se interceptan lo teórico y lo estético, lo orgánico y artificial, lo individual y colectivo, lo universal y particular, lo independiente y dependiente, lo ideológico y apolítico, lo trascendente y funcional, lo étnico y cívico, y lo continuo y discontinuo” (Mellado, 2003, p. 30).

Desde las aristas del significado de nación, los procesos de identificación ocupan el espacio más importante para la vinculación de los individuos y la generación de comunidad. Si bien se ha expuesto que es imposible que todos los sujetos que hacen parte de la sociedad logren conocerse unos a otros, debe existir un mínimo de reconocimiento para poder generar conexión con esa comunidad que se debe aceptar y que se conforma por desconocidos.

Los procesos de constitución de identidad se logran a partir de figuras de identificación colectiva, que no necesariamente deben ser físicas y que en su mayoría responden a los dispositivos de control y vigilancia del Estado. Es esencial en este escenario el papel de la narración, que, junto al lenguaje, posibilitan la estructuración de identidades nacionales que, para Colom (2003), corresponden a imaginarios construidos narrativamente por percepciones históricas que propician la sedimentación cultural.

La construcción de nación en América Latina, como estipula Lafuente (1996), es un proyecto inacabado, entendiendo nación (desde la mirada más omnipresente) como una forma de organización que vincula a los ciudadanos bajo una identidad colectiva, que genera y

distribuye identidades. Para los países latinoamericanos el proceso de construir de nación, bajo los anteriores términos, ha sido complejizado porque se basó en un proceso de “identificación de resistencia”, como lo nombra Castells (2005), que son la consecuencia de la construcción de identidad, basada en la marginación y el rechazo cultural o político.

Estas teorías de construcción de nación se pueden ver materializadas en las naciones latinoamericanas y los procesos de conquista e independencia en el que se destruyeron la mayoría de los símbolos de los pueblos originarios, se impusieron costumbres y religión, y los españoles intentaron perpetuar su raza con procesos de mestizaje. Un proceso, que a través de los años se ha visto reflejado en una diversidad de habitantes en el territorio y la debilidad de las instituciones estatales, lo que generara identidades débiles y naciones fragmentadas.

En Latinoamérica se ha contado una historia desde los vencedores que ha impedido crear un arraigo al territorio y unos símbolos que permitieran hacer sentir a todos en comunidad, por lo que recurrentemente se encuentra una fragmentación territorial. Esta incapacidad es producto del “largo periodo de ruptura social, estancamiento económico e inestabilidad política abierto con la independencia, así como la incapacidad para encontrar un sustituto a la referencia unitaria perdida con el mundo colonial, llevó a la pérdida del optimismo histórico inicial” (Colom, 2003 p. 324).

El concepto de nación en América latina rompe con la idea de naciones fuertes, que se consolidó en algunos países europeos, como Francia, y que luego llegó a América con Estados Unidos. Estos dos países son naciones fuertes que comparten el mismo principio de identificación de los sujetos con el territorio: una “identidad legitimadora”, que construye la nación desde la jerarquía institucional. Castells (2005) relata cómo se construye una nación fuerte en Francia:

En el momento de la revolución francesa menos del 13% de los territorios franceses actuales hablaban en ese momento la lengua de Île-de-France. Yo diría que es la única identidad europea nacional que se construyó de forma eficaz desde el Estado. Se construyó fundamentalmente, [...] a través de la represión, como todas las entidades construidas desde el Estado, pero hubo represión en otros muchos lugares y no funcionó tan bien. Hubo algo decisivo, que fue la escuela de la Tercera República, la

escuela de Gilles Ferrie, que realmente construyó el petit citoyen français como modelo cultural (p. 17).

Producto de la concepción de algunos países sobre la soberanía y el poder, germinan los nacionalismos en Europa después de 1820 como un rescate a las identidades “primarias” de las naciones, partiendo de las raíces de los poderes dinásticos. En ese sentido, los nacionalismos pueden ser entendidos como la reestructuración del Estado, partiendo de un sentimiento de exclusión o de inclusión excesiva de las instituciones. Es decir, en el primer caso, sujetos que no se sienten representados y que exigen representación; y en el segundo, que la colectividad sienta que se desdibujó el sentido de nación al incluir a personas que no hacen parte de su imagen de nación y luchan para volver a consolidar lo que eran antes de la expansión. Se puede decir entonces, que el nacionalismo

es el estado de enojo que suscita la violación del principio [de congruencia entre la unidad nacional y la política] o el de satisfacción que acompaña a su realización. Movimiento nacionalista es aquel que obra impulsado por un sentimiento de este tipo (Ortega, 2008, p. 13).

Las distintas guerras y los extremismos han dotado de un significativo negativo al nacionalismo. Sin embargo, Anderson (1993) intenta rescatar la construcción de este término, a partir de la categoría de “comunidades políticas imaginadas”, considerando que la nación es una categoría que el individuo no escoge, sino que nace con este “un lazo natural” difícil de borrar, y que a su vez te hace susceptible al vínculo con otros sujetos que comparten contigo las mismas connotaciones lingüísticas y territoriales; además del sentimiento de pasión que la nacionalidad suscita. La retórica que se crea en torno a lo nacional da cabida al componente imaginario de este concepto. En algún punto todos los individuos crean una imagen subjetiva de los símbolos nacionales, que el discurso le permite recordar. Es por eso que los medios de comunicación, el lenguaje y las instituciones son de gran importancia en la construcción de esta imagen.

Construir imaginarios en Latinoamérica representa un reto mayor, considerando la multiplicidad de culturas y representaciones simbólicas que tienen los habitantes de cada país de la región. Dentro de un mismo territorio, tan extenso y diverso como Colombia, se vuelve complejo pensarse en un solo tipo de símbolo unificador, más allá de un himno o bandera,

que no logran ser lo suficientemente vinculantes ni generar sentimientos tan fuertes para extrapolarse a los imaginarios de los individuos y producir la sensación de comunidad.

Basado en lo anterior, esta tesis estudia el concepto de comunidad política imaginada en un escenario local, donde aumenta la probabilidad de identificar símbolos discursivos meta reales con capacidades de vinculación comunitaria. Lo anterior, dado que la extensión territorial y poblacional de los municipios en Colombia no es voluminosa, la existencia de estas condiciones permite estudiar la configuración de comunidad política imaginada y entender la fuerza que el gobierno local tiene para generar objetos simbólicos que crean las condiciones para gestionar a los sujetos.

Esta investigación se plantea como una secuencia teórica en la que cada una de sus variables se construyen en red y que al conectarse una con la otra permiten generar una hipótesis que se comprobará en la realidad con un hecho. Debido a lo anterior se construye un capítulo metodológico que posibilita el análisis expuesto con anterioridad.

## **2. De la metodología reflexivista al estudio de caso explicativo**

La propuesta metodológica de Jackson (2016), direcciona la estructuración de este capítulo metodológico. El autor propone un orden para las metodologías existentes, con el objetivo de hacer una distinción entre metodología y método. Lo anterior permite que los investigadores en ciencias sociales puedan seleccionar una metodología orientada a la conexión que tiene este con el mundo y la postura que tomará frente al objeto de conocimiento, lo que el autor denomina ontología.

Al plantear la ontología como pieza principal y fundamental en la construcción de un diseño de investigación, se prioriza un relato del mundo en el que su composición se basa en una relación de actores e instituciones en condiciones de poder desiguales. Para esto, Jackson (2016) expone unas dimensiones tipológicas, en las que la ontología se puede observar desde la ciencia, como la estructura independiente que permite la existencia del hecho, o desde la filosofía, al referirse a la conexión del individuo con el mundo y la comprensión de este desde unos conceptos base.

La ontología filosófica puede ser vista y entendida como una construcción anterior a la ontología científica, puesto que se considera que el investigador “no [puede] hacer afirmaciones defendibles sobre lo que existe hasta que se haya aclarado la base sobre la que lo [está] haciendo” (Jackson, 2016. p 30). Definir o priorizar una ontología sobre otra retroalimenta la discusión sobre de qué forma se produce el conocimiento sobre el mundo y si este es capaz de limitar, contrastar o validar las producciones científicas sobre este. En ese panorama de conflictos, Jackson (2016), estipula unas categorías, que, de forma rigurosa, amplían y organizan el panorama de discusión.

Las distinciones de las tipologías ontológicas se organizan de la siguiente forma: al hablar del carácter filosófico se presentan dos tipos de visiones de la relación mente-mundo: la

primera es dualista, y plantea la separación de la mente y el mundo. Mientras que el monismo afirma que no debe existir una separación entre las ideas del investigador y el mundo. Ahora bien, la ontología científica tiene dos vertientes sobre la producción de conocimiento: el transfactualismo, donde el conocimiento se produce a través de objetos que son inobservables en principio y el fenomenalismo, en el que se sostiene que la producción de conocimiento debe basarse en la recopilación de experiencias pasadas que sirvan de guía para el estudio de los fenómenos futuros.

Basado en lo anterior, la metodología de la cual parte esta investigación es la reflexivista, que se fundamenta en la tradición filosófica idealista, donde se combina la ontología filosófica monista y el transfactualismo científico. “El monismo transfactual debe considerarse como el que da lugar a desafíos particulares y distintivos propios, y las metodologías que enfrentan esos desafíos deben proporcionar un fundamento o una garantía para afirmaciones empíricas particulares” (Jackson, 2016, p. 172). Por esta razón, la investigación realizada se articula dialécticamente con las condiciones sociales y establece críticas a los principios de opresión que intervienen en las relaciones sociales, en la búsqueda de comprender el mundo y generar un cambio a partir de la investigación de un fenómeno.

La metodología de la cual se parte propone una visión de reflexión sobre el objeto de estudio y la producción del conocimiento. Al seleccionar el método se debe tener en cuenta este principio, es decir, el método deberá buscar que el estudio del fenómeno produzca un proceso de razonamiento en el que se cuestione la realidad y se genere conocimiento que retroalimente futuros escenarios. Partiendo de estas condiciones, el método seleccionado es el estudio de caso, ya que este se aplica a fenómenos contemporáneos que han sido poco explorados y de los que es posible realizar una producción teoría al investigarlos, añadiendo que Chetty (1996) citado en Martínez (2006) estipula el estudio de caso como el método:

- [Adecuado]para investigar fenómenos en los que se busca dar respuesta a cómo y por qué ocurren.
- Permite estudiar un tema determinado.
- Es ideal para el estudio de temas de investigación en los que las teorías existentes son inadecuadas.

- Permite estudiar los fenómenos desde múltiples perspectivas y no desde la influencia de una sola variable (p. 175)

Es importante precisar que, aunque el estudio de caso se ha utilizado anteriormente como un método, ha sido ampliamente criticado y se le ha restado rigurosidad al catalogarse como forma de investigación que puede realizarse en la fase exploratoria de los análisis, esto

debido a la poca importancia que se le ha dado en algunos textos relacionados con el tema. Por ejemplo, en la quinta edición del texto de Rossi y Freeman (1993) sobre investigación no se menciona el estudio de caso como método de investigación. De manera similar, la quinta edición del texto *Research Methods in Social Relations* de Kidder et al. (1986) sólo se refiere al estudio de caso como una técnica con un papel bastante limitado en la investigación, con un diseño preexperimental (Martínez, 2006, p. 167).

La falta de manuales que indiquen como explorar y aplicar el estudio de caso como método, también ha influido en tomarlo como una opción poco rigurosa en investigaciones en ciencias sociales. Este es un debate al que Yin (1994) hace frente presentando una propuesta a modo de manual para la realización de estudios de caso con rigor científico. “El estudio de caso como [método]de investigación abarca [...]la lógica del diseño, las técnicas de recopilación de datos y los enfoques específicos para el análisis de datos. En este sentido, [...] [se convierte en] una estrategia de investigación integral” (Yin, 1994, p.14).

Basándose en los principios estipulados por Yin (1994), y teniendo en cuenta las pautas que brinda la metodología para la selección del caso, se definen los tres ítems principales para precisar si el método de esta investigación es experimental, historicista o un estudio de caso: el primer ítem, es el tipo de pregunta a responder, donde se define si el interés de la investigación es descriptivo, exploratorio o explicativo, a partir del adverbio interrogativo utilizado en la pregunta principal, el presente estudio es de tipo explicativo, puesto que el interrogante usado es “cómo”. El segundo ítem es el control del investigador sobre los acontecimientos, que puede ser alto, medio o nulo y hace referencia al poder que tiene quien investiga el fenómeno sobre la manipulación del fenómeno y las fuentes de información, esta investigación no tiene control sobre el fenómeno.

Y el tercero comprende la temporalidad del fenómeno, si es contemporáneo o histórico; en este caso se realiza una investigación sobre un hecho actual. Según los ítems seleccionados el método idóneo es el estudio de caso.

Al seleccionar como método el estudio de caso, el primer momento de estructuración de la investigación bajo la lógica del método es la seleccionar del tipo de estudio de caso. Existen tres tipos de estudios de caso: los descriptivos, desde los cuales “se pretende identificar los elementos clave o variables que inciden en un fenómeno” (Martínez, 2006, p. 170); los exploratorios, que consisten en los acercamientos primarios de la teoría con la realidad que es objeto de estudio; y los explicativos, en los se pone como punto de partida la selección de una teoría para generar una base que dirija la observación del fenómeno y la construcción de una hipótesis, que guíe la recolección de información, y el análisis de los datos enfocado en la construcción de nuevas teorías. El proceso anterior, tiene como finalidad robustecer los cimientos teóricos o generar nuevos, lo que denomina Martínez como (2006), racionalidad teórica.

Según la descripción anterior, esta investigación se clasifica en el estudio de caso explicativo, ya que buscó observar una relación causal entre la existencia de políticas de gubernamentalidad implementadas bajo dispositivos de movilidad y un cambio en el comportamiento del sujeto, que termina constituyendo comunidades imaginadas. De acuerdo con lo anterior, al realizar un estudio de caso explicativo, se deben definir, según Yin (1994), la cantidad de variables existentes en la pregunta y su relación de causalidad; las proposiciones teóricas; las unidades de análisis; las unidades de observación; y el análisis de hallazgos.

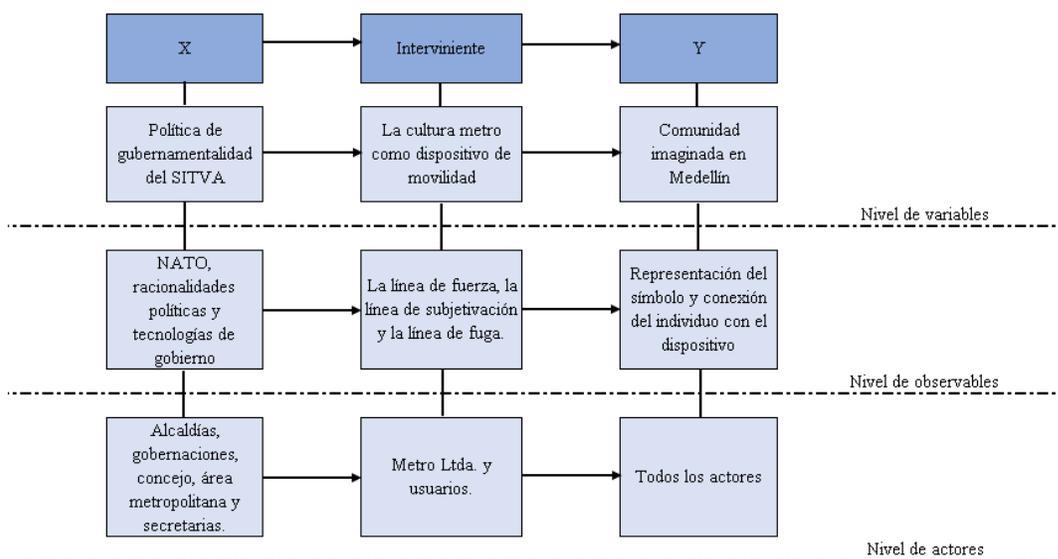
Frente a la cantidad de variables existentes en la pregunta y su relación de causalidad, se deben enumerar las variables y la forma en que estas se articulan para producir un resultado específico. Estas relaciones causales pueden ser complejas, cuando las variables del fenómeno dependen una de la otra. Enigmáticas, donde el fenómeno y las causalidades son volátiles y una pequeña variable puede producir efectos grandes. Y simples, donde la existencia de una variable es suficiente para que se dé el fenómeno. Esta última es la causalidad de la presente investigación, ya que la variable independiente, que es la estrategia política de gubernamentalidad del SITVA de Medellín, es suficiente para que se dé la variable

dependiente, que es la construcción de una comunidad imaginada en la ciudad de Medellín. Además, su articulación causal se ve afectada, debido a una variable interviniente: el dispositivo de movilidad presente en la cultura metro.

Después de la selección de las variables se definen las proposiciones teóricas, que son las preguntas temáticas que guían la recolección de la información para cada variable y orientan las construcciones conceptuales. Esta investigación parte de tres proposiciones: la primera señala que, las políticas de gubernamentalidad institucionalizan los dispositivos de control; la segunda, propone que los dispositivos de movilidad posibilitan la gestión de los individuos; y la tercera, establece que las comunidades imaginadas nacen en escenarios de orientación de la conducta. Las proposiciones teóricas escogidas pueden ser confirmadas, ampliadas o desafiadas a partir de la comparación con un solo fenómeno de la realidad.

Luego se determina la unidad de análisis que se encarga de estudiar “el alcance del caso, [complementar] las proposiciones, y [permitir] acotar la búsqueda de información” (Yacuzzi, 2005, p. 24) y según su cantidad, precisa si el estudio de caso es holístico, cuando solo existe una unidad, o encapsulado, cuando se presentan dos o más. Según las proposiciones anteriores y la elección de un solo fenómeno de estudio, se determina una sola unidad de análisis, que para este caso es la formación de comunidad imaginada en la ciudad de Medellín. De acuerdo con Yin (1994), estas características corresponden a un estudio de caso de tipo holístico, con un fenómeno único de estudio, que debe operacionalizarse para poder pasar de lo teórico a lo empírico; proceso que se hará a través de la definición de variables.

Tabla 1. Operacionalización de la hipótesis.



Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 1, se define el esquema de la hipótesis, que se divide en tres niveles: en el primero se establece la X, que es la política de gubernamentalidad del SITVA; la variable interviniente, la cultura metro como dispositivo de movilidad; y la Y, la constitución de una comunidad imaginada en Medellín. En el segundo nivel se definen los observables que permiten realizar la recolección de información que satisface la unidad de análisis. Y finalmente el nivel de actores, que define los implicados y responsable de cada proceso.

Por último, se señalan las unidades de observación, que se clasifican en tres tipos: unidades programáticas, en las que se encuentran los documentos que constituyen el SITVA, la política pública de movilidad, el manual operativo del metro de Medellín, la cultura metro, etc. Unidades de observación territorial, en las que se encuentran: las estaciones San Antonio, Niquia, Poblado y San Javier del metro de Medellín. Unidades de observación social, en este caso, los ciudadanos usuarios del SITVA que frecuentan las estaciones San Antonio, Niquia, Poblado y San Javier. Después de definir las unidades de observación, se establecen las técnicas de recolección de información para cada segmento de esta investigación: la revisión documental, la encuesta, la entrevista y el grupo focal.

## 2.1. Técnicas de recolección de información

La revisión documental, es una técnica de recolección de información indirecta, que analiza textos en función de una variable. Según Galeano (2002), esto se hace a través de la construcción de un esquema de preguntas guía que posibilitan la realización de una “entrevista” a los documentos seleccionados. Esta investigación utilizó esta técnica en función de la variable X, diseñando un cuestionario que permitió observar los acuerdos metropolitanos de constitución del SITVA, la política pública de movilidad y el plan maestro de movilidad, bajo las características de la política de gubernamentalidad.

La encuesta, es una técnica estándar de información directa, que se aplica a una muestra de sujetos alta, a través de pruebas de conocimiento, cuestionarios o test. “Los resultados del estudio pueden generalizarse, dentro de los límites marcados para el diseño muestral efectuado. [...] Puede obtenerse un volumen importante de información a un mínimo coste (económico y temporal)” (Useche et al., 2019, p. 31). Esta se aplicó sobre los usuarios de 18-29, 30-45 y 46 o más, que transiten en las estaciones San Antonio, Poblado, Niquia y Aguacatala, ya que son las más concurridas del tren. La finalidad de esta técnica es tener un panorama general y amplio de las visiones de los usuarios sobre el sistema, para observar el comportamiento de la variable interviniente; en total se realizaron 112 encuestas.

La entrevista es el ejercicio de intercambio de información de forma dinámica entre un entrevistado y un entrevistador, como explica Troncoso & Amaya (2016) en esta se crea un guion que direcciona el encuentro, sin volverlo mecánico y en el que además de los aspectos orales se tiene en cuenta la interacción cognitiva. La idea central de esta técnica es tener un acercamiento más directo con los sujetos para conocer de forma más detallada su perspectiva sobre el fenómeno. Esta se aplicó en el mismo grupo etario que las entrevistas, con una condición particular y es que debían frecuentar el metro mínimo cuatro veces a la semana. Se tomó una muestra de 32 usuarios divididos entre hombres y mujeres, esto con el fin de robustecer la información de la variable interviniente y la Y.

El grupo focal es la última técnica de esta investigación, y se utilizó en función de analizar la variable Y. Este es un instrumento de recolección de información colectivo, que “se centra en la pluralidad y variedad de las actitudes, experiencias y creencias de los participantes, y lo hace en un espacio de tiempo relativamente corto” (Martínez, 1999, p. 56). Con el grupo focal se buscó construir un espacio de interacción cómodo que permitiera desarrollar un

debate del que salieran opiniones unánimes y disensos para observar las diversidades que habitan dentro del sistema. Se realizarán 4 grupos focales compuestos por 10 sujetos, la característica común entre los sujetos seleccionados es utilizar el SITVA desde hace 3 años y por lo menos 4 veces a la semana.

## **2.2. Estrategias y técnicas de análisis**

El último componente de un diseño de investigación para un estudio de caso, es el análisis de los hallazgos, esta parte permite entrelazar los datos recolectados con la hipótesis inicial para dar cabida a la generación de una nueva teoría o para el fortalecimiento de una existente. Para lograr esto se plantea que “los datos sean analizados en forma inductiva, guiado por la literatura inscrita en el marco teórico de la investigación” (Martinez, 2006, p. 186). Esto se logra a partir del uso del modelo NATO para el estudio de políticas públicas, la definición de unas estrategias y técnicas de análisis.

El *Nodality, Authority, Treasure and Organization* por sus siglas NATO es un modelo diseñado para observar la concordancia de los objetivos, el diseño y la implementación de una política a través de los cuatro instrumentos que lo conforman. El primer elemento, es el de Nodalidad que son los documentos que dan sustento teórico a la toma de decisiones. El segundo, es la autoridad que hace referencia a los informes legales en los que reposa las políticas. El tercero, es el tesoro, que define los recursos económicos destinados al desarrollo de los programas y proyectos de la política pública. Y el cuarto es, la organización que permite observar la correlación intergubernamental para el desarrollo de la política pública. Este instrumento ayudó al análisis de la política de gubernamentalidad del SITVA.

El análisis de los datos como etapa final de la investigación debe complementarse con el proceso de validez del estudio de caso, que alude a la credibilidad de los hallazgos, la coherencia de los objetivos de estudio frente a los resultados y la rigurosidad de la investigación en todos sus aspectos. Yin (1994) define unos tipos de validez para los estudios de caso: a) La validez de las construcciones conceptuales, para la cual se construyen métricas que permitan observar si el fenómeno analizado corresponde a los supuestos teóricos que le dieron origen a la investigación. b) La validez interna, donde es importante resalta la

causalidad de las variables del estudio y demostrar que estas son necesarias y suficiente para la existencia del fenómeno. c) La validez externa, que “se suele asociar (...) con la idea de muestreo y obtención de muestras representativas” (Yacuzzi, 2005, p. 20).

En este trabajo se utiliza la validez de construcción conceptual o construcción de explicaciones. Para implementarla, se parte del establecimiento de una secuencia lógica de acontecimientos que expliquen el fenómeno que se estudiará y se realiza una comparación de este caso observable con el supuesto teórico seleccionado a partir de métricas, con el fin de evidenciar o no, la convergencia entre la secuencia teórica y la resultante del estudio. Por último, se realiza una propuesta final que encapsule el cruce anterior (continuación de la explicación inicial o alteración de esta) y retroalimente los hallazgos con otros detalles que haya arrojado el caso.

En el siguiente cuadro se puede observar la construcción de las métricas cualitativas, como proceso del protocolo de investigación (ver anexo 1). Su función es orientar la recolección de información para sacar el máximo beneficio de las técnicas de información seleccionadas.

Tabla 2. Métricas Cualitativas

Casos	Macro		Meso		Micro	
Medellín	1. Instituciones formales e informales 2. Actores		1. Política pública de movilidad 2. Actores privados y públicos		1. SITVA 2.1. Cultura metro 2.2. Propagandas dentro del metro	
<b>Preguntas y fuentes para cada componente en cada nivel y para cada caso</b>						
Caso	Preguntas	Fuentes	Preguntas	Fuentes	Preguntas	Fuentes
Medellín	1. ¿Qué instituciones del nivel regional regulan el subsistema de la política objeto de investigación?	1. Documentos expedidos en Antioquia nivel departamental y nivel municipal en Medellín referentes al tema de movilidad.	1. ¿Qué objetivos tiene la política pública de movilidad de Medellín sobre la construcción de un sistema de transporte masivo integral?	1. Documento de la política pública de movilidad de Medellín 2014-2020	1. ¿Qué estipula el SITVA sobre el modelo de vigilancia del comportamiento de los sujetos en el metro y el tranvía de Ayacucho?	1. Acuerdo N° 5 de 2017 donde se constituye el SITVA
	1.2. ¿Qué instituciones y/o creencias municipales	1.2. Documentos periodísticos sobre la cultura				

legitiman el subsistema de la política objeto de investigación?	de los Medellinenses				
2.1. ¿Qué actores regionales intervienen en el subsistema de la política objeto de estudio?	2.1. Actas de participación en la creación de la política pública de movilidad.	2.1. ¿Qué actores tienen injerencia en el cumplimiento de la política pública de movilidad de Medellín?	2.1. Documento de la política pública de movilidad de Medellín 2014-2020.	2.1. ¿Cómo la cultura metro interviene en la cultura del ciudadano antioqueño?	2.1. Documento de constitución de la cultura metro.
				2.2. ¿Cómo las propagandas que se escuchan en el metro transforman el comportamiento de los individuos en el sistema de transporte metro y	2.2. Encuestas Observación participante Grupos focales Entrevistas.

				tranvía de Ayacucho ?	
--	--	--	--	-----------------------------	--

Con el fin de lograr una adecuada operacionalización de las variables de este análisis y contrastación de la hipótesis se siguió la siguiente ruta metodológica:

- 1) definir la dimensión tipológica que orienta este estudio.
- 2) seleccionar el método, tomando este como punto de partida para el planteamiento de la propuesta metodológica.
- 3) operacionalización de las variables.
- 4) exponer las herramientas y estrategias para el análisis de los datos recolectados.
- 5) diseñar un esquema que permita estructurar las preguntas para las encuestas y entrevistas.
- 6) Realizar la revisión documental para desarrollar un contexto espacial del hecho.
- 7) se analizan los documentos que construyen la política de gubernamentalidad.
- 8) se va a campo y se realizan las encuestas en primera instancia
- 9) se realizan entrevistas y grupos focales en lugares lejos del dispositivo.
- 10) se agrupa y triangula la información.
- 11) se analizan los datos en función de las proposiciones y se realizan conclusiones.

### **3. El sistema de movilidad de todos**

Al estudiar un fenómeno, es fundamental entender el escenario en el que se desarrolla y las condiciones de la realidad que lo permean. El contexto del objeto de estudio puede leerse a través de factores como el clima político e institucional, la seguridad, la cultura e incluso su ubicación geográfica. Por tal razón, esta investigación realiza una contextualización de las condiciones con las que interactúa el metro de Medellín en su constitución, construcción e implementación, con el fin de crear un esquema que permita comprender las circunstancias en las que se dio dicho fenómeno y cómo convergieron en este. Un viaje por la historia que pretende abordar las estructuras legales y sociales más significativas de Colombia y Medellín, para llegar a la consolidación del sistema metro como un símbolo de modernidad y avance para la movilidad del país.

#### **3.1. Del ferrocarril al Metro**

La conexión territorial por medio de vías férreas ha sido la pretensión más grande en materia de movilidad en Colombia. En 1953, movidos por la ilusión de desarrollo y conectividad, se inauguró el primer riel del país, el Ferrocarril del Valle de Magdalena, una iniciativa del gobierno de Laureano Gómez. Un año después en 1954 se construye la empresa de Ferrocarriles Nacionales, con el fin de construir una ruta más extensa que integrara 1.484 kilómetros de vías entre el centro, occidente y norte del país, un recorrido que Rojas Pinilla nombraría el Ferrocarril del Atlántico. A pesar de los esfuerzos por mantener el proyecto del tren, en 1991 desaparece el sistema; sin embargo, 14 años antes, en la ordenanza 42 y el acuerdo 31 de 1977, el gobernador de Antioquia, Jaime Sierra y el alcalde de Medellín, Guillermo Hincapié autorizan la creación de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, encargada de la planeación, operación y administración de la nueva apuesta en materia de transporte del país, la construcción de un metro.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, de ahora en adelante ETMVA, empieza a funcionar en el año 1979, 28 años después de la desaparición del tranvía eléctrico, con un presupuesto de 7 millones y la visión de mejorar la movilidad de los ciudadanos de Medellín, a partir de la construcción del primer metro del país. Sin embargo, la meta propuesta se vio limitada gracias a la falta de apoyo de las instituciones nacionales basadas

en los estudios realizados por el Departamento nacional de Planeación que demostraban “la inviabilidad financiera del proyecto, y [...] los bancos multilaterales no estaban dispuestos a financiar un proyecto económicamente absurdo” (Alvear, 2008, p. 405).

ETMVA, frente a aquel escenario, contrató a una firma de consultores británicos Mott, Hay & Anderson y fijó una ruta mediática que le permitiera respaldar la factibilidad del proyecto y generar presión política sobre el gobierno, las instituciones y la sociedad. En el año 1982, en medio del auge generado por la mega obra, llega a la presidencia Belisario Betancur, quien sería un aliado fundamental de la compañía para el proceso de construcción del metro.

El apoyo del gobierno central en la reunión del CONPES del 14 de diciembre de 1982 fue determinante para iniciar la construcción del metro de Medellín, que, en medio de un escenario de disensos y cuestionamientos técnicos, encontró en la defensa del presidente Betancur el aval para la ejecución del proyecto, que él entendía como “una obra que recuperará el empuje perdido de un grupo pionero en el desarrollo del país.” (Alvear, 2008, p. 403). Dos meses después, en febrero de 1983, se abre la licitación para el diseño y construcción de la obra por un valor de 550 millones de dólares, cuyo sistema de transporte atraería 1´500.000 pasajeros diarios y mejoraría los tiempos de movilización de los usuarios por trayectos.

En octubre de ese mismo año, se otorga la licitación por US \$ 656 millones a la sociedad Metromed (formada por Siemens A.G., MAN A.G., Entrecanales y Távora S.A., Dickerhoff und Widmann A.G. Construcciones) bajo la asesoría de la firma Electrowatt G. m. b. H.559, quienes luego serían nombrados interventores del proyecto. El 31 de diciembre se modificó el contrato y el valor de la construcción, debido al rediseño de los planos, con el cual se buscaba cubrir una mayor demanda. El aumento fue de US \$ 1.911 millones para un total de US \$ 2.567 millones.

El 30 de abril de 1985 se ordena el inicio de las obras para la construcción del Metro. Sin embargo, en 1987 se presentó un retraso de 23 meses que luego se extendió por los sobrecostos que presentaba el proyecto; para ese año se empezó a dudar de la construcción del sistema por la falta de rubros. En 1989 Virgilio Barco, el presidente de turno, estableció la Ley 86 del Metro, que establece las reglas del sistema de servicio de transporte público urbano y determina las fuentes de su financiamiento, ya que en esta se permite a las regiones

financiar el desarrollo de los sistemas de transporte público bajo dos disposiciones: 1) el aumento en un 20% de la tarifa de la base gravable a los gravámenes que son de su competencia y 2) el cobro de una sobretasa de la gasolina en un 20%<sup>12</sup>.

### **3.2.Un metro con cultura**

Los inconvenientes técnicos y contractuales presentados en el proyecto entre ETMVA y Metromed generaron eco en la sociedad medellinense que empezaba a dudar de la factibilidad del metro. Sumado a lo anterior, la ciudad atravesaba su época más violenta “con 3.350 homicidios en un año, [gracias a] la guerra del narcotráfico” (Caracol Radio, 2018). Bajo este panorama, ETMVA y el BIC (Banco Industrial Colombiano) fundan la cultura metro con el objetivo de dirimir las especulaciones sobre un posible elefante blanco y así legitimar la imagen del proyecto y conseguir respaldo y confianza de los futuros usuarios. Las principales campañas fueron: << ‘Quiere el Metro desde ya’, ‘Quiere el metro, nuestra gran obra’>> (Correa, 2020).

El 13 de febrero de 1992, después de 38 meses, un tribunal de Panamá revocó la caducidad del contrato y se reiniciaron las obras. De acuerdo con esto, la cultura metro realizó un proceso de reestructuración de su discurso para poder ser consecuente con la nueva etapa del proyecto, que ya estaba en marcha. Para ello se usaron frases como: << ‘Para el metro nos faltan unos centímetros’ o la campaña utilizada cuando se aproximaba la inauguración: ‘En el 95 vamos a tener estaciones’, como si fueran los países con estaciones climáticas, pero eran las estaciones del metro>> (Ortiz, 2015, p. 2). Sobre esa estructura también empezaron las campañas pedagógicas sobre el uso adecuado del sistema, un trabajo cognitivo que se desligó desde sus inicios de lo coercitivo.

En 1994, la cultura metro realizó un estudio de “diagnóstico de proyección externa” para obtener una medición sobre cómo habían impactado sus campañas la percepción de la ciudadanía sobre el sistema y reajustar sus canales de difusión. Los resultados arrojaron ambigüedad y unas herramientas discursivas que no se ajustaban a la población objeto, “lo que se reflejó en un débil sentido de pertenencia al sistema Metro y una dificultad de las personas para asumir una posición más clara frente a él, basada en un amplio y completo

---

<sup>12</sup> Para más información: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=3426> LEY 86 DE 1989 (diciembre 29)

conocimiento al respecto” (Restrepo, M. & Gutierrez, J. 2002. p 47). Con el objetivo de estructurar mejor las herramientas de información, surgió el área de relación con la comunidad, un brazo extendido del metro, que, según lo expuesto por Restrepo & Gutierrez (2002), planteó los siguientes objetivos:

- Posicionar la imagen del Metro y su operación.
- Recoger las expectativas de los ciudadanos frente a la Empresa e integrarlas a la filosofía Metro como elemento dinamizador de esfuerzos en procura de una mejor calidad de vida.
- Desarrollar planes y programas acordes con las expectativas de la comunidad y las políticas sociales del Metro, de tal manera que se conviertan en aportes al desarrollo social de la empresa y la ciudad. Todo esto encaminado a posibilitar el compromiso y la incorporación del ciudadano con el cuidado, protección y permanencia en el tiempo del sistema METRO (p. 47).

Un año después del trabajo realizado por la cultura metro para fomentar sentido de pertenencia por el nuevo sistema de transporte, se pone en marcha el metro el 30 de noviembre de 1995: << **“Lo logramos. Por pujantes, por capaces, por luchadores, por creer, por tener fe”**. “Por tenaces lo logramos”, eran las frases de agradecimiento que se escuchaban en los altavoces de las estaciones>> (Ortiz, 2015). Luego de este hito, en febrero de 1996 se habilitaría la línea b y junto a esta, en septiembre del mismo año, entrarían en operación las estaciones Poblado e Itagüí.

### **3.3. El SITVA: un modelo de unidad.**

En 2009, 13 años después de la puesta en marcha del metro, se estable, mediante el acuerdo 26,<sup>13</sup> la estructuración del sistema integrado de transporte masivo del Valle de Aburrá, de ahora en adelante el SITVA, tomando como referencia las disposiciones de la ley 105 de 1993, en las que se reglamenta que los entes territoriales deben fomentar y adaptar el uso del

---

<sup>13</sup>Para más información: Acuerdo 26 2009.  
[http://alphasig.metropol.gov.co/normograma/compilacion/docs/a\\_amva\\_0026\\_2009.htm](http://alphasig.metropol.gov.co/normograma/compilacion/docs/a_amva_0026_2009.htm)

transporte público de acuerdo con la demanda; esto hace parte del plan de Desarrollo Metropolitano "Proyecto Metrópoli 2008-2020: Hacia la integración regional sostenible". Las instituciones que conforman el acuerdo son: El Área Metropolitana del Valle de Aburrá; Metroplús S.A. y el Ministerio de Transporte. La misión principal del sistema es utilizar el nuevo transporte masivo de mediana capacidad (Metroplús) como solución a la limitación que tenía el metro para integrarse con los demás vehículos de transporte colectivo y cubrir las necesidades de la población. Posterior a esto, en el año 2010<sup>14</sup> en el acuerdo 0010, quedó estipulada la estructura de transporte del SITVA:

Está conformado por los diferentes modos de transporte: el Metro como eje estructurante tren multipropósito, tranvía, cables, y modo terrestre automotor (como buses de transporte rápido BRT, buses alimentadores, etc.) y las demás tecnologías, de transporte público, entre otros, los cuales deberán operar bajo condiciones de integración institucional (Área metropolitana, 2010, p. 28)

Los acuerdos que establecen las disposiciones del Sistema integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, además de buscar organizar la movilidad de la ciudad, estipularon unos lineamientos estéticos que permitieron generar una unidad en todo el sistema, bajo la imagen institucional, la publicidad y la cultura frente al SITVA. En la construcción del sistema se estipuló la implementación de programas de formación al usuario sobre conocimiento del sistema, comportamiento y uso de este, que fueran consecuentes con la identidad de la cultura metro (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2009). Lo anterior es una intención clara de extender la cultura metro como manual de conducta a todos los vehículos que conforman el sistema de transporte del Área metropolitana.

Después de 32 años, la cultura metro sigue siendo relevante para las instituciones gubernamentales, gracias a los resultados que ha proporcionado: “limpieza, seguridad, comodidad y aspecto agradable que le brinda el metro, en contraste con los innumerables contratiempos del antiguo transporte en bus” (Villegas, 2016). Esta eficiencia se ha logrado a través de la implementación de propaganda, talleres y espacios de sensibilización a la comunidad, que trascienden el escenario de sensibilización sobre el buen comportamiento en

---

<sup>14</sup> Para más información: Acuerdo 10 2010  
[http://alphasig.metropol.gov.co/normograma/compilacion/docs/A\\_AMVA\\_0010\\_2010.htm](http://alphasig.metropol.gov.co/normograma/compilacion/docs/A_AMVA_0010_2010.htm)

el sistema, como se expone en el libro “La cultura metro un modelo de gestión social y educativo para la ciudad”. Es importante analizar la denominación que en este texto se hace a la cultura metro en la sociedad paisa,

se renuevan aspectos como la puntualidad, el orden, la disciplina social, la solidaridad, la limpieza, la consideración por el otro, una actitud ecológica, entre otros, que se habían desdibujado de los hábitos de los antioqueños y que hoy, gracias a la labor educativa del Metro y a los beneficios que éste comporta, se han revitalizado (Restrepo & Gutiérrez, 2002, p. 7).

Luego de rastrear el contexto de la creación y consolidación del vehículo de transporte más novedoso y autosuficiente de Colombia, a continuación, se presentan los resultados de la investigación sobre la constitución de una comunidad imaginada en Medellín.

#### **4. El efecto del control**

En este capítulo se analizan los datos obtenidos del proceso de recolección de información de esta investigación, en función de las premisas estipuladas en el apartado metodológico. El capítulo se divide en tres momentos: el primero, corresponde a la presentación de resultados de la variable independiente: la política de gubernamentalidad del SITVA, que se analiza mediante el cruce del modelo NATO y las dos características principales de la política de gubernamentalidad (ver capítulos 1 y 2). En el segundo se expone la variable interviniente: la cultura metro como dispositivo de movilidad, donde se examinan los datos en función de las líneas de fuerza, de subjetivación y de fuga. Por último, se desarrolla la variable dependiente: la constitución de una comunidad imaginada en Medellín, bajo los tres parámetros estipulados en el marco teórico y el diseño metodológico.

##### **4.1. El SITVA: la política de gubernamentalidad de la movilidad en Medellín.**

Las políticas de gubernamentalidad se estudian a partir de las racionalidades políticas y las tecnologías de gobierno. Estos dos elementos centrales permiten que la política cumpla con el objetivo de gestión de la conducta individual. Para esta investigación se usan estas dos características en intersección con el NATO, que es un instrumento que permite el análisis de las políticas públicas en función de la capacidad del Estado para gestionar el entorno y se compone por instrumentos de nodalidad, autoridad, tesoro y organización. De acuerdo con lo anterior, el capítulo se divide de la siguiente forma: en primer momento se utiliza el mecanismo de nodalidad para observar las racionalidades políticas; y luego, se utilizan las herramientas de autoridad, tesoro y organización para evidenciar las tecnologías de gobierno.

Al utilizar los instrumentos de nodalidad en función de las racionalidades políticas, se pretendió observar el proceso de origen de la política de gubernamentalidad del SITVA y los discursos que la legitiman, que se encuentran en los diagnósticos que realizaron las entidades locales para definir la problemática de movilidad de la ciudad. Los textos rastreados fueron: la política pública de movilidad “Plan movilidad segura 2014-2020”, los planes de desarrollo (PD) de 2008-2011, “Medellín es Solidaria y Competitiva”; 2012- 2015, Medellín, un hogar

para la vida”; y 2016-2019, “Medellín cuenta con vos”. El plan maestro de movilidad para el Valle de Aburrá de 2019 publicado por el Área Metropolitana “. El documento de Movilidad Segura del OPPCM. Los libros del metro: “La cultura metro un modelo de gestión social y educativo para la ciudad” y “La cultura metro, modo de relación positivo”.

En los instrumentos de nodalidad se observó que el gobierno local, para construir un criterio sobre la problemática de movilidad de la ciudad, realizó varios procesos diagnósticos de gran alcance. La primera valoración se hizo para soportar la constitución del SITVA. Según el acuerdo 026 de 2009, en ese momento Medellín contaba con un sistema de transporte ineficiente que no abarcaba la totalidad de necesidades de la población, debido a que el Metro se veía limitado por su condición estática, que imposibilitaba el acceso a este de la gran mayoría de los sujetos de la periferia. La solución, en un primer momento, fue la planeación del Metroplús. En los años posteriores, se agregó el tranvía de Ayacucho y las rutas integradas que se encargan de bajar a los individuos de las comunas más alejadas al tren.

La creación del Plan de Movilidad Segura Medellín (CPMSM) 2014-2020, fue el segundo momento en el que se diagnosticó la movilidad de la ciudad. En este caso la intención principal era generar una reducción significativa en los accidentes viales del área metropolitana. Se dibujó una hoja de ruta para lograr la meta, y, como área de intervención más importante, se señaló a la ciudadanía como población objetivo para la formulación de programas de educación vial. En 2017, tres años después de la creación del CPMSM, el Observatorio de Políticas Públicas del Consejo de Medellín realizó una evaluación de este y señaló que aún no se habían tramitado varias problemáticas importantes, como:

la eliminación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITVA) de las prioridades de la ciudad como proyecto estratégico, al suprimirlo de los Componentes del Modelo de Ocupación en el POT 2014 y de su Programa de Ejecución; la eliminación por parte de la anterior administración (2012-2015) de la Unidad de Vías y Transporte del Departamento Administrativo de Planeación. A esto se suman los problemas de desobediencia de las normas como expresión cultural por parte de los ciudadanos y el incremento en el parque automotor privado, sobresaliendo el de las motocicletas, entre otras razones (CPMSM, 2017, p. 2).

El último diagnóstico sobre el estado de la movilidad del Valle de Aburrá utilizado en esta investigación, es dirigido por el Área Metropolitana y constituye el Plan Maestro de Movilidad. En este se identificaron siete problemas principales: un sistema de transporte regional insostenible; un déficit de conectividad regional; condiciones de favorabilidad para el uso de transporte privado; vehículos insostenibles ambientalmente; una coordinación institucional limitada; falta de apoyo a medios alternativos como la bicicleta; y transporte público deficiente para algunas zonas del territorio. Este documento es una de las fuentes de información principales para observar las condiciones actuales del SITVA y los programas de educación ciudadana en materia de movilidad.

Los estudios diagnósticos presentados anteriormente, pretendían observar el comportamiento de los individuos frente al transporte, las dificultades en materia de movilidad y su nivel de satisfacción con los sistemas públicos de transporte. Se evidenció que la movilidad de la ciudad es un desafío para el gobierno local, por las condiciones geográficas del escenario, que dificultan el acceso al transporte y aumentaban los tiempos entre trayectos.

Es por esto, que la Alcaldía de Medellín (2012) en el PD 2012-2015 se propuso robustecer la red de transporte del Valle de Aburrá, presentando este objetivo como la meta central de trabajo de las entidades públicas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Este fue el proceso de creación de las racionalidades políticas que definirían qué o quiénes generan las dificultades en materia de movilidad en la ciudad y el cómo según la institucionalidad estas podrían resolverlo. Para Rose et al. (2006) estos son los discursos o lógicas explicativas que direccionan las acciones de los gobiernos.

El gobierno local toma por verdad o racionalidad política, que la construcción de un Sistema Integrado de transporte para el Valle de Aburrá, influenciado por la propuesta del Gobierno Nacional, inscrita en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, reorganizaría el transporte de la ciudad, mitigaría el problema de movilidad y mejoraría la calidad de vida de los ciudadanos. El SITVA es, según el Plan de Desarrollo 2012-2015, la apuesta local para alcanzar esta meta. Un proyecto creado bajo la certeza de lograr alcanzar un sistema fluido, cómodo y seguro, con una estructura tarifaria económica y accesible, integrando metrocables,

tranvía, Metroplús, buses, bicicletas públicas, servicios integrados, metro y otros modos de transporte para constituir un sistema multimodal<sup>15</sup>.

El segundo componente de una política de gubernamentalidad son las tecnologías de gobierno. Estas se examinan a través de dos componentes de nodalidad: el instrumento de autoridad, que es la constitución normativa del SITVA, en la que se estipulan estrategias, verdades e instrumentos de la política de gubernamentalidad; el elemento organizativo que se refiere a la articulación del gobierno local con diversas entidades públicas. Adicional a esto, se analiza la estipulación de un dispositivo de movilidad argumentado en la importancia de la educación cívica. Para esta parte se analizan el Acuerdo 026 de 2009, y el Acuerdo 05 de 2017, donde se instauran las últimas modificaciones donde inicia su estructuración. En las normas anteriores reposan las disposiciones para materializar la visión de articulación del sistema, que en primera instancia dispone la construcción del Metroplús y de manera posterior el tranvía de Ayacucho.

Al constituir el SITVA, se regula en los acuerdos el diseño de una imagen institucional unificada, que va desde el color de los vehículos y el sistema de recaudo tarifario, hasta la adopción de una cultura frente al sistema multimodal que debe ser compatible con la ya estructurada cultura metro. Esto para hacer sentir al usuario dentro del mismo sistema y las mismas reglas. En 2017, el acuerdo 05 tomó en cuenta las irregularidades en materia de movilidad expresadas por el plan maestro de movilidad del Valle de Aburrá, y adoptó este como un instrumento de planeación que en conjunto lograría el propósito de la creación de un sistema eficiente y competente, que se compromete, según el mismo acuerdo, con aumentar los vehículos integrados al SITVA; innovar en el transporte público; descongestionar las horas más embotelladas del sistema; incrementar la frecuencia de viajes diarios; mejorar la cobertura del sistema e implementar mejoras en materia de seguridad.

La idea del transporte multimodal, además de robustecer la institucionalidad, también apuesta por la educación de los usuarios. Una de las principales verdades que constituye el SITVA, y se evidencia en el plan Maestro de movilidad, es que el desplazamiento de los ciudadanos mejoraría al implementar como estrategia importante, planes de promoción,

---

<sup>15</sup> El transporte multimodal es una combinación de dos o más modos de transporte para mover mercancías de un lugar a otro.

educación y cultura para la movilidad, con el fin de promover una transformación cultural que cambie los hábitos de circulación de los habitantes del Valle de Aburrá. Para el gobierno local el comportamiento de los individuos y la imagen que estos tienen del sistema es crucial para lograr la adecuada ejecución de las metas planteadas en los PD, programas y acuerdos.

Es por lo anterior, que los proyectos educativos formulados se han enfocado en replicar a gran escala la cultura metro, dada su efectividad en la gestión del comportamiento de los individuos en el sistema de tren: “estamos trabajando desde esta administración, la cultura para el transporte público colectivo, y estamos trabajando directamente con el Metro. Tenemos socializadores que nos están homogeneizando el lenguaje para irradiar esta cultura del transporte público de Medellín” (Sierra tomado de OPPCM, 2017, p. 8).

Lo anterior, demuestra que la educación cívica es la tecnología de gobierno principal de la política de gubernamentalidad del SITVA y que su instrumentalización se logra por medio de un dispositivo de movilidad, en este caso la Cultura Metro. La intención de institucionalizar el uso de un dispositivo de gestión conductual es lograr transformar el escenario y promover las reglas de comportamiento desde la subjetivación y no la coerción, según Metro Ltda (2020):

Los espacios que constituyen las infraestructuras los pensamos desde un valor social para propiciar el encuentro, la memoria, el aprendizaje y el ocio; pero también con la idea de perseguir fines más elevados como la equidad, el desarrollo comunitario, el bienestar y la convivencia. Espacios que concebimos para ser habitados por personas que los revitalizan y los convierten en un bien común (p. 42).

Los sujetos que transitan en los sistemas que componen el SITVA se encuentran con un escenario con características especiales, al compararlo con otros sistemas de transporte de la ciudad, puesto que posee las siguientes particularidades: aseo, espacios limpios durante toda la jornada de servicio; uniformidad, todos los vehículos y estaciones tienen un sentido estético de unidad; vigilancia, el sistema cuenta con las mismas entidades para brindar seguridad, que operan bajo un modelo de coerción mínimo; procedimiento, se genera una repetición constante en la forma de acceso a los móviles del sistema que generan recordación en el usuario; comunicación, el SITVA cuenta con una unidad de comunicaciones unificada que permite articulación y coherencia en la entrega de información al usuario. Este último

parámetro ha sido la clave para asegurar la adecuada aceptación por parte de los usuarios y en general de toda la población del SITVA.

La cultura metro como dispositivo del SITVA, además de aportar a la transformación de los escenarios del sistema, ha permitido la generación de lazos de los usuarios con su medio de transporte, promoviendo un sentido de pertenencia “como respuesta a los beneficios que representa (...) este sistema de transporte. La labor de formación se dio con la implementación de estrategias de información y comunicación masivas, que tocan todos los estratos sociales” (Secretaría de Comunicaciones, 2014). Lo anterior, se ha logrado, según Restrepo (2002), por tres criterios técnicos que rigen la cultura metro: el primero es motivar el interés de los usuarios por capacitarse, para lograr que las reglas de uso del metro sean sistemáticamente aprendidas; el segundo, informar a los usuarios por medio de una plataforma de conocimiento que permite comprender la función y operación del sistema metro; y el tercero, formar a los usuarios para que desde una actitud positiva adopten las reglas del sistema.

La filosofía de trabajo expuesta anteriormente es la base de creación de los proyectos de educación de la cultura metro, que han permitido la humanización del sistema y la adecuada adopción del SITVA. Sin embargo, esta labor no depende únicamente de estos parámetros, sino que debe ir ligada a dos ítems importantes de planeación: el presupuesto, que permite dar vida a las acciones de la institución. Por ejemplo, para los programas de educación durante la operación instructiva del tranvía de Ayacucho, en el que se invirtieron \$6.401 millones. Y los instrumentos organizativos, donde se ve la articulación de entidades externas al SITVA que se vuelven corresponsables de la ejecución de los proyectos, entre estas se encuentran: el Área Metropolitana del Valle de Aburrá – AMVA; Secretarías de planeación de los municipios del Valle de Aburrá; Secretarías de cultura de los municipios del Valle de Aburrá; Alcaldías de los municipios del Valle de Aburrá y la policía. Esta última, con la labor particular de resaltar la seguridad operacional y física en el sistema, además de darle cumplimiento al código Nacional de policía de Colombia.

El esfuerzo de la institucionalidad por fortalecer el SITVA como una política de gubernamentalidad ha permitido que los ciudadanos se sientan integrados con el sistema y lo respeten, de tal forma que adquieran la condición de agentes vigilantes del sistema. Es por

esa razón, que la alcaldía ha intentado trasladar la cultura metro a la calle, incluso con propagandas en el sistema como: “compórtate en el centro como te comportas en el metro”. Esto con el fin de hacer una migración de la cultura metro al resto de la ciudad

Opinión que corrobora Santiago Silva Jaramillo, subsecretario de Ciudadanía Cultural de la Secretaría de Cultura de Medellín, al manifestar que aunque es un anhelo de cualquier administración municipal el replicar lo que sucede dentro del Metro, todavía falta mucho para lograrlo.

El Metro tiene un contexto muy controlado, donde se mantiene limpio, en donde hay una claridad en las normas asociadas y en las formas de comportarse suficientemente claras y eso ayuda mucho a que la gente se disponga a cumplir esos parámetros y que funcione bien, comentó Silva Jaramillo (Prensa U, 2018).

Finalmente, se puede observar que el gobierno local crea esta política de gubernamentalidad con el fin de gestionar los problemas de movilidad, que para ellos se centraban en la desarticulación del sistema y la falta de civismos de los usuarios. El SITVA es una política de gubernamentalidad, porque su primera función es modificar la conducta de los individuos, a través del lenguaje para que el resto de los programas en temas de movilidad puedan funcionar. Las tecnologías de gobierno que se implementan se enfocan en la modificación de la conducta, ya que la responsabilidad de que la ciudad funcione es de cada usuario y no de las instituciones.

#### **4.2. La cultura metro: una cultura de todos.**

La política de gubernamentalidad del SITVA, instauró la cultura metro como el dispositivo de movilidad del sistema. Como se estableció en el capítulo 2, para identificar y estudiar un dispositivo de movilidad, se debe partir de reconocer el discurso central del dispositivo y observar si el escenario donde se aplica es de alto impacto. Después se analizan las líneas de acción: la primera es la línea de fuerza, que es aquella donde se observa la relación y adhesión de los individuos a las reglas de conducta del sistema; la segunda es la línea de subjetivación, en la que se examina si los individuos cambian su comportamiento en función del dispositivo; la tercera es la línea de fuga, que es la resistencia de un grupo de sujetos al dispositivo.

En un primer momento, se identifica el discurso que establece el dispositivo sobre el comportamiento ideal. Según Metro Ltda (2002), el propósito con la cultura metro es construir individuos que comprendan los beneficios que trae el adecuado cumplimiento de sus deberes y que, con un sentido de deber cívico, acepten tener responsabilidades sociales compartidas con la institucionalidad. Esto fomenta una identidad ciudadana que se puede aplicar en todos los aspectos de la vida metropolitana y de la ciudad, partiendo de normas básicas como, “respetar los semáforos, las filas, las señales, el descanso de los otros, el barrio, el lugar público (...) son los primeros gestos que revelan en el individuo los efectos de una educación ciudadana” (Restrepo, 2002, p. 16).

El metro busca que este comportamiento sea absorbido por los más de 1.5 millones de personas que transitan por los escenarios del SITVA<sup>16</sup>. Esto, considerando que en el Valle de Aburrá habitan alrededor de 3.8 millones de personas, plantea que la intervención tiene un alcance de casi el 50% de los habitantes del área metropolitana.

La cultura metro, según Restrepo (2002), diseñó cuatro estrategias de comunicación que le permitieron lograr el objetivo de adaptación del comportamiento de los individuos a los imaginarios del sistema: la primera estrategia es el trato persuasivo: que se basa en persuadir por la razón, no por la imposición de la norma misma. Por ejemplo, señalar que, “dejar salir es entrar más fácil”, plantea que con un buen comportamiento se obtienen mayores beneficios. La segunda es el lenguaje persuasivo, que se logra a través de la conjugación de verbos en primera persona del plural, como, por ejemplo, “mi metro me mueve”. Esto le transmite al usuario que los primeros en cumplir las normas son los integrantes del grupo metro. La tercera es el lenguaje positivo, que pretende construir colectivamente una cultura del “sí, se puede” en oposición a la cultura de la negación, la prohibición y el castigo. La cuarta es el reconocimiento a las capacidades del usuario. En este se promulga que los sujetos son capaces de acatar las normas sin necesidad de ser reprimidos.

El diseño de las acciones educativas del metro, además de basarse en los elementos anteriores, también pasa por procesos de evaluación, como encuestas de satisfacción, los

---

<sup>16</sup> Ver más en: <https://www.larepublica.co/economia/metro-de-medellin-no-percibe-1-000-millones-diarios-por-la-cuarentena.com>

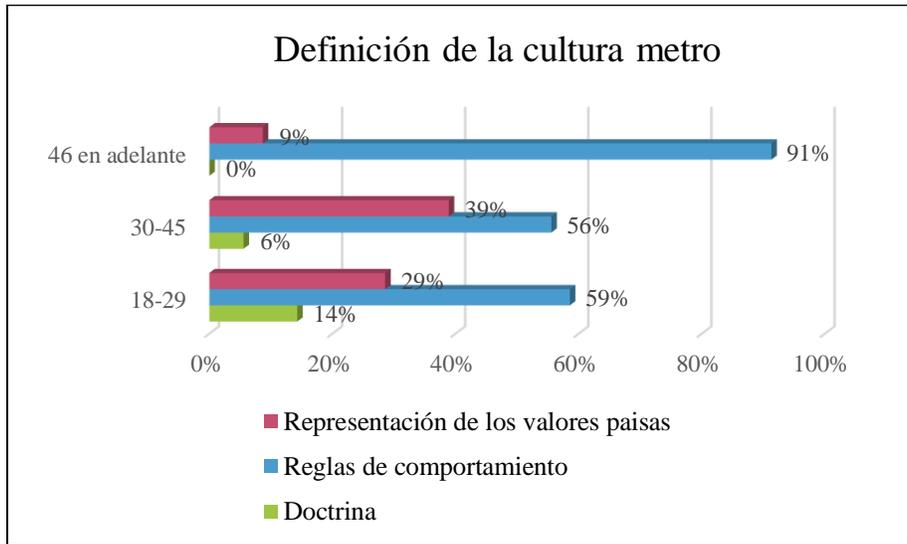
buzones de sugerencia, etc. En los que se verifica la satisfacción del cliente, con mediciones al interior y exterior del sistema, para después, con la información recolectada, ajustar las estrategias creadas y plantear nuevas. La cultura metro actúa como un dispositivo de movilidad, que busca reinventarse de forma constante para adaptarse a los cambios generacionales que implican un cambio de perspectiva, intentando minimizar en lo posible las líneas de fuga.

#### **4.2.1. Convivir con la cultura metro**

La línea de fuerza del dispositivo de movilidad se observó en la realidad por medio de las 112 encuestas y 32 entrevistas realizadas. Esta información se canalizó en tres indicadores principales: significado de la cultura metro para los usuarios, percepción de imposición o coerción de la cultura metro y comportamientos aceptables para la cultura metro. Esto permitió contrastar los niveles de subjetivación que ha logrado la cultura metro y la apropiación de los individuos de las dinámicas que ha instaurado el dispositivo.

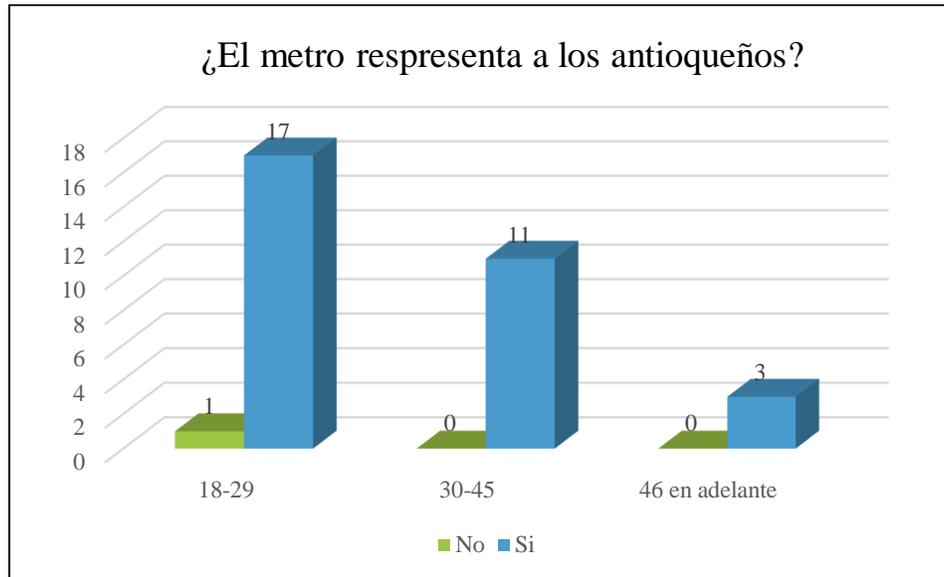
La línea de fuerza se observa al entender cuál es el significado de la cultura metro para los usuarios, puesto esto que permite observar el alcance que ha tenido la institucionalización de su objetivo, además de brindar un panorama de la relación de los individuos con las normas de conducta del sistema. Esto se toma desde dos perspectivas diferentes: la primera es la definición que tienen los ciudadanos de la cultura metro; la segunda es el nivel de representación que esta alcanza. Los usuarios toman la cultura metro como una norma de conducta, como se puede evidenciar en el Gráfico 1. Esto quiere decir que las personas tienen plena conciencia de que la cultura metro es la constitución de una serie de reglas que les indican cómo comportarse en el sistema. Sin embargo, esto no tiene una connotación negativa para los usuarios, ya que estos afirman, como se ve en el Gráfico 2 que el metro los representa y, por ende, es una expresión de la mejor versión de cada ciudadano antioqueño.

Gráfico 1. Definición de la cultura metro



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 2. Nivel de representación del metro



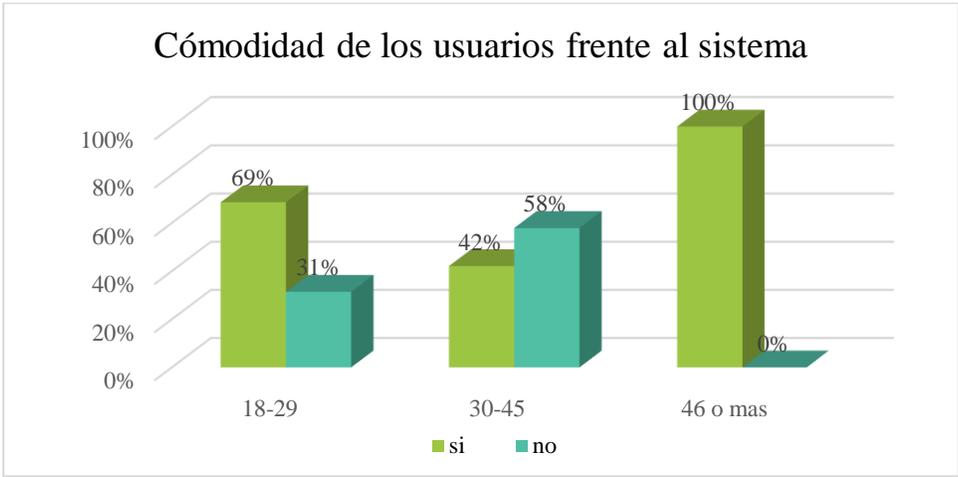
Fuente: Elaboración propia

Al posicionar la cultura metro como la norma base de comportamiento, es indispensable saber si los sujetos se sienten cohibidos o coaccionados por el dispositivo, ya que de esta sensación depende que estos se adhieran a la norma y la reproduzcan. Para analizar esto, se

observaron dos indicadores: la comodidad que sienten los individuos con el sistema y el nivel de conocimiento y aceptación de las reglas.

Para observar el nivel de libertad del individuo frente a la norma y así saber si se sienten cohibidos o no, se mide el nivel de comodidad de los usuarios en el sistema, puesto que esto representa que los sujetos se sienten en espacios seguros que les permiten expresarse sin limitaciones. En este caso, el 90% de los entrevistados manifiestan sentirse de este modo en el sistema (ver Gráfico 3). Que un dispositivo de control y movilidad logre recrear escenarios de libertades, posibilita que los individuos se sientan conectados entre todos y puedan validar y justificar las normas que se imponen, puesto que “no se trata [...] de reprimir el deseo (ejecutando a los transgresores de la ley moral) ni de cambiarlo (encerrando a los que han perseguido sus deseos de forma prohibida) sino de gobernarlo, de gestionarlo” (Castro, 2013, p. 24).

Gráfico 3. ¿Se siente usted como en el metro?

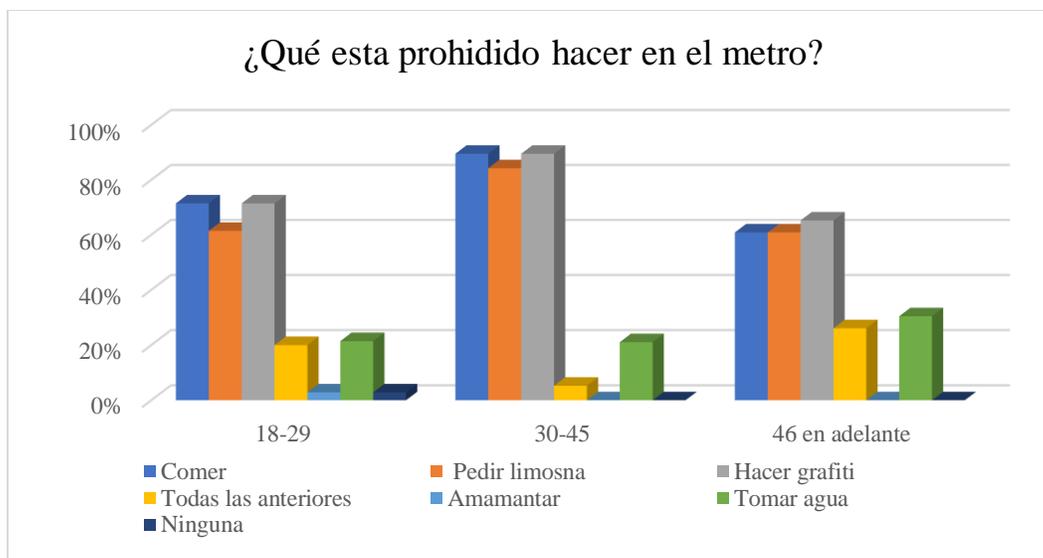


Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, ligada a la pregunta anterior, al medir la aceptación de la regla por parte de los ciudadanos, se desea analizar la forma en que los usuarios se sienten en fraternidad y familiaridad con los espacios del SITVA, y cómo esto promueve que se adopten las normas con naturalidad y se vuelvan vigilantes del cumplimiento de estas. Esto se analiza al observar si los usuarios tienen conocimiento pleno de las acciones que están prohibidas en el sistema. Para este caso, el 80% de los encuestados identificaron con unanimidad tres acciones ilícitas en el metro (ingerir alimentos, la mendicidad, hacer grafitis) [ver Gráfico 4]. Lo sugestivo de

esto es que ejercicios como pedir limosna y comer son comunes en otros medios de transporte.

Gráfico 4. ¿Qué está prohibido en el metro?



Fuente: Elaboración propia

El gráfico anterior, además de exponer las conductas que para los sujetos son penalizables dentro del sistema, también permite observar el tipo de comportamiento que para la institucionalidad es aceptable dentro del sistema multimodal y que constituye al usuario ideal, considerando que quien instauró estas dinámicas fue Metro Ltda. Según el libro de **“La cultura metro: un modelo de gestión social y educativo para la ciudad”** de 2005, el buen usuario debe comportarse con respeto, mantener espacios limpios, evitar incomodar a los demás viajeros y guardar su integridad, haciendo especial énfasis en la última regla, ya que en esta se basan la mayoría de las normas.

Al analizar estas disposiciones, se percibe que están direccionadas a instaurar una la relación sana del sujeto con el espacio. Para Restrepo (2002) este es el pilar más importante de la cultura metro, porque

cuando una persona llega a un entorno donde la mayoría de los estímulos que recibe son agradables, su reacción es entonces agradable, armónica. [...] en el sistema Metro los usuarios encuentran un conjunto de estímulos positivos que inciden positivamente en su comportamiento: trato adecuado, personal entrenado y con vocación de servicio,

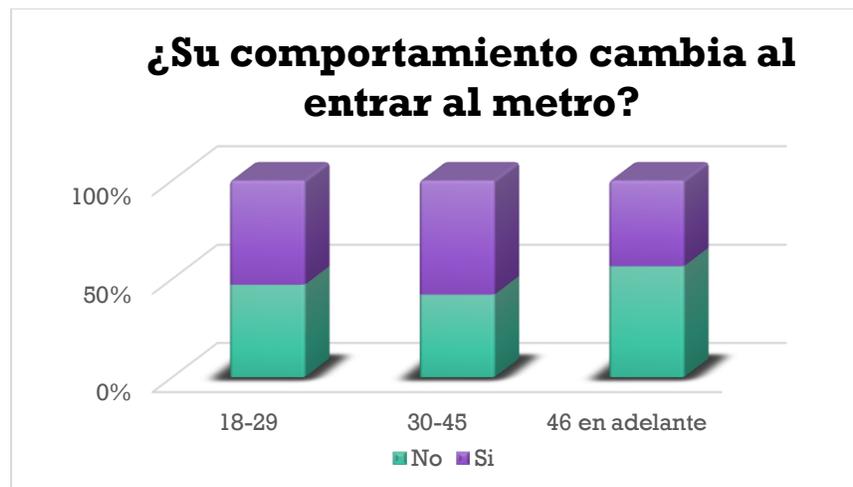
una oferta de servicio que le garantiza rapidez, regularidad, comodidad, seguridad, una oferta tarifaria económica, un ambiente agradable, limpio, iluminado, abundante información y orientación para el uso del sistema, atención ante contingencias y primeros auxilios, entre otros factores. (p. 31).

#### 4.2.2. Expandir la cultura metro

La línea de subjetivación del dispositivo comprenderá el proceso de cambio individual y colectivo que transforma las visiones y comportamientos del sujeto en el escenario. Esta se observó en la realidad por medio de dos indicadores: primero, si los sujetos son conscientes que cambian de comportamiento al entrar al sistema; y segundo, la necesidad de los ciudadanos de replicar la cultura metro en otros escenarios.

La subjetividad permite la recodificación de los comportamientos de un individuo en un escenario y su perspectiva de este. Al preguntarle a los usuarios si pensaban que su comportamiento cambiaba en el metro, esta investigación se encontró con un escenario ambivalente (ver Gráfico 5), en el que no hubo una respuesta uniforme que permitiera acercarse a la realidad de percepción de los individuos, ya que, cerca del 50% de estos tomaban como negativa la presunción de que sus comportamientos en las calles eran diferentes al buen comportamiento dentro del metro.

Gráfico 5. ¿Tu comportamiento cambia en el metro?

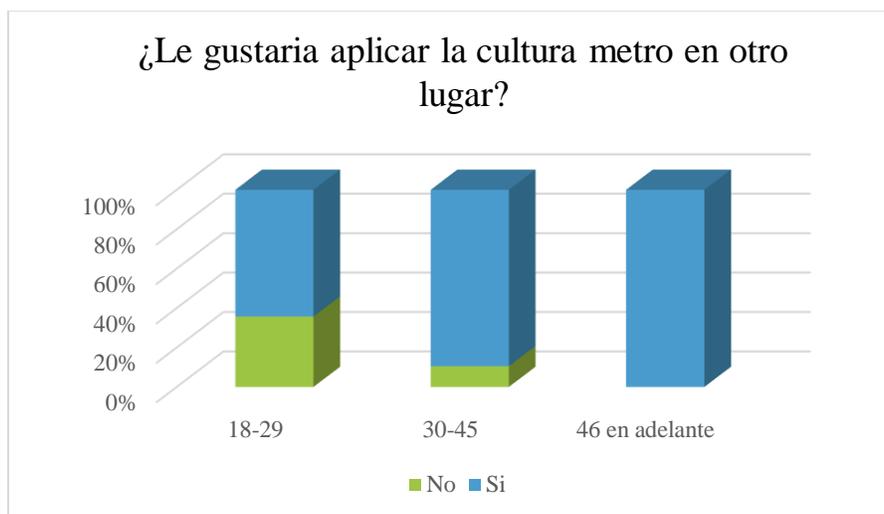


Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, para encontrar más respuestas sobre la percepción de comportamiento de los individuos fuera del metro, en el grupo focal 2, compuesto por usuarios frecuentes del metro de 18-29 años de estratos 1-2, se evidenció que los sujetos sí cambian su conducta, sin percatarse, según el medio de transporte. Puesto que, al preguntarles que harían si ven a una persona pedir limosna en el metro, respondieron de forma unánime que no es permitido y que las personas que lo hacen no tienen cultura. Mientras que al señalarles el desarrollo de esta misma práctica en un sistema de transporte diferente, los ciudadanos dijeron que solo les parecería incómodo y en algunos casos los apoyarían con la ayuda que solicitan.

Ahora bien, al hablar del segundo indicador se debe tener en cuenta una parte fundamental de la línea de fuerza, y es la comodidad de los individuos con las reglas del metro, ya que es esta la que instaura en los usuarios el deseo de replicar las dinámicas del entorno del sistema multimodal en otros escenarios fuera del circuito de acción del dispositivo. En las entrevistas y encuestas realizadas a los sujetos, se observó la intención de transformar otros sitios de la ciudad, que consideran caóticos, interviniéndolos con la cultura metro (ver Gráfico 6). Lo anterior, ratifica que los ciudadanos ven de forma positiva la aplicación de la cultura metro en el sistema y al mismo tiempo reconocen lo eficiente que les resulta esta. La cultura metro logró instaurar una verdad sobre el comportamiento civilizado y las conductas normativas.

Gráfico 6. ¿Le gustaría aplicar la cultura metro en otro lugar?



Fuente: Elaboración propia

A pesar de los procesos amplios de subjetivación del metro, que han transformado la conducta de los individuos por medio del lenguaje asertivo, existen escenarios de fuga, en los que prima el bien individual sobre el colectivo y donde los individuos muestran su lado más libre. Esto es un efecto de las resistencias a las dinámicas impuestas por la institucionalidad.

#### **4.2.3 Practicas disruptivas**

Como consecuencia de la línea de subjetivación se observará la línea de fuga que comprende al grupo minoritario de usuarios, que no se identifican con la normatividad y que no la reproducen. Esta línea se presenta por medio de un indicador: las prácticas disruptivas en el metro de Medellín. En este caso se abordan tres conductas consideradas inapropiadas, que fueron denunciadas por otros pasajeros por incumplir las normas.

En el primer caso disruptivo, el de los tres grafiteros de Bogotá que intentaron pintar el metro, se observa cómo se rompe uno de los pilares fundamentales del sistema, el respeto por la infraestructura y la imagen. El SITVA reglamentó la creación de una imagen unificada en todo el sistema multimodal, que concuerda con los colores de la bandera de Antioquia y que ha mantenido su línea estética durante el tiempo, con la intención de crear una unidad visual para que los usuarios se sintieran dentro de una misma estructura y la respetasen con la misma intensidad que lo hacían con el metro. Los grafiteros, representan una línea de fuga importante, ya que su labor iba más allá de la pintura en el tren, eran un grupo constituido bajo las siglas *VSK crew* que ya había plasmado su arte en otros lugares como el Transmilenio. Estos artistas eran jóvenes de entre 20-26 años que, según su patrón de acción, buscaban mostrar otras formas de expresión que salieran de los límites establecidos, una representación de protesta social.

El segundo caso es el de un hombre que utilizó una hamaca al interior de un vagón, atentando contra una de las políticas de la cultura metro, que establece que un buen usuario es el que evita incomodar a otro pasajero del sistema. Este ciudadano de entre 30-40 años colgó, en 2022, una hamaca en mitad de un viaje en el tren sin tener en cuenta la cantidad de personas que se encontraban de viaje en el vagón, que podrían sentirse incómodas por su actuar. El sujeto prioriza sus intereses a los del resto para cumplir con una necesidad, como el mismo

lo menciona: “estaba cansado del trabajo”<sup>17</sup>. Esto permite observar que existen casos en los que primará el deseo individual al colectivo, fracturando el sentido de comunidad.

Ilustración 1 Pintura de VSK en el metro



Fuente: Sepúlveda (2018)

El tercer caso, es el de la mujer que amamanta en el metro. Este escenario es particular, ya que surge de la denuncia de un internauta en Twitter, que fotografió la escena de una mujer de alrededor de 25 años que amamantaba a su hijo en un vago del tren sin uso de algún implemento para cubrir la escena. Este acto rompe con la misma norma que el anterior, sin embargo, este se diferencia porque Metro Ltda. se pronunció a favor de la usuaria avalando que no está mal alimentar a un bebe en el metro y que es algo natural, pero a pesar del discurso de aprobación, diseñaron una zona de lactancia en una de las estaciones, con el fin de darle “privacidad” y “comodidad”. Estas prácticas pasivas permiten que se reproduzca el discurso de qué cosas están permitidas hacer en público y cuales en privado. La mujer realizó un acto natural por necesidad de la criatura, sin esperar que esto causara disgusto en otro individuo, una situación que invita a analizar hasta qué límites llega la extensión de la norma.

---

<sup>17</sup> Ampliar más en: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/video-hombre-colgo-hamaca-en-el-metro-de-medellin-FJ18662205>

La cultura metro, a pesar de sus líneas de fuga, ha logrado intervenir la relación entre el entorno del metro y los usuarios, lo que permitió transformar la conducta de los individuos al interior del sistema de transporte. El dispositivo se concentró en intervenir el espacio considerando que “la relación de los seres humanos con su entorno es dinámica, es decir, el entorno influye en nosotros, al mismo tiempo que nosotros influimos en el entorno” (Metro Ltda., 2020, p. 30). Para la cultura metro resultó más sencillo controlar la conducta de los sujetos al hacer injerencia en su entorno de manera subjetiva, con estímulos positivos, que al imponer el cambio de forma física y coercitiva.

### **4.3. Construyendo una comunidad**

La política de gubernamentalidad, que se ha ejecutado a través de un dispositivo ha devenido en la construcción de una comunidad imaginada. Para efecto de esta investigación, se valorarán 3 ítems que permiten ver la trascendencia que ha tenido la política de gubernamentalidad en la constitución de una comunidad imaginada en Medellín. El primero es la conexión de los sujetos con el símbolo, en este caso el metro. El segundo es la reacción de los usuarios al ver incumplidas las normas de conducta del sistema. Y, el tercero son las características espaciales que poseen los lugares en los que desean implementar los sujetos la cultura metro.

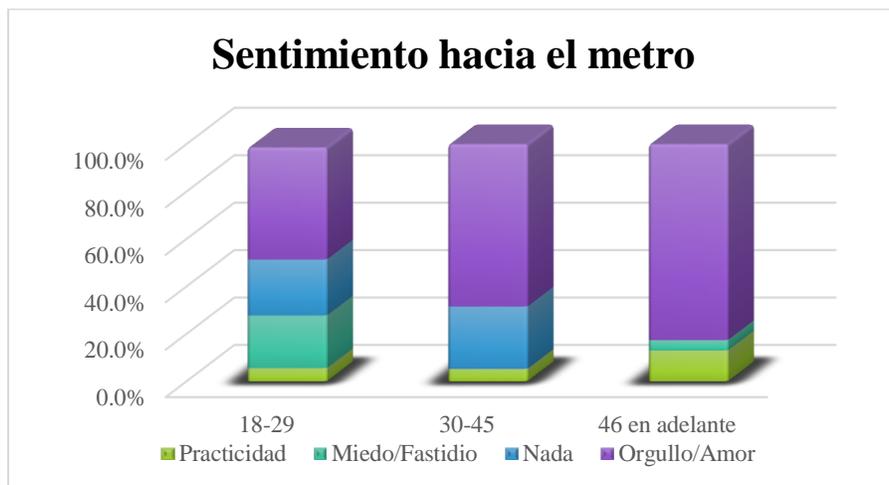
Para constituir una comunidad imaginada, se parte de la vinculación de los sujetos a través de un símbolo que los hace sentir parte de un conjunto. El metro a conseguido ser la representación de los valores paisas, el ideal de una sociedad pujante. Esto, sobre todo, por el contexto de violencia que atravesó la construcción del sistema y por las dificultades que atravesó el mismo para lograr poder entrar en funcionamiento, es así como el sistema logra tener la imagen de “empuje” y “verraquera” de los ciudadanos antioqueños. Según Metro Ltda. (2020)

Como Empresa hemos construido un ADN, expresado, obviamente, en símbolos que llevamos en lo más profundo, como el logo, el himno, la bandera y todos aquellos rituales que nos hacen lo que somos, que nos identifican, de manera emocional e intangible, a través de nuestros valores institucionales y la celebración anual del

Espíritu Metro, que llenan nuestro corazón de tres sentidos fundamentales en la construcción de cultura: la pertenencia, la identidad y el arraigo (p. 18).

Esta conexión se ha logrado a través de la promoción del metro como el centro de movilidad de la ciudad. Esto sumando, al trabajo de la cultura metro de promover la construcción de una comunidad por medio del vínculo sentimental y material con el sistema, puesto que, al preguntarles a las personas, qué les genera el metro, se evidenció que el sistema logro, a través del dispositivo, cumplir el propósito de crear una relación positiva de orgullo con el tren y lo que este representa (ver Gráfico 7). Esto supone que el metro logró convertirse en un símbolo de representación, como expone Agamez (2018), que al ser el único del país y ser una muestra de resiliencia se ha impregnado en el ADN paisa. Esto, ha permitido que el sistema metro sea una autoridad con el poder de transformar las dinámicas de los individuos respecto al transporte.

Gráfico 7. ¿Qué sentimiento te genera el metro?

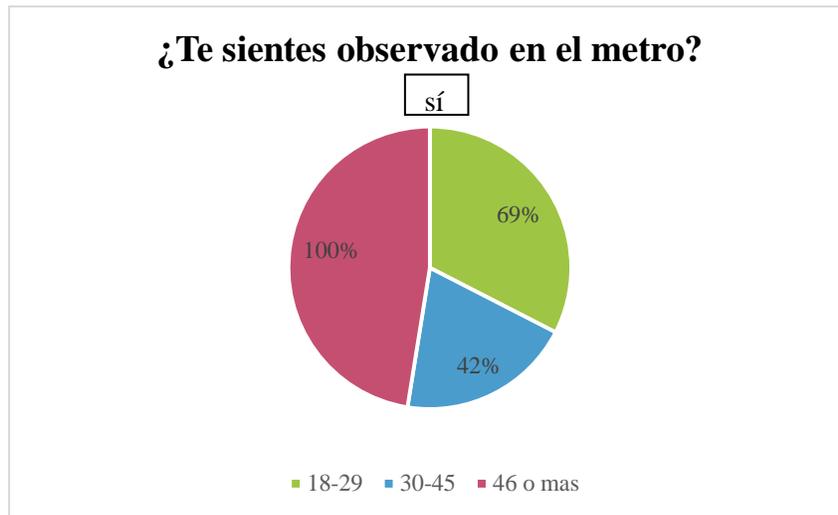


Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, el segundo componente se liga al anterior, que además de tener una consecuencia positiva para la estabilidad del sistema de transporte, ha supuesto dinámicas nocivas en el relacionamiento entre usuarios. Esto se ve reflejado en la vigilancia que sienten los individuos al entrar al metro. Como se ha mencionado de manera posterior, los ciudadanos se volvieron el eje de control dentro del sistema, con un peso mayor a los circuitos de cámaras y seguridad policial. Los usuarios encuestados concluyeron que al entrar a los vehículos del

SITVA sentían que los observaban (ver Gráfico 8), algo que se ha naturalizado y que a su vez ha incidido en la efectividad de la cultura metro.

Gráfico 8 ¿Te sientes observado en el metro?



Fuente: Elaboración propia

En consecuencia, se ha desencadenado una empatía limitada de los usuarios y un actuar coercitivo frente a la violación de la norma. Para observar esto, se retoman los tres casos expuestos en la línea de fuga del dispositivo, pero se analizan en función de la respuesta de los pasajeros al experimentar estos escenarios. En el caso del hombre y la hamaca en el video publicado por Globoenfocos (2022) se evidencian comentarios de disgusto que se extralimitaban y catalogaban al sujeto como: “marginal”, “costeños” e “inculto”; otros exigían que lo multaran. Además de esto, el sujeto se enfrentó a comentario que decían: “¡que lo bajen!”. Hasta que un pasajero detuvo el tren accionando el botón rojo para que un trabajador del metro interviniera la situación.

La segunda situación, y la muestra más representativa de un escenario donde los usuarios radicalizan las premisas de la norma, es la del 22 de julio de 2018, donde 3 grafiteros bogotanos murieron arrollados por un tren de prueba del metro. El hecho fue ampliamente publicado y en las diferentes alusiones que se hacían sobre el suceso, la mayoría de las personas justificaban lo sucedido por ser un acto de vandalismo e incumplimiento de la ley.

Muchos de los ciudadanos lo tomaban como una “buena muerte”: “tres delincuentes menos en el país, que buenas obras hace el metro de Medellín incluso en las horas donde no presta servicio” (Juanshdezl, 2018). Otro comentaba: “el metro de Medellín arrojó a 3 vándalos que ilegalmente pintaban vagones. Infringían la ley, por ende, cometían un delito. Ahí están las consecuencias” (Santiagotavera, 2018). Es importante aclarar que algunas campañas publicitarias del metro también modifican la fachada de los vagones (ver Ilustración 2), pero en este caso por ser “estéticamente aceptables” no son vistos como daño al bien público.

Ilustración 2 Publicidad en el metro

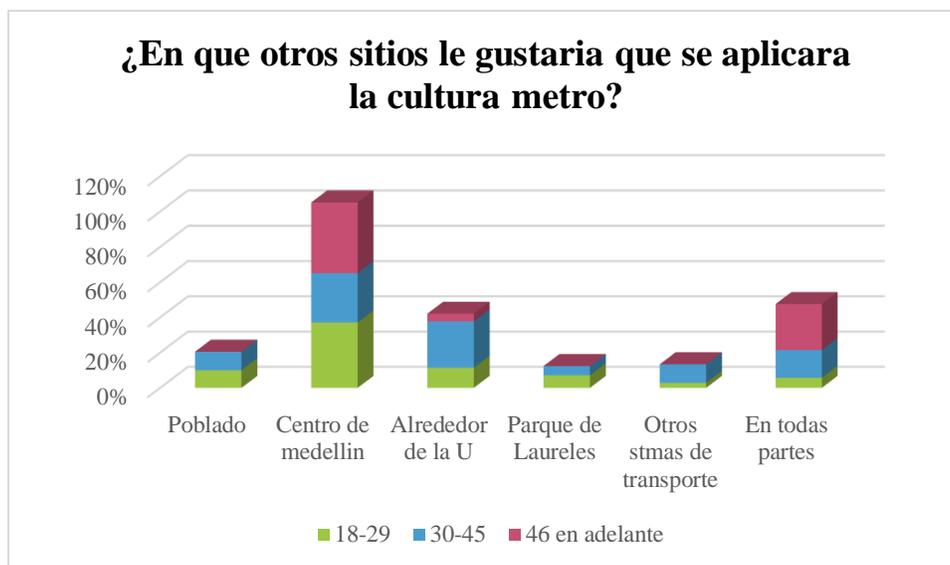


Fuente: Huawei (2020)

La última situación, es la acción de amamantar que hace una mujer en medio de su viaje en el metro. Para este caso se le preguntó a los integrantes del grupo focal 2, en su mayoría mujeres con hijos, sobre qué pensaban de alimentar a los bebés en el sistema de transporte y qué les había parecido la forma de manejar la situación por parte del metro. Todos asumieron que es una práctica natural que se debe respetar. Uno de los participantes, de 19 años, expresó que la acción del metro le parecía buena, ya que al crear una zona para esto la mujer evitaría que la miraran y le sucediera de nuevo. Lo anterior evidencia, que algunos discursos simbólicos pueden contener afirmaciones de las conductas que se intentan eliminar, en este caso, el metro le brindó un fundamento a futuros usuarios para decir: “ya tienes una silla para esto, no lo hagas aquí”.

Al definir qué es bueno y qué es malo, quienes habitan el dispositivo sancionarán las conductas divergentes desde su postura de lo que creen que es lo correcto, y bajo esa lógica el individuo buscará replicar estas certezas en otros escenarios. La condición final de una comunidad imaginada es buscar su expansión, una idea que empieza desde la intencionalidad con pequeños mensajes como: “compórtate en el centro como te comportas en el metro”, que fueron diseñados por la campaña #tuhistorianosmueve de 2018 entre la alcaldía y el metro. Estos escenarios permiten que el ciudadano piense que los espacios de desorden, donde hay ausencia del dispositivo necesitan ser intervenidos. Esto se evidenció en los grupos focales, donde dos de los usuarios consideraron que hay que aplicar la cultura metro en el estadio, ya que “hay muchos desechables que no respetan y no saben comportarse”. Situación que también se reflejó en las encuestas (ver Gráfico 9), donde el 85% afirmó que implementarían la cultura metro en los alrededores de la universidad de Antioquia y el centro de Medellín.

Gráfico 9. ¿En qué sitios te gustaría aplicar la cultura metro?



Fuente: Elaboración propia

Constituir una comunidad imaginada alrededor de un símbolo y una verdad, es condicionar las dinámicas espaciales de un individuo y direccionar su forma de conducta a tal grado, que al interactuar con el espacio deba cambiar su forma de relacionarse. Es en este proceso donde se moldea un tipo de ciudadano y se pretende hegemonizarlo para conseguir un comportamiento que sea aplicable a todos los entornos públicos a través de programas sociales, como el diseñado por Metro Ltda. (2002)

[para] rescatar la imagen del centro de la ciudad, (...) en procura de subsanar los problemas sociales que allí proliferan, la coordinación del área de relaciones con la comunidad, propuso al comité de aseo de la ciudad oficializar un plan mensual de brigadas de limpieza a partir de la creación de un bloque de trabajo que brinde soluciones oportunas a la problemática del sector, pues los fenómenos sociales que se presentan ahí deben ser atendidos integralmente (p. 58).

Las comunidades imaginadas se constituyen a partir de la eficiente aplicación de un dispositivo, ya que, como se evidenció, los usuarios se impregnan de la norma y se sienten parte esencial de un espacio que los representa y los une a otras personas con las que comparten el mismo sentimiento y nacionalidad, pues como se muestra en el video de la hamaca, cuando alguien viola la norma, lo primero que se piensa es que el sujeto no es de Antioquia y que por eso no entiende cómo debe comportarse en este escenario. La comunidad imaginada tiene una delimitación importante, dado que, constituye un límite entre quienes conforman la otredad y aquellos que hacen parte de la comunidad.

## **5. Conclusiones**

Desde el nacimiento del Estado como un pacto social, se ha intentado gestionar el comportamiento de los individuos en la vida pública. En 1651, Tomas Hobbes escribe el Leviatan y crea las primeras directrices para la construcción del Estado moderno, en el que se concibe que, para vivir en armonía todos deben pactar ceder sus libertades, en búsqueda del bien colectivo. Esa concepción de gestión del comportamiento individual se transformó con la evolución de las sociedades y la entrada del liberalismo y el capitalismo.

Las condiciones anteriores inducen a las instituciones estatales a cambiar la forma en que ejercen el poder para gestionar la conducta de los ciudadanos. Es en este proceso, donde nace el arte de gobernar y la institucionalidad, empiezan a estructurarse practicas de gestion conductal enfocadas en la subjetividad y no en la coerción.

El controlar los deseos individuales, dejó de ser una práctica coercitiva en el momento en que las sociedades dejaron de responder con obediencia al uso de la fuerza por parte del Estado. En este momento, los gobiernos se enfrentan a sujetos libres que no tienen miedo a afrontar las consecuencias de desarrollar sus sentires. Es por lo anterior, que las instituciones diseñan mecanismos de persuasión que les permitan controlar las conductas a través de la subjetivación, creando un escenario distorcionando en el que los individuos piensen que eligen de forma autónoma cómo comportarse. Estos escenarios de gestión de la conducta se institucionalizan en políticas de gubernamentalidad que ponen al individuo como responsable principal de cambiar las condiciones de su entorno.

La hipótesis de esta investigación, que consistía en demostrar que, a través de la política de gubernamentalidad que constituye el SITVA, se institucionaliza la cultura metro como un dispositivo de movilidad para generar un control conductual de los usuarios del sistema de transporte, con el fin de construir una comunidad imaginada que permitiera moldear a los individuos para que se comporten en las calles de la ciudad como lo hacen en el metro, logró confirmarse. Esto se dio gracias a que al analizar en forma consecuente los datos recolectados en función de cada variable, se demostró que: primero, la política que constituye el SITVA es de gubernamentalidad. Segundo, la cultura metro se institucionaliza como un dispositivo. Y tercero, en Medellín se construye una comunidad imaginada gracias a la exposición de los individuos al dispositivo de movilidad.

Se comprueba que el SITVA se constituye como política de gubernamentalidad al estudiar la normatividad en materia de movilidad y evidenciar que para resolver los problemas de transporte de la ciudad, el gobierno local diseñó el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá como proyecto infraestructural y discursivo, que se centra en el cambio de las dinámicas de relacionamiento de los individuos con el medio de transporte. Al analizar los diferentes documentos que enmarcan la política, se evidencia la institucionalización de un dispositivo de movilidad para generar un cambio de perspectiva en los sujetos sobre la forma en que deben comportarse en los vehículos del transporte multimodal.

En un segundo momento, se confirmó que la cultura metro es un dispositivo de movilidad. Se observó la relevancia que se le ha dado a este programa dentro de los acuerdos de constitución del sistema que ha contado con rubros de \$6.401 millones que le permiten financiar acciones cada vez más especializadas y con mejores técnicas de subjetivación, ya que el “buen uso” del sistema ha significado rentabilidad financiera para Metro Ltda. y el gobierno local. La buena eficiencia del dispositivo en el sistema de transporte ha hecho que la alcaldía genere proyectos de expansión de la cultura metro a otros escenarios públicos de la ciudad, con el objetivo de fomentar el comportamiento cívico que permita mejorar las formas en que los individuos se desarrollan en estos territorios.

Si se analiza a primera vista la implementación de esta política de gubernamentalidad, se puede catalogar como un proceso necesario para el avance de la ciudad e incluso justificar su expansión más allá de las cercas del Metro. No obstante, al entrevistar a los individuos y estudiar su comportamiento frente a situaciones que no apelan a la lógica sino al carácter más humano de la persona, se llega a la conclusión que debido a la cultura metro los individuos han priorizado la normatividad por encima de la integridad humana. Esto es el producto de la intervención de un dispositivo que logra implementar la regla de conducta como una extensión de la personalidad de los usuarios del sistema, que no permite que estos puedan distinguir límites de aplicación y sanción de las pautas de comportamiento. Esto se evidenció cuando algunos sujetos justificaron la muerte de los grafiteros en el metro, solo por incumplir los patrones de conducta.

Este modelo de concepción normativa logra demostrar la existencia de la intención institucional de construir una comunidad imaginada, puesto que se observó que los sujetos

codificaron un tipo de conducta para un territorio específico, que hace que al entrar al sistema cambien de forma significativa su forma de actuar. El SITVA logró con esto instrumentalizar su idea del ciudadano ideal a través de la cultura metro como dispositivo de movilidad. Esto ha tenido consecuencias para el desarrollo de las libertades de los sujetos en el sistema de transporte y ha creado el imaginario de un tipo de comportamiento modelo, que debe ser llevado a todos los espacios públicos para modificar las dinámicas de comportamiento que ahí se dan.

Lo anterior, permitió que esta investigación cumpliera con el objetivo principal, que era establecer el proceso por medio del cual, la estrategia de gubernamentalidad de la política de movilidad de la ciudad de Medellín ha incidido en la construcción de una comunidad imaginada, ya que al analizar la información recolectada se demostró que las estrategias de gubernamentalidad inciden en la construcción de identidades gracias a los procesos de transformación espacial, que en Medellín se dan a través de la cultura metro.

Para finalizar, se puede evidenciar que la validez de construcción conceptual, que consistía en generar unas métricas que permitieran estructurar la información recolectada a través de preguntas para evidenciar los actores, organizaciones y documentos centrales en cada variable, cumplió con el propósito de demostrar que los elementos recolectados eran suficientes para analizar el caso seleccionado. Es así como se observa que el área metropolitana es la entidad central encargada de desarrollar la política de movilidad de la ciudad en conjunto con otras secretarías e instituciones locales, que el dispositivo de movilidad ha logrado los objetivos planteados en torno a la gestión individual, al punto de convertirse en identidad más que en regla, y que la finalidad de las instituciones es crear un tipo de ciudadano orientado al civismo, buscando generar orden en escenarios “desordenados” que son difíciles de regular para las entidades de gobierno por medio de la coerción.

A modo de cierre, se puede decir que las comunidades imaginadas, son la utopía de los Estados modernos, puesto que estas engloban un tipo de comunidad homogénea que se controla por medio del plano discursivo de forma sencilla y eficiente, y que solo con un elemento de simbolismo de alto impacto puede hacer sentir al individuo parte de una comunidad.

## 6. Bibliografía

- Acuerdo Metropolitano 26 de 2009 [Área Metropolitana del Valle de Aburrá]. Por la cual se fijan las políticas para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA-. 6 de octubre de 2009.
- Acuerdo Metropolitano 10 de 2010 [Área Metropolitana del Valle de Aburrá]. Por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 09 de 2010. 20 de agosto de 2010.
- Alvear, J. (2008, 1 diciembre). *Historia Del Transporte y la Infraestructura en Colombia, 1492-2007*. República de Colombia, Ministerio de Transporte.
- Arancibia, J. (2010). *El Concepto de Poder en la Obra de Michel Foucault*. Chile: Facultad de Filosofía y Humanidades.
- Anderson, B. (1993). *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Agamben, G. (2015). ¿Qué es un dispositivo? *Lecturas académicas*. Recuperado de: <http://ayp.unia.es/r08/IMG/pdf/agamben-dispositivo.pdf>
- Caracol Radio (2018, 24 septiembre). *Cultura Metro: 30 años de civismo en Medellín*. Recuperado el 3 de octubre de 2022, de [https://caracol.com.co/emisora/2018/09/24/medellin/1537741840\\_377318.html](https://caracol.com.co/emisora/2018/09/24/medellin/1537741840_377318.html)
- Correa, M. (2020, 2 diciembre). *Cultura Metro: ¿Por qué las personas saben cómo comportarse en él?* El Tiempo. Recuperado el 3 de octubre de 2022, de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/cultura-metro-32-anos-de-saber-comportarse-552347>
- Castro, G. (2010). *Historia de la gubernamentalidad. Razón de Estado, liberalismo y neoliberalismo en Michel Foucault*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Castro, G. (2013). El dispositivo de movilidad Michel Foucault y el problema de la ciudad. Bogotá 1910-1930. Anuario de la Escuela de Historia y Artes, UNR.

- Castells, M. (2005). Globalización e identidad. Polis: Investigación y Análisis Sociopolítico y Psicosocial. Cuadernos del Mediterráneo.
- Colom, F. (2003). La imaginación nacional en América Latina. *Historia mexicana*, 53 (2), 313-339.
- Dávila, J et al (2012) Movilidad urbana y pobreza: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia. Development Planning Unit, University College London & Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín.
- Deleuze, G. (1990). ¿Qué es un dispositivo? Publicado en Michael Foucault, filósofo. Ed, Gedisa. Barcelona.
- Cibotti, E. (2005). América Latina en la clase de historia. Fondo de Cultura Económica. Argentina.
- García, L. (2011). ¿Qué es un dispositivo? Foucault, Deleuze, Agamben. A Parte Rei. Argentina.
- Galeano Marín, M. y Vélez Restrepo, O. (2002). Estado del arte sobre fuentes documentales en investigación cualitativa. Medellín: Universidad de Antioquia.
- García, F. & Ramos, R. (comps.), Globalización, riesgo, reflexividad. Tres temas de la teoría social contemporánea. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 1999
- Foucault, M. (1999). Estética, ética y hermenéutica. Paidós. Argentina
- Haidar, V. (2005). El 'descentramiento' del Estado en el análisis del poder (político): Un diálogo crítico entre la sociología histórica y el enfoque de la gubernamentalidad.
- Jackson, P. (2010). *The Conduct of Inquiry in International Relations: Philosophy of Science and Its Implications for the Study of World Politics*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203843321>
- Jouffe, Yves, & Lazo Corvalán, Alejandra. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 36(108), 29-47. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000200002>

- Martínez. P. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*. pp. 165-19
- Martínez, M. (1999). *La investigación cualitativa etnográfica en educación*. Editorial: Trillas. México.
- Mellado, L. (2008). APROXIMACIONES A LA IDEA DE NACIÓN: CONVERGENCIAS Y AMBIVALENCIAS DE UNA COMUNIDAD IMAGINADA. *Alpha (osorno)*. 10.4067/S0718-22012008000100003.
- Mussetta, P. (2009). Foucault y los anglofoucaultianos: una reseña del Estado y la gubernamentalidad. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 51(205), 37-55.
- Lafuente., A. De los imperios a las naciones: Iberoamérica. *Hispanic American Historical Review* 1 November 1996; 76 (4): 793–795.
- Olivera, L. (2016). El marketing en la política. *Conexión*, (5), 48-59.
- Ortiz, C., & Samantha, O. (2017). Gubernamentalidad y política pública: estudio alternativo del programa Prospera. *Revista mexicana de sociología*, 79(3), 543-570. Recuperado de: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-25032017000300543&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-25032017000300543&lng=es&tlng=es).
- Ortega, I. (2008). GELLNER, ERNEST, Naciones y nacionalismo. *Pensamiento. Revista De Investigación E Información Filosófica*, 64(241), 551-553.
- Ortiz. J. (2015, 28 noviembre). Lo que sufrió Medellín para tener su metro. *El Tiempo*. Recuperado 3 de octubre de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16443482>
- Papalini, V., Córdoba, M., & Marengo, L. (2012). Estudios de la gubernamentalidad: la subjetividad como categoría de la política. *Astrolabio*, (8).

- Rose, N., O'Malley, P & Valverde, M, Governmentality (December 2006). Annual Review of Law and Social Science, Vol. 2, pp. 83-104, 2006, doi: <http://dx.doi.org/10.1146/annurev.lawsocsci.2.081805.105900>
- Troncoso, P., & Amaya, Antonio. (2017). Entrevista: guía práctica para la recolección de datos cualitativos en investigación de salud. Revista de la Facultad de Medicina. 65. 329-332. 10.15446/revfacmed. v65n2.60235.
- Useche, M., Artigas, W., Queipo, B., & Perozo, É. (2019). Técnicas e instrumentos de recolección de datos cuali-cuantitativos. Universidad de la Guajira.
- Valderrama, A., & Jiménez, J. (2005). TECNOLOGÍA, CULTURA Y RESISTENCIA. Revista de Estudios Sociales, 22, 99–103. doi:10.7440/res22.2005.08
- Vasilachis, I. (2014). Estrategias de investigación cualitativa. Gedisa.
- Villegas, J. (2016). Revista Credencial. <https://www.revistacredencial.com/historia/temas/metro-de-medellin>
- Urabayen, J. (2018). La gubernamentalidad biopolítica: de la sociedad de control estatal al liberalismo. Coherencia, 15. Recuperado de: [https://www.academia.edu/37356257/La\\_gubernamentalidad\\_biopol%C3%ADtica\\_de\\_la\\_sociedad\\_de\\_control\\_estatal\\_al\\_liberalismo](https://www.academia.edu/37356257/La_gubernamentalidad_biopol%C3%ADtica_de_la_sociedad_de_control_estatal_al_liberalismo)
- Winner, L. (2008). LA BALLENA Y EL REACTOR (Trad. J. Bustamante). Gedisa S.A. (Trabajo original publicado en 1986).
- Yacuzzi, E. (2005). El estudio de caso como metodología de investigación: Teoría, mecanismos causales, validación, Serie Documentos de Trabajo, No. 296, Universidad del Centro de Estudios Macroeconómicos de Argentina.
- Yin, R. (1994). Case Study Research: Design and Methods. Sage Publications, Thousand Oaks, CA. (traducción propia)