

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS  
MAESTRÍA EN ANTROPOLOGÍA



FORMACIÓN Y CULTURA METRO: UNA LECTURA ANTROPOLÓGICA DE UN  
PROGRAMA DE FORMACIÓN CIUDADANA EN EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN

JUVENAL ELIÉCER TABARES DUQUE

MEDELLÍN

2014

FORMACIÓN Y CULTURA METRO: UNA LECTURA ANTROPOLÓGICA DE UN  
PROGRAMA DE FORMACIÓN CIUDADANA EN EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN

Presentado por

JUVENAL ELIÉCER TABARES DUQUE

Trabajo de grado para optar al título de  
Magister en Antropología  
Línea Prácticas Educativas y Construcción de Subjetividades

Asesora

DIANA MELISA PAREDES OVIEDO

Magister en Educación

Magister en Filosofía

Miembro del Grupo de Investigación sobre Formación y Antropología Pedagógica  
e Histórica

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS  
MAESTRÍA EN ANTROPOLOGÍA  
MEDELLÍN  
2014

## CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	6
Reflexión en torno a un sistema de transporte.....	6
La Cultura Metro.....	11
Un poco de historia.....	15
Bloques temáticos.....	19
Espacios para la investigación.....	23
Enfoque y método.....	25
Técnicas e instrumentos de recolección de información.....	28
Análisis de datos y unidades de estudio.....	30
CAPITULO I .....	35
IMÁGENES DE HOMBRE Y SUJETOS ABSTRACTOS PARA HABITAR LA INFRAESTRUCTURA DE LA CIUDAD .....	35
Un acercamiento al objeto de estudio.....	35
Una mirada a Medellín: un pasado y un presente con pretensiones pedagógicas compartidas.....	36
Una mirada a Medellín a través de pretensiones pedagógicas: los dispositivos urbanos. .....	43
Una mirada a Medellín a través de pretensiones pedagógicas: las instituciones.....	52
Una propuesta de formación ciudadana para Medellín en las dos últimas décadas.....	64
Un recorrido por las estaciones del Metro de Medellín.....	67
CAPITULO II .....	72
CULTURA METRO: ¿UNA INFRAESTRUCTURA Y UN ESPACIO PEDAGÓGICO PROMOTOR DE BUENOS COMPORTAMIENTOS? .....	72

Dispositivos urbanos en la Cultura Metro.....	72
Dispositivos pedagógicos en la Cultura Metro. ....	86
CAPÍTULO III.....	100
UN PROGRAMA DE FORMACIÓN CIUDADANA Y SUS USUARIOS.....	100
Un punto de encuentro entre los proyectos civilizatorios. ....	100
Escenarios de observación y entrevistas: apropiación parcial de la “Cultura Metro”.....	103
Escenarios de observación y entrevistas: estrategias didácticas para la apropiación del medio de transporte.....	117
Dispositivos urbanos, estrategias didácticas y seguridad en el sector: la complejidad de las concepciones antropológicas de los usuarios.....	124
Un análisis sobre este fenómeno. ....	129
CAPÍTULO IV.....	136
Imágenes orientadoras y formación ciudadana a través de la propuesta del Metro de Medellín. ....	136
Nuestros análisis.....	141
CONCLUSIONES .....	157
BIBLIOGRAFÍA.....	165

## LISTADO DE FOTOGRAFÍAS

**Fotografía 1.** Recorrido del tren entre las estaciones Parque de Berrío y Prado Centro en la ciudad de Medellín.....6

**Fotografía 2A.** Metrocable y sistema integrado de transporte.....6

**Fotografía 2B.** Recorrido del tren entre las estaciones Acevedo y Madera entre los municipios de Medellín y Bello.....6

## INTRODUCCIÓN

### *Reflexión en torno a un sistema de transporte.*

Desde hace cerca de dos décadas ha venido funcionando en el Valle de Aburrá un sistema de transporte que ha modificado la movilidad de la región de manera considerable. El sistema se diseñó con el propósito de conectar algunos municipios que están ubicados en el valle, específicamente Bello, Medellín, Envigado, Itagüí y Sabaneta<sup>1</sup> (Modelo de Gestión, 2002). En este sentido, la región se halla atravesada en diferentes sectores por la infraestructura del Metro de Medellín mediante carriles; unos localizados entre la margen derecha de la canalización del río y las vías principales, separados por una malla, otros se levantan algunos metros de altura sobre el nivel del suelo soportados por columnas de concreto (Ver fotografías 1 y 2, p. 6), logrando facilitar la marcha de un tren de varios vagones que transita en sentido norte y sur. Cabe anotar que se han realizado ampliaciones del sistema Metro que llevan el tren hacia el sector occidental del mismo valle.

En las proyecciones de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá se aprecia la idea de integrar otros medios de transporte y llegar a más zonas del Valle. Para lograrlo, en los últimos años se ha ampliado la infraestructura, con la construcción del Metrocable (Ver fotografía 2A, p. 6), la puesta en circulación de

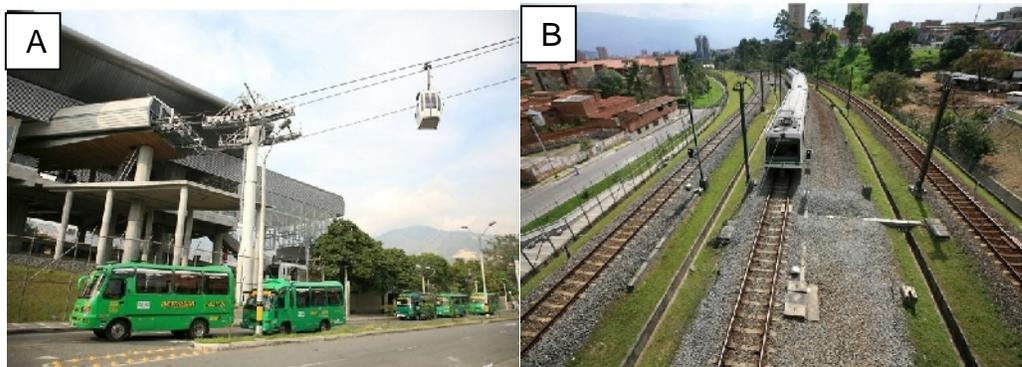
---

<sup>1</sup> Estos municipios se encuentran ubicados en la cuenca del río Medellín. El río ha configurado un valle amplio denominado Valle de Aburrá. El Metro de Medellín ha trazado parte de su recorrido paralelo a la canalización de dicho río.

buses interurbanos, la integración del sistema de transporte (Ver fotografía 2B) y la malla vial, ejemplo de la masificación del modelo “Metro de Medellín”<sup>2</sup>. Veamos:



**Fotografía 1.** Recorrido del tren entre las estaciones Parque Berrío y Prado Centro en la ciudad de Medellín.



**Fotografía 2A.** Metrocable y sistema integrado de transporte. **2B.** Recorrido del tren entre las estaciones Acevedo y Madera entre los municipios de Medellín y Bello.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda.- fue creada el 31 de mayo de 1979. Se constituyó con el fin de construir, administrar

---

<sup>2</sup> En archivos institucionales del Metro de Medellín se informa sobre la intervención en asuntos de movilidad intraurbana en lo referido a la implementación de obras que incluyen el tren, el tranvía, el Metrocable, además se presupuesta complementar estos servicios con obras de infraestructura, algunas en construcción y otras pensadas para el corto plazo 2011 - 2015, mediano plazo 2016 - 2020 y largo plazo 2021 - 2030. Se aprecia con estas medidas la funcionalidad de un sistema que integra medios de movilidad e infraestructura. Para profundizar sobre este tema remitirse al “Plan maestro 2006 - 2030: confianza en el futuro” del Metro de Medellín.

y operar el sistema de transporte masivo, generar desarrollo y buscando ofrecer calidad de vida a todos los habitantes del Valle de Aburrá. Para llevar a cabo este proyecto se asociaron en partes iguales el Municipio de Medellín y el Departamento de Antioquia, posibilitando la creación de la Empresa. El 30 de noviembre de 1995, se inició la operación comercial en un primer tramo, entre las estaciones Niquía y Poblado en la Línea A; luego la red se extendió hasta Itagüí, cuatro estaciones más al Sur y al Occidente con seis estaciones en la Línea B. El 7 de agosto de 2004 entró en funcionamiento la Línea K, Metrocable del nororiente; el 3 de marzo de 2008 inició su servicio el segundo Metrocable, Línea J; en febrero de 2010 se puso en servicio la primera línea turística, Cable Arví, Línea L, al oriente cercano; el 22 de diciembre de 2011 el METRO inició la operación, por encargo del Municipio de Medellín, de la Línea 1 de Buses articulados; y el 17 de septiembre de 2012 se entregaron dos nuevas estaciones en el Sur del Valle de Aburrá, Sabaneta y La Estrella” (Metro de Medellín. (2010). Nuestra organización. Recurso electrónico).

El Metro de Medellín es nombrado en muchos lugares, en las universidades, en las familias, en las empresas, en instituciones oficiales, etc., y sus referencias van más allá del carácter estrictamente de movilidad, el otro componente importante de este proyecto es una propuesta de formación ciudadana. Desde sus orígenes el Metro centra su atención en los habitantes de la ciudad y en la necesidad de proporcionarles espacios públicos, adecuación urbana, espacios para la integración, para el deporte, para las manifestaciones artísticas y culturales. En tal sentido, más allá del referente exclusivamente de movilidad como es el tren, el tranvía y el Metrocable, el Metro pretende la creación de entornos para los ciudadanos, en los cuales puedan interactuar acogiendo, de igual manera, las

actividades planteadas para los usuarios<sup>3</sup> –este es nuestro objeto de análisis: la propuesta de formación ciudadana-. Para la ejecución de esta propuesta, en el sistema se utilizan estrategias pedagógicas orientadas a la modificación de comportamientos afianzados en los habitantes de la ciudad relacionados con el uso de los espacios públicos, en el fondo es un llamado a apropiarse de la infraestructura del sistema, a respetar sus normas y a elegir una alternativa de movilidad que protege el medio ambiente<sup>4</sup>. En esta vía, el Modelo de Gestión (2002) señala que

Hablar del Metro como motor de una nueva cultura ciudadana es entender que el uso cotidiano de este sistema de transporte invita a asumir hábitos de mayor beneficio para los seres humanos: garantiza el transporte por periodos anticipados e incorpora la compra de tiquetes como un componente de la canasta familiar; renueva las costumbres asociadas a la disciplina ciudadana; facilita el control del tiempo de transporte y permite

---

<sup>3</sup> Entre las propuestas planeadas para que los usuarios del Metro participen se encuentran talleres para el reconocimiento del tren, talleres de arte para niños y adultos, intervenciones urbanas para los habitantes de las zonas aledañas a las estaciones; en el Modelo de Gestión del Metro de Medellín (2005), se encuentran con detalle cada una de ellas: visitas a la obra, visitas a empresas e instituciones educativas, operación instructiva con usuarios, visitas al sistema, vagón escuela, estación escuela, exposiciones en bibliotecas, material didáctico y audiovisual, cartillas educativas y la creación de personajes que acompañan los ámbitos comunicativos del Metro de Medellín (p. 55).

<sup>4</sup> En el caso de la ciudadanía Naranjo, Peralta & Hurtado (2001), afirman que su formación, "(...) va más allá de la institucionalidad, de lo establecido en la Constitución y la Ley y, por el contrario, transita por las prácticas y las experiencias de los sujetos, los movimientos y organizaciones sociales en su incesante lucha por acceder a los bienes y servicios, así como por alcanzar su reconocimiento social, político, cultural y normativo" (p. 33). Lo que indica que las ciudadanías de Colombia y específicamente de Medellín aludiendo a los autores, encierran una complejidad creciente que lo relaciona no solo con lo estatal, sino con el diario vivir, es la conformación de una categoría a partir de las relaciones sociales y ambientales de cada sujeto, porque: "En su dimensión cultural, la ciudadanía remite a los procesos socioculturales inscritos en tradiciones históricas y dinámicas locales, comunitarias y ciudadanas. Aquí, se ubican los referentes de la particularidad que se basan en el reconocimiento de las diversidades históricas y culturales, lo cual se relaciona con la lucha contemporánea por el pluralismo cultural. Así, la ciudadanía, junto con principios, valores y derechos universales se hace realidad colectiva y experiencia social compartida". (Naranjo, 1998, p. 53)

la dedicación de un mayor tiempo libre para ocuparlo en el ocio creativo y la vida familiar, entre otros beneficios. (p. 8)

Con lo anterior, se percibe la intención de formar ciudadanos que integran en su vida diaria el nuevo modelo de transporte o, mejor, un modelo de gestión de la vida que encierra hábitos, comportamientos y actitudes, vinculados a las propuestas de comportamiento cívicas requeridas por los sujetos que hacen parte de una ciudad encaminada al progreso. El funcionamiento del Metro de Medellín exige la presencia de unos ciudadanos que permitan que este sistema marche de manera adecuada. Un Metro limpio, protegido, sin problemas de comportamiento, ordenado, donde prevalezcan las normas para sus usuarios y las buenas maneras, es un medio de transporte eficiente.

Ahora bien, este modelo con sus dos referentes principales –transporte y cultura ciudadana- es tema de discusión en diversos sectores, lo que indica que la propuesta del Metro da qué pensar. Un recorrido por la orilla del Río Medellín, hasta los límites de Bello - municipio contiguo a Medellín en la zona norte - y por algunas calles en Barrios como La Miranda, Campo Valdés, Aranjuez, Santa Cruz, Zamora y Andalucía, permite observar el uso constante del Metro, no solo por parte de los habitantes de la ciudad, también por turistas que ven en este medio de transporte una alternativa de movilidad atractiva.

Los habitantes del Valle de Aburrá, han incorporado el transporte en el Metro como parte de sus rutinas cotidianas de movilidad. De allí, que asuntos contingentes que demanden el mantenimiento del sistema, producen alteraciones en la movilidad de

los municipios articulados. “El obrero, la secretaria, el ejecutivo, el empresario, el industrial, el negociante, el ingeniero, el estudiante, el investigador, el ama de casa, la doméstica, el vendedor, el maestro, el abogado, el reportero, el poeta, el anciano, el discapacitado, el policía, el deportista, el hincha de los equipos de fútbol, el viajero ocasional” (Modelo de Gestión, 2005, p. 9) lo utilizan. Sin embargo, si se observan detenidamente estos espacios notamos que muchas más personas por fuera de las categorizaciones del Modelo de Gestión del Metro, hacen uso de este medio de transporte y se involucran en su propuesta formativa.

### ***La Cultura Metro.***

Detengámonos, por ahora, en el segundo aspecto referido a la formación ciudadana, uno de los ejes centrales para el Metro de Medellín que se compendia en el Modelo de Gestión Social y Educativo<sup>5</sup> al cual nos referimos previamente. El resultado de esta gestión se denomina “Cultura Metro” (Modelo de Gestión, 2005, p. 7). Dentro de esta propuesta, los usuarios deben incorporar en su relación con el Metro “comportamientos sociales más adecuados, renovando aspectos como la puntualidad, el orden, la disciplina social, la solidaridad, la limpieza, la consideración por el otro, la actitud ecológica, entre otros” (p. 12); lo que termina definiendo una imagen de hombre (Wulf, 2004) como miembro o usuario del medio de transporte;

---

<sup>5</sup> Los Modelos de Gestión abordados corresponden a los años 2002 y 2005. Se realizó una búsqueda en diferentes bibliotecas de la ciudad, entre ellas, la Biblioteca Pública Piloto, la Biblioteca de la Universidad de Antioquia, la Biblioteca de la Universidad Nacional Sede Medellín y la Biblioteca de la Estación Niquía del Metro, asimismo a través de la Internet en el Portal Red de Bibliotecas de la Fundación EPM. En ninguna de ellas se encontraron los demás modelos de gestión, aunque el funcionario con quien tuvimos la oportunidad de conversar y que es coautor de uno de los libros, indicaba que sí existían Modelos más recientes.

además, se propone la vinculación de estos comportamientos en toda la ciudad, con la posibilidad de que puedan ser extendidos e imitados en otros escenarios.

En este sentido, el ideal de usuario es caracterizado previamente, de modo que los usuarios reales tengan un referente claro por alcanzar, en caso de que no cuenten previamente con estos hábitos. Se trata de un hombre ordenado, puntual, limpio, obediente, colaborador, disciplinado, “humanizado”, “educado”, responsable, “abierto a los cambios”, entre otros, esta es la imagen de hombre<sup>6</sup> proyectada a través del Modelo de Gestión Social y Educativo del Metro de Medellín.

Todo lo anterior justifica este trabajo, en el sentido que es en el Modelo de Gestión donde se guardan los criterios formativos y orientaciones para hacer uso adecuado del sistema de transporte para la ciudad, es un documento que recoge visiones de hombre y prácticas que hacen posible un tipo de ciudadano que pueden ser analizadas desde la Antropología Pedagógica; asimismo, en estos libros “se logra la sistematización de la experiencia social y educativa del Metro de Medellín,

---

<sup>6</sup> En la revisión bibliográfica que acompaña las observaciones y análisis de la propuesta de formación ciudadana del Metro de Medellín, recurrimos a Christoph Wulf quien utiliza dos conceptos centrales para nuestra investigación aplicables a un ejercicio comparativo entre las concepciones antropológicas de los usuarios del programa y la propuesta del Modelo de Gestión. El primero de ellos es el de imágenes orientadoras que define de la siguiente manera: “la socialización y la educación proporcionan miles de imágenes orientadoras que permiten a los jóvenes encaminarse en el mundo de la vida y dirigir su vida. Muchas de esas imágenes son accesibles, fácilmente reproducibles y por ello bastante efectivas en un sentido social. Tales imágenes son públicas; son compartidas por muchos humanos e interconectan a éstos entre sí; por medio de la participación en tales redes de imágenes se crea una comunidad, una pertenencia, una colectividad. Bajo la influencia de la globalización, esas redes de imágenes se extienden más allá de las fronteras de las culturas nacionales y crean nuevas formas de conciencia transnacional” (Wulf, 2004, p. 121). El otro concepto es el de sujeto que lo presenta de la siguiente manera: “con la conformación de un sujeto abstracto como punto central de la formación comienza el amplio proceso de represión de lo único, lo concreto que el sistema educativo moderno ha apoyado tanto. Con el desarrollo de un sujeto general se produce un *habitus* que hace del sujeto una medida altamente calculable en el mundo del trabajo, la política y otras áreas de la vida” (p. 37). Ambas concepciones serán puntos de reflexión a lo largo de este trabajo.

superando la simple recopilación de los planes de trabajo de los procesos de Formación de Usuarios y la Relación con la Comunidad entre los años 1991 y 2001” (Modelo de Gestión, 2002, p. 1), allí se exponen los fundamentos conceptuales de la experiencia y sirven como soporte académico para quienes investiguen sobre el tema<sup>7</sup> .

El Modelo de Gestión corresponde a dos publicaciones realizadas en los años 2002 y 2005 por parte de los mismos funcionarios de la Empresa de Transporte vinculados al área de “Formación de Usuarios” y de “Relación con la Comunidad del Metro de Medellín” donde se logra sistematizar “la experiencia social y educativa del Metro”; sin embargo, sus antecedentes se remiten a los primeros momentos que dieron vida al Metro de Medellín a finales de los años 70 y principios de los 80. En los diálogos sostenidos con los funcionarios del Metro indican que existen otros Modelos de Gestión de años más recientes, lo que conlleva a una búsqueda en las bibliotecas públicas de la ciudad, algunas del Área Metropolitana y en el mismo archivo del Metro de Medellín, en ninguna de las anteriores se pudo localizar estas referencias, aunque los Modelos consultados obedecen a una buena recopilación de toda la experiencia. Asimismo, complementamos esta revisión documental con algunos textos digitales como el Plan Maestro del Metro de Medellín, 2006 – 2030, el Informe de Gestión 2012 y algunos apartes de un documento titulado: “Nuestra Organización”. Es necesario aclarar que durante la construcción del anteproyecto

---

<sup>7</sup> Cuando nos remitimos al Modelo de Gestión del año 2005 nos encontramos con el mismo enunciado con la diferencia de que la temporalidad se extiende hasta el 2004. Es necesario aclarar que la caracterización que los Modelos de Gestión hacen de la ciudad permiten conectar momentos previos a la década de los noventa, incluso se remite a ellos para describir cómo empieza la idea del Metro de Medellín.

que antecede esta investigación sólo se encontraron análisis alrededor de la propuesta de formación ciudadana desde visiones oficiales de la misma Empresa de Transporte y una tesis de pregrado de la Facultad de Comunicaciones de la Universidad de Antioquia del año 2008, titulada: “El Metro soy yo. Análisis de la calidad persuasiva del modelo comunicativo utilizado por el Metro de Medellín en una campaña educativa” que nos brinda valiosas pistas sobre el concepto popularmente conocido como “Cultura Metro”<sup>8</sup>. Otras fuentes corresponden a investigaciones de campos disciplinares alejadas de lo propuesto en este escrito, lo que indica que las reflexiones académicas generadas, al menos desde la Antropología Pedagógica y otras disciplinas de las Ciencias Sociales alrededor del programa de formación ciudadana del Metro de Medellín, obedecen más a los encuentros cotidianos<sup>9</sup> donde se alude a este sistema, pero no se ha abordado en profundidad esta temática.

Es esencial volver sobre la propuesta del Modelo de Gestión, pues es una apuesta formativa regional en la que se vincula el Área Metropolitana de tal manera que se convierte en parte importante para la ciudad de Medellín y los Municipios aledaños.

---

<sup>8</sup> Uno de los aspectos tratados en este trabajo referenciado corresponde a la siguiente alusión: La frase compuesta *Cultura Metro* suena familiar en Medellín e incluso en el país. Es como si siempre hubieran estado unidas y no se presentara un antes en que cada palabra (Cultura y Metro) caminara solitaria por el mundo. Sus usuarios, asiduos o esporádicos, la identifican; y, aunque no puedan definirla teóricamente, por lo general, en la práctica reconocen que se trata de los patrones de buen comportamiento que promueve la institución para preservar sus instalaciones y, con ello, la seguridad y comodidad de los pasajeros. (Serna & Arroyave, 2008, p.10)

<sup>9</sup> Quienes hacemos parte del campo educativo, al menos desde disciplinas asociadas a las ciencias sociales, incluyendo la pedagogía, recurrimos comúnmente a ejemplos relacionados con lo dispuesto desde la denominada “Cultura Metro” para problematizar asuntos relacionados con la formación, la cultura, la educación, las ciudadanías, entre otros, estos ejemplos son tomados desde espacios escolares de básica secundaria y media en instituciones educativas del Valle de Aburrá y en algunas universidades, donde he tenido la posibilidad de considerar estas temáticas; es necesario aclarar que en cada escenario académico se despiertan diferentes opiniones alrededor del programa de formación ciudadana.

Así, el Modelo de Gestión y el Sistema Metro modifican la movilidad de la región, pero proponen un proyecto de formación ciudadana que inicialmente, y desde lo teórico, se muestra como una alternativa de incorporación necesaria para los usuarios que utilizan el Metro de Medellín. Su impacto es tal, que en diferentes espacios sociales se habla de “La Cultura Metro”.

Ahora bien, contrario a lo que pudiese pensarse inicialmente como una alternativa única e innovadora, la imagen de hombre establecida desde la “Cultura Metro” parece vincularse a algunas propuestas formativas definidas desde las primeras décadas del siglo XX en la ciudad de Medellín; aunque en cada una de ellas se pueden analizar aspectos diversos, la imagen de ciudadano, la de hombre, lo propuesto alrededor de la democracia, la modernidad, lo nacional, la cultura, se enmarcan desde una perspectiva externa a las realidades de la población que habita la ciudad; además, están definidos desde hace varias décadas por parte de las élites locales y fundamentados desde el poder estatal y el científico.

### ***Un poco de historia.***

En líneas anteriores ya aludimos a los dos aspectos centrales del Metro de Medellín: la movilidad desde el sistema de transporte y la propuesta de formación ciudadana sintetizada en el Modelo de Gestión. En este trabajo hacemos mayor énfasis en el segundo aspecto, al servir de soporte del funcionamiento mismo del Metro, porque su visión formativa inscribe a los ciudadanos en unas imágenes de hombre definidas previamente para que se incorporen a este nuevo escenario de ciudad. El Modelo y la publicidad, así como los medios de comunicación utilizados por la Empresa,

reivindican constantemente unos comportamientos “adecuados” para los usuarios. Resulta interesantes estos planteamientos, en la medida que el señalamiento de la ruta adecuada que deben transitar los seres humanos, es similar a la imagen de hombre expuesta desde hace varias décadas para la ciudad y así se lee a través de algunos textos que narran aspectos pedagógicos del siglo XX aplicados a la historia de Colombia y específicamente a la de Medellín.

En concordancia con lo anterior, se hace pertinente una reconstrucción de esas otras imágenes de humanidad que precedieron las actuales propuestas que ofrece el Modelo de Gestión, con el fin de poner de relieve los contrastes entre ellas y avanzar en el trabajo. Sobre lo que acontecía a comienzos del siglo XX en Colombia, Runge y Muñoz (2005) afirman:

(...) Gracias entonces a la entrada y a la apropiación de los saberes modernos, y a los nuevos ideales de formación y de culturización humanos, los problemas en torno a la imperfección, a la degeneración y a la infantilización del pueblo colombiano adquirieron un papel determinante, al configurarse como contraimágenes que había que combatir, y, por eso, en contra de ellas se desarrollaron las prácticas y los discursos progresistas y renovadores de comienzos del siglo XX, que, además, encontraron en el cuerpo un operador productor de sentido – en la medida en que comenzó a dar mucho que decir, que pensar y que hacer–, y que, así mismo, anclaron en él muchas de las posibilidades de salvación y de futuro (como cuerpo sano, vigoroso, disciplinado, saludable, controlado, educado, estético, distinto, bien puesto, ejercitado, rendidor, resistente, etc.). (p. 133)

Por su parte, Reyes (1996) argumenta que en Medellín, debido a las situaciones de insalubridad, el discurso médico ganó fuerza y fue apoyado por los entes

gubernamentales y eclesiásticos locales. El control de los hábitos ciudadanos, de la vida urbana y del cuerpo, se convirtieron en piedra angular de las políticas públicas de la ciudad en los inicios del siglo XX. Así pues, “el discurso médico ganó un espacio nuevo en la sociedad y se legitimó al proyectarse no solo como discurso moral sino como discurso útil para el progreso y bienestar de los ciudadanos” (p. 115).

Ambas concepciones formativas hacen referencia al discurso moderno<sup>10</sup>, el cual es apropiado y reconfigurado en el país y en el pensamiento local a través de múltiples estrategias, por ejemplo: ideas económicas capitalistas con su modelo secular para algunas regiones occidentales y, la permanencia de lo religioso en Colombia integrado a nuevos modelos sociales y culturales (Castro & Restrepo, 2008).

Vale la pena señalar que el Modelo de Gestión (2002) en algunos apartados menciona que los valores propuestos se separaron en algún momento de la historia regional y que deben ser recuperados, lo que permite interpretar que hacen parte, según su visión, de valores autóctonos<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Andrés Klaus Runge Peña y Diego Alejandro Muñoz Gaviria (2005) en su artículo “El evolucionismo social, los problemas de la raza y la educación en Colombia, primera mitad del siglo XX: el cuerpo en las estrategias eugenésicas de línea dura y de línea blanda” citan a los autores del libro “Mirar la infancia”: quienes aluden a la noción de lo moderno de la siguiente manera: “Entre 1900 y 1934 [...] se presenta con regularidad sistemática la noción de lo moderno, para legitimar como válidos, científicos y objetivos un conjunto de saberes y de prácticas pedagógicas, psicológicas, paidológicas, higiénicas, biológicas, fisiológicas, médicas y eugenésicas. Se concebía lo moderno como símbolo de una nueva era, que, más que construir sobre el pasado, pretendía romper con lo viejo, con lo tradicional y con lo clásico”.

<sup>11</sup> Veamos dos ejemplos que nos ilustran sobre la afirmación anterior, “(...) el sistema Metro es también un promotor de comportamientos sociales más adecuados, **renovando** aspectos como la puntualidad, el orden, la disciplina social, la solidaridad, la limpieza, la consideración por el otro, la actitud ecológica, entre otros, **que se habían desdibujado** de los hábitos de los antioqueños” (Modelo de Gestión, 2005, p. 12). Asimismo, “el Metro ha conciliado dos universos aparentemente en conflicto: la modernidad y la tradición. Se ha utilizado como una excusa **para la recuperación** de

Con lo anterior podemos plantear lo siguiente: los proyectos urbanos – asumidos desde una visión de dispositivo pedagógico - y la formación ciudadana de principios del siglo XX, y lo planteado en el Modelo de Gestión como fundamento para la “Cultura Metro” cuentan con puntos que se interrelacionan y son aspectos que en las próximas páginas esclareceremos; también, previa a esta identificación analizamos el Modelo de Gestión en el que se compendia la propuesta del Metro de Medellín.

Teniendo en consideración los contextos de ejecución de este Modelo de Gestión, resulta interesante reconocer las concepciones antropológicas<sup>12</sup> de los usuarios del programa de cultura ciudadana en el Municipio de Medellín denominado “Cultura Metro”. Con lo anterior se vincula a la población en el análisis de estas propuestas; luego, relacionaremos estas concepciones con las imágenes de hombre y la formación ciudadana postulada desde el Modelo de Gestión del Metro. Hacemos lectura del primer aspecto desde observaciones etnográficas y algunas entrevistas no directivas (Guber, 2001) realizadas a los usuarios; el segundo componente lo

---

valores y actitudes, invitando a mantener vigentes la solidaridad, la amistad, el cuidado, la obediencia, el trato amable, la dignidad, la honradez, la responsabilidad, la disciplina, el esfuerzo, la iniciativa, la religiosidad, el amor al arte y el deseo de legar una vida mejor para las nuevas generaciones” (Modelo de Gestión, 2005, p. 20).

<sup>12</sup> La idea de concepciones antropológicas surge de algunas discusiones realizadas al interior del grupo de maestría en Antropología, en ellas se consideran imágenes de hombre y modelos de vida que enmarcan a los sujetos en caracterizaciones generales construidas tanto en América como en Europa. Son las visiones que las personas poseen sobre la formación, la educación y el lugar al que estas propuestas deben llevar. “Desde los comienzos de la pedagogía moderna en el siglo XVII y, sobre todo, en los siglos XVIII y XIX, se llegó a un vínculo entre antropología y pedagogía. Diferentes representaciones acerca de la formabilidad, el perfeccionamiento y la inmejorabilidad humanas determinan el pensamiento pedagógico de Rousseau, Campe, Kant, Pestalozzi, Herbart y Schleiermacher. Entre 1750 y 1850, el pensamiento antropológico se convierte en una característica constitutiva de la pedagogía” (Wulf, 2001, p. 164). Lo anterior, se presenta como el contexto inicial para generar discusiones en torno a los universales antropológicos, los cuales son establecidos en América desde ámbitos políticos y científicos.

abordamos a nivel teórico y desde lo expresado por algunos funcionarios del Metro. Para este análisis se han tenido en presente varios aspectos que enunciaremos a continuación.

### ***Bloques temáticos.***

En la primera parte de este trabajo, describimos las propuestas de imágenes de hombre y formación ciudadana que se han tenido en los ámbitos nacional y local. En el capítulo I definimos los espacios de poder desde los cuales se apoya la institucionalidad para naturalizar este tipo de concepciones; en este sentido, el Estado, la educación y el cristianismo, se manifiestan como lugares de autoridad para vincular la imagen de hombre que, desde ciertos sectores influyentes global y localmente, enmarcaron el tipo de sujeto deseable para la ciudad.

Académicos como Santiago Castro Gómez dan cuenta de la influencia que los sectores políticos y científicos tuvieron en la puesta en marcha de las propuestas civilizatorias que nos alejarían definitivamente de la barbarie. Dentro de esta línea, “Los letrados serían los encargados de llevar la bandera del ‘americanismo’, del nacionalismo patriótico, mientras que el Estado asumiría la tarea de institucionalizar la ‘razón crítica’ que nos sacaría finalmente de la barbarie, la miseria y la esclavitud” (Castro, 1998, p. 145). Por su parte, Eduardo Mendieta, señala algunos aspectos que explicitan lo necesario para que las sociedades pudieran inscribirse en la civilización a lo largo del XX, si bien coincide con Castro en algunos puntos, argumenta que en la actualidad lo determinante para definir el nivel de desarrollo de

las sociedades corresponde a un doble criterio: “uno tecnológico y otro de inclusión a la economía de mercado” (Mendieta, 1998, p. 103).

Lo anterior, abre la posibilidad de cotejar ambas propuestas, con la intención de reflexionar sobre el plan concreto del medio de transporte y algunas implicaciones que tiene la construcción de su infraestructura en la que se reconocen y tienen en cuenta los sectores, comunas y barrios en donde están instaladas algunas estaciones del Metro; espacios estos que se constituyen en escenarios privilegiados para observar el modo en que operan dichas ideas de civilidad y progreso. En segunda instancia, los planteos de Castro y de Mendieta, nos acercan a la comprensión de la propuesta que el Modelo de Gestión Social y Educativo del Metro de Medellín considera pertinente para la ciudad.

En el capítulo II analizamos detenidamente el Modelo de Gestión que compendia las orientaciones generales sobre los “comportamientos adecuados” que deben tener los usuarios del Metro de Medellín. En este apartado discutimos las orientaciones del Modelo, en específico la manera como debe ser conducida la población para que se concrete la imagen de hombre *prevista*; por ello, resulta de sumo interés para este trabajo la revisión de los medios de comunicación utilizados, los modelos pedagógicos que lo orientan y la infraestructura que lo soporta. Seguidamente, realizamos un análisis de las interacciones que se generan entre el Modelo y los usuarios en las estaciones Tricentenario y Acevedo del Metro y Andalucía del Metrocable.

En el capítulo III nos centramos en las percepciones que sobre el Sistema de transporte tienen los usuarios, quienes por esta condición de usuarios *participan* del programa de cultura ciudadana. En este apartado vinculamos los resultados de la observación participante y las entrevistas realizadas a diferentes informantes estratégicos, con el fin de comprender las concepciones y representaciones de los usuarios en torno a la propuesta de la “Cultura Metro”. Con todos los datos iniciamos un proceso de triangulación que abarca el Modelo de Gestión y el proyecto civilizatorio, ambos examinados teóricamente en el primero y segundo capítulo. A continuación, exponemos algunos hallazgos, resultado de un ejercicio de observación en la Estación Envigado, que se realizó con la finalidad de contrastar las dinámicas pedagógicas presentes entre esta estación y las de Tricentenario, Acevedo y Andalucía del Metrocable.

Expresamos además, algunas consideraciones referidas a las percepciones de los usuarios frente al Modelo de Gestión, en específico la apuesta antropológica de éste, y los logros de la propuesta de la “Cultura Metro”. Pretendemos poner de relieve los cambios, reiteraciones y situaciones diversas que han sido propiciados por el Modelo de Gestión Social y Educativo. En atención a ello, advertimos algunos factores detectados en el sector de influencia de las estaciones del Metro estudiadas. En este ejercicio se indican los modos como los usuarios interactúan con el Metro de Medellín considerando hábitos, costumbres y manifestaciones sociales alrededor de los intercambios producidos por un Modelo que señala unas normas básicas y, a su vez, el comportamiento de los usuarios frente a esta propuesta. Nuestra reflexión, como ya expresamos, se nutre también de las

observaciones y entrevistas realizadas, aunque da mayor peso a la caracterización de los espacios y las personas que habitan los lugares estudiados.

Con todo lo anterior, exponemos algunos resultados orientados a explicar las razones por las que la propuesta de formación ciudadana del Metro, y su gestión, pareciera haber impactado en los comportamientos de las personas que habitan en los barrios situados en el área de influencia de las estaciones objeto de estudio, asunto al que se incorporan informes que muestran el impacto de las bandas criminales y su monopolio en diferentes esferas comerciales de amplios sectores de algunas Comunas de la ciudad, como la economía informal, la formal, la vigilancia, las plazas de vicio y otras actividades delictivas; impactos con los que prefieren “convivir” los habitantes, a cambio de que no retorne la violencia, según expresan algunos mediante entrevistas, lo que se presenta, en principio, como factor de “paz”.

En el capítulo IV, analizamos las categorías construidas, la interpretación de lo expresado por los usuarios del programa de formación ciudadana y el trabajo etnográfico realizado en las estaciones Tricentenario y Acevedo del Metro y Andalucía del Metrocable; profundizamos en ellas desde elementos conceptuales que aportan a la interpretación de los comportamientos de los seres humanos. En este sentido, lo que se expresa sobre la “conformidad” a partir de las consideraciones de Moscovici y sobre las “imágenes orientadoras” desde Wulf, propicia la emergencia de un diálogo entre estos conceptos y nuestras interpretaciones – las concepciones antropológicas de los usuarios según la etnografía y las entrevistas no directivas -. Finalmente, en las conclusiones se sintetizan los hallazgos de esta investigación.

### ***Espacios para la investigación.***

Partimos del enfoque cualitativo, combinando el trabajo documental en el que se analizan las fuentes escritas que condensan el Modelo de Gestión del Metro con la perspectiva etnográfica donde los sujetos son pensados en sus contextos reales, con el fin de comprender el sentido de la acción humana desde la perspectiva y la visión de los mismos sujetos participantes en la investigación<sup>13</sup>. Es decir, en nuestras fuentes documentales rastreamos las imágenes de hombre, idea de sujeto, civilidad y progreso y, en simultáneo emprendemos un trabajo de campo en el que realizamos observaciones y entrevistas en diferentes espacios del Sistema Metro, en los que la frecuencia y la intensidad de las interacciones sociales de los usuarios sea constante durante todas las horas del día y avanzadas horas de la noche. Por tanto, si lo que se pretende es reconocer las concepciones antropológicas de un programa de cultura ciudadana en Medellín, apropiadas por los usuarios, se hace ineludible elegir Estaciones del Metro donde las características anteriores sean evidentes. La Estación del Metro de Tricentenario, la Estación Acevedo y la Estación del Metrocable de Andalucía se observan como las más apropiadas y consecuentes con esa intención de nuestra investigación. Los barrios aledaños a estas estaciones muestran dinámicas propias del sector: niños que juegan en las calles y parques, adultos que se apropian de cada esquina para dialogar, adultos mayores referenciados en nuestros diarios de campo como habitantes de las estaciones del

---

<sup>13</sup> Para profundizar en estos aspectos nos podemos remitir a Quiroz, A., Velásquez, A., García, A. & González, S. (2002). Técnicas Interactivas para la investigación social cualitativa. Recuperado de [http://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/641/Tecnicas\\_interactivas\\_completo.pdf](http://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/641/Tecnicas_interactivas_completo.pdf), en esta introducción hacemos referencia a este escrito.

Metro, o simplemente por las dinámicas que durante muchos años han tenido estos sectores y que corresponden a una apropiación de las calles. En este sentido, una de las dificultades que se tiene para acceder a estos barrios, no es solo la estrechez de sus calles, también, el alto y constante flujo de personas, por lo general, ubicadas en las portadas de sus residencias.

Asimismo, en el Modelo de Gestión encontramos mayor referencia sobre la intervención que se realiza en los barrios que son zona de influencia de las estaciones estudiadas, toda vez que otras estaciones, como Envigado, Itagüí, El Poblado y Aguacatala, se constituyen, en gran medida, en rutas de paso hacia los lugares de trabajo, mientras que Tricentenario, Acevedo y Andalucía se localizan conexas a la vida de barrio, cerca de los hogares, incluso sus habitantes se han reapropiado los espacios “embellecidos por el Metro”, indicativo, tal vez, de una mayor participación por parte de la Empresa de Transporte Masivo; sobre esa cuestión también se hace necesario considerar que este grupo de estaciones funciona desde la entrada en vigencia del Metro y del Metrocable, lo que permite reflexionar alrededor de espacios que son los más antiguos en el sistema. Por último, los sectores abordados en la investigación evidencian un cambio drástico en cuanto a violencia entre grupos delincuenciales se refiere, toda vez que en las conversaciones sostenidas con los habitantes de los barrios aledaños a las estaciones, manifiestan que luego de la intervención del Metro, el sector está tranquilo y no se han presentado problemas de enfrentamientos que pongan en peligro a la población. Caso contrario a lo acaecido en los alrededores del Metrocable que se conecta con la estación del Metro de San Javier, de acuerdo con

lo informado por algunos medios de comunicación. Sin embargo, lo que resulta valioso de abordar, en el estudio, las estaciones Tricentenario, Acevedo y Andalucía es que permite examinar barrios con características similares, pero con intervenciones diferentes por parte del Metro de Medellín, como son el tren y el Metrocable<sup>14</sup>.

### ***Enfoque y método.***

Ahora bien, en nuestra investigación el enfoque cualitativo nos orienta hacia un ámbito en el que los sujetos son pensados en sus contextos reales y en el que se da relevancia a las acciones humanas y las interacciones sociales. Aquí, nos alejamos de los determinismos y categorizaciones universales para prestarle atención a la construcción de los símbolos propios de las relaciones sociales, no como algo preestablecido e inmutable, sino como fenómenos en movimiento. En este sentido, Quiroz, Velásquez, García, & González, (2002) afirman:

La investigación cualitativa se caracteriza por desarrollar procesos inductivos que asumen una comprensión de la realidad en un movimiento secuencial que va de lo particular a lo general, de lo simple a lo complejo, de lo concreto a lo abstracto, de lo singular a lo universal, de lo específico a lo general y viceversa; interesándose en los supuestos iniciales y en el contacto directo con la realidad investigada; así mismo utiliza un diseño flexible con interrogantes vagamente formulados, donde las categorías de

---

<sup>14</sup> Un factor relevante en la elección de las estaciones del Metro escenarios de observación corresponde a la familiaridad y cercanía que el maestrando tiene con los barrios aledaños a cada estación, asimismo la posibilidad de acceder a usuarios estratégicos para realizar las entrevistas y realizar el trabajo etnográfico.

análisis puedan ser redefinidas y reelaboradas según lo requiera el objeto de estudio. (p. 40)

El enfoque cualitativo no busca verdades absolutas, sino una comprensión detallada de las perspectivas de las personas o de los fenómenos. Las concepciones antropológicas y las imágenes de hombre de los usuarios de este programa de cultura ciudadana en el Municipio de Medellín y la relación con la formación ciudadana postulada por el Modelo de Gestión Social y Educativo, exigen de un enfoque centrado en la cultura que permita comprenderla como un sistema que interactúa, cambia constantemente y encierra una multiplicidad de realidades.

Cabe expresar, también, que el enfoque cualitativo incluye diversidad de métodos de investigación, entre ellos la Etnografía. Así como en el apartado anterior consideramos los contextos donde se mueve e interactúa el hombre, con ésta tratamos de “comprender el sentido de la acción humana desde la perspectiva y la visión de los mismos sujetos participantes en los procesos investigativos: ver lo que ellos ven, conocer lo que ellos conocen y pensar en la lógica de pensamiento de ellos” (Quiroz, et al., 2002, p. 45).

Desde este método, la realidad es vista para reflexionarla, comprenderla e interpretarla, teniendo en cuenta a los sujetos. El investigador interpreta y describe los aspectos que encuentra en esa realidad, en ese sistema cultural y lo hace a partir de la observación, pero sobre todo desde la misma perspectiva de quienes habitan esa realidad., Con todos estos elementos construye “una etnografía que contiene su interpretación problematizada acerca de algún aspecto de la realidad

de la acción humana” Jacobson (citado por Guber, 2001, p. 6). Por tanto, en esta investigación, se interpretan las prácticas cotidianas que se observan en las estaciones del Metro y se reflexiona sobre la relación entre estas y la imagen de hombre deseable que propone el Modelo de Gestión.

Siguiendo a Aristizábal (2008), como complemento a la metodología, se presenta una revisión documental,<sup>15</sup> en tanto este sugiere que ) “es importante en la construcción de antecedentes, en la revisión de estudios e investigaciones anteriores, en la formulación del marco teórico y como técnica de recolección de información que permite contrastar la información recolectada con otras estrategias” (p. 90). En nuestro caso, la revisión se utiliza para apoyar la etnografía y, precisamente, con el fin de contrastar diferentes fuentes tanto históricas como actuales en las que se fundamenta la propuesta de formación del Metro de Medellín, entre ellas el Modelo de Gestión, algunas revistas especializadas, material multimedia y los informes corporativos, para proceder al proceso de triangulación en el que se considera lo teórico del plan Metro, las concepciones de los usuarios y las observaciones etnográficas realizadas.

---

<sup>15</sup> En el proceso investigativo realizado encontramos diversas fuentes donde también se piensa en torno al proceso documental no como técnica de revisión, sino como investigación documental definida como: “la dedicada a reunir, seleccionar y analizar datos que están en forma de documentos producidos por la sociedad para estudiar un fenómeno determinado” (Gómez, Grau, Giulia & Gabbaz, s.f., p. 5). También se concibe: “La revisión documental es una técnica que permite rastrear, ubicar, inventariar, seleccionar y consultar las fuentes y los documentos que se utilizan como materia prima en una investigación” (Aristizábal, 2008, p. 90).

### ***Técnicas e instrumentos de recolección de información.***

Las técnicas utilizadas para la recolección de información son la observación participante que permite, en un espacio definido, un acercamiento a las interacciones cotidianas de los usuarios del programa de cultura ciudadana, para observar cuál es la relación entre sus concepciones antropológicas y la propuesta de formación ciudadana del Modelo de Gestión del Metro de Medellín. Al respecto, Guber (2001) considera que:

Los fenómenos socioculturales no pueden estudiarse de manera externa pues cada acto, cada gesto, cobra sentido más allá de su apariencia física, en los significados que le atribuyen los actores. El único medio para acceder a esos significados que los sujetos negocian e intercambian, es la vivencia, la posibilidad de experimentar en carne propia esos sentidos, como sucede en la socialización. (p. 23)

En consecuencia, una de las maneras de acercarnos al Metro de Medellín para comprender las concepciones antropológicas de los usuarios sobre el medio de transporte y su gestión para la formación ciudadana, es remitirnos directamente a las estaciones del sistema, para obtener una interpretación de primera mano sobre los hechos reales que se complementan con los referentes teóricos del Modelo de Gestión.

Nos apoyamos en entrevistas realizadas a nueve (9) usuarios del Metro de Medellín, tres (3) usuarios vecinos del Barrio Andalucía la Francia, dos (2) de la estación Tricentenario, dos (2) de la Estación Acevedo, uno (1) de la Estación Envigado y, por último, un (1) funcionario del área de Gestión con la comunidad del Metro de

Medellín. Cada uno— excepto el funcionario del Metro- tiene su residencia cerca a las estaciones del Metro mencionadas y habitualmente utilizan el servicio del tren para dirigirse hacia sus lugares de trabajo o para realizar diligencias; además, algunos han asistido a las reuniones eventuales que el Metro de Medellín implementa para capacitar a sus usuarios. La entrevista según Spradley (citado por Guber, 2001) es “una técnica para hacer que la gente hable sobre lo que sabe, piensa y cree” (p. 30). El tipo de entrevista empleada en esta investigación es la no directiva, basada en el supuesto de que “aquello que pertenece al orden afectivo es más profundo, más significativo y más determinante de los comportamientos, que el comportamiento intelectualizado” Guy Michelat, en Thiollent 1982 (citados por Guber, 2001).

Al iniciar su contacto el investigador lleva consigo algunas preguntas que provienen de sus intereses más generales y de su investigación. Pero a diferencia de otros contextos investigativos, sus lemas y cuestionarios más o menos explicitados son sólo nexos provisionarios, guías entre paréntesis que serán dejadas de lado o reformuladas en el curso del trabajo. (Guber, 2001, p. 32)

Utilizamos el diario de campo como instrumento para recoger y analizar información de las acciones, el contexto diario y las interacciones de los usuarios del programa de cultura ciudadana, también una guía de entrevista no directiva que permita abrir espacios para la discusión.

### ***Análisis de datos y unidades de estudio.***

Para dar cuenta de los hechos observados, iniciamos con un proceso de sistematización, acompañando de esta manera las técnicas utilizadas. En este sentido, las notas ampliadas retomadas de los diarios de campo, el análisis de la entrevista no directiva y la triangulación entre datos de primer orden y la revisión de literatura basada en los conceptos principales, se constituyen en los elementos para la emergencia de categorías, hipótesis, recurrencias y dificultades, que hacen parte del ejercicio de comprensión de las concepciones antropológicas que tienen los participantes usuarios del programa de cultura ciudadana, con lo cual se hace posible el proceso de triangulación previamente nombrado, además de la relación con el Modelo de Gestión Social y Educativo.

El primer ejercicio realizado en este trabajo fue el acercamiento a las estaciones del Metro elegidas como escenarios de observación, por medio de una técnica como la observación participante, entre los meses de octubre de 2012 y junio de 2013, interactuamos con las dinámicas cotidianas de las estaciones, ingresamos a ellas, fuimos usuarios del programa de formación ciudadana y utilizamos el medio de transporte para trasladarnos hasta la estación Santo Domingo del Metrocable. Pudimos observar la intervención pedagógica a través de la organización de los espacios urbanos y los medios audiovisuales, comunicativos y personales que el Metro prepara en sus recorridos. Asimismo, todas las visitas realizadas quedaron registradas en los diarios de campo, información que luego fue digitalizada para su análisis. Como producto de la revisión de información, emergen las categorías

relacionadas con los comportamientos de los usuarios dentro y fuera de las estaciones, apreciamos no solo hábitos y actitudes coherentes con la propuesta sistematizada en el Modelo de Gestión, también comportamientos alternos, disidentes o diferentes a lo esperado por el Modelo, además de algunas actitudes de los usuarios relacionadas con la apropiación de los espacios urbanos que se reconocen como múltiples y plurales y que no pueden ser comprendidas en una sola categoría, por ejemplo, el consumo de sustancias psicoactivas, las ventas ambulantes, la apropiación para el descanso, ente otros.

El segundo ejercicio corresponde a la técnica de las entrevistas, mediante las que entablamos un diálogo a profundidad con algunos usuarios vecinos de las estaciones del Metro elegidas como escenarios de observación. Utilizamos una guía general en la que se formularon preguntas sobre el funcionamiento del tren, la intervención en infraestructura, la implementación de la propuesta de formación ciudadana. Preguntas que devinieron en diálogos abiertos sobre las concepciones antropológicas de los usuarios frente a la intervención del Metro de Medellín, cómo veían a los demás usuarios en su interacción con el sistema, cómo se veían ellos y cuáles eran los cambios más importantes que se evidencian en el barrio desde que el Metro comenzó su funcionamiento. Las nueve (9) entrevistas se grabaron y fueron transcritas en formato Word, posibilitando de esta manera su lectura y análisis de contenido, Un proceso que permitió corroborar comovarias de las respuestas se corresponden con las observaciones etnográficas realizadas.

En las respuestas se observan algunas recurrencias, como son las alusiones a la propuesta educativa implementada desde los talleres, que incluyen jornadas recreativas, espacios para hablar de la cultura del usuario Metro y, otras, en las que se explica cómo utilizar el medio de transporte. Respecto a las preguntas que indagan por la descripción del desarrollo urbano del sector, las respuestas son recurrentes en cuanto a incluir las aceras amplias, las bibliotecas, el embellecimiento del barrio, la construcción de parques y zonas verdes, También se observan respuestas similares sobre asuntos como los comportamientos de los usuarios de acuerdo al modelo propuesto, los comportamientos de otros usuarios que no se adhieren al modelo; temas como el crecimiento del comercio en el sector; la alusión al tema de desarrollo de la ciudad enlazado con el orgullo por este progreso; el uso del Metro sólo como medio de transporte y por último, respuestas en torno a la seguridad que luego de la intervención del Metro se percibe en el sector, aunque este tema será desarrollado con detenimiento en el texto debido a la ambigüedad de las respuestas de los entrevistados.

Es necesario enfatizar, que cada entrevista no directiva dispuesta a través de los diálogos que se presentan con los usuarios del Metro de Medellín, guardan diferentes perspectivas, algunas con posiciones claras y contundentes sobre el transporte y la propuesta de formación ciudadana y otras con múltiples visiones en las que se aceptan asuntos como la limpieza, el orden, los espacios urbanos, así como también, la necesidad de que los vendedores ambulantes se encuentren en los alrededores de la infraestructura del Metro. De igual manera, usuarios que defienden la intervención de la formación ciudadana de la Empresa a través del

Modelo de Gestión y donde se atribuye la transformación del sector a este factor. No obstante, en otras respuestas se deja ver que la tranquilidad está soportada en el dominio de los grupos armados del sector aledaño a los escenarios de observación. Finalizando el capítulo II y en el capítulo III esbozamos de manera descriptiva estos asuntos.

Como tercer ejercicio, se realiza la lectura y procesamiento de diferentes fuentes escritas como el Modelo de Gestión, las revistas del Metro, los informes de gestión y alguna documentación especializada relacionada con los comportamientos humanos, que apoyan la comprensión de las actuaciones de los usuarios del programa de formación ciudadana.

Toda la información recabada permitió el reconocimiento de las concepciones antropológicas y las imágenes de hombre de los usuarios del Metro de Medellín, a continuación se analizan las recurrencias en las respuestas de los entrevistados, y su relación con lo expuesto en el Modelo de Gestión, por último, se analiza la propuesta y la visión de los usuarios sobre los comportamientos de los seres humanos caracterizados en textos especializados.

Llegados a este punto, se hace pertinente señalar que en una serie de cuestiones es factible ubicar puntos de encuentro entre las visiones expuestas por los usuarios, la interpretación de la Etnografía y la revisión del Modelo de Gestión y demás fuentes concernientes al Metro de Medellín; puntos de encuentros que se sitúan en las categorías: dispositivos urbanos para interactuar con el medio de transporte,

dispositivos urbanos para el desarrollo comercial, estrategias didácticas para la apropiación del medio de transporte, el uso del tren sólo como medio de transporte, apropiación parcial de la “Cultura Metro”, seguridad e intervención Metro de Medellín y, visiones del Metro como símbolo de identidad y progreso. En el desarrollo escritural de este ejercicio, aludimos diferencialmente a las entrevistas y diarios de campo, relacionándolas con lo dispuesto en el Modelo de Gestión.

## CAPITULO I

### IMÁGENES DE HOMBRE Y SUJETOS ABSTRACTOS PARA HABITAR LA INFRAESTRUCTURA DE LA CIUDAD

#### *Un acercamiento al objeto de estudio.*

Desde el año 1994 la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., ha venido implementado una propuesta de movilidad y formación ciudadana, definida en su Modelo de Gestión (2005) y que tiene como misión “generar una nueva cultura en los habitantes del Valle de Aburrá”. (p. 8). Así, con el propósito de reconocer las concepciones antropológicas de los usuarios de dicho programa de cultura ciudadana en el Municipio de Medellín y su relación con las imágenes de hombre y la formación ciudadana establecida por el Modelo de Gestión Social y Educativo del Metro, un acercamiento a los planteamientos que, a ese tenor, especifica el Modelo señalado, posibilita la emergencia de interrogantes en diferentes vías, una de las cuales nos insta por identificar la relación entre esa propuesta pedagógica y otras que, en Medellín y en otras ciudades de Colombia, estuvieron encaminadas a la formación ciudadana, durante las primeras décadas del siglo XX.

En consecuencia con el interrogante señalado, en este capítulo pretendemos dar cuenta de cómo se produce la “instalación” de imaginarios de modernidad y desarrollo en Medellín, mediante dispositivos urbanos y pedagógicos encaminados a moldear la ciudad a través de visiones abstractas que no sólo se encargaron de “embellecerla” sino de producir y moldear la vida de los sujetos que la habitaban.

Con dichos dispositivos se pretendió “difuminar” las problemáticas conexas a una ciudad en pleno crecimiento demográfico y urbano. Una visión de ciudad que se lee en clave de los proyectos civilizatorios<sup>16</sup> que emergen en Colombia a inicios del siglo XX. En el primer apartado esbozamos algunas recurrencias históricas que, sobre el ideario civilizatorio, se despliegan a inicios del siglo XX y que son susceptibles de rastreo en el acontecer actual. Seguidamente, explicitamos los dispositivos pedagógicos y formativos de carácter urbano propuestos a inicios del siglo XX, y se establecen los vínculos entre estos y el programa de formación ciudadana del Metro de Medellín.

***Una mirada a Medellín: un pasado y un presente con pretensiones pedagógicas compartidas.***

En Medellín la identidad, el espíritu paisa, el orden, el aseo, las ideas de la “eterna primavera” y de la “tacita de plata”, han configurado una realidad abstracta de ciudad<sup>17</sup>, vigente desde inicios del siglo XX y que consideramos se mantiene en vigencia.

---

<sup>16</sup> En lo referido a proyectos civilizatorios aludimos a propuestas que a través de imágenes orientadoras y a la estructuración de un sujeto abstracto serían la alternativa elegida para generar las interacciones sociales y las dinámicas necesarias para ingresar a la vida moderna de los países civilizados.

<sup>17</sup> Para profundizar en estos aspectos se puede recurrir a Aspectos de la Vida Social y Cotidiana de Medellín 1890 – 1930, de Catalina Reyes Cárdenas (tesis de grado para optar el título de Magister en Historia). Uno de los elementos abordados consiste en mostrar una “cara distinta a la de la Bella Villa, a la de la Tacita de Plata, a la de ciudad de la Eterna Primavera. Y difiere de la imagen de ciudad ordenada, limpia, con excelentes servicios, caracterizada por una sociedad igualitaria, caritativa y católica”. (Reyes, 1996, p. 293), para mostrar otras realidades construidas desde una visión social e inicialmente alejada de las pretensiones de las élites locales.

La pretensión de las élites locales se traduce en un discurso que deja ver la ciudad como lugar privilegiado. Según Reyes (1996) “el paso de Medellín de pequeña villa mercantil a ciudad industrial se ha mistificado al presentarlo como un proceso poco traumático, sin grandes diferencias sociales ni desigualdades. Se ha pretendido alimentar la imagen de una ciudad tranquila, sin conflictividad social” (p. 50). No obstante, la autora manifiesta que al observar de cerca las dinámicas locales, estas distan considerablemente de aquella visión. Una cuestión que, en la actualidad, es susceptible de cotejo mediante la revisión de algunos programas gubernamentales y su promoción en diferentes medios de comunicación, en los que se fortalecen imágenes como las mencionadas para describir a Medellín y Antioquia como las “más educadas” o al enarbolar las características de la “raza antioqueña” como emprendedora, pujante, cívica, entre otras. En relación con el segundo aspecto, Naranjo (2013) indaga por los factores que dan existencia a este imaginario y considera que “el término ‘raza paisa’, no se refiere a la unidad étnica que el vocablo implica, ni a ciertos rasgos biológicos que cabría pensar, sino más bien a unas formaciones y prácticas discursivas que propenden una unidad cultural de sólida integración” (p. 27).

Es factible señalar, entonces, que en el devenir histórico de Antioquia, se han configurado discursividades que se mantienen vigentes a manera de imágenes sociales que, a primera vista, muestran realidades que difícilmente pueden rechazarse. Unas imágenes sociales que subyacen a la homogenización de la población, imágenes que integran, imágenes que excluyen. A decir de Naranjo (2013), la “noción abstracta de paisa”, es una construcción lingüística que pretende

erigir cierta unidad cultural, sin embargo edifica discursos que diferencian la unidad “raza paisa” de otros sujetos dentro y fuera de su territorio.

La vigencia de esta lectura de lo “paisa” se pone de manifiesto en acciones como las llevadas a cabo por la Secretaría de Educación de Medellín en el año 2009, mediante un proyecto que buscaba “rescatar la historia de la ciudad” y desde el cual las nuevas generaciones reconocerían su lugar de procedencia, “ese conocimiento les ayudaría a entender cómo somos, y a comprender, porqué pensamos y actuamos de la forma en que solemos hacerlo” (Gil, 2009, p. 5). Este proyecto orientado a reconstruir la historia local, ofrece indicios sobre el imaginario de la “identidad paisa”. Propuestas de este tipo remiten a esa imagen de hombre que es y debe ser “el antioqueño”, con la intención de fomentar la figura pujante, emprendedora, cívica y ordenada que supuestamente le caracteriza. A ese respecto, Felipe Andrés Gil, Secretario de Educación de Medellín durante la administración de Alonso Salazar, en el prólogo de la segunda edición de “La Bella Villa” manifiesta que la lectura de este libro

(...) nos concede una perspectiva certera de los orígenes y el devenir histórico de Medellín, lo que facilita sin duda la recuperación de los valores fundamentales cultivados por nuestros ancestros – honor, lealtad, respeto por la palabra, honradez, compromiso - , sobre los cuales, se han construido la identidad y la idiosincrasia que nos caracteriza. (Gil, 2009, p. 5)

El carácter ideológico de lo paisa como una construcción discursiva (Naranjo, 2013) también vincula nociones urbanísticas, en tanto lo que inicialmente se piensa como

una categoría que se circunscribe a lo biológico, incorpora un ámbito más amplio que da entrada a lo cultural, lo social y hasta las mismas producciones tecnológicas y urbanas de la región. La construcción lingüística y los discursos emancipadores de la idea de la “raza paisa”, la idea de “la tacita de plata”, de “la ciudad de la eterna primavera”, no se limitan a describir a los sujetos, la ciudad, las regiones, también describen la infraestructura y las posibilidades educativas.

En el periodo comprendido entre 1900 - 1934 y durante la primera década del XXI, se recurre a ideas como progreso y modernidad, declarando una ruta de crecimiento para la región antioqueña; con ambos conceptos se amplía la esfera desde la cual se imagina el departamento y la ciudad. En este sentido, una imagen de la región moderna vinculada con aspectos tradicionales, es recreada en los discursos gubernamentales, en los medios de comunicación y, también, entre los habitantes de algunas regiones del departamento.<sup>18</sup> La visión de desarrollo, de progreso, de lo que somos, de nuestra identidad, se presenta por un lado, en la historia de Medellín, por el otro, en los aspectos que para continuar modernizándonos necesitamos rescatar.

De lo antecedente emergen otras preguntas que orientan la discusión: ¿Cuáles son las relaciones que se pueden establecer entre las propuestas pedagógicas de inicios del siglo XX y las actuales en Medellín? ¿De qué valores se habla y para

---

<sup>18</sup> En el presente escrito aludimos en varios momentos a los discursos de progreso presentes en Colombia y en Medellín, en la historia por medio de Catalina Reyes, Santiago Castro y una serie de conferencias presentadas en Cartagena – Colombia en 1919 en el Tercer Congreso Médico colombiano y compiladas en el libro: “Los problemas de la raza en Colombia”. en la actualidad desde el mismo Modelo de Gestión Social y Educativo implementado por el Metro de Medellín y algunos textos de origen gubernamental orientados a explicar las rutas “adecuadas para llegar a la modernidad”.

quiénes son esos principios éticos y morales? Preguntas que formulamos al considerar cierta abstracción en la expresión de Sergio Fajardo Valderrama, exalcalde de Medellín – hoy gobernador de Antioquia –, de que la ciudad y el departamento debían ser los “más educados”. Al problematizar esta intención observamos que las realidades de los barrios de Medellín y de los municipios de Antioquia son diversas. Mientras se anuncian resultados de una excelente gestión gubernamental, como contraste se evidencia la presencia de bandas armadas, de delincuencia, de pobreza, de municipios, corregimientos y veredas a donde las propuestas de inversión parecen no llegar. Un discurso embellecido, englobado, no ajustado a las realidades que tanto a partir de la experiencia – nuestras observaciones etnográficas - como en las fuentes documentales es factible constatar.

Se percibe un discurso que emerge al margen de las realidades cotidianas y que idealiza un pasado de Medellín como “ciudad ordenada, limpia, con excelentes servicios, caracterizada por una sociedad igualitaria, caritativa y católica” (Reyes, 1996, p. 293), con lo que se termina encubriendo problemáticas relacionadas con procesos de urbanización e industrialización de orden mundial, expuestos a lo largo de varias décadas, y que ahora son retomadas por entes gubernamentales para señalar los rumbos “perdidos” de la sociedad antioqueña, instalando, justamente, las mismas realidades abstractas como proyectos a ser continuados. Hoy, desde diferentes ámbitos, se presenta la pujanza, el orden, la disciplina, la civilidad, el amor por Medellín, como un asunto de la tradición que solo necesita ser reincorporado a las prácticas contemporáneas.

Los discursos oficiales plantean una propuesta en la que postulan “incluir” a los ciudadanos en la práctica de hábitos particulares y sostienen como argumento que es una invitación dirigida a generar cultura ciudadana. Sus postulados cumplen con las visiones modernizantes presentadas en las primeras décadas del siglo XX, pero también se sirven de ellas como fundamento para definir un programa dirigido a fortalecer la cultura ciudadana del Municipio, una visión tradicional y otra actual, así como imágenes orientadoras que “permiten a la población encaminarse en el mundo de la vida y dirigir su vida, imágenes accesibles, fácilmente reproducibles y por ello bastante efectivas en un sentido social (...) y el sujeto abstracto como punto central de la formación” (Wulf, 2004, p. 37), están presentes en esta propuesta y son requisito para que los sujetos vivan en Medellín y hagan parte del programa ciudadano.

Lo cívico, lo ético y lo moral según el Modelo de Gestión están presentes en nuestro pasado y lo único que se necesita es que los ciudadanos se reencuentren después de décadas de alejamiento con la ciudad y con sus espacios públicos (Modelo de Gestión, 2002, p. 6). Lo interesante acá es que por medio de este programa se sintetiza lo propuesto como proyecto civilizador en la historia local, enlazándolo con propuestas “innovadoras” para el Valle de Aburrá.

La propuesta de la Cultura Metro está compendiada en un programa establecido por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., comúnmente conocido como Metro de Medellín, desde aquí se indicaba que no solo intervendrían el problema de movilidad del municipio, sino que impactarían a la ciudadanía creando “un modelo formativo que tenía como misión ser generador de una nueva

cultura ciudadana” (Modelo de Gestión, 2002, p. 28). En este segundo aspecto, se perciben valores relacionados con lo informado en la televisión, en las noticias y en los espacios públicos de la ciudad; valores congruentes con una supuesta funcionalidad global o una realidad abstracta, vinculada a imágenes de hombres que enmarcan a los sujetos en ideas que concuerdan con hombres corteses, educados, refinados, religiosos, sin ningún tipo de vicio y con buenos hábitos morales; valores que se presentan como elementos a practicar siempre. Con el fin de alcanzar estos objetivos se propone el uso de medios de comunicación mediante repetición constante de la información, para lograr que fuera apropiada por todos los usuarios del sistema de transporte, de esta manera, aparecen estereotipos que sirven de modelo para los ciudadanos. En este contexto, nos damos a la tarea de definir las relaciones de la propuesta “Cultura Metro” con otras establecidas históricamente y que sirvieran como referente de análisis para reflexionar en torno a sus similitudes, relaciones, diferencias e influencias.

En el contexto histórico, ubicamos referencias sobre imágenes de hombre definidas desde modelos de vida, enmarcadas en caracterizaciones generales construidas discursivamente, tanto en América como en Europa, en ellas se alude “a hombres blancos, masculinos y abstractos, es decir, a niños y jóvenes de un mismo círculo cultural y, por tanto, de universalizaciones y pretensiones de poder” (Wulf, 2001, p. 166); al relacionar estos aspectos con lo analizado en la propuesta pedagógica para la ciudad de Medellín - “Cultura Metro” -, identificamos ciertas relaciones: por medio de ella, un mismo círculo cultural extendía su propuesta formativa a otros ámbitos, como el colombiano y particularmente el medellinense.

En este programa, se promueven ideas para la formación de una “nueva cultura ciudadana”, ese hombre descrito por Wulf resultaba cercano al referenciado localmente. El buen comportamiento, el aseo, la puntualidad, el orden, la disciplina social, la solidaridad, la limpieza, la consideración por el otro, la actitud ecológica, establecida localmente, hacía parte de ese hombre blanco europeo, aplicado como referente a América durante parte del siglo XIX y XX. El supuesto de la “Cultura Metro” promueve que los comportamientos “nuevos” sean interiorizados por los usuarios constituyendo tanto la cultura como la ciudadanía. En ambos referentes – el histórico y el del Metro de Medellín - se observa una relación estrecha, propuesta desde hace varias décadas como modo de vida.

***Una mirada a Medellín a través de pretensiones pedagógicas: los dispositivos urbanos.***

Desde inicios del siglo XX, la ciudad ha afrontado diversos cambios que no se restringen a asuntos de mero embellecimiento. En Colombia, los proyectos urbanísticos son complejos de analizar, porque a ellos se articulan propuestas de intervención pedagógica de ciudadanos, un asunto que funciona tanto en el ámbito de lo individual como en el de lo colectivo; de allí que la creación de infraestructuras se proyecte como un dispositivo que lleva al control corporal que contribuye a transformar la ciudad acercándola a las grandes urbes europeas.

Por otro lado, están las propuestas de carácter formativo vinculadas a las instituciones gubernamentales y no gubernamentales, que no se remiten a las infraestructuras como dispositivo para que las personas se moldeen de acuerdo con

lo urbano y las exigencias que un espacio “ordenado, libre de obstáculos y limpio” les ofrece, sino a intervenciones por medios pedagógicos y vehiculizadas a través de estrategias didácticas.

En cuanto a la urbanización con una pretensión subjetiva y social, es factible identificar su incidencia. Una observación histórica de algunas ciudades colombianas permite apreciar que, durante al menos dos siglos, un ambiente colonial convive con el rural. No es fácil determinar el momento específico en el que se inicia la implementación de otros modelos urbanísticos puesto que el mantenimiento de la estructura colonial se convirtió en símbolo de prestigio para las urbes. El estilo progresista y el colonial se incorporan a la infraestructura de la ciudad. Según Castro (2008) “hasta finales del siglo XIX, las ciudades colombianas presentaban una fisonomía que poco o nada se diferenciaba de la ciudad colonial. La vida económica de la ciudad se encontraba orgánicamente ligada a las dinámicas agropecuarias” (p. 131). No obstante, estas dinámicas varían, en cierta medida, en las primeras décadas del siglo XX, particularmente, las élites industriales son las encargadas de construir un nuevo universo urbano. En esa medida, Bogotá y Medellín tuvieron un vínculo fuerte al compartir desde las miradas científicas sobre el urbanismo a Ricardo Olano, personaje antioqueño que se encargó de publicar en Bogotá el “City Planning”. Olano, como miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín - primera ciudad en implementar estas ideas-, esbozó argumentos a favor de sus teorías urbanas (Castro, 2008). Es decir, se planteaba la ordenación de la ciudad por medio de un plano calculado que se orientara a responder a las necesidades de una sociedad encaminada a la modernidad.

Autores como Catalina Reyes, manifiestan que no solo estas dos ciudades se vieron sometidas a este tipo de cambios; ese proceso acelerado de “crecimiento y modernización reflejado en la infraestructura y los equipamientos urbanos, pero que alcanzó cambios sociales a nivel local, se implementó también en ciudades como Barranquilla y Cali” (Reyes, 1996, p. 2); seguramente, una propuesta acorde con los intereses y exigencias de la nueva economía de mercado se vinculaba a diversas regiones de Colombia, al menos en las ideas que se perseguían; entre estos equipamientos se encuentra la construcción de vías de transporte, la electrificación de las calles, viviendas de interés social para el flujo de campesinos que llegó en estas décadas del siglo XX, parques cuyo uso real quedó restringido a los sectores capitalinos que los construyeron (Mejía, citado por Castro, 2008) y paseos comerciales. En este sentido:

Ya no era Atenas sino Nueva York el modelo de ciudad al que se aspiraba, pues la organización misma del espacio urbano debía castigar el estatismo y favorecer la movilidad permanente. Pero la ruptura del espacio colonial urbano generó también consecuencias indeseadas. La movilidad que se propone no debía ser sólo para la incipiente burguesía industrial sino también para la naciente clase obrera. (Castro, 2008, p. 138)

De acuerdo con lo anterior, se puede inferir el significado que Nueva York cobró para el mundo: un símbolo de “progreso y modernidad.” En este sentido, la infraestructura de las ciudades colombianas debía responder al ideal urbano que modificaría las prácticas sociales y, en últimas, el paso a la sociedad moderna. Asimismo, se infiere que la construcción urbana, tenía una pretensión de cambios

comportamentales; dado que, los dispositivos pedagógicos habían sido asumidos por las clases altas, se necesitaba que los recién llegados a la ciudad - que con frecuencia no hacían parte de las élites-, adquirieran los comportamientos “adecuados”. En esto se aprecia el afán por moldear la ciudad a imagen de las ciudades industriales y progresistas del mundo. Al país no le bastaba con suministrar materias primas para su posterior transformación en los centros industriales, ahora de manera afanada y “racional” debería incorporarse a la dinámica mundial. En este sentido, Castro (2008) afirma:

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 racionalmente? ¿En qué punto del universo urbano tenían que ubicarse? ¿Cuál debía 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 estos dispositivos, ¿Cómo crear un cinturón de seguridad capaz de contener los vicios, enfermedades y desviaciones que trae consigo esta población indisciplinada? En otras palabras, durante las dos primeras décadas del siglo XX aparece en Colombia la pregunta de cómo gobernar a la población a través de criterios científico-técnicos que confluyen en un proyecto específico: el urbanismo. (p. 138)

El urbanismo, el embellecimiento de la ciudad, el parque, el teatro y las prácticas sociales propias de los países “modernos”, se implementarían en Colombia para responder a una necesidad particular: servir de “enclaves civilizatorios en medio de zonas populares, capaces de difuminar valores como el buen gusto, la decencia y el patriotismo” (Castro, 2008, p. 139). Todo acompañado de medidas y estrategias

pedagógicas como los manuales de urbanidad que ilustraban sobre los buenos comportamientos públicos y personales consecuentes con la nueva infraestructura de la ciudad. En estos textos se recopilaban orientaciones que iban desde el comportamiento consigo mismo, con el cuerpo, la manera de vestirse, de alimentarse, hasta el comportamiento y uso de los espacios públicos, determinando “las buenas maneras” de dirigirse e interactuar con la sociedad.

En relación con lo anterior, un manual de urbanidad de finales del siglo XIX, especifica que “en vista de lo que es necesario hacer para agradar a Dios, para ser buenos hijos y buenos ciudadanos, y para cultivar el hermoso campo de la caridad cristiana, natural es convenir en la noble tarea de dulcificar nuestro carácter” (Carreño, 1880, p. 30), “precepto” que continuó orientando la formación durante varias décadas del siglo XX. Para “dulcificar el carácter” era necesario incorporar prácticas como la tolerancia, la paciencia, la resignación cristiana y la obediencia, valores concordantes con las demandas de las nuevas dinámicas de vida urbana.

El urbanismo y sus propuestas de planeación condujeron a que, durante la primera mitad del siglo XX, se construyeran barrios obreros en los que se regularon los más mínimos detalles de la vida cotidiana; las virtudes cívicas y religiosas previstas desde un referente moral cristiano se ajustaban a la infraestructura enmarcada en estilos de vida propiamente modernos. La necesidad de espacios urbanos para ser utilizados de acuerdo con los postulados civilizatorios, sería el resultado de una buena planeación por parte de las élites. En este sentido, Castro (2008) señala que “los tiempos de trabajo y los de no trabajo debían quedar vinculados a un ritmo de vida propiamente moderno, evitando así que lo público y lo privado estuviesen

governados por tiempos diferentes” (p. 149). De esta manera, la estructura personal y social terminaría respondiendo a lo preestablecido desde diversas esferas sociales. Por tanto, el urbanismo representado en la construcción de “escuelas, iglesias, salas de cine, vías públicas, andenes, cafés, mercados, tiendas, canchas deportivas, bibliotecas y otros espacios públicos en medio de los barrios obreros obedecía a una política que buscaba más que controlar, producir la vida del trabajador” (p. 150). Los sujetos de las ciudades colombianas, específicamente de Medellín, estaban vinculados a la sociedad moderna porque desde esta visión poseían un aspecto central: la infraestructura que los acercaba a las ciudades desarrolladas y progresistas; por ende, los comportamientos se irían modificando conforme a la nueva organización de la ciudad.

En conclusión, estética, confort, higiene y goce de vivir, serían, los ideales del urbanismo científico. Ideales que debían hacer suyos no solo las élites industriales sino también los miembros de la naciente clase obrera. Más que una estrategia de embellecimiento de la ciudad, el plano de la ciudad apuntaba entonces hacia la creación de un imaginario colectivo, de unos valores en los cuales debían reconocerse todos los habitantes de la ciudad. La construcción de grandes edificios y avenidas donde la gente pudiera sentir que ya no vivía en el viejo mundo colonial sino en el nuevo mundo de la velocidad y las mercancías, accesibles ahora para todos los bolsillos (...). (Castro, 2008, p. 141)

Controlar, moldear, orientar, educar y producir un sujeto determinado se establecía como un proyecto claro y adecuado para las nuevas dinámicas económicas en Colombia; este urbanismo calculado y pensado para construir y deconstruir a los sujetos que habitaban nuestras ciudades se observa como un proyecto civilizatorio

que, a través de imágenes orientadoras y la estructuración de un sujeto abstracto altamente calculable y controlable, constituiría la alternativa elegida para generar las interacciones sociales y las dinámicas necesarias para ingresar a la vida moderna de los países civilizados.

De acuerdo con Reyes (1996), la pavimentación de las calles constituyó un factor que, previsto por la Sociedad de Mejoras Públicas, tenía como consecuencia directa el nombrar a Medellín como una ciudad moderna, con este cambio los vehículos transitaban por la ciudad transformando paulatinamente el paisaje y, a la vez, se convertían en factor de prestigio toda vez que “colocaba a los individuos en el grupo de hombres modernos, solventes, dueños del tiempo y la velocidad” (p. 26). Una cuestión que se puede extrapolar al funcionamiento de los Sistemas de transporte masivo, en los que esta idea de circulación y control del tiempo como indicadores de civilidad perviven. Con estos cambios las ciudades colombianas, especialmente Medellín y Bogotá, se apropiaron de la infraestructura creada recientemente y, en simultáneo, recibieron una carga simbólica en la que se condensaban los modos de comportamiento, necesarios y adecuados, según los manuales de urbanidad. El automóvil es, entonces, “el emblema del tipo de sujeto que la modernidad industrial necesitaba crear en el país: el sujeto como conductor, como ser capaz de someter sus pasiones al control racional y de moverse a partir de sus propias fuerzas” (Castro, 2008, p. 134).

Lo anterior, para el presente, concuerda con los planteamientos de Mendieta (1998) quien sostiene:

Ahora me gustaría sugerir que en la actualidad se determina el nivel de desarrollo alcanzado por una sociedad de acuerdo a un doble criterio que incluye el desarrollo tecnológico y la incorporación a una economía de mercado, incluso ante el abandono de una percepción metafísica de la historia. Si la gente no hace uso del Internet, si no compra IBM y Microsofts, si no calza Reeboks o si no come en McDonald's, entonces se les tilda de primitivos, de sujetos pertenecientes a culturas "tradicionales" que rehúsan cambiar su pasado por la amnesia que promociona la televisión. (p. 103)

Considerar la modernidad desde estas visiones implica retomar las herramientas que desde una única perspectiva – la occidental - se reconoce. La infraestructura creada, los parques, las calles, las grandes estructuras y otras creaciones científicas se constituyen en referente para catalogar a las sociedades como desarrolladas o primitivas. Durante la década de 1920, en el ámbito local se inician obras de desarrollo urbano, los “hombres cívicos preocupados por el tema de desarrollo urbano y la falta de zonas verdes, llamaron la atención sobre este problema” (Reyes, 1996, p. 19). Una vez más, este tipo de proyectos tiene objetivos modernizantes, cuya orientación manifiesta la necesidad de embellecer y generar acercamientos entre las ciudades europeas y Medellín. Cada obra desarrollada en la ciudad es orientada por el Estado y contiene un tono civilizador. En el marco descrito, se hace interesante plantear que durante las primeras décadas del siglo XX y luego de la segunda mitad emergen pretensiones similares. En este sentido, Naranjo, Peralta & Hurtado (2001) señalan

Hasta finales de la década de 1970, el enfoque sobre las políticas urbanas tenía un sesgo marcadamente estatalista, es decir, el ordenamiento e interpretación del espacio urbano

era concebido desde las actuaciones del Estado, que era el encargado de impulsar el desarrollo urbano para responder a las exigencias y demandas de los diversos sectores e intereses sobre la ciudad. (p. 36)

Llegados a este punto, resulta interesante cotejar lo expuesto previamente con la propuesta de formación ciudadana del Metro de Medellín. Una visión superficial de los comportamientos de los usuarios del Sistema Metro lleva a afirmar que sus maneras de proceder son coherentes con lo propuesto en la “Cultura Metro”, pero una observación detenida deja ver prácticas sociales distantes de las pretensiones de dicho dispositivo pedagógico urbano. Una cuestión que conecta con el proyecto civilizatorio desplegado en Colombia y particularmente en Medellín durante las primeras décadas del siglo XX, en tanto se trata de visibilizar las percepciones de los pobladores de la ciudad con referencia a la puesta en marcha de un proyecto claro, racional y expuesto desde dinámicas de poder locales en el que todos debían ingresar. Las mismas dinámicas, indican que los proyectos civilizatorios aún resultan insuficientes para el control de la población, si se parte de entender que las propuestas se han implementado desde el urbanismo, la escuela, los medios de comunicación, la ciencia y la empresa. En tal sentido, se puede señalar que las visiones actuales son resultado de procesos inconclusos que no tuvieron resultados satisfactorios para quienes pretendían que la modernidad y el progreso fuesen incorporados en el país. En concordancia con Reyes (1996):

He de confesar que con sorpresa, y en contraste con las crónicas que sobre la “ciudad ideal” abundan en la literatura local, me encontré en las primeras décadas de este siglo con un Medellín donde los migrantes campesinos y los pobres urbanos desarraigados

cultural y socialmente debían recorrer un duro camino en busca de un lugar dentro de la nueva sociedad urbana. Igualmente, se traslucen los esfuerzos de la clase media que luchaba denodadamente por una vida digna y por garantizar su ascenso y aceptación entre la élite urbana. (p. 13)

En conclusión, gran parte de la población de la ciudad no estuvo presente ni apropió plenamente en sus vidas lo propuesto como proyecto moderno; al parecer, mantuvieron sus dinámicas cotidianas y el discurso de progreso y modernidad, expuesto en textos de orden gubernamental, sólo constituyó una propuesta en las imágenes de las élites y de la que se desconoce su influencia real en los ciudadanos.

***Una mirada a Medellín a través de pretensiones pedagógicas: las instituciones.***

En las ciudades colombianas - y específicamente en Medellín - las propuestas no sólo han girado en torno a la infraestructura, los cambios también han sido impulsados como consecuencia del crecimiento poblacional de la ciudad y la migración campesina. De allí que las propuestas pedagógicas sean implementadas mediante dispositivos urbanos y, soportadas en un referente antropológico que debe ser apropiado por los habitantes. Esta imagen de lo humano se establece como medida de control social para incorporar a todos los sujetos que, según las perspectivas de algunos entes gubernamentales o élites locales, se salen de lo dispuesto como “buenos modales y comportamientos”.

Este proceso de humanización, según sostiene Reyes (1996), si bien parte de las demandas que el crecimiento demográfico implicó, como se advierte en los cambios en el equipamiento de la ciudad, también generó otro tipo de problemas “Medellín crecía, progresaba y se despojaba de su antiguo carácter de pueblo, pero al tiempo se intensificaron los problemas de mortalidad, salubridad e higiene que el viejo Medellín había logrado mantener bajo control” (p. 115). En esa medida, las propuestas institucionales se orientaron a buscar soluciones a través de programas educativos que incluían cuestiones relacionadas con el control del cuerpo y el manejo de la higiene personal. A propósito, Bernal (Citado por Castro, 2007), señala:

(...) Mientras que en Europa el modo de civilización ha sido evolutivo, producto de un desarrollo *interno* de más de cuatro mil años, en América ha sido transpositivo, ya que aquí el factor impulsor del desarrollo ha sido *externo*: la importación de la cultura occidental. Es por eso que mientras la población colombiana vive todavía en un estadio neolítico, vencida por las enfermedades y las contingencias naturales, el campesino europeo para no hablar de su élite ilustrada ha aprendido a no ser inferior al medio ambiente sino que lo domina por medio del trabajo. Tal es el “vigor racial” que aquí necesitamos y que debe ser “inyectado” a la población a través de la educación y la higiene.

En lo anterior, se vislumbra unas imágenes de hombre representadas mediante la raza, que impactaban la vida de los sujetos, sus comportamientos, actitudes y hábitos; en particular se resalta la manera como debe introducirse lo pretendido, esto es “a través de la educación y la higiene”. Si se toma en consideración que la

educación se propone como centro del proyecto moderno y que la presencia del Estado en la educación es notoria en muchas sociedades, es factible afirmar que la política y la ciencia señalan un camino concreto sobre la imagen de hombre que, en Colombia, se debe formar.

Planteamientos similares a los de Bernal, se observan en Laurentino Muñoz (citado por Castro, 2007), quien sostiene que (...) “No es la biología sino el trabajo y la cultura los elementos que forjan el carácter de una raza. Por eso, es necesario fortalecer el Estado y convertirlo en una máquina productora de “sujetos modernos”, capaces de afrontar el reto de la industrialización” (p. 54). El énfasis puesto por Muñoz en la biología, corresponde a visiones que circulan en la primera mitad del siglo XX, referidas a la percepción de leyes biológicas previas a cualquier tipo de intervención estatal. Según Jiménez (citado por Castro, 2007), mientras unos consideraban la educación como factor moldeador de hábitos y comportamientos, otros sostenían la necesidad de un recurso más drástico y definitivo como la transfusión de sangres. En este último sentido, se propone la posibilidad de “cruzar” la raza colombiana con razas superiores, previo estudio exhaustivo en el que se definieran las posibilidades de mejora para la raza colombiana y, por esa vía, desechar algunos grupos. Desde esta postura, también se argumenta que para levantar “el ‘vigor’ del pueblo colombiano, es indispensable favorecer una corriente copiosa de inmigración de razas sanas, fuertes y disciplinadas por hábitos seculares de trabajo y exentas, en cuanto sea posible, de las enfermedades sociales que están determinando nuestra regresión” Jiménez (citado por Castro, 2007, p. 50).

En cuanto a las propuestas pedagógicas encaminadas a “formar a los sujetos”, Runge & Muñoz (2005) afirman:

Si en algo coincidía la gran mayoría de los intelectuales laicos y católicos de la primera mitad del siglo XX que se preocuparon por la educación, era en la convicción de que la perfectibilidad del ser humano, del colombiano en particular, debía encontrar su momento de realización en una formación moral y cultural articulada con el trabajo, y que propendiera, a su vez, al logro de los ideales de desarrollo y de progreso del país que tan en boga estaban por ese entonces. (p. 129)

Ahora bien, en Colombia el referente de cultura también se piensa como una concepción antropológica universal, la idea de Laurentino Muñoz, es construirla. Si la exigencia es reorientar a la población y disciplinarla, “todo lo que se requiere es voluntad política por parte de las élites para implementar los correctivos necesarios” Muñoz (citado por Castro, 2007, p. 52). En esta tarea, participaron bastantes instituciones. Si interpretamos la sociedad antioqueña y medellinense como una población en la que el componente religioso mantiene cierta prioridad en la política y mucha presencia en los medios de comunicación locales, es posible afirmar que las instituciones religiosas continúan con su trabajo de orientar a los campesinos para ingresar en la nueva ciudad industrial, teniendo en cuenta las exigencias que esto supone; es de anotar que mientras en los procesos latinoamericanos y europeos de modernización el factor que prevalece “es la secularización de la vida urbana”, en Medellín las esferas pública y privada se vieron fuertemente influenciadas por la presencia de la iglesia, incluso aparece como una entidad fortalecida (Reyes, 1996).

La institución católica cumplió en el ámbito nacional una función que requiere un profundo análisis, en la medida que propendió por dispositivos pedagógicos de control corporal y de comportamientos. Así como la ciudad se vinculaba a la propuesta de industrialización y modernización, las empresas necesitaban de trabajadores que cumplieran con las actividades que se exigían en este tipo de sociedad; la Sociedad Católica de San Vicente de Paúl y los Jesuitas desarrollaron propuestas de formación de la subjetividad obrera, en barrios de Medellín y Bogotá, enseñando virtudes de carácter moderno, pero incorporadas desde la religiosidad, la higiene, la moral, el ahorro y el trabajo, que se presentaron como los valores adecuados y modernos que se deberían seguir.

En este sentido, la presencia de la iglesia fue notoria en el proceso de conformación de la clase obrera y en el intento por influir en los sectores pobres de la ciudad. Los jesuitas, en particular, fueron muy activos en educar y disciplinar a los obreros. Su estrategia despolitizante pretendía formar una clase obrera disciplinada, eficiente, frugal, amiga del ahorro – como forma de promover a su propia familia - , y enemiga del ocio, la taberna, la prostitución y del enfrentamiento con los patronos. (Reyes, 1996, p. 51)

Por tanto, la presencia de los valores cristianos pretendía moldear a las clases obreras locales, mediante la incorporación de valores como los señalados que fueron incluidos en las propuestas de tono modernizante, fuesen éstas científicas, gubernamentales y escolares. Un asunto que se deja leer en los manuales de urbanidad, textos que mantuvieron el tono civilizador ajustando iniciativas en varias vías:

(...) los deberes de que tratamos no se circunscriben a nuestras relaciones internas con la Divinidad. El corazón humano, esencialmente comunicativo, siente una inclinación invencible a expresar sus afectos por signos y demostraciones exteriores. Debemos, pues, manifestar a Dios nuestro amor, nuestra gratitud y nuestra adoración, con actos públicos que, al mismo tiempo satisfagan nuestro corazón y que sirvan de un saludable ejemplo a los que nos observan. (Carreño, 1880, p. 5)

De acuerdo con lo señalado, es posible afirmar que los manuales de urbanidad, la iglesia, los discursos modernos, el Estado, las élites, coincidieron en sus propuestas; desde estas se promovieron las ideas sobre el cómo actuar, cómo comportarse, cómo desenvolverse en público, controlando y promoviendo los estilos de vida de la nueva sociedad. Los sujetos debían actuar de acuerdo con las estimaciones establecidas de modo institucional, un ejemplo es la doctrina de la iglesia, con la que se buscaba

(...) la colaboración y armonía entre el capital y el trabajo. Estas doctrinas coincidían con los intereses y la mentalidad de las élites locales, quienes las reforzaron con prácticas paternalistas que mostraron ser eficaces. Escuelas nocturnas para obreros, centros obreros, asociaciones mutuales, cajas de ahorros, patronatos, ejercicios espirituales y muchas publicaciones, fueron todos mecanismos utilizados por la iglesia para garantizar su presencia e influencia en los obreros. (Reyes, 1996, p. 51)

En este sentido, se observa una relación estrecha entre las propuestas religiosas y lo que a nivel cívico se proyectaba para la ciudad; esa prevalencia y relevancia de lo religioso en Antioquia y en Medellín permitió que la iglesia católica, como institución, mantuviera una posición privilegiada en la sociedad, que respondía, a

su vez, a las demandas de “progreso y modernización”, pensadas para la ciudad. A lo cívico y religioso, se suma la proliferación de espacios públicos gracias al urbanismo que funge como dispositivo regulador de comportamientos y moldeador de la sociedad.

De manera similar, la autoridad médica ganó fuerza gracias a la insalubridad y las problemáticas del orden de la higiene social. Las instituciones de salud recibieron el apoyo del gobierno local y de la misma iglesia. “El discurso médico ganó un espacio nuevo en la sociedad y se legitimó al proyectarse no sólo como discurso moral sino como discurso útil para el progreso y bienestar de los ciudadanos” (Reyes, 1996, p. 115). Pensar en el lugar desde el cual se podía dar solución a las problemáticas generadas en una ciudad que crecía desmedidamente, le dio importancia a la medicina y desde aquí, se fundaría otro espacio pedagógico orientado a moldear las conductas y comportamientos de los sujetos.

En Medellín, particularmente, cobra importancia el activo papel de los médicos en la política local, bien como integrantes del Concejo Municipal, de la Sociedad de Mejoras Públicas, de la Comisión Sanitaria de la Sociedad de San Vicente de Paúl y de otros organismos de dirección e influencia de la ciudad.

Su preocupación por higienizar la ciudad se hizo evidente en los numerosos manuales de higiene, salud y puericultura que fueron publicados por médicos entre 1905 y 1950. Tales manuales consideraban que la implantación de las normas de higiene comenzaba en el hogar. Las madres, por lo tanto, debían convertirse en el pilar fundamental de apoyo a la labor de los médicos, una especie de enfermeras domésticas cuya misión no era sólo

la educación cristiana sino también la conservación de niños, jóvenes y adultos sanos y productivos. (Reyes, 1996, p. 156)

Ahora bien, los intelectuales de la época se refieren al Estado como componente principal de intervención, ente que debía orientar sus políticas a solucionar las problemáticas mediante dispositivos pedagógicos; de esta manera, la ciencia biológica – influenciada por el discurso evolucionista –, las ciencias sociales – sosteniendo las iniciativas estatales y definiendo la sociedad europea como aquella a imitar – y el componente religioso – guiando a la población por rumbos establecidos desde estas esferas –, moldearon el proyecto civilizatorio; desde aquí se trató de disciplinar a la sociedad medellinense generando en cada sujeto hábitos de aseo, control del cuerpo, prohibición de las bebidas fermentadas, comportamientos afines con la “alta cultura”. Como consecuencia de estas concepciones sociales, biológicas, estatales, religiosas, entre otras, se definen mecanismos educativos encargados de formar al pueblo en colectivo, asemejándose a lo propuesto en sociedades “modernas” e industriales propiamente europeas y norteamericanas (Runge & Muñoz, 2005).

Sin embargo, estos dispositivos no solo intervienen de manera colectiva, muchos de ellos se orientaron a “formas más específicas e individuales tales como modos de comportamiento, hábitos, gustos, modales, costumbres, valores modernos, formas de presentarse, tratos destinados al uso del cuerpo, entre otros” (Runge & Muñoz, 2005, p. 30). La inclusión de la Educación Física en las escuelas, constituyó un dispositivo de primer orden para el saneamiento propuesto.

Emprender un análisis acerca de los lugares desde los cuales se establecen los dispositivos, no es un asunto fácil, si se considera la participación de escenarios externos a los planteados por las élites locales y los organismos gubernamentales; si bien es cierto que fue la línea acordada por ellos para incorporar la educación en nuestro país y específicamente en Medellín, también, se debe tener en cuenta la circulación de teorías vigentes para la época y que fungieron de soporte a la perspectiva educativa asociada a este proyecto

(...) para el caso de nuestro país, la formación de hábitos morales e higiénicos en las masas será un objetivo de las estrategias educativas y escolares basadas en una apropiación particular del evolucionismo social y en la sociobiología especulativa. La pregunta central que se formula acerca de estas preocupaciones educativas, acerca de cómo se educa al yo y se combate la degeneración, tendrá como respuesta: por medio de prácticas de obediencia, de disciplina, de autocontrol, y por medio de ejercicios intelectuales y físicos. (Runge & Muñoz, 2005, p. 144-145)

Si bien, los dispositivos pedagógicos se definen, unos, con un carácter colectivo y, otros, de corte individual, se hace un tanto difícil establecer cuáles de las propuestas de orden religioso y las científicas tienen pretensiones en una y otra vía. En sentido estricto, la necesidad inmediata de todas ellas era establecer con claridad una propuesta pedagógica que tenía como meta “civilizar”, poniendo en escena un proyecto que incluía la escuela, la medicina, la política, la iglesia y el urbanismo. En cada uno de estos escenarios se jalaba la propuesta individualmente, pero, en definitiva, moldeaba a los ciudadanos según perspectivas éticas y morales propias de discursos eurocéntricos que se abrían paso en Colombia y Medellín a través de

las instituciones que habían asumido una posición receptora de estos discursos. En esa línea, Runge & Muñoz (2005) señalan, “que sí hubo un común denominador dentro de todas estas posturas, dicho denominador consistió en la idea de que sólo mediante la educación se podría sacar adelante al país y conseguir un estado de civilización” (p. 162).

Hasta acá se ha puesto de relieve que los mecanismos desde los cuales se realizó la intervención para implementar el proyecto civilizatorio en Colombia y en Medellín corresponden a una amplia red de instituciones; el Estado, la iglesia, las élites locales, las escuelas y los gobiernos locales, hicieron parte de la puesta en marcha de las propuestas pedagógicas; se pretendía controlar todas las esferas de la vida social y personal de los individuos, comenzando por los espacios públicos por los que transitan, los espacios donde laboran y los sitios de descanso, además de moldear la fe como punto central que define la manera de interactuar con las otras instituciones. Se observa como a los individuos, de manera constante, se le presentan unas imágenes orientadoras que establecen los lugares por los cuales debían transitar en su vida diaria.

De igual manera, se buscó constituir un sujeto general, fácil de intervenir y de interactuar con él. En este sentido, las instituciones no tendrían problemas de ninguna índole porque en éste encontrarían un sujeto productivo para la industria, responsable con sus deberes, patriota, buen esposo, católico, obediente, respetuoso y sumiso; valores y virtudes imperantes en la sociedad de la primera mitad del siglo XX. El sujeto general esperado es equiparable al obrero que “debía ser una persona alegre, capaz de hacer un uso racional del tiempo libre junto con

su familia, aprovechándolo para esparcirse de forma sana y evitando caer en la tentación de regresar a sus antiguos hábitos chicheros” (Castro, 2008, p. 149).

De lo anterior, emerge una cuestión que amerita una reflexión particular, relacionada con los lugares desde los cuales se dictaron las posturas de formación de la sociedad; queda claro que tanto en Colombia como en Medellín, se disponen medidas con propósito formativo, no obstante, las propuestas llegan con mayor fuerza al ámbito local dada la injerencia nacional de las élites medellinenses;, apoyadas en las posturas que hacían de la ciudad un espacio diferente y de resaltar en el contexto colombiano; por tanto, la infraestructura y las medidas formativas se mantienen como dispositivos a seguir y desde la intención de incorporar a toda la población a la propuesta definida; el comportamiento ante el público, y también el individual se controlaba, o al menos así se pensó, generando los hábitos necesarios para que la sociedad se inscribiera definitivamente en el proyecto civilizador y moderno. Se observa entonces una relación vertical entre quienes diseñan los programas de formación ciudadana y quienes las reciben, seguramente parte de la población se inscribe en la alternativa. Sin embargo, un análisis de las prácticas ciudadanas a partir de lo que refieren las fuentes desde 1970, permite indicar que ni los recursos estatales fueron suficientes para la infraestructura, ni las ideas de corte religioso y educativo implementadas alcanzan a permear en su totalidad a la población de Medellín.

Vías sin pavimentar, quebradas en cuyos retiros se levantan viviendas, disposición inadecuada de basuras en sitios de circulación pública, obras de infraestructura con un uso diferente al previsto y, sinnúmero de consecuencias derivadas de la

delincuencia, son algunos de los asuntos y problemáticas que perviven en la ciudad y que muestran divergencias respecto a la propuesta de las élites de Medellín de inicios del siglo XX. Cabe anotar que la población de Medellín creció en exceso, en particular, en la década de 1940 como resultado del flujo poblacional rural que migró a la ciudad por diversas causas, desde la violencia y su complejidad, hasta la pobreza y la búsqueda de posibilidades laborales. Pese a todo, el proyecto no cubre sus propósitos en su totalidad, porque las realidades de Medellín, recrean dinámicas diversas y distantes de la propuesta inicial.

En información procedente de algunas fuentes censales por (Reyes, 1996) es factible cotejar información que soporte lo expuesto arriba. Así, entre 1912 y 1918 la población de Medellín pasó de 65.547 a 79.146 habitantes y para décadas posteriores, entre 1938 y 1951, se presenta un mayor crecimiento, de 143.592 habitantes, se pasó a 328.294. En cuanto a las tasas de natalidad en los periodos señalados, se observa que las cifras que muestran las oscilaciones entre los nacimientos no son tan altas como para explicar el incremento poblacional. Además, es importante tener presente que Medellín fue –y sigue siendo – una ciudad receptora de población desplazada como consecuencia de los efectos del fenómeno histórico colombiano denominado como “La Violencia” en la década del 40, una cuestión que sumada a la búsqueda de oportunidades constituyen razones de peso para explicar el crecimiento y la movilidad poblacional.

Como correlato, se hace importante mencionar que en la última década, vienen “de nuevo” a circular discursos en contra de algunas prácticas internacionales, nacionales, locales, con el argumento de que no se ajustan a las de una sociedad

civilizada. En la actualidad, tanto la escuela, como la religión, el Estado y los medios de comunicación, hacen referencia a una supuesta civilidad, a una ciudadanía, a unos comportamientos, a una política, a una economía; unos discursos distantes de las realidades de las sociedades colombianas. Probablemente, si se transforman las prácticas de definición de propuestas, se garantizaría la participación y por esa vía la promoción de la democracia y el respeto por las ciudadanías.

***Una propuesta de formación ciudadana para Medellín en las dos últimas décadas.***

Con la intención de definir los cambios y las recurrencias de la propuesta civilizatoria, en este apartado se expone el estudio de un programa de formación ciudadana para la ciudad de Medellín vigente desde hace dos décadas.

La “Cultura Metro” se ha incorporado en diversos espacios sociales y ha vinculado buena parte de la población de la ciudad en un proyecto de formación que “se constituye en el motor de una nueva cultura ciudadana” (Modelo de Gestión Social y Educativo, 2002, p. 11). En esta propuesta se promueven comportamientos “más adecuados”, como la puntualidad, el orden, la solidaridad, la limpieza y la disciplina social. Desde un punto de vista teórico, la propuesta se soporta en el Modelo de Gestión que reúne “la experiencia social y educativa del Metro” (Modelo de Gestión, 2002, p. 1), en ella se sistematiza desde la concepción de la obra, hasta las intervenciones que a diario se realizan por medio del sistema de transporte.

Desde el inicio del sistema, en el Modelo de Gestión se justifica el tipo de intervención realizada, se presenta el componente participativo de la comunidad

como factor esencial en la construcción del Metro, también se deja ver un trabajo de sensibilización, previo a la familiarización con la infraestructura, para que los futuros usuarios conozcan el sistema. Así, desde la etapa previa, se corrige aparentemente la dificultad que en algún momento pudiese tener el proyecto, dificultades como las que se observan en el proyecto civilizador de la primera mitad del siglo XX en Medellín. Sin embargo, la propuesta de formación ciudadana del Metro, lo único que requería para poder implementarse en la ciudad era ser acogida, reconocida y “aceptada” por los habitantes del Valle de Aburrá. Hoy, en función de la movilidad, resulta fácil justificar la transformación que la ciudad sufre con la construcción del sistema. No obstante, dos décadas atrás, son diversas las confrontaciones y polémicas en torno a la obra.

De acuerdo con el Modelo de Gestión Social y Educativo (2002), la propuesta del Metro de Medellín inicia su intervención en el Valle de Aburrá, en los siguientes términos:

Es importante entender que la Formación de Usuarios del Metro tuvo como antecedente el trabajo comunicacional que se emprendió desde 1988 en el área de comunicaciones en la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., y con el apoyo del Banco Industrial Colombiano (BIC) y su agencia de publicidad. Desde ese año y hasta 1993 pueden identificarse dos grandes lemas, objeto de comunicación: “Quiere el Metro desde ya” y “Quiere el Metro nuestra gran obra”. Estas campañas, en medios masivos de comunicación, estuvieron acompañadas por el despliegue de elementos promocionales y publicitarios, así como por visitas guiadas a la obra y conferencias informativas y motivacionales para el público en general. (p. 1)

Los dos lemas: “Quiere el Metro desde ya” y “Quiere el Metro nuestra gran obra”, indudablemente, hacen alusión a aspectos que resaltan el “espíritu antioqueño”, en algunos apartados del Modelo de Gestión hay referencias claras sobre ese particular; una visión que se incorpora a la propuesta previa entrega a la ciudad. En Medellín, los estudiantes de educación primaria de hace dos décadas fueron sujetos de la publicidad que, sobre la obra, el Banco Industrial Colombiano llevó a las escuelas impresa en cuadernos. Una vez más, la escuela pública se convierte en agente posibilitador de medidas formativas para la modernidad y, en tanto, el Modelo reconoce acompañar el sistema de transporte con un sentido permanente de formación de usuarios y de las comunidades, de nuevo se observan prácticas orientadas a lo individual y a lo colectivo. Además, desde el Modelo de Gestión Social y Educativa (2002), se argumenta que la propuesta “ha acrecentado entre los habitantes del Valle de Aburrá un sentido integrador y modernizante, un símbolo de patrimonio cultural y del alma de una región, un nuevo elemento de identidad” (p. 17).

De esta forma, la civilización, lo moderno, la educación y ese factor identitario<sup>19</sup> que ha emergido como rasgo característico de Medellín, mantienen su vigencia toda vez que a partir de ello se moviliza la población para que sea parte de la propuesta y de

---

<sup>19</sup> “Pensamos en la identidad cuando no estamos seguros del lugar al que pertenecemos; es decir, cuando no estamos seguros de cómo situarnos en la evidente variedad de estilos y pautas de comportamiento y hacer que la gente que nos rodea acepte esa situación como correcta y apropiada, a fin de que ambas partes sepan cómo actuar en presencia de la otra. «Identidad» es un nombre dado a la búsqueda de salida de esa incertidumbre (...)” (Bauman, 2003, p.41). Para profundizar en este tema ver “Cuestiones de Identidad Cultural” cuyos compiladores son Stuart Hall y Paul Du Gay. En este sentido la identidad es una construcción que así como la raza o la “Cultura Metro”, necesitan de dispositivos pedagógicos y una propuesta controlada para hacerla concreta, teniendo en cuenta aquí propuestas abstractas que comúnmente incluyen imágenes generales sobre los hombres.

este modo, hace que los pobladores se sientan *dueños* de la empresa, aunque obviamente está vinculada a otros sectores estatales del Municipio. En este sentido, se argumenta que el Metro ha conciliado dos universos en apariencia diferentes, “lo tradicional y lo moderno”; para lograr tal síntesis se retoma y recuperan los valores y actitudes que siempre “deben” estar presentes en las relaciones sociales. No es gratuito que las apuestas regionalistas, los valores permeados en gran medida por los factores religiosos, la buena disposición, el autocuidado y la ciudadanía cívica, estén presentes, pues cumplen el propósito de revivir la promesa civilizatoria que desde hace varias décadas se promueve. El Metro invita a mantener vigentes “la solidaridad, la amistad, el cuidado, la obediencia, el trato amable, la dignidad, la honradez, la responsabilidad, la disciplina, el esfuerzo, la iniciativa, la religiosidad, el amor al arte y el deseo de legar una vida mejor para las nuevas generaciones” (p. 17). Por tanto, este medio de transporte masivo se constituye, desde la visión del Modelo de Gestión, en ente ordenador y estructurante de las ciudades que recorre.

### ***Un recorrido por las estaciones del Metro de Medellín.***

En concordancia con las observaciones realizadas durante el proceso de investigación que se aborda en este escrito, a continuación se pretende describir las prácticas cotidianas de los usuarios del sistema de transporte, luego de dos décadas de estar interactuando con el Modelo definido.

El sistema de transporte ha modificado contundentemente el aspecto de la ciudad, los sectores aledaños a las Estaciones Andalucía, Acevedo y Tricentenario, en

cuestión de infraestructura, definitivamente, lucen bastante diferentes a como lo fueron veinte años atrás, las aceras son amplias, las calles son ordenadas y pavimentadas, las fachadas de las casas se embellecieron y el proyecto es que se sigan embelleciendo, argumentan habitantes de la zona, con los créditos que posibilita la Alcaldía. Se observan parques y zonas verdes, que niños, jóvenes y adultos utilizan para su recreación y descanso. También, se advierte en el panorama diario de las estaciones: bicicletas, patines, algunos libros, caballos, burros y ventas; es posible afirmar que los habitantes que residen en los barrios aledaños a las estaciones mencionadas, se vienen apropiando paulatinamente de estos lugares. Es de anotar, que la infraestructura vinculada al sistema del Metro, construida desde inicios de la década de los noventa, se encuentra rodeada por sujetos que han apropiado estos sitios como su espacio laboral. Las dinámicas de los sectores señalados se aprecian complejas, complejidad que se traduce en un contraste de fácil percepción: entre lugares embellecidos en sus fachadas y las fotografías que se presentan en los medios de comunicación muy distantes de aquellas. Precisamente, dentro de esa dinámica, las poblaciones y sus costumbres, encerraron las estaciones con ventas de frutas, verduras, cigarrillos, chunchurria, negocios formales, minutos a celular y limosnas, todos están allí, para quedarse, pues son sus espacios de sobrevivencia.

Las personas caminan de un lugar a otro, algunos van rápido, parece que van o vienen de trabajar, otros son estudiantes; desprevénidamente se pensaría que van en filas ordenadas a uno y otro lado del puente, sin embargo un acercamiento más detenido muestra que algunos corren, otros gritan, las filas no son dos, son cuatro

o cinco y no tienen rumbos definidos, las personas se amontonan en el ingreso a las taquillas y registradoras, en las horas de mayor congestión y en algunos ingresos en específico, la entrada al Metrocable es la más congestionada; aunque hay rumbos y cintas que indican los lugares por los cuales se debe caminar, no siempre se respetan.

Desde la implementación de la metodología propuesta y descrita en páginas anteriores: la etnografía y mediante una técnica como la entrevista, algunos usuarios manifiestan que se abstienen del desorden “para evitar el escarnio público”, otros expresan que “a veces como que se finge”. En todo caso, el sistema de transporte se percibe como un espacio seguro, libre de basuras (dentro del Metro), protege de la lluvia y el servicio es rápido, así se manifiesta a través del Modelo de Gestión y lo observado en la infraestructura del Metro y el mismo tren.

No obstante, la situación es otra al cruzar el puente, pues, el consumo de sustancias psicoactivas y de licor, así como los “modales”, son evidencia de que los hábitos de la población distan del soporte teórico del Modelo; las personas interactúan de múltiples modos en la ciudad, las basuras se intensifican (hay basureros constantes debajo del puente del Metro), burros, caballos, novillos, aprovechan los espacios del Metro para pastar y sus dueños, en ocasiones, aprovechan para hacer los negocios de “montar a mil.” El espacio es dinámico, lleno, complejo, los vehículos, colectivos, ventas, cierran los espacios, no son los lugares prometidos; los usuarios “educados” desde el Modelo de Gestión actúan sin acoger la normatividad del Metro, la “Cultura Metro” se olvida, porque dentro del tren y las estaciones (bueno algunas veces se hace como en la teoría) los comportamientos, en general, no son

los “civilizados”, algunos usuarios expresan que se debe al afán, a la prisa, otros señalan que algunos no tienen cultura, otros sorprenden con la respuesta al manifestar que el Metro está diseñado para sociedades más desarrolladas y civilizadas.

De nuevo se observa una práctica alejada de lo planteado en la propuesta, una estrategia situada solo en el deber ser y que genera cambios importantes en la movilidad. Los resultados de la intervención realizada a través de todos estos mecanismos formativos, sugieren la necesidad de otros procedimientos centrados en los usuarios y no tanto en las imágenes orientadoras en las que los pretenden incluir. Las interacciones son reales, contundentes y diarias, incluso quienes manifiestan una actitud positiva por la intervención Metro, expresan que las ventas se tienen que quedar allí, es necesario, “de qué van a vivir”, además excusan las razones por las que los usuarios actúan de dicha manera.

Las respuestas de los usuarios entrevistados son complejas, no constituyen la simple aceptación de una propuesta de urbanismo y educación ciudadana diseñada por la empresa. Critican lo ofrecido, lo cuestionan, lo reciben en ocasiones, explican lo que falta... En términos generales, puede afirmarse que se observan recurrencias entre lo previsto en el proyecto civilizador de inicios de siglo XX y en el actual de la cultura Metro, ahora con la posibilidad de nombrar a los sujetos que en inicio se silencian y que solo se describen a través de las “maravillosas infraestructuras”, pero que terminan invisibilizando, de nuevo, a los sujetos que viven y respiran en los espacios intervenidos, sin tener certeza de la pertinencia de los proyectos civilizatorios implementados.

En el siguiente capítulo se retoman algunos aspectos de la temática abordada, con la intención de analizar en propiedad el Modelo de Gestión y su relación con las prácticas cotidianas de los usuarios. Se emplearán algunas observaciones etnográficas y entrevistas realizadas en las estaciones objeto de estudio. Las reflexiones a profundidad sobre las interacciones de los usuarios con el medio de transporte serán desarrollados en el capítulo III.

## CAPITULO II

### **CULTURA METRO: ¿UNA INFRAESTRUCTURA Y UN ESPACIO PEDAGÓGICO PROMOTOR DE BUENOS COMPORTAMIENTOS?**

Previamente hemos realizado un rastreo general de la propuesta de formación ciudadana en el Modelo de Gestión, a continuación se procede a desarrollar un ejercicio exhaustivo combinado con la indagación en torno a la percepción que sobre el Medio de Transporte Masivo Metro de Medellín y, estrictamente, en cuestiones de movilidad, tienen algunos actores pertenecientes a las comunidades aledañas a los escenarios de observación. En este sentido, se alude a los dispositivos urbanos y tecnológicos que el Metro de Medellín implementa en su propuesta de formación ciudadana, desde lo dispuesto en el Modelo de Gestión y articulado con el informe corporativo 2012 que ofrece pistas sobre las proyecciones de la Empresa en materia de infraestructura, transporte y formación; luego, se aborda en específico los dispositivos pedagógicos y estrategias de formación ciudadana, a la vez que se tratan los resultados de algunas entrevistas que narran desde lo cotidiano la visión que los usuarios y funcionarios poseen sobre lo propuesto desde el Modelo de Gestión.

#### ***Dispositivos urbanos en la Cultura Metro.***

En cada espacio encontramos respuestas que reflejan una posición positiva frente a los servicios prestados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.; lo anterior sustentado en la posibilidad de ahorro, la comodidad y rapidez como factores que hacen de este servicio mucho más ventajoso que los otros, en

este sentido, la Empresa manifiesta: “cada año nos consolidamos como la mejor opción de movilidad para 600 mil ciudadanos por los grandes beneficios que generamos con la operación diaria de la red de transporte” (Informe corporativo Metro, 2012, p. 6). Es necesario reconocer que la función de movilidad tiene aspectos de interés para la ciudad y desde los ámbitos administrativos reconocen sus logros en estas dos décadas de funcionamiento; frente a lo anterior, Ramiro Márquez Ramírez Gerente General del Metro, en el Informe Corporativo del año 2012 plantea lo siguiente:

Los positivos resultados que encontrarán de esta empresa que cada vez goza de más reconocimiento, no hubieran sido posibles sin el apoyo permanente del equipo directivo, los miembros de la gran familia METRO y el acertado acompañamiento de la Junta Directiva y sus socios el Gobernador de Antioquia y el Alcalde de Medellín, quienes se han interesado por los grandes retos en movilidad y desarrollo, que representa la gestión en búsqueda de la sostenibilidad de la Empresa. (Márquez, 2012, p. 3)

Previamente aludíamos al objeto de nuestro estudio y mencionábamos que el programa de formación ciudadana sintetizado en el Modelo de Gestión era la fuente documental central con la que realizaríamos algunos análisis; sin embargo, informes proporcionados por el Metro de Medellín dan algunos aportes sobre la gestión educativa, por tanto, en el apartado anterior ya tenemos un elemento que sirve para realizar una lectura preliminar de la propuesta formativa, por ahora es importante reconocer que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., funciona como cualquier otra entidad y posee unos objetivos determinados, de allí el servicio

prestado y los resultados destacados a la hora de entregar los alcances de la gestión financiera de la empresa<sup>20</sup>.

Ahora bien, el Gerente General del Metro recurre a un concepto, que emerge con frecuencia en los documentos consultados, para explicar la importancia de este sistema: desarrollo. Desde la perspectiva que ofrece este informante estratégico, el desarrollo se percibe como una forma de prosperar, de evolucionar o de llegar a algún lugar mejor que el inicial, es una propuesta que coloca una imagen de ciudad como referente y es a la que Medellín debe acercarse. Un ejemplo específico que nutre nuestra afirmación lo encontramos en el Informe de Gestión Metro 2012, donde manifiestan que en este año (...) “recibieron de forma directa a más de 2.633 personas en 127 visitas, entre los que se cuentan delegaciones extranjeras y estudiantes universitarios, contribuyendo de ese modo al posicionamiento de la región como un destino turístico, moderno, seguro y en desarrollo” (p.10). Entre líneas se indica que el proceso de desarrollo continúa en una perspectiva determinada.

Desde aquí se puede leer que el Modelo de Gestión recurre nuevamente al concepto anterior para ilustrar “las cualidades adquiridas”<sup>21</sup> por el Sistema de

---

<sup>20</sup> Para profundizar en estos aspectos podemos ingresar a la página del Metro de Medellín <https://www.metrodemedellin.gov.co/> donde se socializan aspectos generales de la gestión de la empresa de transporte, nuestros análisis dejan por fuera aspectos de índole administrativo contemplados en algunas publicaciones.

<sup>21</sup> “El sistema de transporte público masivo tipo Metro posee cualidades naturales y adquiridas. Entre las cualidades naturales puede mencionarse la rapidez, la seguridad del equipo rodante y del material fijo, la seguridad de las estaciones, la comodidad, las tarifas acordes con las posibilidades del usuario, la alta calidad del talento humano de la Empresa. Entre las cualidades adquiridas están la generación de desarrollo urbano, social y comercial, la construcción de la Cultura Metro y una imagen corporativa basada en la alta contribución al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del Valle de Aburrá”. (Modelo de Gestión, 2005, p. 27)

Transporte y se afirma que el desarrollo urbano, social y comercial son algunas de las adquisiciones del Metro; en definitiva, el desarrollo propuesto equivale a instalar la infraestructura de las estaciones, los equipamientos, el mismo tren, como aspectos que generan desarrollo y que definen la dirección de la ciudad. Esta afirmación puede presentarse en un inicio como algo natural y dependiente de los procesos tecnológicos y de modernización implementados desde hace varias décadas en los ámbitos nacional, departamental y municipal, que fueron objeto de análisis en el capítulo anterior, desde esta perspectiva, podemos asumirla como una propuesta encaminada a generar nuevamente unos dispositivos pedagógicos que moldeen sujetos de acuerdo a imágenes orientadoras previstas en varios frentes, unas desde el urbanismo de la ciudad y otras desde propuestas pedagógicas acogidas por el Metro de Medellín; veamos a continuación ambos aspectos.

Uno de los elementos señalados en el Modelo de Gestión, corresponde a la afirmación de que a la llegada del Metro a Medellín “la ciudad se encontraba fraccionada, desarraigada, sin espacios públicos, sin lugares de encuentro para los ciudadanos y sin memoria” (Modelo de Gestión, 2005, p. 12), elementos que vale la pena recordar fueron piedra angular en los proyectos civilizatorios de la ciudad, orientados desde el urbanismo como dispositivo pedagógico. Instituciones como la iglesia, el Estado, la escuela, entre otros, hicieron uso de éste, pero ahora, volvía a ser la línea formativa desde la cual se implementarían los proyectos de ciudad.

Pareciera, o al menos se deja entender, que los problemas de la ciudad corresponden a las secuelas de la violencia y el narcotráfico que sufrió Medellín en

las décadas inmediatamente anteriores, porque en las lecturas al Modelo de Gestión de los años 2002 y 2005 no se aprecia una crítica dirigida a los modelos urbanos ejecutados en la ciudad durante la primera mitad del siglo XX, por el contrario invoca a recuperar los “valores antioqueños”; aun así, alude a que se deben ejecutar medidas que modifiquen las conductas de los ciudadanos y afirman que “el Metro es un agente transformador del comportamiento, puesto que moldea nuestras formas de expresarnos dentro de la ciudad y, a la vez, permite que la personalidad y el carácter se hagan manifiestos en el uso del espacio público” (Modelo de Gestión, 2005, p. 15). Por ahora, podemos dejar este análisis para mencionar que

El Metro sabía que su función estaba más allá de la solución del transporte masivo, encontró que la clave para la rehabilitación de esa ciudad fragmentada estaba en esos mismos elementos olvidados y que para intervenir adecuadamente la ciudad y ejercer sobre ella una influencia benéfica, debía unirla y humanizarla, es decir, plantear una nueva estructura de ciudad. (Modelo de Gestión, 2005, p. 12)

En este sentido surge la duda, ¿Cuál fue el momento en que nos perdimos, nos fragmentamos y nos deshumanizamos? ¿Si el proyecto civilizatorio contemplado en las primeras décadas del siglo XX era el adecuado por qué tuvimos resultados tan alejados de la propuesta? Al acercarnos a los documentos como a los funcionarios del Metro somos invitados a retomar el pasado y los valores clásicos, volver a las “prácticas antioqueñas”, “a nuestro empuje”, posteriormente haremos un análisis más amplio de estas afirmaciones.

Volvamos nuevamente a la cita y reflexionemos en torno “a la nueva estructura de ciudad” que inicialmente podemos leerla desde el urbanismo aplicado. Los funcionarios del Metro a través del Modelo de Gestión (2005) argumentan que al cambiar la imagen de ciudad por medio de los espacios públicos, el amoblamiento urbano, la dotación de espacios para el encuentro, para el arte, para el deporte y todo acompañado de los “servicios públicos y sociales, se adquiere un significado de respeto por la dignidad humana” (p. 12), aspectos que indican que al ofrecer espacios para habitar la ciudad permiten recuperarla a ella y a sus actores. En un primer momento, estas afirmaciones resultarían de fácil recibo porque podría pensarse que “todos quisiéramos ver espacios embellecidos”, aunque en un segundo momento, la imagen de ciudad vuelve a presentarse como un dispositivo pedagógico que busca moldear las conductas de los sujetos, nuevamente se ve un proyecto encaminado a ajustar los comportamientos de las personas a través del urbanismo. Este proceso muestra su complejidad cuando observamos que no solo se tienen como referentes los equipamientos urbanos mencionados previamente, sino también las herramientas tecnológicas.

La educación de los usuarios se encamina a construir un proceso de información-formación referente al sistema de transporte masivo, orientado a generar actitudes y comportamientos coherentes con el estado de desarrollo del sistema y con el nivel de instrucción de sus usuarios. Se establece así una relación directa entre los avances tecnológicos asociados al Metro como sistema de transporte y el cumplimiento de procedimientos de enseñanza que permitan acercar a la población al uso de herramientas novedosas. (Modelo de Gestión, 2005, p. 23)

Los usuarios tendrían una “formación inicial” que corrige lo que pretendían los dispositivos pedagógicos de las primeras décadas del siglo XX solo desde la infraestructura, ahora hay una preparación e instrucción previa para interactuar con los sistemas de transporte. En la cotidianidad, podemos observar superficialmente los comportamientos de los usuarios del Metro de Medellín y notamos que eran obedientes, respetuosos de las normas, ordenados, etc. De algún modo este proceso instruccional previo ha propiciado estas maneras de conducirse, mostrando las ventajas de actuar “adecuadamente” en este espacio público, en este sentido: “La labor informativa del Metro comenzó desde 1985 con algún material impreso y con informes a través de la prensa, concentrándose en exponer el proyecto y su evolución” (Modelo de Gestión, 2005, p. 40). En todo caso, dentro de las estaciones y sus alrededores vuelven a hacer presencia las descripciones sobre “la ciudad ideal” que intenta entregar una imagen de ciudad limpia, ordenada y cívica; con todos estos aspectos se genera alrededor del medio de transporte un imaginario de uso, tal y como lo describen en los referentes conceptuales.

El dispositivo pedagógico urbano, no es producto de la casualidad, es una pretensión o un plan diseñado para modificar las conductas mínimas de los usuarios que van desde comprar un tiquete, hacer la fila, subir a la plataforma, ingresar al Metro, escuchar los mensajes constantemente, pero también abstenerse de consumir alimentos, escuchar música con volumen alto, y todo orientado a generar “buenos” comportamientos en los espacios urbanos de los alrededores del Metro. Se argumenta además, que con el sistema se efectúa un buen uso del suelo luego de la inadecuada o pobre utilización en las décadas anteriores; desde aquí, “se

genera un eje orientador al convertirse en una guía para el ordenamiento y crecimiento del entorno” (Modelo de Gestión, 2005, p. 17). Esta estructura urbana va transformando visualmente la ciudad, introduce nuevos colores con sus vagones, articulados y metrocables, y, además, un manejo del suelo distinto pues ahora contamos con sillas o lugares para sentarse, jardineras, con árboles que delimitan la manera de interactuar con los espacios urbanos, con lugares para los vehículos, para caminar, para las ventas. En estos elementos podemos afirmar que el Metro no es solo el tren, también comprende sus alrededores, los parques, los equipamientos, las aceras, las vías y los puentes, por tanto:

La estrategia para lograr este cambio de actitud es la formación, entendida como un proceso que permite generar una nueva cultura alrededor de nuestro sistema de transporte masivo; cultura que debe reflejarse en un conjunto de comportamientos que se constituya en hábitos del usuario Metro. (Modelo de Gestión, 2005, p. 21)

Desde aquí, pareciese que de acuerdo al espacio urbano ofrecido existen algunos comportamientos “adecuados” a seguir, por eso la comunicación constante y repetitiva, la señalización, los colores, las pancartas, son los referentes que ayudan a tener una buena actitud dentro del Metro. La formación que la Empresa imparte es para interactuar con el sistema de transporte, la “cultura” en este caso se asume como la actitud expresada por los sujetos frente a una gran construcción y esto según la cita anterior se lee como la “Cultura Metro”. Sin embargo, no podemos desconocer que esta cultura pretende extenderse por toda la ciudad; al menos en las proyecciones que el Metro posee se observa la intención de extender el proyecto

de formación ciudadana como propiamente lo hacen los sistemas integrados de transporte.

Luego de 17 años de exitosa operación comercial, hemos mantenido y extendido a los nuevos usuarios de las líneas implementadas la Cultura Metro, con la inversión de \$21.267 millones en el 2012. Hoy enfrentamos un nuevo reto y es llevar la Cultura Metro a los buses, no sólo a los articulados sino a los padrones que adquiriremos este año y a vehículos que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA-. Allí también lograremos crear galerías de arte urbano, paisajes de la región, bibliotecas llenas de literatura y poesía; pregoneros, músicos y artistas que nos permiten vivir la esencia de nuestra tierra, contribuyendo a formar en cada trayecto a los ciudadanos del futuro. (Informe corporativo Metro, 2012, p. 6)

Es difícil no hacer una comparación entre la propuesta urbana del Metro de Medellín y las propuestas establecidas a partir de las primeras décadas del siglo XX en la ciudad, para aquellos años se buscaba “generar enclaves civilizatorios en medio de zonas populares, capaces de difuminar valores como el buen gusto, la decencia y el patriotismo” (Castro, 2008, p. 139), asimismo espacios escolares donde el ejercicio físico y el control del cuerpo se hicieran presentes. Hoy lo que se busca son “espacios para la recreación, el deporte y la cultura, promoviendo con el programa Metroarte el disfrute de las plazoletas y el entorno del sistema a través de actividades musicales, obras de teatro, cine-foros, exposiciones de arte, cuenteros, etc.” (Modelo de Gestión, 2005, p. 16), al parecer una de las diferencias consiste en que en aquella época se tenía que instruir a la población para acercarla al buen gusto y hoy, se les proporcionan los espacios para disfrutar y generar una

“conciencia ciudadana”, sin embargo, se debe señalar que la formación de los usuarios del Metro de Medellín contiene medidas orientadoras de comportamientos, a lo que se suman estrategias de construcción de identidad asociada a la llamada “cultura paisa”, con el fin de rescatarla y ponerla al alcance de los ciudadanos. En este sentido, hay referentes culturales propios, inscritos en los espacios y fundidos con otros que no son tan locales. Veamos un ejemplo concreto a través del Modelo de Gestión (2005):

El Metro ha conciliado dos universos aparentemente en conflicto: la modernidad y la tradición. Se ha utilizado como una excusa para la recuperación de valores y actitudes, invitando a mantener vigentes la solidaridad, la amistad, el cuidado, la obediencia, el trato amable, la dignidad, la honradez, la responsabilidad, la disciplina, el esfuerzo, la iniciativa, la religiosidad, el amor al arte y el deseo de legar una vida mejor para las nuevas generaciones. En otras palabras, el Metro se reconoce socialmente como el generador de una nueva cultura, concepto que significa ser generador de ciudad, de conciencia ciudadana, de educación y de participación democrática. (p.20)

Lo anterior, permite reflexionar sobre los alcances de la propuesta Metro, como se ha indicado no es solo una Empresa que presta servicios de movilidad para el Valle de Aburrá, es un proyecto de formación para los municipios de la región. En el contexto urbano se puede percibir una intensión de moldear a los sujetos a partir de las exigencias que un parque impone, por ejemplo en cuestiones de aseo, la posibilidad de acercarse al arte, a la poesía, de interactuar con tecnologías de punta como lo menciona el Metro. En todo caso, a partir de estos dispositivos se presenta una guía básica de cómo comportarse ante estas construcciones. También se

aprecia aquí, “imágenes orientadoras” de hombres que aman el arte, la poesía, que son ordenados, limpios, responsables, puntuales, que integran los supuestos valores tradicionales de la “raza paisa” con otros que hacen referencia a los “valores de la modernidad” y que desde el Modelo de Gestión (2002) se justifica de la siguiente manera: “acercarse por medio de una tecnología novedosa a ser ciudadanos del mundo, debido a que el dominio de la tecnología Metro le permite situarse a la altura de las grandes ciudades” (p. 5).

Es importante señalar cuál es el hombre que debe interactuar con el Sistema Metro, un sujeto y un ciudadano dotado de buenos modales, de amor por las expresiones artísticas, “bien educado”, positivo y emprendedor. Es interesante observar cómo para la propuesta formativa de la “Cultura Metro” se han anclado dos aspectos relevantes que ayudan a jalonar la propuesta desde ángulos similares y que definen al ciudadano previamente, ellos son la modernidad y la civilización nombrados a través

(...) del grado de automatización adoptado, del diseño arquitectónico de las estaciones, del lenguaje técnico Metroviario, de la propuesta de uso sugerida por el sistema, entre otros. Además, acentuar la idea de civilización, contrapuesta quizás a la realidad del país, que permite superar el concepto de subdesarrollo e inferioridad cultural y, finalmente la recuperación del civismo a través de programas de entrenamiento de la población, orientado sobre el uso adecuado del sistema Metro, rescatando la noción de bien común. (Modelo de Gestión, 2005, p. 32)

Y con lo anterior, las visitas a museos y sitios de interés histórico y cultural como el Museo Pedro Nel Gómez y el Museo de Antioquia, se convirtieron en aliados

estratégicos para la consolidación de una cultura local con visión internacional (Modelo de Gestión, 2005, p. 63). Ambos aspectos determinan cuál es el ciudadano que se apropia de la “Cultura Metro”, por un lado uno vinculado a los medios tecnológicos ofrecidos, al urbanismo, a los equipamientos, a los parques, a la “ciudad innovadora” y por otro, alguien familiarizado con temas culturales propios de la región antioqueña, que se señalan desde la región como bastiones de emprendimiento, de pujanza y de valor. Previamente señalábamos que el urbanismo se utilizaba como dispositivo pedagógico que moldeaba las conductas de los ciudadanos pertenecientes a los sectores populares. Es de interés para nuestra investigación recurrir a algunas cifras que dan cuenta de quiénes hacen uso del Metro, en mayor medida son personas de los estratos bajos de la ciudad que son bombardeadas por un sinfín de información en donde se promocionan empresas locales. Con base en ello podemos notar que además de servir como agente pedagógico, el Metro es promotor y potenciador de las industrias locales que caracterizaron el desarrollo de Antioquia y con esto factor de crecimiento económico para el país.

En 2012 nos enfocamos en extender la Cultura Metro de la convivencia a los nuevos usuarios de la Línea 1 de buses con excelentes resultados. Es reconfortante conocer que actualmente de los usuarios beneficiados por el servicio del Sistema, el 92% pertenecen a los estratos 1 (15%), 2 (42%) y 3 (35%) y que en el 2012 el ahorro económico para los usuarios de las dos líneas de Metrocable fue de \$14.491 millones, representados en \$10.175 para los de línea K y \$4.316 para los de línea J, superando en \$120 millones el ahorro generado en el 2011 en ambas líneas. (Informe corporativo Metro, 2012, p. 6)

Antes de comenzar a explicar el Modelo de Gestión del Metro a través de las estrategias pedagógicas – no definidas desde los dispositivos urbanos – vale la pena reflexionar sobre algunas afirmaciones que los usuarios hacen a la hora de pensar en el urbanismo, aunque anticipamos que resultan alejadas de lo que inicialmente se podría considerar, a saber aceptación total del embellecimiento de la ciudad. Veamos una de las entrevistas realizadas alrededor de la Estación Acevedo:

Es que ahí, lo único que tiene que hacer, es cambiar uno, las personas, yo no me gano con cambiar una ciudad ponerla bien bonita ¿Y los que la habitamos qué? Me preocuparía mejor por la comunidad no por una calle, no por una casa, no por dar un aspecto a una casa, eso es pues preocuparse por uno, por mucha ciudad que haya y la gente es mala va a seguir siendo fea la ciudad ¿no? Entrevista 9, vecino de la Estación Acevedo. (Entrevista personal, marzo, 2013)

Lo anterior, resume algunas críticas hechas a la inversión en infraestructura que realizan los entes gubernamentales para la ciudad y la región, grandes construcciones en ocasiones subutilizadas que no es el caso por ahora señalar, sin embargo, relucientes en los momentos en que Medellín recibe alguna visita extranjera o necesita demostrarle al mundo, o mejor a algunas regiones del mundo, su “modernidad”.

Pero ahora, veamos en torno a este trabajo de “embellecimiento” la postura del Metro de Medellín. Lo expresado por la entrevistada corresponde en cierta medida a un proyecto implementado por la Empresa de transporte entre 1997 – 1998 denominado: “Pintemos nuestro frente”. Varias empresas entre ellas Mi Río,

Empresas Varias y Obras Públicas, se dieron a la tarea de “organizar las zonas aledañas a las Estaciones Acevedo y Tricentenario, en el Modelo de Gestión se alude específicamente al cordón noroccidental donde se intervinieron 293 viviendas con ayuda de los propios vecinos de los barrios que pusieron la mano de obra para este trabajo (Modelo de Gestión, 2005); lo que nos interesa resaltar aquí es la percepción del Metro sobre la intervención: “mediante este proceso se extendió la Red de Amigos del Metro y se logró mitigar el impacto visual que desde nuestro sistema se observa en dirección noroccidental”, (Modelo de Gestión, 2005, p. 98). La postura del Metro entra en tensión con la opinión del usuario entrevistado, hay un reconocimiento de la inversión en infraestructura, pero también una crítica a la idea de cambio que subyace en ella. No quisiéramos dejar de referir un ejemplo que el mismo Metro ofrece acerca de lo que ocurre en la estación Caribe, aunque no haya sido objeto de nuestro estudio vale la pena traer a colación lo expresado, pues recoge mucho de lo expuesto hasta aquí:

Por ser un área de uso comunitario, se convierte en un objetivo regional prioritario, pues con ello contribuye con el mejoramiento de la calidad de vida de las personas y con el mantenimiento de zonas otrora consideradas marginadas. En el proyecto hay una intervención por parte del Metro cuya intencionalidad pedagógica es eminentemente formativa en valores cívicos y ciudadanos, generando un rompimiento de las dicotomías existentes entre lo público y lo privado, lo individual y lo colectivo y entre pensar y actuar. Se busca sensibilizar a la comunidad del barrio Moravia en la protección, valoración y mejoramiento del parque recreativo de la Estación Caribe. (Modelo de Gestión, 2005, p.102)

En este sentido y en materia de infraestructura, resulta interesante reflexionar sobre los proyectos civilizatorios del siglo XX y los actuales, no con discontinuidades, sino con proyecciones realizadas desde una óptica similar, pero no determinaremos esta relación anticipadamente sin recurrir a las demás propuestas educativas implementadas por el Metro de Medellín, y a partir de este contraste establecer algunas conclusiones.

### ***Dispositivos pedagógicos en la Cultura Metro.***

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., ha implementado diversas estrategias pedagógicas para inculcarles a los usuarios los “valores” de la denominada Cultura Metro. Al respecto, en primer lugar el Metro argumenta haber comenzado su intervención con un diagnóstico de los usuarios de transporte a nivel latinoamericano, en segundo lugar, utiliza los aprendizajes sobre otros metros y, en tercer lugar, hace una caracterización de los hábitos de los usuarios en los medios de transporte del Valle de Aburrá (Modelo de Gestión, 2005), para nuestra investigación recurrimos específicamente a analizar el tercer aspecto.

El Sistema Integrado de Transporte Metro de Medellín realizó una observación semiestructurada en la que se concluye que los usuarios tienen poco tiempo disponible, poco sentido de pertenencia, la poca solidaridad, heterogeneidad en cuanto al consumo de alimentos, el consumo de cigarrillos en los medios de transporte, la abstracción de los usuarios del espacio físico del vehículo, el silencio, el alejamiento entre usuarios cuando van de pié, el afán, los gritos de anuncio de paradas y el caos para abordar el medio de transporte, son elementos encontrados

en la indagación (Modelo de Gestión, 2005). En este estudio se pone en evidencia que, en general, los modos de comportamiento son muy diversos y que es difícil definir en su totalidad hábitos precisos. En este contexto, se implementaron medidas formativas para interactuar con el Sistema Integrado de Transporte.

Puesto que no existe uniformidad en el comportamiento relacionado con el transporte público, en el sentido de que no todos los usuarios actúan de una manera que garantice la excelencia y eficacia del servicio, y además, la población no está habituada al empleo de un sistema como el Metro, se requiere la formación del usuario potencial, en el sentido de prepararlo para cumplir una serie de acciones y respetar un conjunto de normas necesarias para su utilización adecuada. (Modelo de Gestión, 2005, p. 37)

Además del uso del medio de transporte, se afirma que en los alrededores de los espacios públicos hay ventas ambulantes que restringen el libre tránsito de los ciudadanos por estos sectores. En este sentido, la tarea del Metro de Medellín era “ardua” porque necesitaba “corregir” hábitos incorporados en la ciudad en cuanto a transporte público se refiere, claro que se realiza esta afirmación a la luz de la caracterización encontrada en el Modelo de Gestión. Con lo anterior, la necesidad de “orientar” a los usuarios, se presenta como un objetivo en el diagnóstico de la Empresa de Transporte, dado que hay situaciones que deben ser corregidas para que exista coherencia entre los sujetos, el uso que realizan del Metro y el ideal de ciudadano propuesto. Para el desarrollo de esta iniciativa fue esencial la labor informativa del Metro de Medellín. Como fue descrito en el capítulo I, desde 1985 se utilizó un material impreso y algunos informes de prensa que se encargaron de socializar la obra en la ciudad. El BIC llegó a las escuelas promocionando la

infraestructura y a través de la publicidad obtuvo el reconocimiento que inicialmente necesitaba. Para los años siguientes, y a punto de la inauguración de la obra, quienes observaron el tren crecer y construirse abriendo paso una vez más por la construcción de la ciudad, empezaron a utilizarlo sin restricción alguna o sin ningún tipo de dificultad por desconocer el sistema integrado de transporte – ya habían adquirido las competencias que el medio masivo exigía -, sólo las concernientes a las normas de los usuarios, que en cierta medida eran fáciles de asimilar porque están fundamentadas en la prohibición. Haber conocido el funcionamiento del Metro de Medellín previo a su inauguración facilitó el uso del tren.

Sin embargo, en cuestión de normatividad y su implementación, el Modelo de Gestión (2005) contrasta nuestra percepción de una propuesta prescriptiva al afirmar que: “las normas deben entenderse como mensajes educativos que pretenden regular la actuación de los usuarios dentro del sistema, teniendo en cuenta explicarles la razón por la cual se les sugiere una actuación y se les impide otra” (p. 50). Aunque en nuestras observaciones no hayamos presenciado esta dinámica, recurrimos inicialmente a lo que está escrito para ilustrar el tema.

Por lo anterior, incorporamos la visión positiva que sobre la “modernización de la ciudad” se ha establecido en esta región desde hace varias décadas como lo mencionamos en el capítulo I. En la actualidad, con el Metro de Medellín se hace uso del “lenguaje ‘redaccional’ positivo, que permita cultivar una cultura del sí se puede en oposición a la cultura de la prohibición y de la represión” (Modelo de Gestión, 2005, p. 51); asimismo, se apela “al espíritu del civismo, de amabilidad y de agradabilidad que caracterizan la cultura paisa”, todo se acompaña de “lenguaje

persuasivo” (p. 51). Cabe resaltar que estas expresiones son asuntos que en determinados contextos son bienvenidos si para resaltar rasgos regionalistas se requiere, o cuando en los medios de comunicación y recurriendo al evento conocido por todos en la ciudad de Medellín la “Feria de las flores” se apela a que es posible gracias al “empuje paisa”; todos estos, son ejemplos de una misma perspectiva que enaltece una construcción discursiva regional, pero que a la vez sirve para ocultar otros temas que pueden resultar desagradables. Cuando aludíamos en el capítulo anterior a Catalina Reyes (1996), quien mencionaba que existían “crónicas sobre una ciudad ideal” que ocultaba realidades, ello precisamente se pone de manifiesto en la ejecución de este trabajo pues, a través de las observaciones y las entrevistas, pudimos reconocer que en muchos casos el optimismo oficial no coincide con las prácticas de uso y circulación en el Sistema.

Recurrir a las miradas optimistas de una Empresa de carácter público y a elementos identitarios como “el orgullo de la región”, a la llegada de la modernidad, o “quiere el Metro nuestra gran obra”, “quiere el Metro desde ya” y “conozcamos nuestro Metro”, permiten moldear las conductas de los usuarios frente al medio de transporte y por alguna circunstancia hace sentir dueños de esta Empresa a los ciudadanos. Invocar a este sentido de pertenencia ayuda a construir el imaginario que sobre una “ciudad ideal” se quiere generar, y desde aquí la opción “correcta” para los ciudadanos es apoyar el Metro de Medellín, porque cualquier comentario alejado de dicha visión puede ser escuchado como un ataque directo a lo “paisa”. En este sentido, se reafirman unas reglas básicas para la región: “querer lo nuestro” y tener un lenguaje positivo y optimista. Dentro de estas ideas se guarda, además,

una perspectiva etnocéntrica construida para la ciudad de Medellín y el departamento de Antioquia. Pero ¿En qué medida y de qué manera estas disposiciones del Metro son apropiadas por sus usuarios? Cabe resaltar que las respuestas son diversas, pero tenemos aquí un caso concreto que ayuda a definir una respuesta sobre el proyecto emprendido por la Empresa

Uno a la gente en el Metro la ve contenta, la ve sometida como a cumplir las normas, o sea, sometida no, espere, no, ahí estuvo mala la palabra, digamos que los ve dispuestos a cumplir con las normas del Metro de pronto los que si incurren como mucho son los visitantes porque a muchos de ellos hay que llamarles la atención cuando están ahí, porque ya por ejemplo en las cabinas esta semana pasada subía una señora y un señor de Pereira y se fueron destapando su buen paquete de papitas, su gaseosa, o sea creen que van de paseo de olla, hay que decirle. Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía. (Entrevista personal, marzo, 2013)

En primera instancia, la perspectiva de la norma del Metro es interesante porque despliega un aparato represivo que puede sentirse, pero no nombrarse, incluso el entrevistado lo manifiesta cuando corrige su apreciación; en segunda instancia, aquí se observa con claridad el sentido de pertenencia que en torno al Metro de Medellín se ha construido, al punto de intervenirlo como si fuera de nuestra propiedad, aunque este es el objetivo de la Empresa. Luego, en la misma entrevista se reafirmó lo anterior

Aja, entonces yo inmediatamente le dije a la señora, yo le dije señora, porque es que uno se apropia tanto de las cosas que ya pierde hasta la pena de llamarle la atención a las personas cuando ve que están haciendo algo malo, o sea va contra las normas del Metro

porque ya a uno le metieron la Cultura Metro; no se come en el Metro, no se toma en el Metro, entonces yo ahí mismo le dije a la señora pues, y más de eso es cuidar las cosas, entonces ahí mismo le llamé la atención y yo le dije: señora buenas tardes me hacen el favor y me colaboran que es que dentro del Metro no se come, entonces la señora me dijo: ¿usted trabaja en el Metro? y yo le dije: no, pero vivo en el sector y como puede ver nosotros cuidamos mucho las cabinas, ¿A que esto lleva dos años? y yo le dije: ¡no lleva dos años! el Metrocable ya lleva nueve años; esa señora se apenó toda, ay que, qué vergüenza, que no, que estos paisas si cuidan mucho lo que es de ellos que con razón pues ellos veían esas estaciones impecables. Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía. (Entrevista personal, marzo, 2013)

Pero las percepciones de los usuarios no terminan aquí, más adelante retomaremos varios aspectos que son de interés en nuestro trabajo, y se refieren a las entrevistas realizadas. Una situación que entrega otra idea de los sentimientos que las personas poseen en torno al Metro de Medellín corresponde a una observación etnográfica hecha por el maestrando el 12 de octubre del año 2012 cerca a las taquillas de la estación Acevedo, un sábado que luego de una tarde soleada se ve interrumpido por una lluvia contundente que duró aproximadamente treinta minutos, veamos lo sucedido:

Me llamó particularmente la atención un señor que vende Bonice con uniforme y carretilla; habían varias personas entre ellas dos señores entre los 65-75 años, conversaban y se le acercaron al vendedor en tono amable y le dijeron: ¿“Usted qué hace aquí”? ¡Usted no es de aquí! El señor respondió: “Aquí estoy, ¿Qué importa? Con tono de burla (sonrisa). De inmediato el señor le dijo ¡Ahh entonces le voy a decir a él! y señaló un policía bachiller que había dentro del Metro; el vendedor respondió: ¡dígame, a mí no me da miedo, dígame!

y tembló con sus manos y piernas, todos se sonrieron y yo que los observaba también sonreí. (E. Tabares, diarios de campo. Extraído textualmente, 13 de octubre de 2012)

El evento anterior llama la atención y hace posible una reflexión al mismo tiempo; las personas reconocen lo que pueden hacer y lo que está prohibido en el Metro, aunque normalmente no se anuncia por los altavoces que los vendedores ambulantes no deben ingresar a la estación. En este caso, la infraestructura y el cuerpo de normas se ampliaron y fueron reconocidas, pero no con el mismo sentido de la entrevista anterior, observamos a quienes dijeron aquello que se debería cumplir, pero las personas razonan sobre el contexto de la lluvia, y por cuestiones obvias se burlaron del policía, de la norma y del Metro. Bajo estas coordenadas, el mostrar un gesto de miedo, de temblor, es un síntoma de tranquilidad y, simultáneamente, de transgresión a la norma. Aplica para esta situación la necesidad de permanecer en un lugar protegido de la lluvia que cumplir las normas del Metro, incluso todas las personas que se encontraban allí parecieran entender lo mismo, aunque habría que analizar en el caso de que alguien considerara comprar un producto de los que el señor ofrece y explorar hasta qué lugar llegaría la trasgresión de una norma.

Por lo anterior, el sistema de transporte recurre también a medidas que acompañan las normas básicas para los usuarios, porque argumenta que estos sistemas deben estar acompañados de estrategias claramente difundidas e implementadas con regularidad; en este sentido: “junto con un cuerpo de normas es importante también un sistema de difusión, de vigilancia y de control” (Modelo de Gestión, 2005, p. 50). Por tanto, dichos aspectos se pueden leer inicialmente a través de los mensajes

que constantemente se escuchan dentro de las estaciones; en nuestra observación se percibe la adopción permanente de esta medida, especialmente y con mayor regularidad cuando el Metro está lleno, garantizando así que el mensaje sea recibido por un público amplio y que bajo estas circunstancias de aglomeración donde podrían acontecer muchos comportamientos “indeseables”, es común escuchar en estas situaciones la siguiente información: “no sobrepase la línea amarilla, tome a los niños de las manos, no corra por la plataforma del tren y no abalanzarse sobre los carriles del tren”. Sin embargo, desde lo pensado por el Metro de Medellín “(...) la comunicación repetitiva genera altos grados de recordación de los mensajes, con el fin de que conduzcan a cambios de actitudes y a la generación de comportamientos adecuados en los usuarios (...)” (Modelo de Gestión, 2002, p. 25). Asimismo, funcionarios del Metro de Medellín nos hablan sobre esta experiencia

Sí, es que la Cultura Metro uno de esos principios va a ser: usted debe controlar, porque si no controla la cosa se vuelve un desorden ¿Cierto? Ese es el control ciudadano, funciona, así una vez nosotros le dijimos a la ciudad que estaban rayando los cajones del Metrocable, y toda la ciudad se levantó a decir: “pero venga, cómo vamos a rayar los cajones del Metrocable” y funcionó sigue funcionando ¿Cierto? Y nosotros sacamos una campaña diciéndole a la gente que ya no éramos motivo de orgullo ¿Cierto? Porque todo el tiempo estamos diciéndole a la gente que somos motivo de orgullo. Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín. (Entrevista personal, junio, 2013)

En el caso anterior, se unen dos aspectos descritos previamente, por un lado el control ejercido para mantener a los usuarios en un lugar que le permita al Metro

ser referente de orden; por el otro, a la recurrencia del “orgullo paisa” como factor que hace sentir, a una parte de la población de esta región, diferente al resto del país, y como ha sido analizado en este escrito, es una construcción discursiva pensada para generar ciertos comportamientos en los ciudadanos, en últimas, no es producto de la casualidad, es un proyecto regional civilizatorio que une lo tradicional y lo moderno.

Sumado a lo anterior, las carteleras ubicadas en los ingresos del Metro y en sus plataformas, exponen las normas a los usuarios, aunque es importante señalar que por dinámicas de tiempo que previamente esbozamos en el diagnóstico que el Metro de Medellín realizó, la comunicación por altavoces se convierte en la estrategia cotidiana utilizada, porque se reconoce que las personas no se detienen comúnmente a leer. En lo concerniente a material físico, también encontramos afiches coleccionables en los que se anuncian los eventos de la Empresa, la guía del usuario que es “un folleto de bolsillo que contiene información sobre el sistema Metro” (Modelo de Gestión, 2005, p. 58), y cartillas educativas creadas para generar atracción a niños y jóvenes, que fueron entregadas a los núcleos educativos del sector aledaño a las estaciones del Metro, junto con videos, gracias a la convocatoria de los rectores de las instituciones educativas a un proceso informativo que acompaña la entrega del material.

La sensibilización constante alrededor de la Cultura Metro, se presenta con los aspectos mencionados anteriormente, alrededor de las bibliotecas, los museos, las instituciones educativas, los medios de comunicación, el Metro hace presencia y se sugiere como una idea digna de imitar por otras ciudades; es verdad que la Empresa

de Transporte inició su proceso formativo de usuarios antes de que el Metro existiera físicamente, por medio de la “Estación Escuela”, ubicado en la estación Alpujarra, donde se implementaron medidas pedagógicas con el fin de orientar y enseñar a los futuros usuarios sobre el uso del Metro; de igual manera, se adecuó el “Vagón Escuela” con materiales didácticos y material audiovisual con capacidad para cincuenta personas, que cumplió funciones formativas para los usuarios, y se ubicó en el Palacio de Exposiciones (Modelo de Gestión, 2005), pero además siguen implementando estrategias pedagógicas con miras a “formar” a los usuarios del Metro de Medellín.

Con todo lo anterior, surge un interrogante ¿Es el Metro de Medellín un espacio pedagógico promotor de buenos comportamientos? La propuesta del Modelo de Gestión de los años 2002 y 2005<sup>22</sup>, deja claro que se encamina a proporcionar directrices pedagógicas orientadas a generar “una nueva cultura ciudadana”. En su construcción teórica se estipulan paso a paso los elementos que definen normas y determinan los comportamientos “adecuados” para todos los usuarios del Metro; sus programas se orientan a alcanzar estos objetivos, pero es difícil determinar cuál es la pretensión, porque por un lado, cuidar el tren y sus alrededores hace posible el funcionamiento del sistema y la poca inversión en arreglos por daños y por otro, está la “cultura ciudadana” que es un valor agregado para la región, siendo el Metro de Medellín una empresa de carácter público, también se define desde allí la imagen

---

<sup>22</sup> Se realizó una búsqueda en diferentes bibliotecas de la ciudad, entre ellas, la Biblioteca Pública Piloto, la Biblioteca de la Universidad de Antioquia, la Biblioteca de la Universidad Nacional Sede Medellín y la Biblioteca de la Estación Niquía del Metro, en ninguna de ellas se encontraron los demás modelos de gestión, aunque el funcionario con quien tuvimos la oportunidad de conversar y que es coautor de uno de los libros, indicaba que sí existían Modelos más recientes.

orientadora que debe entregarse a los usuarios, y en este sentido, a los ciudadanos que viven en el Valle de Aburrá. Asimismo, se debe tener en cuenta que el crecimiento económico de las industrias y la urgencia de trasladar a los trabajadores con mayor rapidez resulta el impacto más visible.

Pero reflexionemos sobre la pregunta principal, la pretensión de generar a través de los espacios públicos comportamientos acordes a lo pensado desde el Metro de Medellín es una realidad, para lograrlo observamos que se ofrecen equipamientos, infraestructura, parques y zonas verdes, que deben ser utilizadas por los usuarios de “manera adecuada”, dicha idea corresponde a lo que el Metro de Medellín ha pensado, pero en los espacios reales donde conviven las personas la dinámica tiende a ser diferente, existe apropiación por parte de la comunidad de los lugares ofrecidos y este es objetivo del Sistema de Transporte, que se utilice el urbanismo, pero en muchos casos no coincide con lo que expresan los documentos generales del Sistema porque las ventas ambulantes, las limosnas, montar en caballos, burros, poner a pastar ganado, los juegos en las zonas verdes y la invasión de los espacios se convierten en dinámicas naturales que ocurren con los lugares de la ciudad que se hacen públicos.

Las infraestructuras tienen sentido porque las personas las viven, las apropian, las sienten y se adueñan de ellas. Ahora bien, aquí entra el otro factor mencionado y es el correspondiente al control ejercido por medio de una Empresa que la cuida, y para ello recurre a imaginarios regionales tradicionales y contemporáneos. En esa medida, hace uso de la construcción discursiva de “la raza paisa” y todo lo que presupone, con el fin de persuadir a los ciudadanos, quienes en ocasiones “fingen”

como lo mencionamos en la introducción y en otras, simplemente actúan “como sí” acogiesen las directrices del Metro. En todo caso, reiteramos que la pretensión es generar “comportamientos adecuados” en los usuarios del Metro de Medellín, de modo que la normalización del modo de ser ciudadano para una nueva ciudad integrada fluya “naturalmente” a través de los estímulos relacionados con el urbanismo como dispositivo pedagógico. No obstante, las respuestas humanas son múltiples y entran en tensión con las formas de normalización, lo que muchas veces se evidencia en las formas de actuación de los usuarios. Quisiéramos ahondar en las voces de los funcionarios del Metro que ilustran el deber ser de este proyecto común:

Pero es que la gente quiere reeditar sus espacios pues o sea yo pienso que nuestra gran riqueza cultural es la diversidad de comportamientos en nuestra diversidad de acciones ¿Cierto? A mí me parece que eso está bien, es parte de nuestro colorido cultural ¿Cierto? El que la gente tenga caballos en una estación y que vayan y le den la vuelta a la gente por mil pesos o que la gente venda sus zanahorias, sus guineos y demás, yo pienso que inclusive eso es bueno porque rompe con ese gris que tenemos en algunos edificios próximos a lugares de asistencia urbana ¿Cierto? Yo no lo veo como limitante a mí me parece que antes es una gran riqueza y pienso que eso es lo que le pone colorido a las estaciones, el turquesa de una estación al frente están vendiendo buñuelos, al otro lado están vendiendo tomates, al otro lado están vendiendo mangos, pues yo creo que es lo urbano y es nuestra dinámica urbana, los paisas somos muy dados a llevar cosas pa' la casa, a llegar con un aguacate pa' el almuerzo, los tomates para que me hagan el hogao, o sea yo siento que eso es nuestra riqueza cultural y además es rico porque pues vemos lo que se cosecha, lo que está en cosecha en la ciudad, entonces pues para mí eso es

un paisaje, eso es un paisaje de ciudad muy importante que no debemos perder ¿Cierto? Que no debemos perder y que hace parte de la gente y la gente no olvida el caballo y que bueno que no lo olvide ¿Cierto? Porque también es la evolución del transporte ahí reflejado, usted se baja del caballo y se sube al Metro y se sube a un cable y se sube a un tranvía y se sube a un bus articulado ¿Cierto? O sea a mí me parece maravilloso pues yo lo veo antes es como un paisaje cultural muy propicio ¿Cierto? Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín. (Entrevista personal, junio, 2013)

Aquí es necesario reflexionar sobre ambas posturas, una desde el documento que soporta el proyecto de formación ciudadana para hacer uso del urbanismo y otra, como esa realidad cotidiana y que los mismos funcionarios reconocen como manifestaciones imposibles de despreciar. Por un lado, están las imágenes orientadoras que pueden terminar moldeando en cierto sentido algunas conductas humanas de los usuarios del Metro, por el otro, la heterogeneidad representada a través de nuestras prácticas cotidianas y que los mismos personajes que piensan en estos proyectos las identifican, aunque tratan de controlarlas.

En esa línea, están las fuentes escritas desde las cuales se implementa diversidad de estrategias que buscan moldear a los usuarios a través de la ejecución de talleres, revistas, cartillas, mensajes y contacto presencial, con el fin de “formar al usuario Metro” tal y como se ha pensado durante varias décadas, tanto desde la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, como también desde otras instituciones. Por tanto, el Metro de Medellín a través de procesos pedagógicos trata de inscribirse en un espacio promotor de comportamientos, pero con esto no podemos afirmar que las pretensiones se cumplan, en ocasiones las personas son

receptivas, en otras simplemente son indiferentes y usan un medio de transporte que en todo caso les da beneficios de comodidad, rapidez y ahorro de dinero. Sobre el tema de recibir los aportes pedagógicos que el Metro de Medellín propone reflexionaremos detenidamente en el siguiente capítulo.

## CAPÍTULO III

### UN PROGRAMA DE FORMACIÓN CIUDADANA Y SUS USUARIOS

En los círculos académicos, políticos, escolares y entre los sujetos de la cotidianidad, es común referirse a la “Cultura Metro”, un término que engloba una idea de formación ciudadana. Dada, entonces, la cercanía de los habitantes de Medellín a dicho término, cabe entonces preguntar por la manera como los usuarios del sistema, apropian la “Cultura Metro”. Reconocemos que existen propuestas de corte pedagógico tanto en los dispositivos urbanos, como en las estrategias diseñadas para que los usuarios interactúen con el Metro, en particular los talleres, revistas, periódicos y anuncios por micrófonos, cada una de ellas explícita en el Modelo de Gestión.

La pregunta por los modos de apropiación de esta propuesta exige, en inicio, reconocer, las concepciones antropológicas que tienen los usuarios de este programa de formación ciudadana. Un asunto que tratamos en este capítulo, desde las categorías que emergen como producto del análisis del trabajo de campo.

#### ***Un punto de encuentro entre los proyectos civilizatorios.***

Al emprender el ejercicio investigativo, nuestra percepción se situó en la aceptación y la visión entusiasta que generan los espacios que el Metro de Medellín ofrece. No obstante, enfocamos la mirada hacia el impacto causado por la infraestructura en la vida cotidiana de los usuarios. Nos interesamos por los parques recreativos, los espacios para el descanso, las aceras amplias, los corredores “embellecidos” y, por

un medio de transporte rápido, limpio y económico. Ahora bien, alrededor de las imágenes creadas sobre el medio de transporte, subyacen los discursos sobre la necesidad de modernización; de allí, que hacer de Medellín una ciudad industrializada semejante a las de Norteamérica, se avizora como la única realidad para proyectar a la ciudad.

En este sentido, convinimos con que nuestras imágenes orientadoras iniciales (Wulf, 2004, p.121) hacían parte de un plan pensado para la ciudad desde hace varias décadas; esta mirada inicial contenía, como sedimento, las ideas esbozadas en el proyecto civilizador que, desde principios del siglo XX, se aplicaban, en especial mediante los discursos médico, religioso y escolar, desde la propuesta del Estado y las élites políticas y económicas; aun así, no sospechamos la existencia de una realidad abstracta creada años atrás; en otras palabras, nuestras concepciones como producto de “imágenes orientadoras” (Wulf, 2004), en cierto sentido, pudieron definir la manera de ver las realidades. En esa vía, se hizo ineludible revisar los modelos pedagógicos que durante años han definido las rutas por donde deben transitar las personas, con la intención de incorporarlas a un proyecto común, que, en el caso de Medellín, responde a un proyecto civilizatorio.

De acuerdo con lo rastreado, hemos advertido que las realidades cotidianas se alejan del camino perfecto que las instituciones sociales delimitan en su momento, un hecho que, en parte, constituye el detonante del desconcierto frente a la “crisis” del proyecto civilizador de inicios del siglo XX, en tanto los ciudadanos *imaginados* no respondían a los *reales* que habitaban y recorrían la ciudad, esos mismos que daban un uso distinto a la infraestructura construida con fines de “cuidado”. Los

indicios que el rastreo trae, nos lleva a cotejar históricamente la idea de sujeto definido por el actual programa de cultura ciudadana; un ejercicio que instaura como corolario el hecho de que la idea de “este sujeto” tiene precedentes en propuestas similares en el pasado, en lo atinente a lo cívico, el buen comportamiento, el control del cuerpo y la limpieza. Desde esta premisa, se hace posible que nuestra investigación tenga como presupuesto: *El modelo de gestión representa el modo de vida de facto que los usuarios del Sistema Metro despliegan*. Un presupuesto que se confronta a tono con los hallazgos obtenidos, mediante el trabajo de campo, desarrollado en las estaciones objeto de estudio y que, en definitiva, nos lleva a sostener que el modelo de gestión no orienta en plenitud los modos de vida desplegados por los usuarios del Sistema Metro.

De igual manera, en las entrevistas se observa que, en primera instancia, los entrevistados manifiestan aceptación por el Modelo – infraestructural y ciudadano – , valoración que cambia, en parte, cuando al calor de la conversación se profundiza en los planteamientos del Modelo de Gestión. Si bien, persiste la aceptación de la propuesta en aspectos como la intervención urbana, el control de los espacios públicos y la formación ciudadana, en simultáneo sus voces expresan rechazo por algunas estrategias y medidas de corte pedagógico. Se percibe en sus respuestas perspectivas más críticas y reflexivas que distan de la simple aceptación del plan ciudadano.

### ***Escenarios de observación y entrevistas: apropiación parcial de la “Cultura Metro”.***

Transitar los espacios ciudadanos sin observarlos en detalle restringe la posibilidad de contar con la información necesaria para realizar una interpretación profunda de lo que en ellos acontece. Mediante el método etnográfico nos acercamos a la Estación Acevedo por el costado oriental. Desde nuestra llegada, observamos distintos eventos, algunos señalados como conductas ilícitas en las leyes colombianas y, en particular, llama la atención que a pocos metros del ingreso a la estación, tres personas consumen sustancias psicoactivas, actitud que desde nuestra interpretación está alejada del “buen comportamiento” que sustenta el Modelo de Gestión. Al entrar en diálogo con varios usuarios, indican que desapruaban el evento mencionado; al respecto consideramos que los comportamientos que no concuerdan con “lo aceptado” socialmente son susceptibles de señalamiento.

Ahora bien, si “Cultura Metro es también, apelar a la responsabilidad individual para el logro de beneficios comunitarios” (Modelo de Gestión, 2005, p. 13), es factible afirmar que este enunciado se asocia con la importancia de que se practiquen “buenos comportamientos”; por tanto, somos del parecer que si en el Metro no se debe consumir alimentos, ni producir ruido, ni consumir licor, ni escuchar música con alto volumen, mucho menos se permitirá consumir sustancias prohibidas por la ley. Un punto de vista que también comparten en entrevista algunos usuarios del Metro.

En diálogo con un habitante del sector aledaño a las estaciones Andalucía y Popular del Metrocable, indagamos por su percepción sobre diversas situaciones acaecidas en la zona, desde que entró en funcionamiento el sistema integrado de transporte y por su parecer sobre el consumo de sustancias psicoactivas en los alrededores del Metro, como respuesta expresa: “ah no, esas personas para transportarse a pie o en las busetas que los llevan a 500”; a nuestra pregunta ¿Por qué no se comportan como los demás usuarios del Metrocable? manifiesta : “no porque ya son enfermos drogadictos, ya son enfermos drogadictos y son locos”<sup>23</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013).

Otra persona consultada, sobre lo señalado arriba, indica: “ah lo maluco es eso, hay mucho viciosito por ahí (...) esas personas para mí son desadaptados, pues cómo te vas a sentar vos tan tranquilamente a fumar ahí marihuana sin importar que nadie lo vea”.<sup>24</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013). En consecuencia, aprecia en ambas respuestas aceptación de una prohibición instaurada socialmente, en tanto no se alude al reglamento del Metro de Medellín.

De acuerdo con lo expuesto, se advierte un grupo social a quien se le niega - o debe negársele- el acceso y uso del Metro. Es decir, la población que se sale del cauce “normal” propuesto por el Modelo de Gestión, una población que, en concordancia con los planteamientos de Moscovici (1981), puede ser considerada como portadora de hábitos de “desviación”, lo que supone “el fracaso en la inserción dentro del sistema, una carencia de recursos o de información en lo concerniente al medio

---

<sup>23</sup> Entrevista 1, vecino del Barrio Popular y Andalucía.

<sup>24</sup> Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía.

social” (p. 25). En lo anterior, se reconoce el sentido de algunas restricciones, impuestas tanto por el programa de cultura ciudadana, por las interpretaciones que los usuarios hacen de las normas, como por las leyes colombianas. Un sentido que, además, se amplía a tenor del sedimento que han dejado los proyectos civilizatorios en Medellín, como es el apoyo indiscutible a la norma social que impide que personas que consumen sustancias psicoactivas, o que se encuentren bajo sus efectos, utilicen el medio de transporte, toda vez que los sujetos que manifiestan este tipo de hábitos y prácticas han sido rechazados durante varias décadas, asimilados a la condición de “indeseable” y “degenerado”, tal como fueron “catalogados” aquellos que a inicios del siglo XX gustaban de la chicha y el alcohol, de denominadas sustancias “degenerativas” de la época.

Por otro lado, no se hace fácil determinar si las “normas comunes” deben su existencia a un ámbito estrictamente legal. Si bien, en este trabajo no pretendemos abordar esta cuestión, sí nos interesa comprender el sentido de la norma, de acuerdo con lo que sostiene Moscovici (1981):

Las actividades de la sociedad en su conjunto, o de un grupo, conducen siempre al establecimiento de una norma y a la consolidación de una respuesta mayoritaria. Una vez que esta norma y esta respuesta han sido elaboradas, los comportamientos, las opiniones, los medios de satisfacer las necesidades, y en realidad todas las acciones sociales, se dividen en cuatro categorías: lo que está permitido y lo que está prohibido, lo que está incluido y lo que está excluido. (p. 96)

En el caso abordado, en particular, se aprecia que ciertas conductas y hábitos tienen una sanción social y, comportan el rechazo de los ciudadanos, hacia quienes

infringen la ley y utilizan el espacio público como lugar de consumo de sustancias psicoactivas. Las categorías: lo permitido y lo prohibido, lo incluido y lo excluido, en el caso que nos ocupa, fungen como delimitadoras del camino por el que deben transitar los usuarios del Metro. A ese respecto, estimamos que la norma va más allá de las instalaciones del Metro de Medellín, dadas las afirmaciones contundentes de los usuarios frente al evento. De acuerdo con lo observado y discutido, es de anotar, que los usuarios entrevistados reconocen con facilidad lo permitido y lo prohibido en las estaciones del Metro y sus alrededores, en tanto reaccionan automáticamente frente a este tipo de prácticas “inadecuadas”.

En nuestra consideración, las afirmaciones que emergen nos resultan problemáticas. Una consideración que no radica en la posibilidad de que exista consenso frente a la prohibición de las drogas en el medio de transporte, al fin y al cabo, la prohibición está reglamentada en la legislación colombiana, tampoco en el hecho de su consumo en zonas aledañas a las estaciones - aunque esto nos indique que se presentan situaciones y ciudadanos a quienes la “Cultura Metro” solo afecta de modo parcial -. Lo problemático lo situamos en una *condición* de orden histórica. En diferentes momentos del acontecer colombiano se homogeniza la población hacia la que se dirigen las políticas de uso de los espacios públicos; es decir, se uniforma a toda la ciudad para que sea objeto de los dispositivos pedagógicos. En este sentido, una propuesta que emplaza al urbanismo como medio estructurante de conductas sociales, no diferencia a los sujetos, toda vez que los inscribe en un plan similar. Al respecto Castro (2008) sostiene que “durante las dos primeras décadas del siglo XX aparece en Colombia la pregunta de cómo gobernar a la

población a través de criterios científico-técnicos que confluyen en un proyecto específico: el urbanismo” (p. 138). Estos planteamientos nos llevan a inferir que el proyecto se orientó hacia la población “indisciplinada”, la que no adoptó los comportamientos aceptados por las élites locales. En consecuencia es admisible que detrás de las personas calificadas como drogadictas, se asocien otras no consumidoras y que por vestir de cierto modo, o por ejercer un oficio que implique portar el traje algo sucio o, tal vez, por llevar el cabello de alguna manera, o simplemente, por frecuentar algunos espacios urbanos, sean clasificados como tal. Las observaciones de un entrevistado, nos permiten reforzar lo apuntado. Tras la pregunta por las personas que utilizan el Metro, expresa:

No, que en general uno ve gente más bien como tranquila, gente, digamos bien, pues como entre comillas, por ejemplo, uno a veces se monta en un bus de Prado y ve una gente que uno dice ¿Cierto? pues muchachos, pues valijas como dicen por ahí vulgarmente (...) Hablo de esas porque son las que, pues, más utilizo ¿Cierto? Entonces, usted en Acevedo y Tricentenario, entonces ahí vas a ver la chunchurria,<sup>25</sup> frutas de todas clases, perros,<sup>26</sup> como chatarreros,<sup>27</sup> venta de películas, de cuadros, gente pidiendo limosna, uno ve mucho, mientras que, por ejemplo, en Envigado siempre hay un señor, ahí antes de terminar el puente peatonal, que vende fresas y uvas, inclusive, pues, vende carito y, abajo ya hay de pronto dulces o papitas fritas, pero es distinto, o sea, es distinta la gente.<sup>28</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

---

<sup>25</sup> La chunchurria es un producto comestible, que se vende en parte de Antioquia y que proviene del sistema digestivo de las reses, se vende frita y acompañada con la arepa característica en algunas regiones de Colombia.

<sup>26</sup> Es un producto comestible que consiste en un pan y una salchicha, acompañado de aderezos.

<sup>27</sup> Personas dedicadas a recolectar objetos y materiales, susceptibles de reciclaje que venden a empresas donde procesan el producto para reutilizarlo.

<sup>28</sup> Entrevista 5, vecino del Municipio de Envigado.

Aunque, en esta oportunidad, el entrevistado no nombra la población que no debe ser aceptada dentro del Metro, sí considera que algunos ciudadanos se abstienen de utilizar el sistema integrado de transporte, como consecuencia de las normas establecidas por el Modelo de Gestión. Sin embargo, se pueden apreciar unas imágenes sobre los sujetos, sus prácticas, su vestimenta, su cuerpo y los implementos que utilizan, como indicadores de su posición social. También, se evidencian otros fenómenos de interés analítico, como la posibilidad, o no, de adaptación a las normas del programa de cultura ciudadana propuesto. Así como décadas atrás, los programas se orientaron a moldear las conductas de algunos sujetos, la idea se mantiene en la actualidad, no solo desde el imperativo de moldear a los consumidores de sustancias psicoactivas, también a los ciudadanos cuyas conductas se alejan de lo definido como imagen orientadora.

Ahora bien, es necesario enfatizar que lo anterior no corresponde a una visión particular del entrevistado, pues tal imagen recurre en las voces de la mayoría de los consultados, bien sean usuarios del sistema o funcionarios del Metro, una cuestión que también se evidencia en los análisis realizados al Modelo de Gestión. El reclamo por vestir de determinada manera y las prácticas dentro del tren aceptadas, o no, fortalecen esta idea:

A mí me parece que hay gente puede ser que no le importe ¿Cierto? y porque uno, o sea, yo vuelvo y te digo sin el ánimo de señalar ¿Cierto? pero a veces no falta el que se suba con el radio y, quién es de pronto, o sea, un señor que uno le ve más pinta de trabajador, pues, de una construcción ¿Cierto? O sea, no es por señalar, pero es una realidad, pues pienso yo, o sea, es de educación pues, pero, desde la casa, o sea, no

estoy diciendo que todos los constructores sean unos guaches,<sup>29</sup> pero sí, no sé, hay una como la forma de ser, la educación, o sea, nunca de pronto tuvieron como esos papás, o no sé qué, que de pronto les enseñaran, yo no sé.<sup>30</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

En la apreciación, se advierten unas imágenes de hombre determinadas por diversas prácticas, son conductas o hábitos cotidianos que representan símbolos desde los que se interpretan los comportamientos de algunos ciudadanos; aunque el hecho de vestir de cierta manera no implica el consumo de drogas, sí genera percepciones entre algunos usuarios del Metro y los mismos funcionarios, quienes ubican a los individuos en el lugar del deber ser “educados”. Algunos entrevistados son contundentes en afirmar que dicha población han llegado a un grado extremo de “desadaptación”, otros, o a su vez, reconocen que

O sea, la gente aquí puede ir saliendo adelante, decir: no, es que esto hay que cambiarlo, tengo que estudiar, se pegaron de muchos de.... ¿Yo no sé si usted se acuerda cuando estaba María Ema Mejía y el que ahora fue alcalde? ellos empezaron con eso “Arriba mi Barrio” y ellos hacían. O sea, falta como más coger los jóvenes, la comunidad, meterlos como en otras cosas, el INDER empezó a meter los niños en como para que se entretuvieran en el fútbol, en el deporte , y no por ahí en la calle, eso fue muy importante y eso fue lo que pasó por acá; o sea, la gente tomó de buena forma eso, a que es que usted o lo que hace, por ejemplo, los de las casas de justicia y lo de los barrios, pues, ellos empiezan, por ejemplo, a mirar las necesidades de la gente, por ejemplo por la casa pusieron unos tubos por los políticos, entonces, la gente mueve la política, que necesitamos que nos arreglen esta calle... tal cosa, entonces ellos fueron metiendo la

---

<sup>29</sup> Guache se refiere a una persona sin educación, vulgar, irrespetuoso e impertinente.

<sup>30</sup> Entrevista 5, vecino del Municipio de Envigado.

mano porque era lo que la gente quería y la gente misma se ofrecía, sin necesidad, pues, de que les pagaran, vamos hacer esto..., entonces ¿Ellos qué dijeron? Esta gente si quiere cambiar las cosas, ¿Si me entiende? Y eso fue mejorando, fue mejorando mucho.<sup>31</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

En este sentido, ubicamos dos visiones sobre el problema, una de optimismo para recuperar lo “perdido” y, otra, en la que se manifiesta la dificultad para hacer algo con sujetos “desadaptados”; esta no es una imagen homogénea, cuenta con múltiples elementos en su configuración, sin embargo, al inscribir a esta población en un programa de cultura ciudadana es difícil apreciar ciertos ámbitos que permiten incluir, o excluir, a la población de una manera diferente. Una vez más, observamos que este tipo de programas resulta abstracto, dejan de lado las excepciones y construyen una imagen general, que se traduce en los modos de enunciación teórica del tema en el Modelo de Gestión y en la percepción de los usuarios; aunque, de nuevo, lo legal es la base común que lo soporta. Para ser más claros en el tema que nos concierne, “la Cultura Metro”, expliquemos lo siguiente: es difícil diferenciar, el usuario que consumió licor, el reciclador, el mecánico, el trabajador, el estudiante, “la señora que usa el Metrocable que vive en el Barrio Popular y que de pronto va en chanclas<sup>32</sup> o en chores<sup>33</sup> y va de pronto a hacer una vuelta al centro”,<sup>34</sup> un trabajador que hace uso de sustancias que pueden ensuciar o deteriorar su ropa, quien viste “diferente”, quien lleva su corte de cabello “distinto”, pero que igual, se

---

<sup>31</sup> Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía.

<sup>32</sup> Las chanclas son un tipo de calzado ligero utilizado comúnmente para descansar en casa o para ir a las piscinas o a la playa, aunque en Medellín durante varios años existen algunos modelos de chanclas que se utilizan para fiestas y son de carácter un poco más elegante.

<sup>33</sup> Los chores son pantalones cortos utilizados por mujeres en mayor medida en épocas de verano.

<sup>34</sup> Entrevista 6, vecino del Municipio de Envigado. (Entrevista personal, mayo, 2013).

incluye en las categorías que al inicio de este escrito señalábamos, es ingeniero, abogado e hincha de los equipos, o por ejemplo: “(...) si usted no se aguanta el mal oliente, el que se metió sin bañarse, el que se montó ahí con el bulto de gallinas, no, es mucho mejor viajar en Metro”.<sup>35</sup>

En este sentido, en una de nuestras visitas a la Estación Acevedo observamos a un agente de la policía que se distrae cuando transitan por el puente dos ciudadanos en sentido Occidente - Oriente, veamos lo que sucede para ampliar nuestra apreciación:

Ocurre algo llamativo, desde el costado Occidental, hacia el Oriental cruzan dos hombres con cabello largo y crespo, su vestimenta de color verde y negro - parecen hippies o rastafari -. Un policía los observa y los sigue con su mirada, hacen su rostro dibuja un gesto que, desde nuestra interpretación, parece de desaprobación, lo que se confirma cuando con su cabeza realiza un movimiento para varios lados como afirmando: no, no, no, ellos siguen su marcha y el policía no los observa más. (E. Tabares, diarios de campo. Extraído textualmente, 13 de octubre de 2012)

Se nos hace interesante conocer la apreciación de este agente sobre lo que deberían hacer estos ciudadanos con su cabellera, con su ropa, su aspecto físico..., desde un ámbito institucional, aunque es algo que corresponde sólo a la visión del agente de la policía, pero que, en últimas, deja entrever un lugar común con lo que se evidencia entre los demás entrevistados, pareciese que la ropa utilizada no es la adecuada, en este caso habría que pensar, entonces, el lugar desde el que

---

<sup>35</sup> Entrevista 5, vecino del Barrio Andalucía. (Entrevista personal, marzo, 2013).

proviene las normas que indican la imagen del cómo vestir. Desde lo abordado hasta ahora, podemos indicar que las conductas cívicas incluidas en los Manuales de Carreño (1880) hacen referencia al baño diario y muchos de aquellos aportes son retomados en los programas actuales, es probable que el color de esta vestimenta y el cabello abundante, representen una apariencia que supone un incumplimiento de la norma y que por estas causas se dé una reacción particular frente a estos sujetos. Pero, es necesario mencionar que dentro de las instalaciones del Metro se observan avisos que invitan a la tolerancia en todos los escenarios y, especialmente, allí; es de anotar que, paradójicamente, en este espacio se presentaban fotografías donde los sujetos estaban vestidos de modo similar. Por último, volvamos al concepto de desviación como el que sintetiza el cúmulo de comportamientos y rasgos inaceptables, generando confusiones o solapamientos entre lo ilegal y lo indeseable socialmente:

(...) es, por otra parte, demasiado vago y demasiado marcado a la vez para describir este estado de cosas. Confunde los fenómenos de anomia, entre los que se cuentan la criminalidad, el alcoholismo, etc., con los fenómenos de exclusión, que consisten en tratar como carentes de cualidades económicas, culturales, intelectuales, a categorías sociales enteras (mujeres, homosexuales, inmigrados, negros, artistas, etc.). En otros términos: se clasifica conjuntamente a individuos y grupos desocializados y a individuos y grupos a los que se considera insuficientemente socializados o socializables, a los asociales y a los insociales, que no son equivalentes ni desde su propio punto de vista ni desde el punto de vista de la sociedad. (Moscovici, 1981, p. 26)

Desde nuestra perspectiva, siguiendo al autor, esta confusión se presenta tanto en perspectivas individuales de los ciudadanos, posiblemente por la creación de las imágenes orientadores de lo que “deben ser” los sujetos, como desde las mismas propuestas pedagógicas establecidas por los programas de cultura ciudadana específicamente como la del Metro de Medellín a través de su Modelo de Gestión. Hablar de comportamientos cívicos, adecuados, moralmente aceptados, puede terminar confundiendo, lo estrictamente “aceptado”, excluyendo otras maneras de expresarse en los espacios urbanos. Al proponer que el Metro es un agente transformador del comportamiento que moldea “nuestras formas de expresarnos dentro de la ciudad” (Modelo de Gestión, 2005, p. 13), se restringen las maneras como nos apropiamos del espacio público, algo estrechamente relacionado con la construcción realizada desde principios del siglo XX, en la que se exponen visiones sobre una ciudad ordenada, limpia y moderna, que en últimas, es referente del plan que hoy se incluye en Medellín a través de la “Cultura Metro”, así lo manifiestan los planes gubernamentales, el Modelo de Gestión y los mismos funcionarios del Metro.

En pocas palabras, señalar el camino correcto y las imágenes de lo que deben ser los sujetos, sin tener en cuenta las prácticas e interacciones cotidianas de los ciudadanos hacen posible lo que percibimos: unos referentes teóricos orientados al deber ser y unas prácticas sociales que, a contravía de estos supuestos, dan cuenta de diferentes formas de apropiación de aquellas ideas.

Veamos a continuación un ejemplo claro de la agrupación de sujetos en un mismo lugar, sin tener en cuenta sus dinámicas propias y su contexto de vida, de prácticas y sus funciones laborales:

Si, lo que pasa es que la ciudad tiene muchas dinámicas, tribus urbanas, grupos urbanos que se apropian de espacios públicos, venteros que como el caso de los quincalleros y la gente que tiene pues estas ventas y tiene otras dinámicas muy propias de las zonas como es el tema de la prostitución, como es la venta de consumos alucinógenos, o sea la ciudad tiene muchas dinámicas y tiene muchas patologías, también si lo podemos llamar así, ¿Cierto? tiene una serie de patologías sociales que es, digamos ¿Cuál es el ejercicio que debemos hacer todos los ciudadanos y especialmente los administradores de lo público? ¿Cómo hacer para agrupar en espacios adecuados estas personas que hacen uso del espacio público de una manera inadecuada? ¿Cierto? ofrecerles alternativas eficientes, rentables y mirar qué cosas se pueden hacer sobre todo recuperando el espacio público para el ciudadano.<sup>36</sup> (Entrevista personal, junio, 2013)

La pregunta estriba, en lo siguiente ¿Entonces quiénes son ellos? Si tenemos que recuperar los espacios para los ciudadanos ¿Quiénes se han apropiado de estos sitios?, ¿De dónde provienen o qué son? Pero no nos desviemos de la teorización de Moscovici, con la afirmación anterior se aprecia que se incluyó en la misma perspectiva a sujetos diferentes, terminamos confundiendo poblaciones cuyas prácticas oscilan en extremos distantes, pero que en ningún momento cometen crímenes. Además se afirma que:

(...) espacios públicos ordenados, porque allí pueden estar los quincalleros, podemos convivir de hecho estamos conviviendo con las otras formas que hay porque nos cansamos pienso yo que todo el mundo nos hemos cansado de correrles de un lado para otro, finalmente ¿Dónde van a estar? Es como la situación que tenemos hoy en la ciudad,

---

<sup>36</sup> Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín.

nos cansamos de sacar a la gente de las cuevas, de los consumidores pero volvimos la ciudad una cueva, pues están por toda la ciudad ¿Qué vamos a hacer? O sea, será que es mejor tenerlos regulados en un sitio, será que es mejor tenerlos o sea eso tiene que obedecer básicamente con políticas públicas de uso del espacio público, o sea no es un tema Metro exclusivamente es un tema de ciudad.<sup>37</sup> (Entrevista personal, junio, 2013).

Desde aquí, el uso del espacio se torna restringido, este proyecto particulariza y regula, no se trata de una expresión de lo deseable, sino más bien de lo posible y aceptado por parte del Metro, que termina restringiendo a los ciudadanos en el uso del espacio público.

Si establecemos una diferencia en lo que significa el término “anomia” – asociado a la criminalidad y el alcoholismo, - se puede aceptar esa otra diversidad que encontramos en la ciudad y que está alejada estrictamente del concepto y de los señalamientos que vinculan, o agrupan, un conjunto de personas como si se trataran de prácticas similares. Como pudimos apreciar, se nombraron en la entrevista grupos sociales diversos bajo la misma óptica, con lo cual se logra confundir la población. Los usuarios del sistema lo señalan, también lo hacen quienes construyen los programas de cultura ciudadana para Medellín, algo similar a los dispositivos pedagógicos señalados por Castro (2008) cuando alude a que por medio de estos planes se buscaba controlar a la población indisciplinada según la versión de las élites locales; con lo anterior, se presenta una perspectiva similar que incluyó a los sujetos como insociables y ajenos a la civilización.

---

<sup>37</sup> Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín.

Es necesario insistir, según lo observado en las visitas al Metro de Medellín - específicamente a la estación de Acevedo - , el análisis de las pretensiones que el Metro de Medellín a través de su Modelo de Gestión establece, y la revisión de las respuestas de los entrevistados, fue posible encontrar diferencias en la apropiación de los espacios públicos con relación a las pretensiones de la Empresa. En este sentido, hay acciones castigadas en la ley colombiana y que por su carácter ilegal implica que sean rechazadas y excluidas por ciertos usuarios, pero en contraposición, existen otros que tienden a aceptar otro tipo de comportamientos y se distancian de lo que allí se quiere alcanzar. Por lo anterior, es importante señalar, que los usuarios que se adhieren a la “Cultura Metro” lo hacen de distintas formas – en este escrito lo explicaremos más adelante – no necesariamente como se estipula en el Modelo de Gestión, asimismo quienes rechazan ciertas conductas, por ejemplo, el consumo de sustancias psicoactivas dentro del tren, escuchar música con volumen alto y apoderarse de los alrededores del Metro, en otras circunstancias, que nos detendremos a explicar, están en capacidad de aceptar este tipo de comportamientos sin ninguna dificultad.

Sin embargo, en términos generales es confuso explicar, en principio, el porqué de los comportamientos y actitudes de los usuarios frente a los hechos que cotidianamente acontecen en las instalaciones del Metro de Medellín, “los grupos y los individuos son muy diferentes respecto al grado de interiorización de las normas o las respuestas sociales: puede haber compromiso profundo o adhesión superficial y, en los casos extremos, puede no ser otra cosa que una respuesta automática” (Moscovici, 1981, p. 96). En nuestro caso, consideramos que por circunstancias

similares al afán por responder al ideal de “la raza paisa” y vincularse a través de este imaginario, las personas afirman: “gracias al empuje paisa lo logramos”, así existan otras percepciones sobre lo que sucede y en otras circunstancias las exteriorizan, como en las entrevistas realizadas en esta investigación.

***Escenarios de observación y entrevistas: estrategias didácticas para la apropiación del medio de transporte.***

Otro de los temas es la educación, que tiene varios niveles: el primero alude a los programas ofrecidos y el segundo se refiere a todas aquellas estrategias que amplían la modelación de conductas, veamos la visión de algunos entrevistados:

Sí, para talleres y cosas recreativas con los niños, y a nosotros los adultos pues mucha cultura y mucha, ya somos más bien mayores para entender las cosas nos explican muy bien referente a mantener el Metro limpio, cómo andar por las aceras, cómo andar por los andenes (...) En las prácticas de los talleres a uno lo culturizan de eso le dan talleres, manualidades, le dan a uno manualidades, folletos y publicidad.<sup>38</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

Observemos que en la síntesis anterior, se aprecian varios puntos que en el análisis expuesto en el capítulo II se han nombrado como estrategias pedagógicas. Uno de ellos es la publicidad a través de folletos, revistas, periódicos, otro, son los talleres donde se ponen en práctica acciones que ayuden a “persuadir a los usuarios para que tengan buenos comportamientos en la infraestructura del Metro” y por fuera de ella, aquí se incluyen los parques, las aceras y las bibliotecas. Es necesario revisar

---

<sup>38</sup> Entrevista 1, vecino del Barrio Popular y Andalucía.

cómo se utilizan el Metro y sus alrededores como dispositivo pedagógico, según lo que el entrevistado nombra.

Es claro que si en estos talleres se “sugiere” cómo caminar, cómo comportarse, cómo conducirse en el Metro, se trata de un desplazamiento de la “Cultura Metro” a la ciudad, una forma de apropiación del ideal de hombre que aparece en las fuentes citadas sobre el progreso en Medellín. Resulta interesante detenerse a pensar en la afirmación del usuario cuando menciona: “nos culturizan”, para los ciudadanos es claro que las acciones civilizatorias proceden del exterior y esperan, a través de ellas, un ajuste a un modelo de hombre, idea que hemos expuesto en esta investigación para delimitar el camino por medio de imágenes orientadoras (Wulf, 2004) que incorpora al hombre civilizado con determinadas conductas a los espacios urbanos de Medellín. Veamos otro ejemplo relacionado:

En el Metro, no, pues en el metro siempre y cuando esté dentro de las reglas pues de no salirnos del reglamento pues Metro pero allá por decir que uno se va a sentar en el piso no, o sea allá y siempre cuando nos va a ver la cultura pues van a estar mucho detrás de la cultura e insistiéndonos mucho con la Cultura Metro con no sentarnos, no apoyarnos, no pasarnos la línea amarilla, no dejar sueltos los niños que a toda hora los dejan caminando solos y eso lo he visto mucho y si hay gente que lo está mirando a uno y está detrás de uno que uno está haciendo una cosa y ya le están diciendo, en cambio por fuera no hay nadie.<sup>39</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

Si bien se expone una perspectiva diferente, se alude a las interacciones diarias con el medio de transporte, en las que cuerpo de normas se visibiliza con claridad y son

---

<sup>39</sup> Entrevista 7, vecino del Barrio Tricentenario.

básicamente las mismas que diariamente se nombran. No es necesario que los usuarios se esfuercen por consultar dichas directrices en un manual, sino que se recuerdan con facilidad, las instrucciones son recibidas de manera permanente a través de los medios audiovisuales e impresos y de ello dimos cuenta en nuestros diarios de campo. Ambas entrevistas aluden a los aspectos que se ponen en práctica en las estrategias pedagógicas del Metro de Medellín y que buscan “modificar los comportamientos de los usuarios”, aunque la última logra exponer algunos asuntos que obedecen a la vigilancia que desde el Metro se impone, lo que en cierta medida puede tener mayor incidencia en los comportamientos de los usuarios.

(...) a nivel de formación me parece que no ha tenido impacto en la comunidad, solamente tiene impacto cuando las personas que pertenecen a la comunidad están dentro de una estación pero por fuera no, porque la persona que adentro no arroja la basura no lo hace solamente por una presión que ahí está un vigilante, ahí está un policía, está ahí todo el mundo, lo está mirando pero esa misma persona sale de la estación y tira la basura en el piso, la tira al río, donde le caiga.<sup>40</sup> (Entrevista personal, mayo, 2013)

Como se ha expuesto al inicio de estas entrevistas y de las observaciones realizadas en las estaciones del Metro, se juzgaba que todo funcionaba según el Modelo de Gestión y que las concepciones de los usuarios eran de aceptación; pero al profundizar un poco, comienzan a visibilizarse “otras imágenes” de lo que sucede, los usuarios no se conforman simplemente con el cuerpo de normas y así en

---

<sup>40</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía.

algunos casos las acepten y en otros definitivamente no, son conscientes de la vigilancia o el temor al escarnio público que produce un llamado de atención.

Si bien se emplean talleres, conversatorios y actividades de fortalecimiento de la cultura Metro, puede considerarse que, al parecer, las prácticas de los usuarios no se modifican en su totalidad con estas estrategias, aunque seguramente en algunos casos si se presenten los cambios esperados. Sobre la efectividad de estas acciones señaló un entrevistado lo siguiente: “El Modelo de Gestión me parece que tiene una muy buena intención pero que todavía no ha encontrado las estrategias para alcanzar esas metas que se plantean”.<sup>41</sup> (Entrevista personal, mayo, 2013).

Sin embargo, otros usuarios se alejan de estas disposiciones, porque en términos generales aceptan y creen que la propuesta ha sido bien recibida por la comunidad

(...) el Metro me parece pues el transporte mejor que puede haber en la ciudad y que más que la ventaja que usted en un bus no le van a enseñar a usted por mucho que usted se queje las personas no van a tener la cultura que tienen en el Metro, las calles están cambiando mucho por el aseo, primero uno pasaba por encima de las basuras como fuera, ahora no, ahora con lo del Metro puede adueñarse el Metro de todas las calles que sea pero es por un bien de uno por un bien de la comunidad.<sup>42</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013).

---

<sup>41</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía.

<sup>42</sup> Entrevista 9, vecino de la Estación Acevedo

Detengámonos a analizar las respuestas, encontramos por un lado, la aceptación del proyecto, mientras que por otro hay aspectos que los incomodan. En principio se nombran las ventajas, pero en otros casos se alude a una propuesta que no es apropiada en su totalidad por los usuarios; podemos señalar que en nuestras observaciones ocurría algo similar; cuando interactuamos con la dinámica de las estaciones podíamos concluir que los ciudadanos presentan diversos comportamientos: se escucha música con alto volumen, no se respetan las filas, hay desorden, hay ruido, se arrojan basuras en los alrededores del Metro y se consumen sustancias psicoactivas, contrario a la imagen inicial de un modelo de cultura ciudadana para Colombia y para Medellín. Pensar en un sujeto general permite marcar el camino correcto desde el cual debe señalarse el “buen comportamiento” que los usuarios del Metro deben tener. Continuemos por ahora con las imágenes orientadoras percibidas en las entrevistas y en la observación etnográfica, más adelante volvemos con Wulf (2004) cuyos conceptos guardan una estrecha relación con otros autores que nombraremos en líneas siguientes.

(...) el Metro es un medio de transporte muy útil, tanto económico como por comodidad, por tiempo y es muy bueno de la cultura se ha llevado buena cultura en el Metro todavía nos falta un poquito porque a la gente todavía le falta pues un poquito la cultura pero si hay buena cultura dentro del Metro y fuera del Metro de pronto en las plataformas si todavía pues obviamente hay buena Cultura Metro pero nos falta mucho ya por fuera del sistema de transporte, también se ve pues en el Metroplus que es mucho más

congestionado entonces la gente a veces no respeta tanto pero si se ve mucho en el Metro.<sup>43</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

Veamos algunos asuntos en torno a la entrevista anterior, en primera instancia se puede señalar que hay aceptación en torno a lo proyectado por la “Cultura Metro”, se establece que en general dentro del tren se cumple con lo señalado en el Modelo de Gestión. La “imagen orientadora” es la adecuada, aunque en segunda instancia, se acepta que “falta un poquito”, el entrevistado a través de su diálogo vincula otros espacios en los que las normas se incumplen o al menos se alejan del Modelo, es interesante en este caso percibir lo paradójico y contradictorio de la apropiación. En este sentido, como mencionábamos en páginas anteriores, cuando nos referíamos a la variedad de respuestas que encontramos en los usuarios, en esta entrevista observamos que más allá de la idealización de los usuarios que utilizan el medio de transporte, los ciudadanos son conscientes de las falencias que aún con el cuerpo de normas estipuladas por el Metro se tienen en las prácticas cotidianas. Retomaremos otros ejemplos que describen este tipo de cosas y en los que las coincidencias sobre este punto son evidentes. Es de aclarar que mientras se defienden particularmente ciertos comportamientos, en ocasiones se señalan los que se salen de la propuesta, sobre esto todas las entrevistas tienen una apreciación similar.

Sí, porque usted por ejemplo en Envigado vas a ver la gente que viste distinto, ve uno es gente como de trabajo, pues no sé, distinto, porque por ejemplo en Acevedo yo lo que he visto es como mucho estudiante, mucho muchacho, y gente pues, no es que uno vaya a

---

<sup>43</sup> Entrevista 7, vecino del Barrio Tricentenario.

criticar por el modo de vestir ¿Cierto? pero igual la gente si es distinta, es distinta la gente en esa parte física en esas estaciones que en la de Envigado por ejemplo. (...) Al vestir y otra diferencia es que digamos que el policía a veces o esa cultura o esas normas llegan como hasta las escalas.<sup>44</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013).

De lo anterior se colige que las imágenes orientadoras desde la visión de los usuarios se pueden presentar en algunas estaciones, es decir, hay escenarios en donde emergen comportamientos equiparables al modelo ciudadano propuesto, en la entrevista anterior se establecía que ese “sujeto ideal” se encontraba dentro de las instalaciones del Metro y por fuera no; ahora, comparan las estaciones para afirmar que en esos lugares donde previamente nos dijeron que existía la “Cultura Metro”, se aleja en comparación con la Estación Envigado, aunque no se afirma que no exista, pero si se hace hincapié en que por fuera de la estación las dinámicas propuestas por el Metro cambian. En nuestras observaciones encontramos que en algunas estaciones hay más población que en otras, y que en esta medida se diferenciaban las prácticas cotidianas de los usuarios, es decir, donde se encuentran muchos usuarios en horas pico<sup>45</sup> las normas propuestas por el Metro son más difíciles de cumplir; en este sentido, la totalidad de los entrevistados hicieron referencia a este hecho, incluso algunos manifestaron no cumplir las reglas en algunas ocasiones cuando el tren se encontraba congestionado.

---

<sup>44</sup> Entrevista 5, vecino del Municipio de Envigado.

<sup>45</sup> Las horas pico se refieren a las horas del día donde gran parte de la población de las empresas, oficinas, colegios y universidades inician, hacen receso o terminan, las jornadas por lo que los sistemas de transporte y las calles se ven en mayor medida congestionados; en estas horas el Metro de Medellín supera los índices normales de movilidad durante otros horarios.

***Dispositivos urbanos, estrategias didácticas y seguridad en el sector: la complejidad de las concepciones antropológicas de los usuarios.***

Las respuestas de los usuarios son diversas, pero particularmente llama la atención que en ocasiones son contundentes para aceptar la normativa del Metro, en este caso se refieren a la aceptación de ciertos usuarios dentro del tren. Los mismos usuarios que nos mencionaban aceptar la intervención de los espacios públicos, rechazaron de forma unánime las medidas tomadas por las autoridades que impiden que muchas personas del barrio puedan trabajar, analicemos estas afirmaciones que son complejas, al mostrar que bajo ciertas condiciones se aprueba algo y en otras se desaprueba, sin tener claro lo que motiva ambas posiciones, una sobre los espacios públicos y otra sobre los comportamientos de las personas que utilizan el Metro y que son relacionados con “anomia” (Moscovici, 1981), porque aluden a la criminalidad específicamente. Como se indicó, resulta complejo definir cómo se aceptan ciertas conductas de esta índole y no otras, que corresponden específicamente a fenómenos de “exclusión” (Moscovici, 1981).

Vea, eso favoreció mucho a la avenida de Andalucía porque como ya el espacio es más tranquilo se abrieron muchos más negocios entonces usted baja a esta hora a Andalucía y vea Andalucía esta así de negocios, la calle está llena y no es porque estemos en semana santa, sino que usted viene un fin de semana y eso es así se adecuó mucho el espacio, abajo del coliseo quedó súper bueno por ahí y en la estación de Acevedo

también usted mismo vio más negocios, más vendedores ambulantes.<sup>46</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

Indudablemente, los espacios reformados por el Metro de Medellín adquirieron usos diversos alrededor de las estaciones, algunos que mantienen un control estricto se conservan con las características para los que fueron dispuestos: para sentarse, hacer deporte, dialogar, para el juego de los niños y lugares de encuentro. Hay otros, que antes de que haga su labor el camión recolector de basuras y los dispositivos de mantenimiento del Metro, permiten observar el desorden que en pocas horas se puede ocasionar cuando no hay control de las basuras, lo que indica que, de no hacerse seguimiento riguroso, ocurriría como en otros lugares en que las personas se apropian de ellos de maneras diversas, y que desde una construcción estética común que obedece a la limpieza, los espacios abiertos, el libre tránsito, la ausencia de carros, motos y ventas ambulantes, se alejarían de la idea inicial para los que fueron construidos.

Ahora bien, por fuera de los controles del espacio público es probable que estas dinámicas de “diversificación de los espacios públicos” se generen, porque en la ciudad tenemos ejemplos que así lo demuestran, nos referimos a una apropiación que no se ajusta a la perspectiva general de la norma. Pero volviendo a la entrevista, es pertinente mencionar que estos espacios aledaños al Metro son lugares exitosos en cuanto a negocios comerciales se refiere, y se tiene una particularidad y es que

---

<sup>46</sup> Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía.

en general, se mantienen muy organizados, aun considerando que las calles son muy estrechas.

Un valor interesante a resaltar de las infraestructuras del Metro, es que a nivel comercial se tienen logros que han sido aprovechados por la comunidad para sus ventas, veamos a continuación algunas entrevistas que hablan sobre las ventajas de que se hayan consolidado estos negocios, cuando preguntamos sobre las razones de este éxito comercial:

Fue impacto del Metro, desde que hicieron las estaciones del Metrocable (...) Si, si, fue por eso, porque antes nadie montaba un negocio porque o sea, no había seguridad y eso que mire que la policía por aquí casi ni se ve, pero es lo que yo le comentaba a usted la vez pasada, o sea ya esta gente se repartieron los sectores, entonces ya nadie pelea.<sup>47</sup>  
(Entrevista personal, marzo, 2013).

Con base en lo anterior, surge una duda ¿Qué impacto tienen los dispositivos urbanos en el sector para hablar de los cambios generados? Es legítima esta cuestión si consideramos que en estos mismos espacios se presentan dinámicas delincuenciales que entran en tensión con estas transformaciones; no traeremos sobre este tema a colación cada entrevista, pero es de aclarar que todos los entrevistados de las zonas aledañas a las estaciones objeto de estudio, afirmaron lo mismo, refiriéndose a la distribución de sectores por parte de la delincuencia, aunque ellos no lo hacen con la intención “escandalizante”, sino como algo “normal”,

---

<sup>47</sup> Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía.

pero no es sólo esta situación, sino haber consolidado un poder en los barrios que impide las confrontaciones entre los bandos.

Con lo anterior, se puede establecer entonces lo que sigue: las dinámicas de tranquilidad experimentadas por varios sectores aledaños al Metrocable obedecen más a la consolidación de los poderes de la delincuencia organizada en los barrios, y el dominio de negocios “lícitos e ilícitos” que tienen como efecto que los grupos no tengan necesidad de disputarse territorios, ni esquinas, ni plazas de vicio, sino solamente dedicarse a explotar las fuentes económicas que tiene el sector. En pocas palabras, si determinado grupo tiene el control de las vacunas, las plazas de vicio y los negocios de carnes frías, huevos, yogures<sup>48</sup>, no hay necesidad de volver a la violencia, sin embargo se habla de calma por la intervención Metro y no por el dominio señalado por el entrevistado. Debemos insistir, todos los entrevistados afirmaron lo mismo, aun así les parecía en algunos casos una situación natural producto de las dinámicas normales de la ciudad de Medellín y de Colombia.

Lo anterior nos entrega una visión de aceptación de la “ilegalidad” en el sector, admitida a cambio de algo de “tranquilidad”, pero por otro lado, se señalan personas que no son gratas para el medio de transporte que con claridad se asumiría que no son las mismas, es decir que no hacen parte de los mismos grupos delincuenciales. Aquí nos referimos a la ambigüedad en las respuestas de los usuarios

---

<sup>48</sup> Varias entrevistas hacen énfasis en que estos últimos productos son suministrados por los grupos delincuenciales del sector, sabemos que el yogur lo hacen casero y los huevos y carnes frías no se tiene conocimiento de la procedencia. En varias tiendas se prohíbe recibir los huevos de otra empresa que no sea del grupo delincencial. Lo anterior obedece a comentarios en las entrevistas y al conocimiento común de los barrios.

entrevistados, porque por un lado excluyen y rechazan ciertas conductas de los ciudadanos, nos referimos al consumo de sustancias psicoactivas, al vestido, a la ocupación laboral, por el otro, si estas mismas prácticas provienen de determinados agentes delictivos del barrio se percibe algo de aceptación, porque aquella ocupación que tendría que catalogarse como ilegal guarda otras perspectivas; retomemos la voz de algunos entrevistados frente al tema. Sabemos por estas mismas fuentes orales que en el sector los hogares aportan entre quinientos y mil pesos y por vehículos en las calles se pagan semanalmente siete mil pesos,

Eso es cierto, pero a uno no le pesa el porqué, porque usted puede dejar su moto en la calle, su carro en la calle y no le pasa nada, o sea ellos son como por decirlo así aunque suene mal dicho, los policías del barrio y quien más que ellos conocen le gente mala los que vienen a hacer algún daño de otras partes, ellos porque ellos son los que están metidos en su cuento, los que están metidos y conocen los que la pueden cometer (...) por ejemplo por acá los que vienen, no viene cualquier “pelagato” usted sale a las 4 o 5 de la mañana y están con unos carros que uno dice ¿Estos de dónde, pues de dónde salieron éstos? por decirlo así, de pronto si tiene que ver alguna mano por ahí del gobierno metida porque es que a ellos no los molestan.<sup>49</sup> (Entrevista personal, marzo, 2013)

Veamos la percepción de otro usuario entrevistado:

Lo que pasa es que al principio habían enfrentamientos ¿Cierto? entonces como uno como al igual uno no se da cuenta de muchas cosas pero al ver la presencia de los policías uno se siente más tranquilo, después de todo eso la policía igual se mantiene

---

<sup>49</sup> Entrevista 6, vecino del Barrio Andalucía.

ahí, pero uno ya si percibe que la tranquilidad no es solo o bueno primero un poco de tranquilidad porque ahí estaba la policía, igualmente la gente sabía que el conflicto estaba, ahora igual la policía está y también genera tranquilidad pero realmente lo que más genera tranquilidad es el dominio (...) De todo el territorio, de todo pero el dominio o sea de cómo se llama eso, dominio de todo lo que se llama conflicto de un barrio, microtráfico, el dominio de las estaciones lo que llaman vacunas pues ese es el dominio que ellos quieren manejar y los que manejan.<sup>50</sup> (Entrevista personal, mayo, 2013)

Aunque una señora de ochenta años aproximadamente nos confirmó lo anterior, ella mencionaba negarse rotundamente a entregar cualquier suma de dinero a los “muchachos”, argumentaba que le habían robado su ropa del tendedero y que si no había buena vigilancia no pagaba.

### ***Un análisis sobre este fenómeno.***

Cuando analizamos los proyectos civilizatorios de principios de siglo XX, problematizábamos la pertinencia de aquellas propuestas para la población local, incluso mencionamos los lugares desde los cuales se orientaban y las razones para hacerlo, el urbanismo como dispositivo pedagógico buscaba crear cinturones de control para la población indisciplinada, luego enfatizamos en que teníamos dudas sobre el éxito de las propuestas implementadas. Con los dispositivos pedagógicos actuales que componen la infraestructura del Metro y una proyección implícita que, alrededor de lo urbano, busca moldear los comportamientos de los usuarios, debemos ser claros en que si por un lado se habla de la recuperación de la ciudad,

---

<sup>50</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía.

de los “espacios para el ciudadano, para el peatón, para la libertad de circular y permanecer, gracias a que los espacios del Metro se caracterizan por la limpieza, la arborización, el amoblamiento urbano, entre otros” (Modelo de Gestión, 2005, p. 13), por otro, las realidades de estos barrios no pueden ocultar el impacto que la ilegalidad ha tenido en el sector. Es tal la magnitud del control que parte de la población de estas zonas acepta estos grupos como fuerzas “legítimas” que ejercen el poder y cuidan el barrio.

Bajo la mirada optimista y entusiasta en torno a las transformaciones urbanas de la ciudad y la recuperación de estos sectores aparece una cuestión de orden social que añade un ingrediente explicativo a los cambios de las comunas y creemos que deben ser tenidos en cuenta cuando se inician los análisis sobre el tema; además, lo concerniente a las concepciones de los usuarios frente a lo implementado por el Metro de Medellín, son muy variadas y complejas, por un lado, tales cambios se atribuyen a la intervención del Metro, por otro, se reconocen problemáticas estructurales en los barrios, se aceptan personajes que delinquen en estos territorios como promotores de seguridad y se rechazan otros por cuestiones que se basan desde la personalidad, hasta las prácticas sociales que diariamente emprenden.

En estos ámbitos confluyen diversas miradas que aprueban y rechazan conductas, más allá de lo estatal y las instituciones que en algún momento dictaron las reglas de lo que se debería hacer, se presentan otras realidades que son reconocidas y aceptadas en los escenarios de observación que son difíciles de comprender. Los funcionarios del Metro sin embargo señalan:

No, es el esfuerzo de todos o sea es la gente que se da a la tarea de proponer nuevas lecturas de ciudad, dos, la gente que se da a la tarea de ser reconocidos de una manera diferente, tres, a las políticas públicas que son jaloadas a través del Metro de Medellín, el Metro llega al territorio y empieza a jalonar la presencia de la institucionalidad porque primero el Estado estaba muy ausente de esas zonas ¿Cierto? Cuatro, la misma infraestructura física del Metro invita, convoca, a que haya una dinámica de ciudad diferente, ya, nuestras estructuras son limpias, estructuralmente son estructuras bonitas que no agreden el entorno ¿cierto? Se genera espacio público que la zona casi no tiene espacio público para el encuentro entonces yo creo que todo eso ayuda y la apuesta de la gente a ser diferentes.<sup>51</sup> (Entrevista personal, junio, 2013)

Consideramos que esta es una de las miradas que justamente los usuarios comentan en muchos espacios de la ciudad, incluso es la aceptada por todos, por los mismos imaginarios de lo que es Medellín, es la que emerge en los discursos publicitarios y en los medios de comunicación, pero al indagar un poco más, empiezan a aparecer otras reflexiones en torno a estas propuestas estipuladas en los programas de formación ciudadana. Ahora bien, no es el caso aceptar o rechazar las apreciaciones de los funcionarios y los usuarios en unas u otras ocasiones, sino, hacer un análisis sobre sus concepciones.

Sí, constantemente está la policía por ahí, de hecho cada rato hay retenes y entonces ya uno...no pues igual ha estado el Metro y ha pasado épocas donde se escuchan las asonadas y se escuchan cosas pero no como uno escucha en otros barrios; pero si uno se pone a pensar, entonces no es el Metro, porque entonces en San Cristóbal hay Metro,

---

<sup>51</sup> Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín.

en San Javier hay Metro y está horrible pero uno se imagina que también un Metro pudo haber ayudado con el mero hecho de la presencia y ha generado que por ejemplo el Metrocable es una ruta para pasar a un lugar turístico como el Parque Arví entonces la gente sube y ve por ahí y le da ganas de bajarse, le da ganas de conocer.<sup>52</sup> (Entrevista personal, mayo, 2013)

Por último, es necesario enfatizar en algo y son las ventajas que en ahorro de dinero, comercio, mejoras de las viviendas y rapidez para movilizarse ha traído el Metro de Medellín al sector; veamos lo que piensan los entrevistados.

En cuestiones de fortalecimiento comercial en los barrios afirman: “(...) por supuesto después del Metro hubo un progreso económico en los barrios porque alrededor de las estaciones se generó unos centros comerciales, centros comerciales, como núcleos como cuadras todas de comercio entonces eso ha generado un poco de progreso<sup>53</sup> (...)”, es perceptible dicha afirmación aunque estos sectores se han caracterizado por la confluencia de ciudadanos en las calles y por los negocios, ahora con el Metro las vías se han ampliado y las fachadas de los negocios han sido remodeladas, lo que los hace más atractivos. Los usuarios con quienes tuvimos la posibilidad de conversar afirman que más personas suben al barrio porque lo ven tranquilo, en este sentido se puede concluir que el crecimiento en los recursos también se debe a esto; además: “y las de ah... y la de Santo Domingo del Metrocable súper bueno eso parece un pueblito.”<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía.

<sup>53</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía. (Entrevista personal, marzo, 2013).

<sup>54</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía. (Entrevista personal, marzo, 2013).

Por otro lado, tenemos usuarios que le dan ventajas estrictamente al medio de transporte por los beneficios que consideran les ha traído su funcionamiento: “(...) mientras un bus demora media hora de acá a Bello, pero estamos hablando solamente de acá de la estación Acevedo, yo que trabajo allá, en el Metro yo me demoro cinco minutos de la estación Acevedo a la estación de Bello<sup>55</sup> (...)”. Un adulto mayor con quien conversamos, vecino a la estación Andalucía, nos contaba de las ventajas que le ha traído la construcción del Metro, porque el dinero que se ahorra para reclamar su pensión en Envigado no teniendo que trasladarse de medio de transporte se ve mes a mes, además, viaja cómodo y tranquilo, añadía, que los policías bachilleres cuando veían que se acercaba al tren le “sugerían” a alguien joven que fuera sentado, que se colocara de pie para cederle el puesto.

Se alude por parte de varios entrevistados, que con la construcción del Metro se valorizaron los sectores aledaños a las estaciones, específicamente las viviendas poseen un valor superior al que tenían antes; argumentan que se han entregado ayudas por parte de la Alcaldía para mejoramiento de viviendas, donde los gobiernos locales aportan los materiales para los arreglos y los vecinos del sector ponen la mano de obra, los entrevistados dicen que esto le ha cambiado la cara al barrio. En general, las aceras amplias, los parques públicos, las canchas, los lugares para el esparcimiento, se perciben agradables, son llamativos e invitan a ocuparlos, en estos sectores aledaños a las estaciones objeto de estudio, es precisamente lo que sucede, aunque con las experiencias del investigador en su niñez y lo observado durante aquellos años, podemos afirmar que con el Metro y

---

<sup>55</sup> Entrevista 3, vecino del Barrio Andalucía. (Entrevista personal, marzo, 2013).

sin él, el sector siempre ha tenido estas características de ocupación de los espacios públicos y nos referimos a los externos a las viviendas; aclaramos que lo que el Metro de Medellín ofrece complementa el uso de lo público, una característica presente en el sector. A la gente le gusta la calle, se apropia de ella, le gusta la esquina, las ventas y cotidianamente se unen para realizar actividades comunitarias.

Es interesante la propuesta, en la medida que abre el barrio a la ciudad, lo convierte en algo llamativo y proporciona los medios de transporte de bajo costo y rápidos, permitiéndole a los estudiantes, trabajadores y amas de casa, movilizarse por diferentes lugares, pero aquí es donde debemos hacer la reflexión, ¿Además de la infraestructura, sí se le entrega a la ciudad algo novedoso? Lo colocamos como un interrogante porque nuestra percepción es que es una propuesta cuyas características se asemejan a temas pedagógicos pensados desde hace varias décadas, además oculta con la publicidad una realidad presente en estos barrios desde hace mucho tiempo y que se ha transformado llegando al punto de consolidar un poder casi paralelo al establecido por el mismo Estado, por ello nos dedicamos a crear “imágenes sobre una ciudad ideal y en desarrollo”. Hoy es más importante enaltecer la grandeza de la “raza paisa” y sus logros, argumentando que la ciudad se recuperó y se reapropió de los espacios para entregarlos a los ciudadanos, ocultando situaciones contextuales que pueden explicar contundentemente los cambios de estos sectores de la ciudad. En cuanto a la infraestructura, como indicamos en el capítulo I de este trabajo, la ciudad se ha construido y vuelto a

construir, siempre con la idea de modernizarse, somos testigos – los habitantes de Medellín – de la construcción y remodelación de lo urbano.

Asimismo, la denominada “Cultura Metro” es una construcción que busca ser más un referente de comportamiento, que una realidad; en pocas palabras, las personas no son como “la Cultura Metro” les dice que sea, nuestros diálogos con usuarios y las observaciones realizadas lo explicitan en buena medida, eso sí hay comportamientos comúnmente aceptados, hay otros producto de la diversidad de hábitos, incluso que hacen parte de las procedencias regionales de los usuarios y sus costumbres, y otros, que las personas terminan aceptando de una manera poco comprensible, y son los que muchos usuarios manifiestan que se aceptan dentro del tren pero no fuera de él, aunque los funcionarios de la Empresa manifiestan: “realmente el metro no habla de Cultura Metro quien empieza a hablar de Cultura Metro es la gente, la gente es la que dice ¡Ay mire como es de buena la Cultura del Metro!”.<sup>56</sup> (Entrevista personal, junio, 2013).

Es difícil entender la aceptación frente a la delincuencia común presente en los sectores investigados, incluso, llegar a nombrarlos como “la policía” del sector, al mismo tiempo, señalar que con el Metro y su vigilancia el barrio se calmó, aun reconociendo en sus respuestas que cada uno sabe cuál es la realidad de las transformaciones; a su vez, rechazar un “habitante de la calle, una persona que no se baña, alguien que consume sustancias psicoactivas, o alguien que viste

---

<sup>56</sup> Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín.

diferente,” a la hora de pensar que podría viajar en el Metro, aun reconociendo que ambos podrían o no tener características similares.

## **CAPÍTULO IV**

### **ALGUNOS ASUNTOS PARA REFLEXIONAR**

Las líneas que siguen, son la continuidad en el análisis iniciado en el capítulo III, por medio de las categorías nombradas y construidas desde la interpretación de lo expresado por los usuarios del programa de formación ciudadana y la etnografía realizada en las estaciones Tricentenario, Acevedo y Andalucía del Metrocable, nos permitimos profundizar en ellas desde aspectos conceptuales que interpretan los comportamientos de los seres humanos, en este sentido, lo que se dice alrededor de la “conformidad” y las “imágenes orientadoras”, admiten un diálogo entre estos conceptos y nuestras interpretaciones. Con esta triangulación lo que hacemos es acercarnos a un ámbito teórico donde se han nombrado asuntos relacionados con las concepciones antropológicas de los sujetos, para establecer contactos con lo encontrado en el Programa de Formación Ciudadana del Metro de Medellín.

#### ***Imágenes orientadoras y formación ciudadana a través de la propuesta del Metro de Medellín.***

Hemos descrito al “sujeto general” como alguien caracterizado por ser “altamente calculable en el mundo del trabajo, la política y otras áreas de la vida. Por ser

medible, confiable e intervenible. Por disponer de la capacidad para desarrollar continuamente las competencias adquiridas en el proceso de socialización y por adaptarse a las nuevas circunstancias” (Wulf, 2004, p. 37); hasta hace algunos años “impartir una formación general” para “construir” este tipo de sujeto, fue tarea exclusiva de la escuela, pero en la actualidad, se presentan variaciones importantes en el campo pedagógico, que además de la escuela tradicional, vincula otros espacios encargados de impartir la educación, en este sentido, la ciudad misma. Por tanto, “La ciudad educadora es un sistema complejo en constante evolución y puede tener expresiones diversas, pero siempre concederá prioridad absoluta a la inversión cultural y a la formación permanente de su población” (Carta de ciudades educadoras, Declaración de Barcelona, 1990, p. 1). Desde aquí se percibe la funcionalidad del Metro de Medellín porque complementa las tareas de la “ciudad educadora”.

Ahora bien, el Metro de Medellín a través de sus funcionarios nos confirma que entre los referentes que posee para implementar el programa de cultura ciudadana se encuentra el de las “ciudades educadoras”, lo que explica de manera clara el porqué de la apuesta a los dispositivos urbanos, veamos

(...) uno por ejemplo que es vital es el modelo de ciudades educadoras, o sea nosotros referenciamos el modelo de ciudades educadoras, nos basamos en Barcelona, ¿Qué hace Barcelona para los juegos Olímpicos? Ser recordada no como la ciudad de los juegos Olímpicos sino como la ciudad de modelos de cultura ciudadana, modelos de ciudadanía cultural. Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín. (Entrevista personal, junio, 2013)

Aquí añadimos un referente importante y distinto a los nombrados con anterioridad; entonces, si el Metro es un “equipamiento urbano” para Medellín, que se constituye en espacio educador “porque busca moldear las conductas de los usuarios”, a través de imágenes orientadoras (Wulf, 2004), señalando el camino “correcto” por donde deben transitar los ciudadanos, podemos definir la complementariedad del Metro con lo que las “ciudades educadoras” proponen. Ahora, es diferente el referente si lo nombramos como “ciudad educadora” pero podemos recordar que en el capítulo I, anunciábamos que para las ciudades de Colombia a principios del siglo XX se buscaba por medio del urbanismo: “(...) más que una estrategia de embellecimiento, la creación de un imaginario colectivo, de unos valores en los cuales debían reconocerse todos los habitantes de la ciudad” (Castro, 2008, p. 138).

Lo que Santiago Castro Gómez afirma anteriormente, se relaciona en algunos aspectos con lo hecho en la actualidad, con la diferencia de que los sujetos en sus dinámicas e interacciones diarias con la ciudad terminan modificando y obligando a los administradores de lo urbano a que reconstruyan de “otras maneras” la ciudad y los incluyan en sus programas, al menos en lo teórico<sup>57</sup>. - un poco más adelante desarrollamos esta idea -

---

<sup>57</sup> Más adelante citamos textualmente el siguiente párrafo, líneas que explican esta afirmación. “El sistema social formal o informal y el medio ambiente están definidos y producidos por los que participan en ellos o les oponen resistencia. Los papeles, los status sociales, los recursos psicológicos sólo resultan activos y adquieren significación en la interacción social. La adaptación al sistema y al medio ambiente social por parte de los individuos y de los grupos no es más que la contrapartida de la adaptación a los individuos y a los grupos por parte del sistema o del medio social”. (Moscovici, 1981, p. 26)

Dentro de esta misma línea, el Metro de Medellín se presenta en la ciudad como un dispositivo que “forma al ciudadano” y que lo imagina y describe con ciertas características. Este sistema es compatible con la “ciudad educadora” o como sistema integrado de transporte, es fundamental para su estructuración. Ahora bien, desde nuestra percepción el usuario que utiliza el Metro, luego de que se aleja de esta infraestructura y de este medio se convierte en el ciudadano que “debe” continuar aplicando afuera las prácticas aprendidas dentro del tren, esto contribuiría a comprobar la apropiación de los usuarios frente al modelo; si el Metro utiliza como referente el concepto de “ciudad educadora”, no existe razón para que ambas propuestas se rechacen – la de la ciudad y la del Metro – por el contrario, lo aprendido allí equivale a haberlo aprendido en cualquier sector de la ciudad. Sin embargo, al dialogar con los usuarios y observar sus comportamientos, hemos indicado que se salen de lo estrictamente nombrado en el Modelo de Gestión, sus comportamientos obedecen a situaciones diversas, que en ocasiones son difíciles de comprender, en la medida, que vinculan hábitos y actitudes numerosas, desde esta perspectiva, la ciudad tiene dinámicas diferentes y aun cuando se idealice como “tacita de plata” o “ciudad de la eterna primavera”, se presentan escenarios que rechazan estos calificativos.

Volvamos al tema inicial, desde el Metro de Medellín y su experiencia sistematizada en el Modelo de Gestión Social y Educativo se estipulan unas imágenes orientadoras que permiten a los usuarios a través de la socialización diaria y la educación

(...) encaminarse en el mundo de la vida y dirigir su vida. Muchas de esas imágenes son accesibles, fácilmente reproducibles y, por ello, bastante efectivas en un sentido social. Tales imágenes son públicas; son compartidas por muchos humanos e interconectan a estos entre sí; por medio de la participación en tales redes de imágenes se crea una comunidad, una pertenencia, una colectividad (...). (Wulf, 2004, p. 121)

El Metro se consolida como el dispositivo pedagógico, que intenta viabilizar la propuesta formativa que en la actualidad se implementa, pero que también fue nombrada desde hace varias décadas, corresponde a “contraimágenes” de las expresiones cotidianas de las personas, con ellas se combaten algunos asuntos que se salen de los comportamientos aceptados por las instituciones y entes gubernamentales como los nombrados en el capítulo I, específicamente el control de los hábitos ciudadanos, control de los hábitos chicheros, el control del cuerpo, la insalubridad, la falta de ejercicio y “la mala educación.”

Pero, hasta cierto punto y como ocurrió cuando se iniciaba esta investigación, se tenía la creencia de que las personas actuaban según estas imágenes y que los modelos implementados daban resultados dentro de lo pretendido; en todo caso, si el referente del Metro además de los manuales de urbanidad, la “raza paisa”, la propuesta urbana implementada en la región y las ciudades educadoras funcionaba ¿Cuál era la razón para que las personas se comportaran de infinitas maneras y a la vez, reprodujeran en algunas ocasiones las visiones que desde lo institucional se querían escuchar? Es insospechable que un ciudadano de Medellín, como receptor de imágenes de hombre lanzadas desde diferentes frentes en los que se incluyen los medios de comunicación nacionales y locales, las imágenes “compartidas” por

los sujetos, la escuela, el Modelo de Gestión y sus estrategias y los dispositivos urbanos, manifieste esta concepción “creada”, la repita además, e incluya otras, que hacen parte de los espacios que habita diariamente y que no son las reconocidas oficialmente – eso creemos – sino producto de las interacciones cotidianas y de la historia de algunos barrios de Medellín.

### ***Nuestros análisis.***

Con todo lo anterior, tenemos algunos análisis que nos ayudan a reconocer las concepciones antropológicas de los usuarios del programa de cultura ciudadana del Metro de Medellín, orientadas a explicar la multiplicidad de perspectivas esbozadas por sus usuarios, así como también, la diversidad de prácticas observadas en el uso de la infraestructura del tren. A continuación comenzamos a enunciar a sus autores y nuestras interpretaciones.

El mundo de imágenes interno de un sujeto social se encuentra condicionado, por un lado, por el imaginario colectivo de su cultura y, por otro, por la singularidad e inconfundibilidad de las imágenes que se originan a partir de su historia individual y, finalmente, por la interferencia y la superposición entre sí de ambos mundos de imágenes. (Wulf, 2004, p. 120)

Considerar lo anterior resulta complejo, porque ¿A qué lugar específico puede pertenecer una propuesta de formación ciudadana orientada a “moldear” las conductas de los sujetos? Si recurrimos al primer ámbito mencionado en la cita – por el imaginario colectivo de su cultura - sería ambicioso creer que una propuesta que cuenta con algo más de veinte años se encuentra inscrita en algo estructural

de la sociedad, pero a la vez, salta a la vista que un proyecto con las características que hemos explicado, tiene vínculos fuertes que generan una similitud amplia entre su plan y lo implementado desde hace varias décadas – diez décadas – en la ciudad y la propia región, ahora, aun considerando lo anterior, es arriesgado explicar desde este territorio el lugar que puede ocupar el programa de cultura ciudadana del Metro de Medellín.

Observemos el segundo ámbito: “por la singularidad e inconfundibilidad de las imágenes que se originan a partir de su historia individual” (Wulf, 2004); se establece que la historia individual de los sujetos y la conformación del ciudadano como tal, va más allá de las instituciones y las pretensiones estatales, en este sentido, corresponde más a las interacciones entre los sujetos y su comunidad, por tanto, “transita por las prácticas y las experiencias de los sujetos, los movimientos y organizaciones sociales en su incesante lucha por acceder a los bienes y servicios, así como por alcanzar su reconocimiento social, político, cultural y normativo” (Naranjo, Peralta & Hurtado, 2001, p. 33). En nuestro caso se puede indicar, que las imágenes de hombre establecidas por los usuarios del Metro de Medellín, obedecen a este tipo de interacciones que corresponden más al diario vivir de los usuarios; si sus respuestas en ocasiones contienen aspectos institucionales, tienen que ver con representaciones comúnmente aceptadas y que bajo algún influjo de poder los persuaden para adaptarlas en su vida cotidiana.

Desde aquí podríamos explicar la presencia de prácticas inscritas en ámbitos que desde nuestra mirada se observan como ilegales, de aceptación por fuerzas diferentes a las estatales, que en parte se nos dificultaba comprender, porque

corresponden a la historia que diariamente afrontan en los sectores que habitan. Ahora, la reproducción de un discurso entusiasta y positivo sobre lo que ha hecho el Metro – así todos sepan que no es la razón exclusiva para darle tranquilidad al barrio – obedece a la aceptación de las “normas denominadas comunes, son pues, inevitablemente las normas de la mayoría o de la autoridad” (Moscovici, 1981, p. 38). En últimas, los pronunciamientos en torno a la aprobación del discurso regional donde se incluye un supuesto progreso gracias al Metro de Medellín, además de otras “realidades abstractas e idealizadas” puede no ser del todo aceptado, pero las personas hablan de todos modos con agrado cuando ven su ciudad “bonita” y como referente de progreso y modernidad a nivel nacional. Aunque nos falta aludir a las razones para aceptar el otro poder, el “ilegal”, lo que resultaría complejo para esta investigación, por ahora, simplemente podemos decir que es una manera de adaptarse a las circunstancias que la ciudad y los gobiernos locales ofrecen y que del mismo modo que puede haber rechazo por las normas comunes de las instituciones y del Metro, puede presentarse también por los grupos armados urbanos.

¿Qué hacen las personas entonces, en este caso los usuarios? Vincular diferentes perspectivas en estos ámbitos, y por razones como estas, cuando le preguntamos a los usuarios del Metro de Medellín por su apreciación del programa de cultura ciudadana apoyan algunas cosas, luego reflexionan y rechazan otras, por último, terminan actuando de una manera diferente a la normatividad que el Metro quiere imponer, se trata de una apropiación parcial.

Para incorporar el tercer aspecto señalado en la cita de Wulf (2004) “la interferencia y superposición entre sí de ambos mundos de imágenes” (p.120), resulta claro que por ahora es esto lo que podemos concluir, porque se reúnen en un mismo sitio diversas imágenes que los usuarios expresan cuando interactúan con el medio de transporte, asimismo cuando describen sus concepciones sobre este programa. Nos queda una idea que nos gustaría concretar, así sea de manera ligera, si de forma implícita en las respuestas de los usuarios entrevistados en el Metro de Medellín se observa aceptación por la “protección y tranquilidad” que dan los grupos armados de algunos sectores de la ciudad, podemos hablar de la consolidación de un poder ilegal en los barrios que es ocultado públicamente por los ciudadanos, pero que al mismo tiempo es una imagen aceptada, reconocida, respetada, por las personas que conviven allí, o por el contrario, lo encontrado en esta propuesta es simplemente producto de la casualidad y dicha situación no tiene tanta relevancia, porque lo anunciado por los funcionarios del Metro cuando señalaban: “el Metro llega al territorio y empieza a jalonar la presencia de la institucionalidad porque primero el Estado estaba muy ausente de esas zonas” Entrevista 4, Funcionario del Metro de Medellín. (Entrevista personal, junio, 2013), es a lo que debemos aludir en esta ocasión.

Más que la acentuación de una realidad, lo anterior se presenta como un interrogante que permite hacer otros análisis, pero nuevamente podríamos responder: la institucionalidad, al menos desde nuestra perspectiva, no se observa con tanta claridad, el dominio del territorio por parte de los grupos desdibuja la labor del Estado. En definitiva, la institucionalidad no se ha consolidado como debería en

los barrios aledaños a las Estaciones Tricentenario, Acevedo y Andalucía del Metrocable.

Para continuar con algunas explicaciones en torno a las respuestas de los usuarios de las estaciones del Metro abordadas, se retoman a Moscovici & Paicheler (1984), quienes abordan el concepto de influencia social<sup>58</sup>.

En la actualidad, la influencia social adquiere una dimensión desconocida hasta ahora. Cada uno de nosotros se halla enzarzado en un conjunto de incitaciones. Al mismo tiempo que se desarrollan los medios masivos de comunicación, se refuerza la voluntad de un control social y la investigación de medios de persuasión cada vez más eficaces. El mito de la torre panóptica de Bentham (1791), donde cada persona puede ser vigilada sin saberlo, ha sido reemplazado de forma insidiosa y ventajosa por esa mirada tenaz que se nos impone cotidianamente a través de la publicidad, la prensa, la televisión. La investigación de los medios de persuasión conduce a interrogarse sobre su naturaleza y eficacia, particularmente sobre la duración de los cambios que provoca. (p. 176)

Creemos que en esta medida, las normas comunes de los usuarios del Metro y de los ciudadanos en general, se nombran desde distintas instancias como las señaladas, ya en el capítulo dirigido a analizar el Modelo de Gestión anunciábamos que “la persuasión” es una estrategia utilizada por la Empresa de transporte masivo

---

<sup>58</sup> “En muchos aspectos, la influencia social nos simplifica la vida, nos indica cómo debemos comportarnos en la mayoría de las situaciones, permitiendo una economía de energía y medios. La influencia social hace naturales un conjunto de comportamientos adquiridos, marcados por el sello de la cultura y de la sociedad. Eso que, en el siglo de las Luces, era denominado ‘imitación’ no es más que este aspecto fundamental de la influencia. La ‘imitación’ es así el primer medio de la perfectibilidad del hombre: ella lo modifica, desde el nacimiento hasta la muerte. Sin la imitación, los progresos de un individuo se perderían para todos los demás: es a través de ella que, en la sociedad cortés y habitual, se borran los caracteres y todos los individuos tienen la misma fisonomía. Es a través de ella que los niños aprenden nuestras costumbres, nuestros convencionalismos y se doblegan ante nuestras costumbres y aprenden la lengua”. (Paicheler & Moscovici, 1984, p. 176)

del Valle de Aburrá, a la vez, otros aspectos que como medios de comunicación se describen en la cita, observemos que varios asuntos nombrados arriba se enlazan con lo que el Metro utiliza como estrategia de formación para los usuarios. “El Metro se reconoce socialmente como el generador de una nueva cultura, concepto que significa ser generador de ciudad, de conciencia ciudadana, de educación y de participación democrática” (Modelo de Gestión, 2005, p. 20).

¿Qué interesa mostrar aquí? Si las normas establecidas a través de los medios utilizados son además de normas para el Metro, normas comúnmente aceptadas en la región, en la medida que fueron utilizadas durante varias décadas en Medellín, es probable que los usuarios y ciudadanos las acepten como normas de las mayorías, aun sin que se hayan consolidado desde la interacción de los habitantes de la ciudad, pero de igual forma son aceptadas; sin embargo, en las acciones de los sujetos se expresan otras prácticas comunes en la ciudad que pueden haberse arraigado en sus pobladores de distintas maneras y por tanto se superponen en el diario vivir.

En este sentido, la influencia generada desde diferentes instituciones en la historia de Medellín y específicamente desde el Modelo de Gestión del Metro, puede ser aceptado de maneras flexibles, incorporando a las imágenes sobre lo que debe ser la ciudad y su infraestructura, unas normas estipuladas desde este lugar, aun defendiéndolas en los momentos que se sientan violentadas por algún habitante de otra ciudad o cuando alguien estudioso de estos temas considere “otras maneras” de habitar la ciudad; de igual modo, cuando alguna persona que en una expresión personal no se comporte como el ciudadano quiere; pero además, cuando se

profundiza en los comentarios o ideas que este mismo ciudadano manifiesta, comience a defender otras posiciones que se salen en ocasiones del discurso “oficialmente aceptado”.

Creemos que bajo estas circunstancias se presenta el cambio de actitud que los usuarios manifestaron en las entrevistas realizadas, porque es complejo asumirlas desde un solo lugar, es más, podemos afirmar que es una tarea imposible; aun con este análisis, los medios de comunicación, los funcionarios del Metro, los funcionarios públicos – gubernamentales - , expresan una visión entusiasta y única frente al tema, muestra de ello es lo trabajado en el capítulo I cuando estudiamos las visiones creadas sobre “la ciudad ideal”.

Junto a estas respuestas existen prácticas diarias que son múltiples, diversas, no tan cívicas, otras se acercan al ideal; en los alrededores de las estaciones del Metro, se ve el licor, el uso de sustancias psicoactivas, las ventas ambulantes que invaden los “espacios públicos”, aun con las medidas que se toman. Pero dentro de este discurso cívico no podemos olvidar que se inscribe otro imaginario que se articula con la visión cívica ideal y se remite a lo tradicional, a la “raza paisa”, a “nuestra esencia”, “nuestro colorido”, “lo que somos”, para al menos circunscribir al resto de la población, lo que a su vez obliga a que la ciudad la incluya y la nombre. Estos componentes también se designan desde las instituciones que proyectan las normas comunes, creando unas imágenes alrededor de una supuesta tradición antioqueña o paisa.

Estas visiones diversas, que se presentan frente a la naturaleza de la ciudad corresponde a lo que los espacios urbanos son, conjuntos disímiles y multiculturales que abogan por lugares para interactuar, incluso más poderosos que las ideas sobre una sociedad moderna y homogénea que ha tenido que abrirse a nuevas dinámicas. Las cosas no se dan en una sola línea, si en este análisis tuviéramos que admitir que la sociedad se comporta según las leyes, no habría espacio para avanzar, incluso esta mirada pareciese que fuera la aceptada por el poder local, sin embargo lo social se mueve en otras direcciones. Veamos nuevamente a Moscovici (1981) quien nos ilustra sobre estas afirmaciones:

El sistema social formal o informal y el medio ambiente están definidos y producidos por los que participan en ellos o les oponen resistencia. Los papeles, los status sociales, los recursos psicológicos sólo resultan activos y adquieren significación en la interacción social. La adaptación al sistema y al medio ambiente social por parte de los individuos y de los grupos no es más que la contrapartida de la adaptación a los individuos y a los grupos por parte del sistema o del medio social. (p. 26)

Esto indica que el discurso incluido - el tradicional, el regional, el de las costumbres - en la visión que se quiso construir sobre la ciudad ideal, es la contrapartida y la transformación de las normas “cerradas” que en algún momento se consideraron, pero aun así es impensable y “prohibido” que las mulas y los caballos, los sujetos con sombrero, poncho y carriel, o el señor con la atarraya y la caneca con “pescado” que también es símbolo de nuestra región, se suban al Metro y transiten por su infraestructura con toda tranquilidad; entonces ¿Hasta qué lugar el discurso de aceptación por “las diferencias” o por nuestras tradiciones, es verdaderamente

reconocido? O simplemente es una imagen que quiere mostrarse y nombrarse, pero no vincularse a los espacios urbanos, por razones que desde este tipo de discursos modernos creeríamos que es obvia – construir una ciudad moderna y civilizada - ; pero nuevamente vemos que los discursos oficiales siguen siendo abstractos y alejados de las realidades de las personas, asunto que incide en que los sujetos se comporten de otras maneras. Aun con todo esto, los usuarios y ciudadanos del Metro y la ciudad de Medellín reclaman y se apropian de los espacios urbanos delimitándolos según sus necesidades.

Siguiendo lo expuesto, debemos tener en cuenta lo siguiente, “las normas que determinan el sentido de la adaptación derivan de transacciones pasadas y presentes entre individuos y grupos, y no se imponen a ellos del mismo modo ni en idéntico grado” (Moscovici, 1981, p. 26). Se presentan variaciones en la aceptación o no de lo que un programa de cultura ciudadana a través del Modelo de Gestión ofrece, son en últimas los usuarios los que definen si acatan o no y en qué circunstancias las normas expuestas.

En este sentido, esta cita puede guiarnos para encontrar una respuesta a nuestros interrogantes; hay diversas maneras de aceptar las “normas comunes” lo que a primera vista se torna confuso, porque no logramos explicar categóricamente el hecho; nuevamente aludimos que al inicio de esta investigación pensábamos que las cosas funcionaban como en la teoría, tal y como lo expone el Modelo de Gestión y acompañados de la visión positiva de “la ciudad ideal” nombrada por Reyes (1996), pero los usuarios se comportan de infinitas maneras y responden a las indagaciones de igual forma. Veamos qué es lo que puede suceder:

Existe una presión real por incorporar una serie de normas y conductas aceptadas como comunes, desde aquí se delimita el camino por el que el ciudadano y el usuario del Metro debe y puede transitar; en términos de Moscovici (1981), anunciamos que esto se denomina “influencia social”, de este modo se desprenden posibles respuestas como en lo práctico se ha percibido de parte de las personas, se resisten o las aceptan, eso sí de múltiples maneras, nuevamente este autor nos da una explicación a estos comportamientos denominando la posición asumida como “conformidad”.

“La conformidad ha podido ser definida como un cambio en el comportamiento o las opiniones de una persona, que resulta de una presión real o imaginaria proveniente de una persona o un grupo de personas” Aronson (citado por Moscovici & Paicheler, 1984), luego nos dice que este comportamiento no es monolítico y varía según las posiciones de los sujetos. Diferencia tres tipos de conformidad.

La interiorización es la más permanente y la más enraizada de las respuestas a la influencia social. Asimismo es la forma de conformidad más tenaz y sutil: el sujeto hace suyos el sistema de valores y los actos que adopta hasta tal punto que ya no está en posición de percibir que ha sido objeto de una influencia (...). La identificación ya es un comportamiento más dudoso por lo que se refiere a su perennidad. Se trata de la respuesta a la influencia social de un individuo que desea, prioritariamente, ser semejante al influenciador. Lo que es satisfactorio no es el comportamiento mismo que resulta de la influencia, pero ese comportamiento permite una definición de sí mismo que implica una relación satisfactoria con las personas que el sujeto se identifica (...). La conformidad simulada consiste en aceptar de forma pública un comportamiento o un sistema de

valores sin adherirse a ellos de forma privada (...). Kelman (citado por Moscovici & Paicheler, 1984)

Con lo anterior, encontramos algunos ámbitos que ayudan en la comprensión de los comportamientos de los usuarios, al menos desde un cuerpo teórico existente, creemos que cada categoría reviste de algo la conducta de los ciudadanos que hacen uso del Metro, pero el tercer aspecto “la conformidad simulada” resulta más atractivo para explicar las apreciaciones que varios usuarios entrevistados tenían cuando mencionaban que las normas se presentan solo para transitar dentro del Metro, pero que por fuera no eran asumidas de la misma manera. Sin embargo, nosotros pudimos verificar que aun dentro del tren, no siempre se respetan las normas lo que indica que no podemos conformarnos con este concepto de inmediato porque así como nos respondió una entrevistada: “la gente como que finge”, tendríamos que responderle: “que no es así, en todos los momentos”, ocurre de dicha manera cuando se quiere mostrar una imagen ideal de la ciudad, pero en otras ocasiones se perciben múltiples comportamientos. Lo que tendríamos que preguntarnos es si quienes se comportan “adecuadamente” lo hacen verdaderamente por las estrategias del Metro, o porque simplemente adaptaron algunos mínimos compartidos socialmente a su vida, sin ser objeto exclusivo del Modelo de Gestión y su implementación.

Algunos usuarios manifestaron que independiente de lo señalado por el Metro, ellos mantienen su comportamiento, en este caso la influencia social no es un tema fácil de abordar porque se encuentra en prácticas más profundas y que simplemente no se pueden hallar en un modelo de formación ciudadana para la ciudad de Medellín,

aun siendo referente de orden, limpieza, progreso y verraquera de la región. Por fortuna más adelante en el mismo escrito coincidimos con Moscovici & Paicheler (1984) quienes afirman:

Aunque muy útil, la clasificación de los efectos de la influencia introducida por Kelman no es perfecta. Las tres categorías de influencia no son exhaustivas ni totalmente exclusivas. No obstante, esta clasificación tiene el mérito de insistir en la profundidad de la influencia y en su ambigüedad. Ahora bien, es precisamente la ambigüedad y la complejidad de los diferentes aspectos de la influencia lo que aquí nos interesa. (Moscovici & Paicheler, 1984, p. 178)

Lo anterior, es lo que ha generado nuestras dudas, en vista de que los comportamientos de los usuarios del Metro y en general, los ciudadanos que lo utilizan o se acercan a los dispositivos urbanos construidos se comportan de múltiples maneras y expresan ideas diversas, con más profundidad que las categorizaciones que delimitan las perspectivas expresadas por las personas. Asch (citado por Moscovici & Paicheler, 1984).

Mantiene una posición racional. Para él, “*los sujetos*” siempre son capaces de conservar su libre albedrío. Puesto que, como muestra la evidencia, resulta imposible sustraerse a las influencias, cada individuo puede, no obstante, elegir sus fuentes de influencia con conocimiento de causa, juzgar, sopesar, y, en fin de cuentas, aceptar o rechazar la influencia<sup>59</sup>. (Moscovici & Paicheler, 1984, p. 179)

---

<sup>59</sup> Es necesario enfatizar en los comentarios realizados por los mismos autores luego que finaliza este párrafo: “(...) fueron esos hechos, es decir, los resultados experimentales del propio Asch, los

Desde nuestro análisis, Asch resulta útil en la medida que confirma nuestras apreciaciones. De diferentes maneras el Metro de Medellín termina generando “una influencia social” que se acompaña de otro cuerpo de normas que cumplen funciones similares, como la ciudad misma, la infraestructura y las instituciones sociales, pero que en definitiva los usuarios y por ende los ciudadanos, reciben y adaptan a sus vidas de diferentes maneras, defendiéndolas en ocasiones, exaltándolas en otras, o cuestionándolas, cuando sus discursos no se acercan a lo esperado. No obstante, los otros asuntos presentados en los sectores objeto de nuestro estudio siguen estando ahí, de la misma manera que se escucharon las imágenes orientadoras (Wulf, 2004), también se acercan a lo que nosotros pensamos, en primera instancia, corresponde a lo ilegal porque supuestamente se sale de las normas del Estado y es aceptar un poder no legítimo según la constitución, pero nuevamente, las personas “eligen” por diferentes razones que ellas conocen, si adaptan o no, este tipo de poderes a sus vidas, aceptándolos cuando deciden hacerlo o rechazándolo cuando tienen la posibilidad de guardar silencio conviviendo con estos sin contemplarlos en su cotidianidad, o si se tiene la posibilidad mudándose de barrio.

Por estas razones creemos que se acercan a varios discursos y los aceptan, promulgando diferentes visiones sobre el mismo tema; para nosotros resultaba difícil entender cómo convergen todos estos nodos en un mismo lugar, pero para

---

que desmintieron sus expectativas. Esos resultados van a reducir el alcance de sus afirmaciones, de su construcción teórica, hasta el punto que las generaciones siguientes de investigadores ya no mencionarán sus hipótesis originales y tan sólo retendrán el resultado que Asch obtuvo en contra de lo que esperaba (...)” (Moscovici & Paicheler, 1984). Posteriormente se anexan los ejemplos concretos de lo sucedido, para conocer más remitirse a la fuente original.

los usuarios simplemente es un espacio que ofrece medios de transporte, espacios urbanos, zonas verdes, “tranquilidad”, pareciera que en un segundo plano algo de reconocimiento por el servicio prestado – recordemos que en el capítulo I señalamos que el Metro funciona como cualquier empresa rentable - , por la rapidez, los bajos costos y por la seguridad.

Al llegar a este punto, es necesario establecer que si nos preguntan por las concepciones antropológicas de los usuarios de un programa de cultura ciudadana en el Municipio de Medellín y su relación con la formación ciudadana y las imágenes de hombre postuladas por el Modelo de Gestión Social y Educativo del Metro de Medellín, tendríamos que decir: son diversas las concepciones y desde la vida cotidiana, las experiencias diarias, la historia de los sujetos, así como también a través de lo que la “ciudad educadora” les ofrece, la escuela, instituciones como la iglesia o los espacios eclesiásticos, los medios de comunicación y lo político, se configura una visión de lo que es su realidad; la imagen que los usuarios tienen sobre lo que debe ser el hombre en ocasiones se torna difusa, pero también, lo adapta a las posturas que sobre imágenes de hombre se han construido a nivel local. Los usuarios reciben estos postulados y comúnmente los difunden o al menos responden afirmativamente a ellos, pero en ocasiones sus análisis desbordan esta imagen, en los momentos que son conscientes que son insuficientes para orientar al hombre y terminan considerando que el sujeto va más allá de una simple denominación estipulada a través de un programa de cultura ciudadana.

Los usuarios expresan con sus ideas aceptación por lo que la ciudad y sus dispositivos pedagógicos les ofrece y aún más por lo que representan para la región,

la imagen cívica les llama la atención, pero al menos con quienes tuvimos la posibilidad de interactuar sea por medio de entrevistas o en nuestras observaciones, demuestran que en un sentido práctico se alejan de estas disposiciones, porque su diario vivir no se cierra a un cuerpo de normas creado para “moldear las conductas de los usuarios”, ellos, en todo caso, se apropian de lo público recordándole a ese gris que rodea la ciudad, que esta infraestructura se debe acomodar a sus exigencias. Si lo que se necesita es vender frutas, es vender minutos a celular, sentarse a conversar, ingresar en bicicleta por los espacios peatonales, gritar, saltar, hacer tumultos, apoderarse de lo público, entonces lo urbano tendrá que responder útilmente a esta manifestación del ciudadano; pareciera que independiente de las “normas comunes” siempre se recuerda que más allá están las que se concilian por fuera de las instituciones que “dictaron” los comportamientos “adecuados” a las que los usuarios se debían adaptar, pero que por ahora no se logra percibir. O, volviendo a las ideas de Wulf (2004), ambos aspectos se superponen e interfieren en las conductas y pensamientos de los usuarios.

En cuanto a la segunda pregunta, podemos decir, que la relación estriba en la aceptación en ocasiones de “identificación, otras de interiorización o de simulación” (Moscovici y Paicheler, 1984), que se le da a la propuesta del Modelo de Gestión, si se afirmó con anterioridad que esta propuesta se vincula con lo proyectado desde hace varias décadas en la ciudad de Medellín como un “proyecto civilizador”, entonces, ocurren en este caso situaciones similares, porque ambas propuestas idealizaron al hombre local a través de imágenes alejadas de nuestras interacciones, tendríamos que decir que así como ocurrió hace décadas la idea se

materializa, incluso puede ser reconocida por amplios sectores sociales, pero definitivamente lo que genera es un referente de buenos comportamientos y de civilidad sin que en las prácticas reales se asuma en su totalidad dicha visión. En este caso, los usuarios aceptan el ofrecimiento, lo reconocen, pero interactúan con el medio de transporte de una manera diferente y cuando se les pregunta sobre este proyecto, inmediatamente esbozan una actitud con la misma naturaleza que el proyecto desea que lo hagan: positiva y entusiasta, pero luego, comienzan a reflexionar desde lugares diferentes para evaluar lo que el Metro de Medellín a través del Modelo de Gestión hace.

Creemos que las prácticas son similares, lo urbano reconociendo los cambios tecnológicos y los cambios que a nivel urbano se pueden generar por los conocimientos científicos, pero la pretensión no se aleja contundentemente de lo que hace décadas se consideró necesario para Medellín; son propuestas cercanas, sino fuera de esta manera la apropiación sería diferente y la gente respondería contundentemente a esto sin necesidad de apropiarse a través de una imagen más pública que privada, el hecho de que aún se sienta una proyección en medios de comunicación, en las noticias, en los periódicos, en los espacios políticos, entre otros, de la idealización de la ciudad genera sospechas sobre un verdadero programa de cultura ciudadana. Nuevamente aludimos en materia de movilidad y aun con la mirada “modernizante” que recorre nuestras ciudades la propuesta del Metro de Medellín es exitosa.

## **CONCLUSIONES**

Quienes a finales de los años ochenta vivíamos en la ciudad de Medellín apreciamos cómo se transformaba la ciudad urbanísticamente, un gris representado en columnas de concreto que se levantaban varios metros por encima del suelo comenzó a ocupar los territorios donde antes habitaban familias, empresas, talleres

o simplemente, por donde transitaban peatones y vehículos. Varios años pasaron, y desde una mirada desprevenida escuchábamos que la construcción del tren se había detenido, seguramente en los medios de comunicación informaron sobre esta situación, lo que no se comprendía era cómo después de haber regalado unos cuadernos por parte del Banco Industrial Colombiano a todos los estudiantes de la ciudad, con una portada donde aparecían vagones y columnas de concreto similares a las que veíamos en la ciudad, se detenía una obra luego de haber gastado tanto dinero.

Recuerdo diferentes reacciones frente al proyecto pensado para la ciudad, pero sobre todo, algunas donde se escribían comentarios e insultos de desaprobación, en la misma infraestructura del Metro. Para ese momento, se desconocía – al menos desde una visión particular – lo que sucedería con la construcción. Años después, cuando se reanudaran las obras y luego de su inauguración en 1995 resultaba impensable observar el cambio urbanístico de la ciudad, con aceras y calles amplias, construcción de parques, de bibliotecas, con cinturones viales y de permanencia para los nuevos usuarios; pero más difícil aún resultaba considerar que una obra de aquella magnitud, además de ofrecerle al Área Metropolitana “cualidades naturales” como un servicio de transporte rápido, económico, limpio y eficiente, incorporara a sus servicios las denominadas “cualidades adquiridas” basadas en una propuesta de formación ciudadana, conocida comúnmente, como “Cultura Metro”.

En este sentido, y es una visión compartida por todos los usuarios entrevistados en esta investigación, las “cualidades naturales” del Metro de Medellín se traducen actualmente en una propuesta viable y exitosa, pero así como problematizábamos previamente nuestras visiones del mundo construidas a través de imágenes orientadoras, debemos reconocer que esta opinión se corresponde con la mirada de desarrollo y progreso en la que seguramente también creemos. Los usuarios que compartieron sus concepciones le dieron valor a la manera como pueden interactuar con el medio de transporte, sea para desplazarse o simplemente aprovechando los dispositivos urbanos que proporciona.

Es necesario nombrar, otro de los factores de importancia para los usuarios y corresponde al impacto de la infraestructura del Metro en los sectores que fueron escenarios de observación, en los que se generó un impacto comercial digno de analizar, porque permitió que los ciudadanos habitaran la calle, se apropiaran de ella y pudieran recorrer en familia unos espacios que en términos generales facilitaron la movilidad de los sujetos.

Otro de los aspectos señalados por los usuarios tiene que ver con las estrategias didácticas empleadas en el programa de formación ciudadana que fue sintetizado en los Modelos de Gestión, pero que los usuarios entrevistados describieron desde su cotidianidad. Ellos dieron cuenta sobre cómo se hacían estos ejercicios, comenzando con las comunicaciones dentro de las estaciones, hasta los talleres, revistas, documentos y controles ejercidos de parte de la Empresa en sus programas de formación. En este aspecto comenzaron a presentarse algunas

controversias y disyuntivas entre lo manifestado por los usuarios, por los funcionarios y lo nombrado en el Modelo de Gestión, asuntos que fueron abordados en los capítulos III y IV.

Se encontraron ciertas recurrencias en las entrevistas, observaciones y en el mismo Modelo de Gestión, y fueron nombradas en el cuerpo del trabajo de la siguiente manera: dispositivos urbanos para interactuar con el medio de transporte, dispositivos urbanos para el desarrollo comercial, estrategias didácticas para la apropiación del medio de transporte y el uso del tren sólo como medio de transporte. En éstas, se describen las cualidades adquiridas y las cualidades naturales desde lo dispuesto en la fundamentación del programa de formación ciudadana.

Por otro lado, tuvimos concepciones difíciles de comprender y que fueron interpretadas desde las expresiones de los usuarios y de la observación participante realizada, la categoría denominada: apropiación parcial de la “Cultura Metro”, permitió vincular conceptos como desviación, anomia y exclusión donde Moscovici & Paicheler problematizaban la confusión presente en las maneras cómo “señalamos” los comportamientos de los seres humanos, en este caso, no con el fin de incorporar a algunos usuarios del Metro desde esta visión, sino de delimitar las situaciones en las que catalogamos a los sujetos por su forma de vestir, de trabajar o de comportarse, confusiones y solapamiento similares tanto en la revisión documental efectuada, como también en nuestro trabajo de campo.

Las concepciones de los usuarios también se orientan a identificar el Metro de Medellín como símbolo de progreso y de identidad, este factor ha sido piedra angular en las estrategias pedagógicas implementadas por parte de la Empresa, por eso cuando nombramos el “lenguaje positivo” y la “cultura del sí se puede” anunciábamos, son estrategias que fortalecen el regionalismo, la identidad y el recuerdo de la grandeza de los antioqueños, asuntos abordados claramente en el Modelo de Gestión, dispuestos en la publicidad del Metro dentro y fuera de él y en las mismas concepciones de los usuarios. Uno de los aspectos que más genera controversia en esta investigación es lo que denominamos: “seguridad e intervención Metro de Medellín”, por la complejidad en las respuestas de los usuarios resultó difícil encontrar una categoría que recogiese las visiones múltiples que esbozan en sus comentarios, por esto, recurrimos a teóricos que interpretan los comportamientos de los seres humanos y lo que el proceso educativo, formal, no formal e informal, hace en cada uno de nosotros. Con esto, recogemos la importancia que las interacciones cotidianas tienen en la constitución de las subjetividades.

Por último, volvamos a nuestra pregunta inicial: ¿Cuáles son las concepciones antropológicas que tienen los usuarios de un programa de cultura ciudadana en el Municipio de Medellín? y ¿Qué relación tienen con la formación ciudadana y las imágenes de hombre postuladas por el Modelo de Gestión Social y Educativo? Desde aquí podríamos responder nuevamente:

- Son diversas las concepciones, las experiencias diarias, la historia de los sujetos, las estrategias como la “ciudad educadora”, instituciones diversas entre las que se encuentran la escuela la iglesia o los espacios eclesiásticos, los medios de comunicación y lo político, que hacen posible la configuración de la realidad. La imagen que los usuarios tienen sobre lo que debe ser el hombre en ocasiones se torna difusa, pero también, se adapta a las posturas que sobre imágenes de hombre se han construido a nivel local. Los usuarios reciben los postulados de la “Cultura Metro” y comúnmente los difunden o al menos responden afirmativamente a esta propuesta, aunque en ocasiones sus respuestas desbordan esta imagen.
- Los usuarios expresan con sus ideas aceptación por lo que la ciudad y sus dispositivos pedagógicos les ofrece y aún más por lo que representan para la región, la imagen cívica les llama la atención. Paradójicamente, en sus acciones o en el desarrollo de las entrevistas demuestran que en un sentido práctico se alejan de estas disposiciones, porque su diario vivir no se restringe a un cuerpo de normas creado para “moldear las conductas de los usuarios”. En todo caso ellos se apropian de lo público recordándole a ese gris que rodea la ciudad, que él es su dueño y que esta infraestructura se debe acomodar a sus exigencias.
- En cuanto a la segunda pregunta, podemos decir, que la relación estriba en la ocasional aceptación de “identificación, otras de interiorización o de simulación” (Moscovici y Paicheler, 1984), que se le da a la propuesta del Modelo de Gestión, si se afirmó con anterioridad que esta propuesta se vincula con lo proyectado desde hace varias décadas en la ciudad de Medellín como un “proyecto

civilizador”, entonces, ocurren en este caso situaciones similares, porque ambas propuestas idealizaron al hombre local a través de imágenes alejadas de nuestras interacciones. Tendríamos que decir que, así como ocurrió hace décadas, la idea se materializa, incluso puede ser reconocida por amplios sectores sociales, pero definitivamente lo que genera es un referente de buenos comportamientos y de civilidad sin que en las prácticas reales se asuma en su totalidad dicha visión. En este caso, los usuarios aceptan el ofrecimiento, lo reconocen, pero interactúan con el medio de transporte de una manera diferente y cuando se les pregunta sobre este proyecto, inmediatamente manifiestan una actitud que se ajusta a la naturaleza misma del proyecto: positiva y entusiasta.

- El análisis y las prácticas de los usuarios del Metro pone de manifiesto una interacción diversa con el programa de cultura ciudadana, no es una relación monolítica sino múltiple. Creemos que la relación es producto de que, en ocasiones, estos usuarios reconocen algunos asuntos interesantes en los servicios que el Metro les ofrece en cuanto a transporte, y también se había aceptado la ciudad como espacio cívico, ordenado, referente de progreso, nuevamente se despiertan estos sentimientos para que las personas convivan con ellos, los exalten y empleen para que Medellín sean un lugar reconocido a nivel nacional y de orgullo para el país, es justo desde aquí que se definen las imágenes de hombre necesarias en el programa de cultura ciudadana; sin embargo, las personas lo aceptan como indicamos previamente, de diversas maneras con lo que queda por fuera cualquier perspectiva de sumisión frente a la propuesta y mucho menos de homogeneidad.

- En materia de infraestructura habíamos dicho que cuando reflexionamos sobre los proyectos civilizatorios del siglo XX y los actuales, no deberíamos pensarlos como discontinuidades, sino como proyecciones realizadas desde una óptica similar, esto se concluyó a partir de las entrevistas realizadas a usuarios, los funcionarios de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. y del rastreo documental. Los valores, los buenos comportamientos, lo cívico, el orden, la disciplina, se nombran de manera similar a como fueron nombrados a principios del siglo XX, la investigación explícita asuntos de esta índole y si pensamos estrictamente en lo urbano, “la ciudad ideal” a la que hicimos referencia demuestra que este tipo de dispositivos ya se utilizaron.
- Es interesante la propuesta, en la medida que abre los barrios a la ciudad, los convierte en algo llamativo y proporciona los medios de transporte asequibles y rápidos, permitiéndole a los estudiantes, trabajadores y amas de casa, movilizarse por diferentes lugares. Estos dispositivos urbanos son importantes en la medida que reestructuran los barrios aledaños a las estaciones Tricentenario, Acevedo y Andalucía del Metrocable.
- La denominada “Cultura Metro” es una construcción que busca ser más un referente de comportamiento, que una realidad; en pocas palabras, las personas no son como “la Cultura Metro” les dice que sean, nuestros diálogos con usuarios y las observaciones realizadas lo ponen en evidencia en buena medida, eso sí hay comportamientos comúnmente aceptados, hay otros producto de la diversidad de hábitos, incluso que hacen parte de las procedencias regionales de los usuarios y sus costumbres, y otros, que las personas terminan aceptando

de una manera poco comprensible, y son los que muchos usuarios manifiestan se aceptan dentro del tren pero no fuera de él.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Álzate, N. (2009). *La Bella Villa*. Medellín: Alcaldía.

Aristizábal Botero, C.A. (2008). *Teoría y metodología de investigación, guía didáctica y módulo*. Colombia: Fundación Universitaria Luís Amigó. Recuperado de <http://www.funlam.edu.co/administracion.modulo/NIVEL-06/TeoriaYMetodologiaDeLaInvestigacion.pdf>

- Bauman, Z. (2003). De peregrino a turista, o una breve historia de la identidad. En S. Hall, & P. Du Gay. (Comps.), *Cuestiones de identidad cultural* (pp. 40-68). Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Carreño, M. (1880). *Manual de urbanidad y buenas maneras: para uso de la juventud de ambos sexos, precedido de un buen breve tratado sobre los deberes morales del hombre*. Francia: Librería de Garnier.
- Castro, S. (2007). ¿Disciplinar o poblar? La intelectualidad colombiana frente a la biopolítica (1904-1934). Recuperado de <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=105115241006>
- Castro, S., & Restrepo, E. (Ed.). (2008). *Genealogías de la colombianidad: formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Castro, S. (2008). El advenimiento del homo urbano. Biopolítica y planificación urbana en Bogotá (1910-1929). En C. E. Piazzini y V. Montoya. (Edit.). *Geopolíticas: espacios de poder y poder de los espacios* (pp.129-153). Medellín: La Carreta Editores.
- Castro, S. (s.f). Ciencias sociales, violencia epistémica y el problema de la “invención del otro”. Recuperado de <http://www.oei.es/salactsi/castro1.htm>
- Gil Barrera, A.F. (2009). Prólogo. En, *La Bella Villa*. Medellín. Alcaldía.
- Gómez, J., Grau, A., Giulia, A., & Jabbaz, M. (s.f.). *Técnicas cualitativas de investigación social, grado de relaciones laborales y recursos humanos*. Universidad de Valencia: Departamento de Sociología y Antropología Social.

Recuperado de [http://ocw.uv.es/ciencias-sociales-y-juridicas/tecnicas-cualitativas-de-investigacion-social/tema\\_6\\_investigacion\\_documental.pdf](http://ocw.uv.es/ciencias-sociales-y-juridicas/tecnicas-cualitativas-de-investigacion-social/tema_6_investigacion_documental.pdf)

Guber, R. (2001). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo editorial Norma.

Giraldo, Fabio. (1998). La ciudadanía: entre la idea y su realización. *Estudios Políticos*. (12), pp. 10-21.

Mendieta, E. (1998). Modernidad, posmodernidad y poscolonialidad: Una búsqueda esperanzadora del tiempo. En S. Castro y E. Mendieta. (Coord.), *Teorías sin disciplina: latinoamericanismo, poscolonialidad y globalización en debate* (pp.102-121). México: University of San Francisco.

Metro de Medellín. (2002). *La Cultura Metro: un Modelo de Gestión Social y Educativo para la ciudad*.

Metro de Medellín. (2005). *La Cultura Metro: un Modelo de Gestión Social y Educativo para la ciudad*.

Metro de Medellín. (2010). Nuestra organización. Recuperado de [https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=54&id\\_link=156&parent\\_link=153&Itemid=156&lang=es](https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=54&id_link=156&parent_link=153&Itemid=156&lang=es)

Metro de Medellín. (2012). Informe Corporativo Metro 2012. Recuperado de <https://www.metrodemedellin.gov.co/informecorporativoMETRO2012/informe.pdf>

Metro de Medellín. (2013). Plan maestro 2006-2030: confianza en el futuro. Recuperado de <http://www.medellincomovamos.org/presentacion-plan-maestro-metro-de-medellin-2006-2030-confianza-en-el-futuro-2013>

Moscovici, S. (1981). *Psicología de las minorías activas*. España: Ediciones Morata.

Moscovici, S. (1984). *Psicología social*. Barcelona: Paidós.

Moscovici, S. (1986). *Psicología social, II: pensamiento y vida social, psicología social y problemas sociales*. Barcelona: Paidós.

Naranjo Giraldo, G., (1998). Formación de ciudad y con-formación de ciudadanía. *Estudios Políticos*. (12), pp. 41-65.

Naranjo Giraldo, G., Peralta Agudelo, J., & Hurtado Galeano, D. (2001). Procesos de urbanización y formación de ciudadanía. La "ciudad informal" entra y sale de la "ciudad formal". *Territorios revista de estudios regionales y urbanos*. (06), pp. 31-50.

Naranjo, J. (2013, marzo). El mito de la "Raza Paisa" o la construcción de una identidad. *Revista de Humanidades Populares*. Recuperado de <http://es.scribd.com/doc/133203840/Rev-Humanidades-6>

Quiroz, A., Velásquez, A., García, A. & González, S. (2002). Técnicas Interactivas para la investigación social cualitativa. Recuperado de [http://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/641/Tecnicas\\_interactivas\\_completo.pdf](http://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/641/Tecnicas_interactivas_completo.pdf)

Reyes, Catalina. (1996). *Aspectos de la vida social y cotidiana de Medellín 1890 – 1930*. Colombia: Tercer Mundo Editores.

Runge Peña, A., & Muñoz, D. (2005). El evolucionismo social, los problemas de la raza y la educación en Colombia, primera mitad del siglo xx: el cuerpo en las estrategias eugenésicas de línea dura y de línea blanda. Recuperado de <http://www.rieoei.org/rie39a06.pdf>

Segundo volumen de la biblioteca de «Cultura» (1920): *Los problemas de la raza en Colombia*. Bogotá: Imprenta Linotipos de El Espectador.

Serna, C., Arroyave, J. (2008). *“El Metro soy yo” Análisis de la calidad persuasiva del modelo comunicativo utilizado por el Metro de Medellín en una campaña educativa*. Tesis de grado no publicada de Comunicaciones. Universidad de Antioquia. Facultad de Comunicaciones. Pregrado de Comunicaciones. Medellín, Colombia.

Uribe de Hincapié, M.T. (1998). Órdenes complejos y ciudadanías mestizas: una mirada al caso colombiano. *Estudios Políticos*. (12), pp. 24-46.

Uribe de Hincapié, M.T. (1996). Proceso histórico de la configuración de la ciudadanía en Colombia. *Estudios Políticos*. (9), pp. 67-76.

Wulf, Ch. (2001). Historicidad, culturalidad, transdisciplinariedad. *Revista Educación y Pedagogía*. Volumen XVI (39), pp. 162-183.

Wulf, Ch. (2004). *Antropología de la Educación*. Barcelona: Idea Educación.

## FOTOGRAFÍAS

Metro de Medellín. (2014). *Recorrido del tren entre las estaciones San Antonio y Parque Berrío en la ciudad de Medellín*. [Fotografía 1] recuperado de [https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com\\_morfeoshow&task=view&gallery=3&lang=es](https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com_morfeoshow&task=view&gallery=3&lang=es)

Metro de Medellín. (2014). *Metrocable y sistema integrado de transporte en la ciudad de Medellín*. [Fotografía 2A] recuperado de

[https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com\\_morfeoshow&task=view&gallery=3&lang=es](https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com_morfeoshow&task=view&gallery=3&lang=es)

Metro de Medellín. (2014). *Recorrido del tren entre las estaciones Acevedo y Madera entre los municipios de Medellín y Bello*. [Fotografía 2B] recuperado de [https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com\\_morfeoshow&task=view&gallery=3&lang=es](https://www.metrodemedellin.gov.co/index.php?option=com_morfeoshow&task=view&gallery=3&lang=es)