

EL VIOLINISTA EN EL METRO
**NORMAS Y CONDUCTAS EN PERSPECTIVA CIUDADANA. UN
ESTUDIO DE CASO: LA “CULTURA METRO” EN MEDELLÍN.**

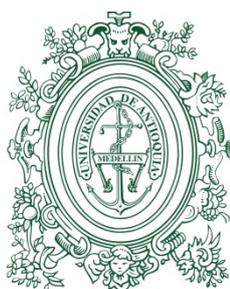
OMAR FABIÁN BURITICÁ OSPINA

Asesor (a):

ANDREA LISSETT PÉREZ FONSECA

Doctora en antropología social

Monografía para optar al título de sociólogo



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**

1 8 0 3

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Sociales y humanas
Departamento de Sociología

2015

Agradecimientos

A mi asesora, quien siendo docente del curso “El oficio de investigar” le dio el primer impulso a un proyecto que años más tarde, bajo su tutoría se materializaría en este informe. La investigación que lo precedió, no hubiese sido posible sin su paciencia y sus aportes.

A los maestros que me apoyaron en mi formación, especialmente a aquellos que en el desarrollo de sus asignaturas, me guiaron por distintos caminos a través de los cuales, podría analizar mi tema de interés: Luis Javier Robledo Ruíz, Heidy Cristina Gómez Ramírez, Julián Cárdenas Herrera, Raúl Fernando Montoya Ruíz y Juan Guillermo Zapata Ávila.

A la Sala Antioquia de la Biblioteca Pública Piloto.

A Jairo Gutiérrez Henao, funcionario de Gestión Social y Servicio al Cliente del metro de la ciudad de Medellín, por haberme permitido participar en la Diplomatura “Formación de líderes metro: cultura como modo de relación”.

Resumen

Este informe es el resultado de una investigación, que muestra como a través del lente de la “cultura metro”, se puede ver como el sistema económico crea unos sistemas de representación con connotaciones ideológicas y que cumple una función de regulación social en beneficio de los grupos dominantes, que domestican a las masas en defensa de su posición. Esa conclusión, se ha estructurado a partir de un estudio que ha pretendido analizar las formas de control ejercidas a través del reglamento del metro y que se ha abordado metodológicamente a través de la prensa. Esta información, ha posibilitado el análisis de la historia del metro y su “cultura”, los ciudadanos que la inspiraron y los episodios de resistencia que se han presentado frente a la misma, a la luz de las teorías sociológicas que analizan la ciudad, el poder y el control social.

Palabras claves: Cultura metro; Metro de Medellín - Aspectos sociales; Transporte público – Medellín; Relaciones de poder; Ethos paisa; Control social.

Tabla de contenido

Introducción	6
Estado del arte y debate conceptual	12
Capítulo I.	
El metro en la ciudad.....	28
1.1. La movilidad urbana, en perspectiva sociológica.	28
1.2. Un metro para el mundo.....	36
1.3. Érase una vez un metro... en Medellín.	50
Capítulo II.	
Configuraciones culturales con el metro de Medellín.....	65
2.1. Ethos paisa: tras el metro y su “cultura”.	65
2.2. Construcción de la “cultura metro”.	75
2.3. La explicación de una metromorfosis.	84
Capítulo III	
El Circuito del poder	96
3.1. Las dos caras del poder en la “cultura metro”.	96
3.2. Una “cultura” coercitiva.....	105
3.3. Respuestas activas frente a la “cultura metro”.	116
Conclusiones	128
Bibliografía	131
Referencias de noticias.....	144

Los sociólogos leemos la ciudad, ella es un texto, una grafía, escritura hecha en el transcurrir del tiempo por nuestro quehacer humano. El pasado 30 de noviembre se puso en funcionamiento la que será "la arteria principal" de este espacio denominado área metropolitana del Valle de Aburrá y ello constituye un acontecimiento singular. El metro es un texto subrayado y en negrilla sobre el paisaje, es una escritura con tinta indeleble después de la cuál cambió profundamente la vida de la ciudad. Hoy Medellín está compuesto de metro, metro físico y metro simbólico. Viaja el tren por el centro de la ciudad, por la ribera del río, se detiene detrás de la ciudad universitaria y la universidad se retuerce y cambia de frente para no estar de espaldas a la realidad. Es el ámbito de circulación del metro es infinitamente más extenso que el trazado por su carrilera; él viaja por nuestras mentes día a día, hora por hora y por extraños túneles se mete velozmente en nuestra vida cotidiana, es otro rey mago en esta navidad, por lo cual deberíamos decir que Metror, Melchor, Gaspar y Baltazar son los reyes mago hoy en Medellín. Yo les propuse a mis alumnos que adelantáramos el día del sociólogo, para cuándo él se convirtiese en personaje público. Fecha en la cual ellos deberían tomarse el metro con sus sentidos y su intuición, lo recibieran en su interior para pensarlo, para sentirlo, para leerlo para que lo comprendieran y así lo pudieran leer textualmente y se dieran cuenta de lo que ocurrió en la ciudad. Cambió tanto Medellín que más perjudicada fue la gorda de Botero, porque ahora lo que le llega es el metro, además el parque de Berrio volvió a ser el punto de encuentro de recuerdos y atracadores.

Jaime Ochoa A, Decano Facultad de C. sociales y humanas.
Universidad de Antioquia.

Ochoa, J. (1995, 19 de diciembre). ¡Sociólogos para leer la ciudad! *El Mundo*, p. 3.

Introducción

El metro es la columna vertebral del Sistema de Transporte Integrado de la ciudad de Medellín, al que se unen el Metrocable, el Metroplús, la bicicletas públicas y recientemente el Tranvía de Ayacucho. Según lo expone Gualdrón (2014, 1 de octubre, párr. 8), el medio de transporte moviliza diariamente 770.000 personas de seis municipios del valle de Aburrá (Bello, Medellín, Itagüí, Envigado, Sabaneta y La Estrella) y es la piedra angular del desarrollo en la ciudad. La idea del metro fue proyectada en 1979, como una forma de centralizar las actividades de los habitantes de una ciudad que de acuerdo con González (2003, p. 21), buscaba articular al sistema ya existente, mejores alternativas de movilidad. Muchos años antes de que el metro rodará por primera vez el 30 de noviembre de 1995, se comenzó a estructurar también lo que hoy es conocido como “cultura metro”: un reglamento que la gente adoptará al interior de las instalaciones y que promoviera una nueva cultura ciudadana.

De tal manera, que el metro se volviera “promotor de comportamientos sociales 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” (Restrepo, Gutiérrez & González, 2005, p. 11). Fue tal la interiorización que se hizo de ese concepto de “cultura metro”, que se ha vuelto un concepto asociado e inherente a la ciudad de Medellín, “una especie de emblema de la antioqueñidad” (Tamayo, 2012, 17 de noviembre, p. 23), que hace parte de imaginario colectivo.

Ese concepto de “cultura metro”, está estructurada en su función primaria como un instrumento de dominación social que se ejerce a través de mecanismos de control social, en algunos casos se muestra tenue, en otros es explícito. Dentro de ese proceso, se presenta una dicotomía en donde el dominado y el poderoso son dos polos en ese ensamble social, que se conectan a través relaciones ideológicas y coercitivas que se naturalizan y se vuelven cotidianas. Teniendo en cuenta esa dualidad, en este trabajo se analizan ambos extremos para tener más herramientas que permitan esquematizar el circuito del control social, que tiene un origen, un medio a través del cual se ejerce y alguien que responde a esos estímulos. Con eso presente, la pregunta que pretendí responder en la presente investigación es ¿Cómo se han establecido dispositivos de control en la ciudad de Medellín a través de la “cultura metro” y cuál es la percepción que se ha manifestado en sus usuarios, luego de episodios de resistencia frente a la misma?

Inicialmente, la “cultura metro” era para mí una prolongación más de la conciencia ciudadana, que tenía rasgos adoctrinadores que me eran difíciles de identificar. Tratando de desentramar la

cuestión del asunto, empecé a interesarme por la percepción que se creaban las personas al respecto, pero no tardé en darme cuenta, que esa opinión está sesgada por estímulos externos que uniforman esa apreciación. Luego de descartar el tema y de estar seguro de que no aplicaba para esta disciplina, me di cuenta que antes obviaba una serie de estímulos y fuerzas que se entretajan alrededor del metro, que hacen parte de su técnica impulsadora y que si bien no eran cosas concretas, podían delimitarse y extraerse con ayuda de unas herramientas conceptuales que otros científicos no tenían, que ya habían intentado abordar el tema desde otros puntos de vista.

Tal como se planteó en el Consejo de la ciudad (1999, p. 26), la “cultura metro” fue concebida inicialmente como un esquema que permitiera educar a la comunidad en el buen uso del sistema, en vista de los destrozos y vandalismo que se presentaba en la infraestructura pública y privada, asumiendo que el usuario de este sistema de transporte, es por naturaleza destructivo y poco cívico (Vélez, Gutiérrez & González, 2005, p. 34). Es por lo anterior, que resulta indispensable considerar el contexto en el que surge la “cultura metro”: una ciudad de profunda desigualdad social, con problemas de violencia y de inseguridad. Tal como lo plantean Álvarez y Castrillón (2010, p. 163), Medellín a final de los años 80 y buena parte de los años 90 pasó a ser la ciudad con mayores tasas de homicidios y otras expresiones de violencia del país. El punto más alto se sufrió en 1991 con tasas de homicidio de 424 por cada 100.000 habitantes; a fines de los noventa bajó hasta 195 y en 2002 volvió a subir a 217, todo esto, iba acompañado de graves violaciones a los derechos humanos; generándose una época miedo, desconfianza y debilitamiento del tejido social.

Este fenómeno se ha mantenido hasta el día de hoy, expresándose en una ciudad marcada por la violencia y las historias de muerte, por fronteras invisibles que definen zonas por las que no se puede circular, “la violencia acecha en la calle, en la cuadra o en la casa, operando como una fuerza que desplaza y segrega” (Riaño, 2006, p. 51). En consecuencia, la misma comunidad ha desarrollado unos mecanismos de presión para tratar de alcanzar unos niveles de seguridad y estabilidad social, que le permitan cierta tranquilidad. Este modelo de comportamiento se impone desde la niñez y puede ser represora de la libertad del individuo, en vista de que a través de la norma y el castigo se vende un modelo de comportamiento que se debe adoptar sin ser cuestionado.

Visto dentro de esa estructura y considerando los elementos del entorno en que germina la “cultura metro” y los ciudadanos que la inspiraron, la “cultura metro” aparece articulada dentro de una serie de mecanismos de control y vigilancia, como una ramificación de la cultura de una “sociedad premoderna... que sigue pensando en una serie de valores que están completamente

atados a los valores religiosos... profundamente conservadora, que no [respeto] las libertades individuales” (Restrepo, en declaraciones recogidas por Aguirre, 2014, 15 de agosto, p. 8). Las primeras estrategias comunicativas utilizadas por el metro, fueron netamente publicitarias, con el fin de producir una apropiación con el sistema. En efecto, los mecanismos para producir en los habitantes del departamento un sentido de pertenencia por el metro han sido fructíferas; el metro ha logrado consolidar una imagen respaldada por el reconocimiento que de él hacen sus beneficiarios. Prueba de ello, es que en la encuesta “Medellín cómo vamos”, el metro durante ocho años consecutivos ha sido la empresa mejor evaluada por los antioqueños; según lo presenta Galvís (2012, 4 de octubre), en 2011 alcanzó una imagen favorable del 99%, en 2012 del 96%, mientras que en 2013 “el medio de transporte público con mayor satisfacción reportada fue el metro” (Restrepo, Torres e Ipsos - Napoleón Franco, 2013, p. 71).

Si bien no se concibe la ciudad sin el metro, tampoco se concibe el metro sin la “cultura metro”. En una encuesta realizada previamente, se evidenció que el 94% de las personas encuestadas, considera que la “cultura metro” es fundamental para el buen funcionamiento del sistema. Pero, esta información al ser contrastada con otros recursos teóricos y empíricos, deja entrever que se trata de un concepto que ideológicamente es admitido por las personas como si fuera un reflejo del metro y en la práctica, se asume como elemento imperativo. Lo anterior, en razón a que el 43% de los encuestados percibe que casi siempre practica la “cultura metro”, pero sólo el 18% de los encuestados dice siempre puede llevar la “cultura metro” a otros espacios, concibiéndose como un elemento propagandístico y restrictivo, más no como elemento formador.

Considerando lo anterior, podemos deducir que la “cultura metro” surge como una campaña ideológica y publicitaria, que desde mi perspectiva corrige los efectos visibles, más no la causas de la problemática que enfrentan; su prioridad es el dominio y la censura, no la generación de una cultura ciudadana. Aunque es verídico que se produce un cambio en el comportamiento de las personas que usan el sistema, este es efímero y superficial, producido por el bombardeo constante de estímulos que se tienen estando dentro de sus instalaciones.

Si bien todos los sistemas para que puedan funcionar y sean efectivos deben tener una reglamentación, que para que se cumpla debe haber un control, un seguimiento, unos incentivos y/o castigos en caso de que no se cumplan. La principal característica del metro de la ciudad es la eficiencia, hasta el punto de que su “cultura” se vuelve modelo y se exporta (Álvarez, 2012, 21 de agosto, p. 15). La “cultura metro” hace parte de la manera a través de la cual, se mantiene lo social en unos niveles de convivencia que implican las masas de las grandes ciudades, en donde la normatividad permite mantener la cohesión.

No obstante, esas reglas conservan unos preceptos, pero a su vez, constituyen en sí mismas un orden significativo, que abarca no solamente la manera de comportarnos al interior del sistema, sino que va dando una lógica existencial y vivencial del buen comportamiento y como ser en sociedad. Uno de logros más interesantes de la investigación, es ver como a través de ese lente tan específico como la “cultura metro”, se puede ver como se está disciplinando lo social y los grandes colectivos en Medellín. Esa regulación conlleva a otros terrenos que entran en lo cultural, lo simbólico, lo moral y lo ético; es decir, en la “cultura metro” se está pensando algo global: la sociedad y la regulación desde grandes conglomerados.

En la configuración del vínculo entre el metro y sus usuarios a través de la “cultura metro”, se han introducido una serie de dispositivos de control que no le son indiferentes, pues aunque siga los códigos de comportamiento que a través de ellos se le indican, lo hace por el exceso de vigilancia a la que está sometido, pero no está preparado para llevar esas prácticas a otros espacios de su cotidianidad, debido a que lo percibe como una restricción a su independencia. Es decir, esos agrupados no son pasivos, tienen respuestas; como secuela de lo anterior, en el metro se han presentado episodios de resistencia, a la imposición de un modelo de comportamiento socialmente correcto.

Estas digresiones en algunos casos han generado el debate de la opinión pública, debido a que la ausencia de interlocución con la institucionalidad del metro, lleva a los usuarios a buscar otros canales para expresar la percepción que se tiene del sistema y las normas que condicionan su uso. Medidas que en algunos casos, podrían ser consideradas por los usuarios como invasoras de su subjetividad. Este trabajo pretende dar al lector herramientas históricas, analíticas y conceptuales, para que pueda dilucidar los parámetros a través de los cuales se construye esa regulación, como se recrea política, ideológica y publicitariamente en función de determinados intereses que lo hacen funcional al capitalismo.

Al mismo tiempo, pretende abrir la posibilidad de replantear un sistema formativo concebido hace 20 años, en un contexto distinto y darle herramientas que permitan respaldar la difícil tarea que representa el manejo de grandes concentraciones de personas. De tal manera, que la “cultura metro” satisfaga la necesidad para la cuál ha sido creada, pero que en ese proceso no trasmita una visión parcializada de la realidad, sino que sea inclusiva y respetuosa de las diferencias. Con esa justificación, me propuse analizar los dispositivos de control social ejercidos a través de la “cultura metro”, que han sido efectivos en los usuarios del metro de la ciudad de Medellín y las formas de resistencia que se han generado en consecuencia, teniendo una repercusión en la opinión pública.

Con ese propósito, se buscó identificar las características del ethos “paisa” que han inspirado la “cultura metro”, la han hecho eficaz en ese entorno y la han consolidado a lo largo del tiempo. Esa información, se usó para analizar las lógicas de control ejercidas por la institucionalidad representada en el sistema metro de la ciudad de Medellín a través de la “cultura metro” e indagar, por la percepción social que los usuarios del metro han construido sobre la “cultura metro” testimoniada en la prensa, como resultado de episodios de resistencia frente a la normatividad, que han generado debates ciudadanos.

Siguiendo esos lineamientos que nos permitan alcanzar el objetivo inicial, se ha teniendo presente un primer acercamiento empírico del tipo cuantitativo, que arrojó unas impresiones que no fueron determinantes para responder la pregunta de investigación, por eso se le dio prioridad a la información documental, representada en la información institucional y de prensa. Se hizo una recopilación de información difundida por el metro de la ciudad de Medellín a través de libros, periódicos, volantes y cartillas; con el fin de conocer a profundidad el discurso que maneja la institucionalidad.

Este proceso, se acompañó de un rastreo de la información publicada en la prensa escrita y electrónica, en los diferentes diarios locales y nacionales del país, tratando de hallar información que aportará datos sobre la manera como se pensó ese sistema de transporte masivo y la “cultura” posterior. Además, permitió hacer un inventario y un análisis de las principales situaciones, que se han presentado en la instalaciones del metro como una forma de resistencia, en el sentido de que trasgreden esa “cultura metro” y los debates que se han producido en la opinión pública sobre el tema.

Con la información obtenida escribí tres capítulos que son la materia prima de este informe, estructurados a partir de tres campos temáticos: ciudad y sistemas de transporte masivo, cultura y poder, con la pretensión de dar a esta investigación una visión integradora, que empalme las distintas intersecciones que se enraman a su alrededor. En el primer capítulo contextualice mi indagación, en esquemas más generales que aumenten sus alcances. La intención fue mostrar como los raciocinios en torno a los sistemas de transporte, están supeditados a lógicas superiores que van dando forma a fenómenos más específicos como la “cultura metro”, que no deja de ser un subproducto de una problemática global, que obedece a unos intereses que van más allá de la inmediatez.

Los sistemas de transporte masivo representados en el metro, suponen una alternativa que el Estado provee para satisfacer esa necesidad de movilidad. Pero a través de este análisis, quise ubicar la mirada del lector en una perspectiva desde donde sea visible, que el metro es el

resultado de procesos económicos que logran cristalizar a través de él, muchas de las características de la modernidad. Para ello, hago una historia de los metros en el mundo y referencio casos específicos, que permitan ubicarnos en otros escenarios y ver si esos rasgos se manifiestan o no, en sistemas que se adaptan a la geografía y a la idiosincrasia de poblaciones diversas.

En el caso del metro de Medellín, hay un subcapítulo aparte, en el que a través de su historia se explica la manera como se planificó la ciudad urbanísticamente hablando, y el papel que tenía el transporte dentro de la metrópoli que se visualizaba para el futuro. Pero, el trabajo no se limita a un recorrido histórico, sino que se analizan impactos urbanos y sociales de una construcción sin precedentes en el país y se aprovecha la ventaja histórica, para evaluar la materialización de expectativas que para muchos, se vieron superadas por la implementación de un Sistema Integrado de Transporte que logra articularse en torno al metro en función de la ciudad.

En el segundo capítulo, se toca el tema de la “cultura metro”, la forma como fue construida y la transformación que provocó en la ciudad. Fue tal su eficiencia, que según Gutiérrez (“La cultura metro se proyecta a la ciudad”, 2005, 30 de noviembre, p. 3 D), “la ‘cultura metro’ es uno de los fenómenos sociológicos más importantes, que ha vivido la ciudad de Medellín en los últimos quince años”. Para entender esa transformación, debemos desglosar su proceso de construcción y las estrategias a través de las cuales se ha venido aplicando, para deducir su subestructura ideológica y los cimientos en los cuales está asentada, entre los que se pueden percibir, unas características previas de la población que hicieron parte de ella, para darle forma a un modelo de comportamiento, que en la perspectiva de sus artífices tenía la capacidad de extenderse más allá de las instalaciones del sistema.

En el tercer capítulo se analiza el poder en sus distintos niveles, de tal manera que el lector pueda identificar que el poder no se limita al que ejercen los funcionarios o policías sobre el usuario, sino que éstos a su vez, están subordinados bajo unas lógicas que se pactan en los escenarios políticos y mantienen a las masas bajo procesos de control, de tal manera, que no afecten el orden establecido. A pesar de que en apariencia, los individuos que el sistema trata de someter permanecen pasivos, estos responden con argumentos y en algunos casos con acciones, que ponen en evidencia que el metro no es un espacio aislado, sino que en él se reproduce la vida de la ciudad.

Estado del arte y debate conceptual

A lo largo de sus 20 años de funcionamiento, el metro ha sido objeto de múltiples investigaciones acerca de su funcionamiento, su infraestructura, su administración, la forma como las personas se lo explican a sí mismos y la manera cómo se comportan al interior de sus instalaciones. Yo ahora hago parte de ese grupo de investigadores, que también se sienten fascinados por el metro, lo que representa y lo que genera para la ciudad. Los pioneros en el tema, fueron Góez y Quintero (1986), quienes en su trabajo tratan de vaticinar lo que pasaría con el sistema de transporte una vez fuera puesto en marcha el tren metropolitano, partiendo del supuesto, de que la crisis del transporte urbano es producto de la irracionalidad del sistema económico, social y político que sacrifica la máxima rentabilidad al beneficio individual de la iniciativa privada.

En su investigación dan a entender, que el tren metropolitano no sería un regulador en términos de dar condiciones favorables a las clases marginales que representan el 60% de la población en el área. Sino que la construcción del metro, consolidaría unos intereses requeridos por los sectores cosmopolitas financieros, más no a los sectores mayoritarios de la población, garantizando la reproducción del capital, pero no la solución a sectores populares. Es por eso, que dan por sentado, que el transporte juega un papel importante en el proceso social y las relaciones de explotación. Para demostrar esa afirmación, analizan el papel de los mecanismos de control que transforman al ciudadano a través de dispositivos ideológicos y consideran dos niveles de actuación del transporte como mecanismo de control social: uno físico y directo, pues organiza el tiempo, dentro y fuera de los calendarios oficiales y el otro diferido sobre aquellos que lo utilizan. Su eficiencia se mide por la conducta de sus usuarios, el contenido último del transporte es el de “controlarse solos”.

En relación, Arcila (1998) realiza una investigación, en la que partiendo del hecho de que el metro fue un proyecto de un grupo determinado de la sociedad, la autora se interesa por las nociones y representaciones que orientaron las decisiones de las elites urbanas, acerca de la construcción del tren metropolitano de Medellín. La pregunta de la cual parte el estudio es ¿qué significa el tren metropolitano para los grupos gestores de él?, de allí se desprende otra ¿Qué se puede deducir acerca de la forma como esos mismos grupos conciben la ciudad?, ambas preguntas se hilvanan alrededor de la simbología que representan la ciudad y el metro.

En ese proceso, describe las metáforas y las nociones producidas por esas elites para manifestar sus ideales asociados a la construcción del metro, que era consecuente con una visión de ciudad

que se pretendía proyectar. En su trabajo, esquematiza la historia urbana de la ciudad y la forma como las élites, representadas en los sectores políticos y empresariales, incidían en ese proceso. Posteriormente, hace un análisis cronológico de la historia del metro de Medellín y la dinámica de los distintos actores que se involucraban en ella, así como los discursos que se veían en la prensa alrededor de la obra (regionalista, político, técnico, económico y racionalista), que cristalizaban representaciones y símbolos de lo que el metro empezaba a representar para la ciudad. Su trabajo concluye con un análisis de la forma como se ponen en acción ciertos mecanismos que descontextualizan, naturalizan y distorsionan el mensaje para que sea aceptado por las masas, a través de anclajes que permitan a la élite imponer su ideal de progreso para la ciudad.

Dentro de ese mismo campo temático, Agudelo (2008) realizó una investigación, en la que identificaba la existencia de una “distancia”, entendida para la separación entre la oferta de los sistemas de transporte masivos y la aceptación y utilización que le dan los usuarios. Para estudiar esas dos categorías, explora la racionalidad que rige los sistemas de transporte y las lógicas de uso de los usuarios en la cotidianidad. Esas categorías contienen también, el estudio de la manera, como las empresas de transporte y las administraciones locales, diseñan estrategias para ocultar esa distancia, que consisten en “la integración de sistemas, campañas publicitarias, medidas urbanísticas de integración y ajustes de uso del suelo”.

Estas, son estrategias externas que tratan de mitigar un distanciamiento, producto de la imposición de modelos, que no consideran las particularidades de cada lugar. Desde el planteamiento de su investigación, la “cultura metro” es una maniobra para ocultar el distanciamiento entre la racionalidad de la oferta y las lógicas de uso, que se aprovecha de que el ser humano es un ser social, que está integrado a las normas de la sociedad, pero en el fondo subyace la intención de una ciudad competitiva que requiere una población sumisa y regulada. Es por eso, que la “cultura metro”, no es un programa cultural neutro sino que busca el control de la cotidianidad, con planteamientos que idealizan al ser humano.

En su trabajo, da a entender, que nos referimos a un reglamento innecesario, pues las personas saben cómo actuar según el lugar en el que se encuentren y el hecho de que el metro sea selectivo con las personas que transporta (quienes se adaptan o no al sistema), hace que el metro pierda el sentido de transporte masivo. Dentro de sus conclusiones se pueden ver, que los sistemas de transporte operan a partir de una variables que desembocan en una variable única de interés: el dinero, en esa misma línea, la “cultura metro” ha despertado un sentimiento fetichista

y religioso hacia el metro, pasando de lo social a lo moral, en donde la publicidad hace parte de un discurso político donde el metro es una cabeza de poder.

Por su parte, Tabares (2014) describe, la manera como los usuarios del metro son formados a través de un modelo de gestión que tiene dos referentes: transporte y cultura ciudadana. Ese modelo de gestión social, que plasma un ideal a seguir por el usuario y recoge orientaciones formativas, es analizado por el autor desde una antropología pedagógica, teniendo en cuenta que a través de la repetición, se establecen estereotipos que sirven de modelo a los usuarios. En su trabajo, también toma en cuenta, como la concepción de la idiosincrasia paisa configura una realidad abstracta de la ciudad, en donde lo religioso juega un papel importante en la formación de un sujeto a quién el Estado pudiera intervenir, y con quién pudiera interactuar con facilidad. Metodológicamente realiza entrevistas que le permiten evidenciar, como la gente cuestiona al modelo y algunas estrategias y medidas de corte pedagógico.

En contraste, Giraldo (2006) realizó una investigación, en la que evaluaba la transformación urbana, espacial, social y ambiental provocada por la construcción y puesta en funcionamiento del metro de Medellín. En su investigación, compara las afirmaciones y expectativas que se difundieron durante la etapa de gestación del metro y los cambios que se materializaron luego de 10 años de funcionamiento en el sistema. Al mismo tiempo, indaga por la percepción de la comunidad frente a los espacios que el sistema ha generado, valorando la apropiación que la gente ha hecho de ellos.

Con esos fines, realiza principalmente análisis documental, observaciones de campo y encuestas a personas en las plazoletas del sistema, tomando como referentes las estaciones Floresta, Niquía y Parque Berrio. También hace entrevistas a funcionarios, académicos e investigadores del tema. Su trabajo concluye, que el metro se ha convertido en un referente de ciudad, en donde convergen diversas realidades. Sin embargo, pese a que se las estaciones se han vuelto centros de barrio y lugares de encuentro para algunas personas (principalmente adultas), pero en los alrededores de las estaciones hace falta la generación de espacios públicos, que sean aprovechables para una población de menor capacidad adquisitiva.

Centrándose también en el tema de la “cultura metro”, como tema de estudio, Gutiérrez, Montoya y Valencia (1999), hacen un análisis comunicativo e histórico, que se basa principalmente en el análisis documental y la entrevista a personajes claves en la historia del metro. En el informe, hay una constante mención a la época de violencia que sufría la ciudad en los años 80, en la que distintos grupos sociales luchaban por consolidarse y la manera como a

través del metro, esa “raza aria y colonizadora emergió como un ave fénix y resurgió la ciudad soñada, pues hizo posible sentirse más digno en una ciudad indigna”.

En su trabajo, hacen una historia del metro como sistema de transporte masivo en la ciudad, detallando sus períodos históricos. Empezando por el momento en que se toma al río como eje geográfico y se establece el Plan Piloto, que plantea la necesidad de crear un sistema vial paralelo al río, ese patrón acentuó el desarrollo lineal de la ciudad. Abarcan también los estudios de factibilidad y las decisiones de alta política que le dieron paso al proyecto, que se asumieron más en el terreno ideológico, ante la necesidad de manejar la opinión pública, por el carácter regionalista que tomó la obra.

Posterior a esta introducción, los autores abordan las “campañas agresivas de acercamiento y persuasión al usuario y a la comunidad vecina a la obra”, que permitieron que la ciudad se volviera un modelo de cultura ciudadana. En este proceso, la comunicación juega un papel clave tanto al interior de la organización como hacia afuera. Al interior, porque es necesario mejorar el clima organizacional y consolidar una identidad corporativa y hacia afuera, porque era necesario consolidar la empresa en el medio externo.

Sus conclusiones están divididas en 8 partes, en las que evidencian los impactos físicos, económicos, culturales y ambientales. Los autores exponen, que el metro transformó físicamente el área metropolitana, valorizó los terreros, equilibró los polos norte y sur, se constituyó en fuente de empleo, ayudó a recuperar espacios neurálgicos como el centro y los lugares aledaños a las estaciones han permitido al usuario vincularse al sistema, a través de las actividades que se realizan. A ello agregan, que el metro en ese momento, avanzaba en una integración física y tarifaria con los otros sistemas que movilizaban gente, desde y hacia las estaciones. Se redujo la contaminación ambiental, en el aire y el ruido. También destacan que el metro le permitió a la región mantener el liderazgo frente al resto del país, destacando el tesón y el empuje paisa para sacar adelante el proyecto, aunque reconocen la falta de organización y planificación del proyecto en sus fases iniciales.

En ese mismo período, Bermúdez y Villa (1999) realizaron una investigación, en la que analizan como el metro al romper con el tradicional medio de transporte masivo: el bus, transformó el espacio y el imaginario. Eso hace necesario una re significación de “comportamientos, actitudes, valores y hábitos, para sustituirlos con unos nuevos”. Su trabajo nace del estudio del Plan de desarrollo de Medellín 1998-2000 y revisan el metro desde una perspectiva cultural, viendo cómo se articula como “referente simbólico e integrador del sentimiento de arraigo, pertenencia y regionalismo”. Su trabajo, centra su atención en la construcción y mantenimiento de la “cultura

metro” y lo abordan desde un estudio exploratorio – descriptivo y responde a las preguntas sobre la base del ¿Qué está pasando?

Según los autores, el metro cambió los referentes culturales de la ciudad, pues el usuario del bus, asiste a un escenario desconocido para él y las campañas rompen patrones actitudinales y comportamentales, que conectan al metro valores tradicionales. Su trabajo concluye, que dicha cultura ha servido en los procesos de resocialización y civilidad, al menos en ese escenario e identifican que al medellinense es fácil llegarle a partir de su tradición regionalista y sentido de pertenencia, pues la inmediatez que los caracteriza lo hace pasivo para comprender el nuevo referente de civilidad en la ciudad.

Abordando también el tema comunicativo, Serna y Arroyave (2008), buscaban evaluar como el modelo educativo establecido a través de la “cultura metro”, responde efectivamente a la necesidad comunicativa del usuario y cumple con su propósito formador, enfocándose principalmente en la campaña educativa de ese momento, “el metro soy yo”. A través de una metodología etnográfica entrevistan a usuarios asiduos del metro, hacen observación directa participante y grupos focales. Concluyen que si bien tiene eficacia porque la mayoría de las personas, finalmente obedecen las diferentes normas; pero los usuarios analizados no parecen satisfechos con la forma en que los inducen a acatarlas, pues afirman que generalmente lo hacen por eludir sanciones o castigos.

Este trabajo, constituye un primer acercamiento a la cuestión que pretendía afrontar en mi investigación; pero su inferencia final había sido el resultado fortuito de un análisis meramente comunicativo y funcional, que deja en el aire afirmaciones que podrían sopesarse más a través de un análisis crítico, que vaya más allá de una evaluación de la operatividad de la técnica promocional y examine las dinámicas sociales que se dejan ver en las instalaciones del metro.

En esta misma línea, Rivera, Hoyos, Patiño, Ramírez y López (2014), entrevistan a jóvenes universitarios que se transportan en el metro hacia su lugar de estudio, con el fin de determinar cómo definen ellos la “cultura metro”, cómo influye en su cotidianidad y cuál es la rectoría que utiliza el metro, para persuadirlos a seguir ese reglamento. Su trabajo parte de supuesto, de que esta población presenta poca apropiación con el sistema, pues no vivieron el proceso de construcción e inauguración del metro. En su trabajo, hacen una historia del metro de Medellín, los elementos de sus principales campañas y un abordaje teórico para los conceptos de imaginarios y retórica, en la comunicación publicitaria. Dentro de las percepciones encontradas por los investigadores, se ven las críticas al comportamiento de los usuarios en las horas de mayor demanda, en donde la “cultura metro” desaparece. Si bien evidencian conformidad, por

parte de algunos entrevistados frente al reglamento y el hecho, de que el metro sea un espacio publicitario y comercial, también sobresalen algunas críticas a las restricciones de esa “cultura”, en tanto cohibe a los usuarios.

Su investigación concluye, que la diferencia generacional influye de manera significativa en la aceptación de la “cultura metro”, pues cuando son más jóvenes, la ven como una imposición por parte del metro. Sin embargo, los mensajes que se difunden a través de ella, han logrado expandir lentamente una cultura cívica a otros espacios de la ciudad. Los entrevistados, opinaban que las estaciones del metro han sido invadidas por marcas y campañas publicitarias que sobrepasan las campañas institucionales. Los autores sintetizan también, que la retórica de la comunicación publicitaria del metro, se ha quedado estática, pues se diseñó para aquellos que lo vieron nacer, pero como hubo una disminución en la fuerza publicitaria, las nuevas generaciones no ven la “cultura metro” como algo significativo.

Haciendo también un estudio de percepción, Osorio, Guarín y Duque (2015), pretendían identificar las percepciones que tienen los usuarios del sistema de transporte masivo, acerca de la “cultura metro” y las ventajas y desventajas para los usuarios que se apropian de ella y hacen uso del metro. Su trabajo, trata de hacer una relación directa entre la “cultura metro” y la cultura organizacional. Para ello, recogen la percepción del ciudadano común, que permiten ver que se respaldan las acciones del metro, pero también reconocen que la línea entre la imposición y la convicción es muy delgada, pues tras ese concepto de “cultura metro”, hay una necesidad de control por parte de la institucionalidad para evitar el caos en las estaciones, en ese proceso hay una vigilancia permanente y recordatorios continuos.

Para su trabajo, hacen encuestas en las afueras de cada estación de corte cualitativo y observaciones participantes. Su trabajo concluye, que el metro es reconocido como una forma económica de acortar distancias y su reglamento, como una forma de mantener la tranquilidad y la seguridad. En el mantenimiento de este reglamento incide la constante repetición que se hace por los altavoces, a pesar de eso, muchos de esos comportamientos son llevados a otros espacios de la ciudad.

En esta misma línea investigativa, Villanueva y Palermo (2005), realizan un estudio piloto de percepción de los usuarios del sistema de transporte masivo en San Juan de Puerto Rico, en cuestiones relativas a la calidad, la comodidad, la seguridad, la accesibilidad, la movilidad, el valor de las tarifas y la sensibilidad. Las autoras parten de la siguiente hipótesis: “las expectativas del usuario no están siendo satisfechas. Mientras las agencias pertinentes... creen cumplir con la calidad de servicio adecuada, la realidad es que solo necesidades mínimas del

usuario son satisfechas”. El abordaje metodológico se realiza a través de un cuestionario cualitativo y cuantitativo y hacen una comparación con el metro de Medellín, en el cual se hacen estudios para evaluar la percepción de los usuarios.

Dando por sentado que el metro de la ciudad de Medellín es uno de los más exitosos gracias a la “cultura metro”, se pone como un punto de referencia para Puerto Rico, si quiere transformar su cultura automovilística y construir una alternativa viable de transporte. De la misma manera, analizan la metodología utilizada por el metro de Medellín, para auto-evaluarse e identificar las necesidades de sus usuarios, a través de grupos focales y cuestionarios que hacen parte de dos estudios, uno anual en el que validan las características del servicio del metro y los atributos a los que los usuarios dan mayor importancia y el otro semestral, que busca identificar el índice de satisfacción del cliente, para ver puntos fuertes y los puntos críticos en esta área de servicio.

Tomando este paralelo el trabajo concluye, que el exceso de usuarios a ciertas horas del día en los autobuses de la isla afectan la comodidad de los usuarios, por lo cual se hace necesario medir el nivel de satisfacción para ver si se está cumpliendo con los estándares de calidad y las políticas públicas y los resultados de su investigación, se proponen para ser utilizados como instrumento educativo, para las empresas de transporte puertorriqueñas, para construir mejores herramientas para estudiar la percepción de la población.

El estudio de esa relación entre el usuario y el metro, materializada a través de un mecanismo que permita aprender a utilizarla, ha sido abordado por Borja (2013), quién investiga la implementación de un sistema parecido al de Medellín en el metro de Quito. En su trabajo, hace una semblanza de la problemática de la movilidad en su ciudad y recalca la importancia de la comunicación institucional, como una manera de establecer una relación entre la ciudadanía y el Estado, pues la información es un derecho y determina el éxito del sistema de transporte.

De ahí, la importancia de estructurar un sistema de comunicación eficaz, que comunique los beneficios y le permita a la gente apropiarse del proyecto. En la conclusión de su trabajo, reconoce la importancia del metro como eje de movilidad en el distrito de Quito, mejorando la calidad de vida y el medio ambiente en que viven sus habitantes. Un cambio tan importante, tiene que estar acompañado de un plan de comunicación, que permita educar a la ciudadanía, para que se familiarice y se apropie del proyecto.

En una línea de investigación parecida, González (2003), realiza un trabajo donde se propone “diseñar un modelo que permita ampliar la “cultura metro” a la zona de influencia directa” del Metrocable. Para ello, usa un método etnográfico que le otorga un peso importante, a la relación

entre el grupo de profesionales que asesora el proyecto y la comunidad de base. También realiza una caracterización de la zona donde consideran variables como la educación, la vivienda, el equipamiento urbano y las problemáticas de seguridad. En base a esa información, elaboran propuestas específicas para sensibilizar e intervenir a la población, en pro de los intereses del proyecto, ayudados por un plan comunicacional y publicitario.

Su informe concluye, que los comportamientos de aceptación y pertenencia al proyecto, tienen la capacidad de volverse multiplicadores y a colectivizar las manifestaciones de la “cultura metro”, que permite sacar valores morales y éticos. En ese proceso, los niños juegan un papel importante en la labor de los facilitadores sociales, para que esa zona de la ciudad deje de ser estigmatizada y a través de la “cultura metro”, se abra un escenario, en que los habitantes de la ciudad puedan participar en la búsqueda de soluciones a las necesidades que presenta su comunidad.

Manteniendo un constante diálogo con las referencias precedentes, mi investigación desarrolla cuestiones que ya habían sido trabajadas previamente, pero toma como eje principal las reflexiones que surgen de hilvanar los conceptos de poder, control y resistencia, alrededor de los cuales, giran los conceptos de ciudad y cultura. El desarrollo de estas cuestiones se hace desde una perspectiva hasta ahora poco trabajada: la prensa. Esto le ha permitido a este informe tener una multiplicidad de opiniones en torno a una misma situación, y a lo que el metro y su “cultura” representan para la ciudad.

En el afán de explorar el segmento de la realidad social en cuestión, se hace imprescindible una aproximación teórica al contexto y a las concepciones de ciudad, cultura y control social; en un intento, por dilucidar como esas conceptos se ensamblan en una influencia recíproca, para formar el objeto de estudio al que me acerco en esta investigación y sus implicaciones en la estructura social. La primera temática a desplegar, es la de la ciudad, en razón, a que en ella operan unas lógicas y dinámicas definidas, que permiten la aparición de variables sociales que configuran esa realidad.

Dentro del esquema teórico, Borja (2003, p. 22- 23), concibe la ciudad como una realidad político administrativa, con una dinámica específica, que surge a partir de la conflictividad institucional y de los colectivos de la población. Es por lo anterior, que la ciudad es un ente jurídico, en tanto debe contar con la capacidad para autogobernarse y avanzar en la conquista de derechos para sus ciudadanos, que a su vez quedan supeditados a unas normas. Weber (1987) por su parte, habla de la ciudad en términos económicos, afirmando que está determinada por redes comerciales que permiten entender su historia y transformación en la cultura occidental. Delgado (1999, p. 23), propone otro enfoque más antropológico, afirmando que “la ciudad no es

lo urbano, sino la composición espacial definida por la alta densidad poblacional, que da lugar a una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por gente desconocida”.

Estas tres definiciones tienen en común que conciben la ciudad como una unidad de edificaciones, espacios e infraestructuras, donde hay una alta densidad demográfica y en consecuencia, se empiezan a desarrollar una gran cantidad de relaciones sociales, procesos económicos y políticos que dan vida a la ciudad. Según lo plantea Tella (2006, p. 13), la ciudad es un fenómeno muy reciente en la historia del mundo y el género humano, transcurrió la mayor parte de su historia sin la existencia de vida urbana. Fue el fortalecimiento de la actividad agrícola, lo que a largo plazo, permitió la manutención de una población en un territorio fijo.

Como lo complementa Zambrano (2000, p. 124), el cambio de aldea a ciudad fue más que un cambio de escala, pues exigió inicialmente un distanciamiento de la satisfacción exclusiva de la nutrición y la reproducción. Fue el buscar un objetivo más allá de la supervivencia. Las primeras ciudades estaban caracterizadas por su tamaño estimado en 7.000 y 20.000 habitantes; la aparición de cierto grado de especialización en los trabajos, evidenciado en la presencia de personas que no producía sus alimentos sino que fabricaban utensilios especiales, se dedicaban a la protección o el gobierno, la aparición del comercio y del excedente productivo; la existencia de una organización estatal que ya no está organizada por lazos de parentesco, como sucedía en los clanes, la presencia de registros y edificios de carácter público; así como el desarrollo de la ciencia y el arte (Bertuzzi & Mántaras, 2005, p. 14).

Para explicar ese proceso de transformación, en que se da esa mutación grupal en la forma de vida, podemos remitirnos a Tönnies (1947) y su análisis de comunidad – sociedad. En su argumento, el sistema cultural está dividido en dos etapas: la comunidad, que a su vez precede a una etapa de asociación. En la primera (la comunidad), los individuos se integran a la colectividad compartiendo un territorio y unos valores determinados por la tradición. La comunidad, se caracteriza porque en ella se establecen unas relaciones sociales, que son el producto de vínculos naturales, que se circunscriben a la familia, la tradición y las prácticas religiosas; estas son más duraderas y con unos roles menos especializados. Las relaciones sociales se dan de una manera natural a partir de las experiencias compartidas, las pautas organizativas son microsociales y operan en base a una estratificación más simple

En contraste, la sociedad es una forma de agrupación humana más artificial, que está fundamentada en la búsqueda de la satisfacción de intereses particulares, que se representan a través de la figura del contrato y convierte a los que están sujetos a su autoridad, en mercancías. Ese tránsito, se debe principalmente a que el sistema económico trae nuevas formas de

asociación territorial, que determinan y representan el triunfo la voluntad racional sobre la voluntad natural; pero bajo esa figura de progreso y crecimiento, subyace un profundo egoísmo que lucha por satisfacer necesidades privadas, llegando incluso a corromper la ciencia, el arte y la cultura, que giran en torno a la industria. Curiosamente, en la naturaleza el hombre le teme al contacto físico, en las ciudades por el contrario, el hombre busca la masa para sentirse protegido y de la misma forma mantener el anonimato (Celis, 2012, 12 de julio).

En este sentido, coincide con Simmel (1977), quién hace un interesante análisis de las características de la ciudad y la forma como un sistema económico determina sus prácticas. A diferencia de lo que acontece en la comunidad, donde los lazos afectivos son más fuertes, en la ciudad existe una gran diferenciación social, una sensación de anonimato, que el autor explica en la comparación que realiza entre la ciudad y un círculo social: en la medida en que crece, se hace menos intensa su unidad interna; mientras que en la comunidad predomina lo concreto, lo local, lo afectivo; en la ciudad predomina lo intelectual, lo abstracto, y las relaciones mercantiles, cuyo resultado, es que los habitantes de la ciudad, cambian su forma de socialización adaptándolo a un estilo de vida urbano; según su análisis social-micro las ciudades someten a los individuos a “estímulos psíquicos” excesivos que afectan su personalidad.

Para Simmel (1977), en la ciudad el dinero es un símbolo de manera de establecer vínculos, que están más basados en el cálculo y la racionalidad, que en el sentimiento. Conclusión a la que llegó mediante un análisis de los procesos económicos y su influencia en el ser humano y en la sociedad. Si bien el ser humano estaba impulsado por una fuerza a la socialización, al mismo tiempo había una fuerza que lo impulsaba a mantener su identidad en un contexto en el que priman las transacciones económicas y se producían las bases para la aparición de una sociedad de consumo. El desarrollo económico moderno, tiene dentro de sus posibles destinos, la alineación y una pérdida del individuo mismo dentro de las mercancías y el proceso que el mismo ha creado, Simmel sostiene, que las mercancías se elevan contra quién las produce, ya que éstas tienen sus propias leyes y no se identifican con el sujeto que las crea, hasta que el punto que se ve en la obligación de comprarlas.

Es decir, el consumo no se hace sólo para satisfacer necesidades biológicas, sino como una acción cultural, en la medida en que el medio culturalmente, exige el consumo de mercancías. El autor afirma que el dinero y el poder en general, adquieren importancia cuando se tienen, pero adquiere aún más significación, la necesidad de conservarlos y conseguir más, quedándose en unas condiciones en las que es imposible disfrutar de las cosas.

En esta misma línea, Marcuse (1993) argumenta, que el capitalismo para lograr aprisionar al individuo, lo administra a través de la producción de mercancía en forma masiva de tal manera que se destruya su individualidad, generándose un pensamiento colectivo y así manipular sus necesidades a través de la introyección llevada a cabo a través de la publicidad y los medios de comunicación. En esa forma, el sujeto es incapaz de problematizar sus necesidades y centra sus sentimientos y su espíritu en lo que le ofrece el mercado.

El sujeto se alinea a la mercancía y se proyecta en objetos diseñados para ese propósito, el automóvil por ejemplo, ya que es símbolo de poder, de virilidad, de dominio, a pesar de ser una necesidad falsa, ya que ha sido creada por la sociedad y recreada por el individuo como una necesidad liberadora, “la gente se reconoce en sus mercancías; encuentra su alma en su automóvil” (Marcuse, 1993, p. 39), pero en realidad, el hombre ha relegado su forma de vida a necesidades creadas por la sociedad de consumo, limitando su razón y satisfaciendo sus “necesidades” por medio de un proceso de fetichización y mercantilización, acrecentando la dominación del mercado sobre sí mismo, limitando su capacidad de construcción y realización personal y social (Celis, 2012, 11 de julio).

La ciudad aparece como una construcción social, en la que la cultura juega un papel importante y trascendental. Simmel (2008), plantea que la cultura se trata del ejercicio de una capacidad que sólo el ser humano posee, y es lograr “separarse de sí mismo”, que se interpreta como la diferencia entre lo que se ha sido, lo que es y lo que se puede llegar a ser en el transcurso del tiempo. Este proceso, hace referencia a la manera como el ser humano se erige a si mismo pues “sólo el hombre es el auténtico objeto de la cultura” ya que en él hay un “estar orientado positivo”, es decir, una capacidad para proyectarse a ser. Entre tanto, para Weber (2006, p. 70), la cultura es “una sección limitada de la infinitud desprovista de sentido del acaecer universal, a la cual los seres humanos otorgan sentido y significación”, en otras palabras, la cultura es aquello que le da significado a un segmento de la realidad y coincide con Simmel, en que “somos hombres de cultura, dotados de la capacidad y voluntad de tomar conscientemente posición ante el mundo y de conferirle sentido” (Weber, 2006, p. 70).

Otros autores, hay tomado los planteamientos de Weber y Simmel, para darle connotaciones nuevas, Geertz (1990, p. 88) por ejemplo, dice que la cultura denota un esquema históricamente transmitido, a través de un sistema de concepciones heredadas y expresadas en formas simbólicas por medio de las cuales los hombres comunican, perpetúan y desarrollan su conocimiento y actitudes frente a la vida. De las anteriores definiciones de cultura, se puede abstraer un rasgo fundamental y es el hecho de que la cultura es algo inherente a la identidad, en

el sentido de que nos da imagen, la desarrollamos en la cotidianidad y está muy relacionada con la manera como nos definimos a nosotros mismos y el expresión con el que enfrentamos el mundo.

La cultura es entonces un mediador entre el hombre y su realización, que surge “en tanto se reúnen dos elementos...: el alma subjetiva y el producto espiritual objetivo” (Geertz, 1990, p. 100). Concordando con Simmel (2008), para quién la cultura tiene dos dimensiones que vienen siendo, una cultura subjetiva y una cultura objetiva. La primera es “la medida de desarrollo de las personas” (Geertz, 1990, p. 211), cuyo logro está mediada por la segunda, entendida como “el conjunto de realizaciones de la actividad humana, que han llegado a conformarse como realidades objetivas y públicas” (Ramírez, 2001, p. 139).

Con el ánimo de clarificar esos dos conceptos, podemos decir que la cultura objetiva, son las “construcciones como la religión, la ciencia y el arte que adquieren una existencia independiente, accesible para todos, que acumula diversos significados disociados de las intenciones de sus creadores y de su contexto original” (Domínguez, 2012, p. 374), mientras que la cultura subjetiva, son los actores que crean esa cultura pero al mismo tiempo son influenciados por ella.

De forma muy similar Bourdieu (2002) afirma, que el capital cultural consiste en conocimiento, competencia y disposiciones culturales y lo divide, en incorporado (disposiciones del agente), objetivado (bienes) e institucionalizado (títulos). El trabajo de Bourdieu (2001) resulta interesante, porque reconoce la complejidad del capital cultural (Bourdieu llama capital incorporado lo que Simmel llama cultura subjetiva y capital objetivado a la cultura subjetiva). En su trabajo toma elementos (como la tecnología) que para Simmel son desconocidos, en tanto tiene sobre él una ventaja histórica. Esta información da las primeras bases al estudio de la cultura, pero debe ser articulada con las disertaciones de autores más recientes que desarrollando este concepto a la luz de preguntas y escenarios distintos, que aportan nuevos puntos de vista a la investigación que nos ocupa.

Bourdieu (2002) resuelve, que la sociedad está conformada por estructuras que determinan las prácticas económicas, sociales y políticas. Según él, la cultura y el comportamiento humano guardan un vínculo directo con los esquemas de valoración, percepción y acción que él denomina “los habitus” (Bourdieu, 2008, p. 91), es decir, asume que la cultura se comporta como una estructura. Su análisis del consumo le da un papel preponderante a la dimensión cultural, pues el hecho de que en todas las sociedades existan hábitos poco aprovechables y pragmáticos, nos da una idea de cómo el consumo, puede impulsar modelos culturales.

Estas teorías toman relevancia en mi trabajo, porque si bien “el primer vector especializado de articulación simbólica, era el discurso religioso” (González, 2003, p. 126), en palabras de Muñoz (2005, p. 279), en la Sociedad Postindustrial ha adquirido mucha importancia el sistema de las comunicaciones de masas. La publicidad, la propaganda, las diferentes técnicas de difusión, imponen sus clasificaciones del mundo y hacen surgir nuevos modelos culturales con normas, valores, símbolos y códigos de conducta de enorme influencia social. La diversificación de la información ha hecho crecer ese mundo simbólico de una manera sin precedentes.

Por su parte, Weber (2009) dice, que la transformación de la economía y de la sociedad occidental, se debe explicar a partir los cambios en la cultura, reflejados en el sistema normativo y de valores, haciendo referencia a la manera como el protestantismo reemplazó al sujeto sometido a las fuerzas de la naturaleza, por un individuo que se asumía a sí mismo como el representante de Dios en la tierra, por lo cual, el norte que guiará su vida debía ser ganar méritos para alcanzar el cielo. La información abre un campo de debate muy interesante para este proyecto investigativo, porque abre la pregunta acerca de si aquello conocido como la “cultura metro”, es producto de una transformación de las condiciones sociales y económicas, que vivía la sociedad en ese momento o por el contrario se ha convertido en un modelo cultural que repercute y crea otros modelos sociales.

Pero más allá de delimitar un concepto, se hace preciso ubicar el fenómeno que se pretende estudiar en la estructura social y en el proceso de interiorización de la cultura, que permite asimilar al sujeto “clasificaciones en las subyacen factores de toda índole que van desde normas y símbolos hasta motivaciones e intereses... que provienen de los grupos hegemónicos que dominan las estructuras de poder y control colectivos” (Muñoz, 2005, p. 281). Para ello es necesario tener presente los planteamientos de Marx (1991), qué hace un análisis del concepto de ideología.

La ideología para Marx y Engels (1991), es un conjunto de representaciones (mitos, creencias, ideas, teorías) que respaldan un sistema económico en una sociedad y preserva a quienes lo administran y lo fiscalizan. La ideología se produce cuando los hombres no comprenden las influencias que guían su comportamiento. Aunque creen que son libres, en realidad están gobernados por los intereses de alguna pluralidad. En éste sentido, Althusser (2003, p. 158) concuerda con ellos, en que la ideología “pueden ser sistemas de ideas y de representaciones en los que es representada, pero deformada y la mayor parte de las veces invertida, la realidad del sujeto mismo”.

En el informe de Larraín (2009, p. 65), el sistema económico se imprime en la estructura psíquica del individuo a través de la ideología, llegando a fijar el carácter fijo del ser humano desde la niñez, al que la ideología le designa una función dentro de la estructura social y lo convence para asumirla a través de la persuasión (Althusser, 1996, p. 118). No obstante, la ideología “impregna todas las actividades del hombre... hasta el punto de que llega a ser indiscernible de su experiencia vivida y por ello todo análisis inmediato de lo vivido está profundamente marcado por la acción de la ideología” (Harnecker, 1994, p. 102), de ahí que sea difícil darle una connotación totalmente negativa, pero estas ideas precedentes pueden ayudar en la observación de esos rasgos ideológicos y simbólicos que subyacen a la construcción de la “cultura metro”, independientemente de su vínculo negativo.

Dentro de esas nuevas formas de organización, emerge la necesidad de control de los habitantes. En la visión de Zambrano (2000, p. 122- 127), esto se ve reflejado en la domesticación de las gentes, pues empiezan a consolidarse unas estructuras de dominación que permiten la regulación de los excedentes alimenticios, se diversifica la movilidad colectiva que permite la ocupación permanente de ciertos espacios, condición indispensable para perfeccionar el control de las masas. A medida que se empezó a gestar la alianza entre lo político económico y lo religioso, se fueron definiendo las estructuras de dominación. En un comienzo de la vida urbana, el médico, el brujo, el sacerdote, todo era el mismo funcionario; pero en algún momento se produce la elevación del monarca y el sacerdote, y es ahí, cuando el poder real fue ungido con una sanción sobrenatural.

De esa manera, se va superando la comunidad de familias que viven mediante la ayuda mutua y con ello surgió “la casta de sacerdotes, los intelectuales: escribas, médicos, magos, adivinadores”. El poder central cooptó estos nuevos actores urbanos a través del soborno, representado en aparentes mejores condiciones de vida: seguridad, vivienda, ocio, seguridad económica... agrega que el desarrollo de la monarquía va acompañado del ejercicio del poder físico y el control organizado a través del cual se ejercen las atribuciones de incautar, matar, destruir, apareciendo la sistematización de la guerra. En consecuencia “la ciudad se convirtió en el centro de la agresión organizada, y en cierta medida se constituyó con su incremento colectivo del poder”.

De esa manera, aparece la categoría del control social que de acuerdo con Durkheim (1967, p. 297-298), trata de restaurar las reglas, de mantener un orden establecido y de asegurar la perpetuación; en resumen de garantizar la integración social, la norma está ahí para mantener el orden social y regular el comportamiento en la medida que representa el consenso que está

expresado también en las políticas públicas (que pretenden teóricamente el bien de la mayoría), implican administración, control. Dentro de esa noción de control social, hay autores que rompen con esa concepción de la norma, y la interpretan como una vigilancia que castiga, que se aplica y se define mediante el señalamiento, el adoctrinamiento que no se cuestiona, la represión que ejerce el sistema.

Foucault (1976) por ejemplo, rechaza que el poder esté vinculado a las identidades, por el contrario está vinculado a los discursos y las prácticas que son específicos de determinadas ubicaciones institucionales que se han extendido hasta las cárceles, las escuelas, los hospitales para enfermos mentales, es decir, la cohesión social no será el resultado de la solidaridad y la integración, sino de la dominación que ejerce ya sea el Estado o las clases dominantes. Al mismo tiempo, enfatiza el estudio de instituciones que son prototipos del control en el siglo XVIII, como lo es por ejemplo, la cárcel panóptica donde el vigilante desde una torre oculta, puede ver a todos los presos sin necesitar un guardia por cada individuo. (Celis, 2012, 9 de julio).

Para Foucault (1976), el control que se ejerce a través del poder productivo de la sociedad, entendido como la capacidad que tiene el sistema, de crear un tipo de humano deseado, es contrario al modelo de control basado en la prohibición y la censura. En el ejercicio productivo del poder interviene un cierto tipo de relación entre los individuos, donde el poder se vuelve análogo a proporcionar los motivos para que actuara. Cuando se les amenaza de privarlos de su vida, de sus propiedades, de su libertad, es un acto de poder sobre ellas, porque esas amenazas son el motivo para la acción, por lo cual constituyen instrumentos de poder que son más fuertes que las amenazas.

En su trabajo se refiere a los individuos como sujetos, para indicar que las personas estaban construidas y sujetas a los medios de control social. Es decir, dentro de la teoría propuesta, el autor asume que han pasado los tiempos en que la dominación se daba meramente a través de la represión abierta, pero se usan otras formas de control mucho más sutiles. Lo anterior resulta paradójico, dentro de ésta investigación porque en el Sistema metro de la ciudad de Medellín, la represión es franca y directa, si consideramos que a lo largo de episodios de resistencia que se han producido están marcados por la violencia.

Soy el metro de Medellín y estoy en pañales. ¿Y qué? Ya lo dijo San Agustín de Hipona, pensando en mí: Si quieres ser grande comienza por ser pequeño. Poco a poco, a paso de tortuga, me voy convirtiendo en una realidad de rieles y cemento, a pesar de los inevitables tropiezos. Es más: como tren metropolitano mi divisa es: ni un metro atrás ni para coger impulso. También me gusta el lema que me grita la gente cuando va a ver cómo voy: se vive, se siente, el metro está presente. Pero no soy ningún pintado en la pared. Tengo mi primer antecedente en el primer tranvía de tracción animal que hubo en la Villa de la Candelaria en 1886. Pero éste no llegó a ningún Pereira, porque las mulas, importadas de Bogotá, no dieron un brinco con el calor de Medellín. Otro antecedente que me gusta recordar se remonta a 1921 cuando fue inaugurado el tranvía eléctrico. Recuerdo que en la inauguración estuvieron, entre otros, don Gonzalo Mejía, Manuel María Escobar, Ricardo Olano. Lástima que se hayan muerto esos abuelos para que me vean funcionar a partir de 1990. Medellín ha sido de malas para el tranvía. Ahora me tocaría a mí, como tren, sacar la cara por todos. Ya más recientemente, los años sesenta, los visionarios planificadores de entonces reservaron una franja de terreno a lado y lado del río Medellín y ahora me tocará pasar a mí por allí. La compañía no es buena porque pocos ríos tan contaminados como ese. Qué tal uno en un tren bien ecológico, sin ruido, sin polución, pasando al lado de tanta historia contaminada como la que arrastra el río ¿Será que pueden hacer algo?

Domínguez G, O. 1988, 24 de enero. Soy el metro. *El Colombiano*, p. 7.

Capítulo I. El metro en la ciudad.

El estudio de la movilidad en la ciudad y los sistemas de transporte masivo en el mundo, son materias sobresalientes dentro de la temática de la metrópoli, más aún, si consideramos que transforman el territorio, las dinámicas físicas, económicas y sociales de los habitantes. En consecuencia, es un contenido que cada vez toma más relevancia para la investigación académica, pero también como tema político y eje fundamental de los planes de gobierno. Anteriormente, las iniciativas gubernamentales estaban dirigidas a ordenar el tránsito, mejorando la eficiencia del transporte público y la seguridad vial, pero en las últimas décadas, se han aunado esfuerzos entorno a la movilidad sostenible, a través de innovaciones multidisciplinarias, que promuevan una movilidad más inclusiva y concienzuda de las problemáticas ambientales.

Los argumentos que giran alrededor del fenómeno de la movilidad en el mundo, pasan por un proceso de transición, en el afán de adaptarse a las nuevas realidades. Pero todos ellos, deben partir del hecho de que hablamos de un derecho que no puede ser restringido, en vista de las implicaciones que tiene en la vida de los individuos y en el desarrollo de las comunidades

1.1. La movilidad urbana, en perspectiva sociológica.

En términos simples, movilidad para los seres vivos es “eliminar la distancia de sus deseos y sus necesidades” (Zanoni, 2014, p. 141), es por eso que su importancia radica en que es un medio para satisfacer otros derechos fundamentales: como la salud, la educación, el trabajo la recreación. La posibilidad de movilizarse le permite al ciudadano vincularse al contexto y a la vida productiva de la ciudad. Al respecto, Duthilleul (2013, p. 572) afirma, que actualmente los desplazamientos físicos y virtuales de personas, mercancías, conocimientos, información, imágenes y sonido constituyen el movimiento de nuestras ciudades, pero el objetivo de la movilidad no está en el movimiento mismo sino en el acceso a los recursos del territorio, a la vida colectiva y el intercambio con el otro.

La reflexión frente a este tema mantiene su relevancia a pesar de las nuevas pautas, producto de la irrupción de la tecnología en el escenario universal. La aparición de las telecomunicaciones causó una revolución sin precedentes en la forma de vida, que evoluciona paralelo a los nuevos descubrimientos: la televisión, el teléfono móvil o el internet. Hoy en día, hay sistemas de navegación virtual que permiten realizar nuevas formas de desplazamiento que responden a la dialéctica de la movilidad – inmovilidad, en el sentido, de que un individuo se puede mover virtualmente sin hacerlo físicamente a través de herramientas nómadas, que le permiten hacer de

su cuerpo y su movilidad física un cuerpo híbrido y una movilidad antes desconocida (Duthilleul, 2013, p. 574).

En el argumento de Cooper, Green, Murtagh y Harper (2005, p. 307-308), tecnologías como el teléfono son específicamente espaciales ya que su función es apoyar la comunicación social a largos trayectos, y su capacidad para eliminar la distancia ha posibilitado muchos de los rasgos espaciales de la vida urbana contemporánea, en donde los aparatos móviles y las tecnologías, reconfiguran los espacios de la vida social urbana y abren la discusión, acerca de la reevaluación de lo que significan la proximidad, la distancia y la movilidad.

Hoy en día “un nuevo paradigma social se instala rápidamente entre nosotros. Del universo de la contemplación que procura la TV a la situación de tránsito y movilidad permanente que presenta Internet. Internet es lo contrario de la TV. El intercambio prima sobre la imagen” (Mingolarra, 2001, p. 58). La aparición del internet y su masificación, ha roto las barreras del tiempo y del espacio, hasta el punto de que ha reforzado lo que según de Garay (2008, p. 63), es la última fase de la historia de la ciudad: la Telépolis, en donde la comunicación se ha distendido aceleradamente y anuncia la aparición de nuevas comunidades urbanas al margen del territorio físico. En la visión de Ortega (2011, p. 188-189):

La negación de nuestras limitaciones hace que los seres humanos se trasciendan a sí mismos en una nueva especie de hombre todopoderoso capaz de estar en todos los sitios al mismo tiempo. Esta ciudad virtual, esta ciudad atravesada por la contaminación dromológica, termina exigiendo la transformación de los comportamientos ante el desarraigo y la soledad en la que deriva el aislamiento producido por dejar de conocer todo aquello que es mediado por las tecnologías de la comunicación. Es la consecuencia de no precisar el entorno para vivir, para moverse, para relacionarse; y es la consecuencia también de las urgencias para eliminar el tiempo que sobra.

Sin embargo, estamos hablando de artefactos que no puede romper con patrones que han tardado siglos en establecerse. Al respecto, Brand (2012, p. 20) asevera, que “las nuevas tecnologías de comunicación, tales como el internet y la telefonía móvil, presuponen no sólo recursos económicos sino también una dosis adicional de habilidades técnicas y capital cultural, cuya carencia acentúa aún más las divisiones sociales”. En el análisis de Centelles (2006, p. 58), si bien el crecimiento del tele trabajo, la enseñanza virtual, las telecompras, etc. presagiaban la disminución de la necesidad de desplazamiento y la movilidad de las personas, pero esa disminución es poca, como para ser detectada estadísticamente. Sin embargo, se puede registrar un aumento continuo y significativo de desplazamientos más cualitativos cuya finalidad es el encuentro cara cara: reuniones, ferias, congresos. Es decir, la vida urbana, sigue siendo impactada por la movilidad, ya sea física o virtual, e independiente del medio en el que se realice (Girón, 2012, p. 25).

Tradicionalmente, el concepto de movilidad nos remite al traslado de personas, mercancías e información, de manera que es una noción que para muchos expertos, circunscribe también al asunto del transporte. En este sentido, Pérez y López (2015, p. 126) afirman, que “la movilidad urbana se refiere a los distintos desplazamientos que se generan dentro de una ciudad a través de las redes de conexión locales, que deben satisfacer las necesidades de la población”. Sin embargo, concuerdo con la conclusión de Montezuma (2003, p. 175), de que el concepto de movilidad urbana es más vasto y supera al de transporte:

El concepto de movilidad urbana ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría sociolaboral) más amplio que el término transporte, que se limita a una relación de oferta y demanda expresada esquemáticamente por cantidades de infraestructura y medios de transporte y por el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario, tiempo. La tradicional visión sectorial del transporte y los desplazamientos no ha permitido ver con claridad los graves problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad que padecen los pobres, especialmente los grupos más marginados por cuestiones de edad o género en los países en desarrollo. El concepto de movilidad, permite ir más allá del análisis de la persona que se desplaza, ya que se puede abordar también a la persona económicamente activa que no se movilizará por distintos motivos. Al tratar la movilidad y no el transporte se centra la problemática en la persona y su entorno, y no únicamente en sus desplazamientos.

Ciudad y movilidad son dos categorías que tienen una relación directa e influencia recíproca, pues la segunda determina el desarrollo de las urbes, en tanto la infraestructura de los sistemas de transporte puntualiza la competitividad, los intercambios económicos y sociales. En la visión de Herce y Miró (2002, p.15), la ruptura de la ciudad continua significó la aparición de formas de ocupación, que estaban ligadas a diversos oficios que ya no tenían una dependencia de un núcleo fijo, sino relaciones espaciales con otros sitios ubicados a distancias variables. Con el tiempo, esa tendencia se ha hecho patente y particular de las metrópolis modernas, tal como lo describe Manso (2008, p. 321), en la ciudad los espacios son cada vez más fraccionados, en el sentido de que se determina un espacio a las diversas funciones y competencias, provocando un cambio en el modelo de ciudad, pasando de una ciudad compacta (propia del siglo XIX), a un modelo ciudad segmentada.

La fundación de las primeras ciudades representó el inicio de las burguesías y con ellas las desigualdades, asumiendo que cada uno de las clases cumple una función específica dentro de tal estructura. Desde su origen, las ciudades han sido lugares excluyentes, si tenemos en cuenta que en Europa por ejemplo, las ciudades eran amuralladas y tenían mecanismos de protección para que no cualquiera pudiera circular libremente por ellas, y se creaban mecanismos de represión que permitían expulsar a las personas de la ciudad. Hoy no es posible hacer eso, pero sin embargo se les relega a los barrios marginales. Al respecto Cooper, Green, Murtagh y Harper (2005, p. 308) recalcan que,

La centralización de las interacciones en la modernidad, creó una experiencia de la metrópolis urbana que está desconectada –dividiendo espacios precisamente continuos y duraderos, separando lo privado de lo público e instituyendo ubicaciones/lugares poco relacionados. Así, la vida social pública se convirtió en una experiencia de fragmentación espacial y discontinuidad, donde las actividades se compartimentaron en encuentros fugases e impresiones de poca duración (Simmel, 1997). El espacio privado, en cambio, se convirtió en el de la co-presencia, la continuidad y la proximidad, instituyendo una brecha entre los espacios públicos y privados geográficamente definidos.

La organización espacial de la ciudad está basada en un orden jerárquico. El resultado ha sido una ciudad que atribuye a la calle una función exclusiva canalizadora de tránsito, que da preferencia al vehículo privado, o donde hay una especialización de espacios variados para cada tipo de movilidad; desde autopistas para vehículos a alta velocidad, hasta las calles reservadas para los peatones; vías especializadas acompañadas de edificaciones que se independizan de las calles, que pierden su multiplicidad de funcionalidad múltiples como espacio público y lugar de relación social (Herce y Miró, 2002, p. 44).

Esta tendencia a la fragmentación y a la segregación socio-espacial rompe los espacios de integración existentes, acentuando la pobreza por una inserción laboral precaria, pocas ofertas de trabajo y violencia urbana, haciendo que las personas que viven en los barrios periféricos, tengan que vivir bajo un panorama de exclusión social (Viera, 2014, p. 87).

En el caso colombiano, esa parcelación del espacio ha consolidado las discordancias, porque mientras en algunos sectores se construyen grandes centros comerciales, clínicas, centros

En cuanto al transporte, es importante considerar, además el supuesto de que este debe ser un elemento que permite la orientación del crecimiento ordenado de la ciudad, un elemento de bienestar colectivo y desarrollo económico que coadjuve al desenvolvimiento de la economía urbana en su conjunto: por lo tanto es necesario insistir en la construcción de un modelo espacial fundamentado en una estructural nodal jerárquica donde el centro de la ciudad de Medellín y sus diferentes funciones y los centros secundarios tal es como: áreas centrales de los municipios componentes del sistema metropolitano, los centro de comuna y de barrio, tengan una alta correspondencia de accesibilidad para que permita su exitosa localización con relación a la vivienda. Por los anterior es conveniente insistir en la gran importancia del sistema de transporte complementario como elemento de cohesión de la ciudad, al cual se debe supereditar el sistema de transporte masivo y no al contrario

Es en San Antonio en donde debe estar. 1985, 8 de enero. *El Mundo*, p. 5

educativos, gimnasios, zonas de recreación y facilidades para el transporte; en otras zonas tienen que esperar durante años para que se pavimente una vía. Siendo constantes con esas lógicas: la cotidianidad, la posibilidad de acceder a los servicios básicos y mejorar la calidad de vida se ve limitada, pues la intervención del Estado se inscribe, en juicios basados en límites claramente definidos por los intereses sectoriales, prescritos por el sistema mercantil. Referido a esta

problemática, Montezuma (1996, p. 16) menciona, que la base de la estructura de las ciudades son las centralidades comerciales, industriales y de finanzas que obligan a la mano de obra a realizar grandes desplazamientos desde sus residencias a sus lugares de trabajo. Esta situación, se consolida por el hecho de que más de un 60% de las ciudades han crecido sin planificación alguna, con densidades muy bajas, creando asentamientos humanos en los extremos alejados del centro.

Lo anterior, nos permite discernir la manera como se articula el elemento de la movilidad dentro de la estructura social, pues “desde la perspectiva de lo importante, lo estructural y de largo plazo, cabe la pena mencionar que los problemas de la movilidad están relacionados con la inequidad, la segregación social y la exclusión de la movilidad de buena parte de la población... De hecho, una de las dificultades más graves de las ciudades latinoamericanas es que hay muchísimas personas que no puede moverse, pues no tienen acceso al transporte público por razones espaciales, económicas o de infraestructura, ni vías adecuadas para llegar hasta sus viviendas” (Montezuma, 2010, p. 42).

En esa misma inferencia, la movilidad urbana implica invertir tiempo y dinero para moverse dentro de una ciudad. Estos elementos junto con las condiciones del transporte, están muy relacionados con la calidad de vida de las personas, pues el objetivo principal del desplazamiento no es sólo llegar a un lugar, sino hacerlo de manera más rápida, pues el tiempo utilizado para el traslado es percibido como tiempo perdido, de ahí que se trata de acortar lo más posible (Duthilleul, 2013, p. 573). A lo antepuesto, se suma una transacción monetaria para acceder a un servicio, representado en “las tarifas del transporte público o en el costo de oportunidad del tiempo de desplazamiento. Así, si el dinero para cubrir la tarifa es escaso, como con frecuencia ocurre en los hogares más pobres, la capacidad de desplazarse será el resultado de una estrategia del hogar de darle prioridad a uno o dos individuos para desplazarse” (Dávila, 2012, p. 9).

Los individuos están inmersos dentro de una distribución social que les impone unos sistemas, que en algunos casos, vienen también con unos límites. Volviendo a Dávila (2012, p. 9), la capacidad de circulación de un habitante urbano, está condicionado por la facilidad de acceso físico a un modo de transporte, la frecuencia de ese modo de transporte y los costos económicos que demande. Es decir, se hace patente la realidad de personas que por diversas razones no pueden hacer uso de ese derecho. Tal como lo asevera Montezuma (2009, p. 293), en América Latina a los actores no motorizados, a los peatones, los ciclistas y a las personas en situación de discapacidad, son a quienes más se les vulneran el derecho a la movilidad urbana.

En este sentido, hay que considerar que hay personas que en muchos casos presentan niveles variables de discapacidad motora. La movilidad también tiene que estar pensada para ellos, de tal manera que proporcione una “accesibilidad universal” (Barberá & Pires, 2012, p. 139) y sea un elemento de integración con el resto de la comunidad de la que hacen parte, a través de elementos de accesibilidad que aumenten su independencia. En palabras del arquitecto Juan Pineda en explicaciones a Arias (2014, 9 de agosto, p. 4), el transporte público se ha constituido en una barrera importante para las personas con discapacidad motriz, pues muchos de ellos viven en zonas periféricas y la oferta del transporte no les facilita moverse por la ciudad y llegar hasta sus lugares de trabajo. Aparte de eso, su presupuesto los obliga a usar el transporte público que no está diseñado para ellos.

Las personas con limitaciones en Colombia no son las únicas que han tenido dificultades para acceder a los sistemas de transporte masivo. Los trenes subterráneos de grandes ciudades como New York, Chicago, Boston y los metros de París y Londres, se construyeron hacen mucho tiempo y son parcialmente accesibles para la mayoría de personas impedidas. Recientemente se han hecho algunas modificaciones en el metro de París y se ofrecen sistemas de autobuses y privilegios especiales a los pasajeros impedidos. En Washington, a pesar de las normas legales, se construyó una estación de metro -Gallery Place, con una bajada de 60 escalones. Sólo la acción de la Coalición Americana de Ciudadanos impedidos, después de una lucha de diez años por asegurar el cumplimiento de la ley, consiguió finalmente que se instalaran ascensores hasta los andenes y señales en braille. Oslo es una ciudad ejemplo en el mundo puesto que dispone de transporte masivo a nivel subterráneo sin barreras, que pueden usar incluso los que van en sillas de ruedas. Este mismo caso se presenta en metrópolis como Caracas y Santiago de Chile. Como alternativa al transporte público integrado, opera en Suecia y en algunas ciudades de Estados Unidos un Subsidio estatal para los minibuses y taxis, aunque presentan el problema que no puede ser eficaces como el transporte público masivo, no son económicamente viables y resultan discriminatorios para las personas con limitaciones, aunque de gran utilidad para los inválidos totales.

Los limitados, sin metro. (1994, 25 de enero). *El Mundo*, p. 7.

Durante décadas, los modos de transporte que marcaban la cotidianidad de los núcleos urbanos se limitaban al peatón, los vehículos no motorizados y el tranvía. Pero pronto serían reemplazados por vehículos más ágiles que los caballos y los rieles y más llamativos para quienes los comercializaban: los automóviles y los autobuses (Dávila, 2012, p. 58). El diseño de los centros urbanos no se hace en función de la circulación de los habitantes, sino de los automotores a los que se les da prioridad.

La ciudad entonces, va dejando de ser un espacio para caminar o movilizarse en medios alternos, para ser un circuito exclusivo para vehículos automotores. Prueba de ello, es que hay avenidas que no disponen de aceras para los transeúntes, en muchas ocasiones

estos espacios existen pero están ocupados por vendedores informales, por conductores que

toman esas áreas como zonas de aparcamiento o por obstáculos de diversas clases. Según Ospina (2013, 2 de julio, p. 11), “en barrios de las comunas populares, el drama es peor. En ellos, abundan las calles sin andén y hay que andar por la vía, hay sectores donde las madres deben subir escalas con niños cargados y hasta llevar paquetes y mercados”.

Los automóviles son tradicionalmente el medio de transporte en las ciudades, los espacios se han diseñado para facilitar su circulación, desplazándose la figura del peatón y del transporte público. Pero dicho modelo, se ha visto rebasado por el crecimiento de las metrópolis (Cerdá Institut, 2010, p. 15), ya que ciudadanos son impulsados a adquirir vehículos y abandonar el transporte público, iniciando un proceso de deterioro de la movilidad urbana por el aumento de la congestión y la contaminación. En esa nueva etapa de coherencia económica, la movilidad se ha convertido en una característica que define el mundo contemporáneo, en tanto cada vez es mayor la cantidad de bienes, personas, dinero e información que se deben movilizar a costos más bajos (Brand, 2012, p. 17). Cuestión que se vuelve crítica para mantener el bienestar económico y estilo de vida propio del siglo XX, que dio protagonismo al automóvil como medio de transporte, sin medir sus “altos costos sociales, en términos de accidentalidad, contaminación y tiempo” (Montezuma, 1996, p. 16).

Durante los años sesenta del siglo XX, las ciudades sufren un notable cambio urbano al ser conquistadas por los espacios para la velocidad, un modelo de ciudad americana (llena de carreteras, autopistas y estacionamientos) se estandariza, bajo la promesa de que la libertad y el confort serán alcanzados a través del automóvil. Esto, provoca el olvido de los transportes públicos y hace que las paradas de autobús y las estaciones de tren, se vuelva espacios con débiles características identitarias, relacionales e históricas, donde el tiempo de tránsito es tiempo muerto (Duthilleul, 2013, p. 573). Esto, ha desembocado en uno de los problemas más evidentes de la movilidad en la mayoría de las ciudades del mundo: la congestión vial, que repercute en la vida social y en el ambiente.

Esta problemática se debe al elevado número de automotores particulares, que coinciden en las rutas y en los horarios de tránsito por la generalización de los horarios de trabajo. Esta situación ha llevado a los gobiernos locales a reflexionar sobre la manera correcta de enfrentar esta problemática y abrir alternativas que faciliten la democratización de la movilidad. Al respecto, Alviar (2014, 24 de septiembre, p. 16) plantea, que el 75% de la población vive en áreas urbanas, lo cual, beneficia muchas actividades económicas y sociales, pero también es cierto que los riesgos de congestión y precariedad de servicios de transporte son mayores, lo cual hace apremiante la urgencia de mejorar la infraestructura vial y la eficiencia del tránsito urbano.

Resulta curioso que el peatón, sea considerado la unidad más débil dentro del bosquejo del desplazamiento colectivo, pues un alto porcentaje de los trayectos se recorren caminando y todos los usuarios del transporte público, realizan parte de su viaje como peatones. En esa misma línea, el transeúnte debería tener abierta la posibilidad de trasladarse sin el riesgo inminente de ser atropellado, sin contaminación ambiental, visual o auditiva. En la visión de Delgado (2011, p. 125), la planeación urbana y la ordenación del territorio debe partir de variables como las aglomeraciones, los espacios solitarios, la iluminación, las barreras arquitectónicas o ambientales, es decir, todo aquello que afecte la movilidad del caminante y lo aísla de la estructura de recursos. Sin embargo, la infraestructura, la señalización, la distribución de los espacios están perfilados para dar primacía al actor que más peso económico tiene dentro del esquema.

Poner a rodar los carros del metropolitano ha sido una gran hazaña para los antioqueños y por ello las celebraciones resultaron toda una fiesta, de la cual han gozado ricos y pobres a la par. Me imagino que cuando se inauguró el tranvía, a comienzos de siglo, sucedió algo parecido y tal vez debió pasar lo mismo cuando llegaron los primeros autos y buses. Es que el transporte urbano tiene mucha importancia en la vida diaria y la fisonomía de las ciudades pues condiciona su crecimiento y desarrollo. Medellín será otra con metro, así este haya sido construido sobre terrenos ya poblados. Cambiará el curso de la ciudad y cambiará la actitud de la gente. Es lo que le pasa a la familia de recursos limitados que logra ahorrar para comprar un carrito, así sea pequeño y de tercera mano, es un carro y esto le cambiará el status y con ello, la forma de vivir. Las ciudades, los países y las personas viven de ciertos hitos o marcas que pueden cambiar toda una trayectoria.

Arias Ramírez, J. (1995, 7 de diciembre). La ciudad con metro, Ave María pues. *La República*, p. 6 A.

Tal como lo exponen Dávila y Brand (2012, p. 86), el problema del transporte se ha convertido en un asunto administrativo y político, más que de ingeniería y financiación, partiendo de que se deben impulsar cambios en la prestación de servicios de transporte y en el comportamiento de los usuarios que dependen de la gobernanza urbana. Desde ese punto de vista, las decisiones de los gobernantes y su sincronización con los problemas del ciudadano para desplazarse, adquieren protagonismo para direccionar el destino de las ciudades en materia de movilidad. Esto es lo que permite priorizar lo público sobre privado.

Por estas razones, medios alternativos de transporte como la bicicleta, al día de hoy cobran sentido, como alivios a mediano y largo plazo a los problemas que abruman a las ciudades en materia de movilidad. “En el mundo hay alrededor de mil millones de bicicletas, eso quiere decir que de cada siete personas en el mundo, una tiene bicicleta. Teniendo en cuenta que no requieren

la infraestructura física en carreteras y vías que mandan los automóviles, la bicicleta es un medio de movilidad más común en países en vía de desarrollo entre los habitantes de América, África y Asia. De hecho, donde se parquea un carro se guardan 20 bicicletas” (Arango, 2015, 24 de febrero, párr. 2).

Aunque los panoramas urbanos están dominados por los automóviles y los autobuses y es probable que siga así por mucho tiempo. El hecho de que las ciudades estén considerando otras opciones, es una muestra de la insatisfacción que produce el hecho, de que los automotores sean la única alternativa y busca la puesta en marcha de otras alternativas, que superen esas limitaciones. Las bicicletas, los metrocables, los metros, son una reacción a la ineficiencia y al desperdicio de recursos como el tiempo y el espacio (Dávila, 2012, p. 58). Tal como lo plantean Vásquez y Anzoategui (2013, p. 76), la tendencia actual de las ciudades muestra que el transporte público es usado por el 80% de los ciudadanos y el transporte privado por el 20%. Esto demuestra que se debe priorizar el transporte público, de tal manera que atienda las necesidades de la población de forma eficiente.

1.2. Un metro para el mundo.

En palabras de Llorente (1996, 6 de enero, p. 4 A), el primer metro en el mundo se construyó en Londres para pasar el río Támesis; inicialmente los trenes se movían con locomotoras de carbón; sólo a finales del siglo se electrificó el “subway” de Londres. Con el uso creciente de la energía eléctrica se construyó el de París en 1900 y así sucesivamente las grandes ciudades fueron construyendo su metro: en 1902 en Berlín y el de Nueva York en 1904.

En el metro de Londres nadie habla. Nadie mira el rostro del que va al frente. En las estaciones de París las parejas se besan apasionadamente. En ambos, algunas tienen miedo. En los de Roma, Barcelona y Madrid los pasajeros no cesan de gesticular y parlotear en este submundo subterráneo, de túneles y estaciones que horadan a toda Europa a lo largo y ancho de su territorio. En Europa, si alguien lo deseara -y tuviera el dinero o las agallas necesarios- podría pasar el resto de su vida sin salir de las estaciones y los vagones. Todas sus ciudades grandes y medianas (incluyamos en este territorio sentimental, ya que no geográfico, a los ingleses, aunque ellos afirmen que no son europeos), están unidas por una línea férrea. Es una verdadera telaraña de hierro. Y, por lo general, los trenes llegan a estaciones conectadas con el servicio del metro. incluso se puede ir a Polonia, la República Checa, Eslovenia, Bosnia Herzegoviana y la antigua Unión Soviética. En realidad no se necesitaría salir: en las estaciones hay baños, restaurantes y supermercados. Las noches se pueden pasar viajando en un coche litera o, si se tiene la suficiente sangre fría, en alguno de los vagones que amanecen en las estaciones.

Pérez Salazar, J. C. (1995, 30 de noviembre). El metro, los besos y el rock. *El Colombiano*, p. 2 G

Viena... Su sistema metro consiste en cinco líneas que funcionan, sobre todo, de manera subterránea, a excepción de la sección central de la línea U6, que funciona sobre el viaducto. Este metro abrió sus puertas el 8 de mayo de 1976 y permite la integración de los diferentes medios del transporte público de la ciudad, incluyendo los tranvías, autobuses y ferrocarriles, que se pueden utilizar con el mismo boleto. Las estaciones se nombran a menudo con nombres de calles o de áreas de la ciudad, y en algunos casos especiales con nombres de edificios prominentes o cerca de la estación. Su horario habitual de funcionamiento es desde las 5:00 a.m. hasta las 12:20 a.m. Los trenes pasan cada 5 minutos durante el día y cada 7 u 8 minutos por la noche en las estaciones. Además el costo de un viaje sencillo es de 1,70 euros, equivalentes a 5.600 pesos colombianos.

Herrera, J. L. (2009, abril). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2

Desde su puesta en funcionamiento, hasta el día de hoy, la relación entre los sistemas férreos, la ciudad y sus habitantes ha sido variable. En la argumentación de Montezuma (2010, p. 140 - 153), la relación entre los sistemas férreos y la ciudad, se puede agrupar en cuatro etapas: higienista, modernista, mecanicista y estructuralista. La higienista delimita el periodo inicial, cuando estos sistemas lograron aislarse de la ciudad, enterrar o en algunos casos elevar los sistemas férreos urbanos, pues eran las únicas opciones técnicas para las caóticas urbes, con calles sin sentidos viales, sin sistemas de control y sin ningún tipo de gestión del tráfico vehicular que había llevado a un desplazamiento con un desorden generalizado. La modernista, se sitúa entre los años 30 y 50, donde los postulados urbanísticos, desplazaban el transporte público frente al auto que se volvía el símbolo de la modernidad. A pesar de esa concepción de la

ciudad motorizada y segmentada, se construyeron más de quince metros.

La mecanicista, se ubica en un período donde el transporte público empieza a tomar importancia, debido al crecimiento de las ciudades, las crisis energéticas, la congestión vial y la contaminación provocada por los autos. Esta situación, impulsa un desarrollo técnico e ingenieril que estimula la construcción de nuevos sistemas metro en América Latina y Asia entre 1960 y 1980. Sin embargo, estos fueron diseñados sin tener en cuenta componentes de tipo urbanístico y de ordenamiento territorial, sobre los cuales esta infraestructura tenía consecuencias directas. El ciclo estructuralista, se centra en la dos últimas décadas, en donde la mayoría de los metros que se han construido, dan mucha importancia a la inserción urbanística, con diseños paisajísticos más elaborados, que permiten que estos sistemas se vuelvan “ordenadores, estructuradores y orientadores de otro tipo de ciudades: las urbes del siglo XXI”.

Si bien se trata de un sistema reciente, no podemos desconocer que tiene una historia con un profundo trasfondo económico. Tal como lo enuncia Acosta (2005, p. 91), no fue por casualidad que las primeras civilizaciones hayan surgido en regiones cercanas a ríos o mares, que con el

tiempo pasaron a ser las primeras vías de comunicación con otras regiones, siendo el tronco o la balsa el primer medio de transporte por agua, que se fue adaptando a las necesidades de movilización de grupos humanos, de las mercancías y a las condiciones climatológicas. Las necesidades eran cambiantes: la guerra entre culturas, la urgencia del comercio y de convivencia fomentaron la apertura a nuevos cambios, que han impulsado la mecanización de los desplazamientos, a través de la espectacular combinación de la ciencia y la técnica, con el fin de facilitar la vida del hombre.

Según lo detalla Bustelo (1994, p. 255), estos adelantos corresponden a tres grandes momentos en la historia Universal: la hominización, la Revolución Neolítica y la Revolución Industrial. En el proceso de hominización, la bipedia de la especie, liberó las manos y le dio al hombre la capacidad de transportar

objetos. En el período Neolítico, la domesticación permitió que algunos animales fueran usados como medio de transporte, proceso que se consolidó con la invención de la rueda. Durante la revolución Industrial se producen avances gigantescos, posibilitando de una forma sin precedentes, el intercambio económico internacional y transformando la concepción de

Israel... Este metro tiene sólo una línea que lleva de Haifa a Tel Aviv en 40 minutos aproximadamente y cuesta 38 checkels que son más o menos unos \$30.000,00. Tan solo cuenta con tres estaciones intermedias y es terrestre, sin ningún tramo aéreo o subterráneo. Los tiquetes se compran en taquillas y hay que conservarlos después de pasar el torniquete ya que unas personas verifican en el transcurso del viaje si el valor del viaje fue cancelado. En Israel este transporte es gratis para las personas de la tercera edad y los miembros de las fuerzas militares, entonces es común viajar con personas armadas. El turista se puede ubicar muy fácil ya que todos los mensajes y avisos son leídos en inglés y en hebreo.

Betancur, J. C. (2008, agosto), viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2

las distancias geográficas, desencadenando un giro en materia de transporte, que con el paso del tiempo se fue haciendo más notable en los centros urbanos.

En el análisis de Olea (1982, p. 75), la Revolución Industrial en su esencia fue una revolución tecnológica, fruto de una asociación de ingeniería y ciencia, en continuo intercambio de teoría y praxis. Pero esa concepción, puede resultar relativamente simplista si consideramos que como lo complementan Feliu y Sudrià (2007, p. 98), se trató de una revolución económica con importantes efectos que hicieron de ella una revolución global y benefició el fortalecimiento de un nuevo modo de producción: el capitalismo, de nuevas formas de organización social (se dividen los empresarios y los asalariados), y liberó una serie de fuerzas que iban a acelerar la actividad económica: la innovación técnica que daba lugar a nuevas invenciones bajo la presión de la competencia (Dobb, 1971, p. 483).

De esa manera, el mundo occidental experimenta una serie de transformaciones de distintos órdenes que van determinando el tránsito al nuevo régimen. Es por eso, que no debe considerarse como un acontecimiento, sino como un desenvolvimiento, pues si bien “implica cambios profundos, estos se realizan en un largo proceso, surgiendo espontáneamente de la práctica económica orientada a satisfacer necesidades en creciente aumento” (Silva & Mata, 2005, p. 27). Muchos de esos efectos, se mantuvieron a largo plazo y fueron muy estructurales, pues de acuerdo con Bustelo (1994, p. 69), como la Revolución Industrial ha tenido lugar sólo en una parte del planeta y es relativamente reciente, el resultado es una división del mundo en países ricos y países pobres con diferencias en riqueza y renta. Dentro de esa pauta, el proceso de producción es consecuente al dominio que se ejerce sobre la naturaleza. Al respecto, Celis (2012, 12 de julio) afirma que,

La relación entre el hombre y la naturaleza es el elemento primigenio para la construcción de vida, y con la evolución del hombre como un ser sedentario, se establece la concentración del poder en territorios determinados a diferencia del periodo nómada en el cual se establecía una dominación difusa del poder, este sedentarismo y concentración de poder da origen a la civilización y con esta, herramientas más complejas para la producción. Se presenta un primer desarrollo de la fuerza productiva, asentamientos urbanos entendido como cruces de caminos de varias tribus y un intercambio de subjetividades con la intención de formar territorios más amplios.

Dentro de las secuelas de ese nuevo estándar monetario hay variaciones en los esquemas de consumo, como lo presenta Ortiz (2003, p. 272), el consumo cerrado y elitista de la aristocracia del feudalismo evolucionó rápidamente hacia patrones de consumo masivo. Si bien todavía en el siglo XIX el consumo era una categoría para testimoniar el estrato social, realidad reflejada en el vestuario; con el tiempo, el consumo y las modas se extendieron también a las masas: las clases medias y las bajas. Hablamos entonces de una industria “cuyo interés no sólo se centra en producir eficientemente y cada vez más, sino también en conseguir que los trabajadores empleados, puedan con su salario comprar y contribuir vía el consumo a sostener el crecimiento industrial y sus puestos de trabajo. Encontramos así el cierre del circuito donde producir no es sólo gastar sino también, y fundamentalmente, contribuir a producir y seguir consumiendo” (Fernández & Gutiérrez, 1997, p. 93).

En el análisis de Balibrea (2007, p. 199), el capitalismo necesita controlar el espacio y el tiempo, como parte del proceso de consecución de beneficios que se ha traducido en medios de transporte más rápidos, a través de los cuales la velocidad es la conquista del espacio. El transporte masivo se inscribe también en este mismo discurso, pasando a ser una manera, de que las muchedumbres puedan concernirse a esta órbita productiva. Es por eso, que el nacimiento de los transportes urbanos, es paralelo al inicio de la ciudad industrial, cuando se construye un

territorio urbano adecuado a las propias y hasta entonces inéditas, condiciones de producción y de consumo (Miralles, 2002, p. 11-12).

Silencio... Adentro se acomodan, sujetan las barandas laterales, ¡que estreches!, nadie cede su lugar a nadie. Así y todo, un ciego jamás se perdería: antes de cada parada, una voz anuncia -en inglés y francés- la estación por venir... Entonces llegan a una de las estaciones de intercambio de las líneas de todos los colores, Lleonel Groloux. Para todos lados, una nueva carrera para tomar la línea que convenga. Nada aburre esperar la puntualidad del metro en Montreal, en las galerías de entrada, así como en las orillas de los rieles, siempre habrá un artista. En la estación de McGill, bailan los tagueros peruanos - y argentinos, de vez en cuando-. En Place Saint Marie, una orquesta hace soñar con las estaciones (de Vivaldi) y, en la esquina, alguien de la Pampa saca su guitarra y amplificador para interpretar a Facundo Cabral. Más canadiense: una adolescente, quince años, pelo amarillo, canta lo último de Céline Dion (la estrella de rock, de Québec, en el momento) y no le importa si tiene espectadores. A su lado, tres tusos se la "sollan" de guitarra eléctrica con algún grito alternativo de Green Day... ..Una mujer con acento extraño se acerca a otra, le solicita "un préstamo", de inmediato, dos policías vestidos de civil la llevan a otra estación -de policía-. En tanto, para el vagón, al lado del vidrio trasero, dos mujeres se besan; a su izquierda, una pantalla con luces de colores no para de anunciar los espectáculos culturales para hoy. Es la cultura canadiense permeable a lo cosmopolita, es un libre pensador que no para su trayecto bajo tierra. Nadie mira a nadie. Única voz: inmigrantes latinos que se saludan.

Restrepo Jiménez, A. C. (1995, 30 de noviembre). Un libre pensador, bajo tierra. *El Colombiano*, p. 3 G.

En ese contexto, "la necesidad de colocar en el mercado las manufacturas en los mercados del mundo, así como de conseguir materias primas a bajo costo para la industria, motivó a los británicos a buscar maneras de abrir al máximo esos mercados" (León, 1997, p. 16). Pero esa iniciativa de crecimiento presentaba una limitación importante: el transporte. En la segunda mitad del siglo XVIII se hizo indispensable el tránsito de múltiples productos, que en algunos casos eran grandes y voluminosos.

Inicialmente se optó por el transporte marítimo, construyendo canales para la navegación, pero estos representaban restricciones, pues dependían de corrientes de agua o costas y allí donde no existieran o no fuera posible habilitarlas, el transporte quedaba reducido a las carretas tiradas por

bueyes. Los nuevos tiempos hacían imprescindible contar con medios de transporte más ágiles y que no estuvieran tan sometidas por la naturaleza. La utilización de un utensilio resolvería ambos problemas: El Ferrocarril (Iñico, 2012, p. 109).

Los ferrocarriles se convierten en un modelo a imitar, extendiéndose por todo el continente europeo llegando a enlazar sus ciudades principales, pueblos y todos los países del continente, pasando de 23000 kilómetros de líneas férreas en 1850 a 100.000 kilómetros en 1870 (Quesada, 2007, p. 59). Sólo sería cuestión de tiempo para que se materializarán en el resto del mundo,

uniendo regiones diversas y tocando fronteras entre países. Este medio de transporte trae inherente a él, un dinamismo que transfigura los espacios y los imaginarios que le vienen asociados. “Desde todos los ángulos (políticos, económicos, sociales, literarios, hasta convertirse en un elemento del imaginario colectivo), el ferrocarril fue un protagonista privilegiado de los procesos de cambio y modernización en América Latina” (Weinberg, 1996, p. 427).

Eso demuestra, cómo la transición producida no se limitó al paisaje geográfico sino que se volvió una insignia del dominio del hombre sobre la naturaleza. Tal como lo menciona Schmidt (2007, p. 276), el vapor llegó a ser símbolo del progreso y la velocidad del ferrocarril empezó a ser asociada con la modernidad, pues alimentaba en la gente la sensación, de que la época en la que vivían era la más vertiginosa en la historia. Lo anterior, debido a que tal como lo expone Jurado (2010, p. 153), estamos en una cultura que no problematiza el tema de la velocidad, sino que la ve como un indicador de bienestar y progreso. Debido a que el espacio globalizado, demanda una alta velocidad para recorrer el mundo, en tanto los tiempos son cada vez menores.

Este medio de transporte conquistaba zonas apartadas, poniéndolas en el mapa

productivo y acoplándolas con el resto del mundo. De acuerdo con Robles (2008, p. 16), el ferrocarril en el siglo XIX no suponía ir más allá de ser una forma novedosa, rápida y cómoda de trasladarse de un lugar a otro, sino que ese “monstruo de hierro” recuperó, desveló y ayudó a escribir la historia de los pueblos al recorrer regiones vírgenes a muchos ojos. Es por eso que el ferrocarril, empezó a tener una evocación romántica, debido a las percepciones subjetivas que se tejen a su alrededor y que están influenciadas por el mecanismo de producción. Estas imágenes se extendieron hasta los metros del siglo XXI, pues “realiza, en el imaginario del usuario, el triunfo del tiempo sobre el espacio en el encierro que lo comprime y, por ello mismo, lo exacerba” (Domínguez, 2010, p. 19).

Berlín... Cuando uno ingresa al metro de la capital alemana siente como si estuviera en un museo. Los tramos que son subterráneos tienen grandes obras de arte en los laberintos que hay entre las estaciones que se pueden ver mientras el tren hace su recorrido. Lo mejor son los tramos exteriores en los que se puede observar la transformación de la ciudad y toda su historia. En cada estación se puede consultar la programación minuto a minuto de todas las líneas, por ejemplo, cualquier día uno puede saber a qué horas pasará el metro el 24 de diciembre: si dice 10:24 am., seguro que el tren pasará a las 10:24 am. El sistema es muy limpio y existen estaciones de todas las épocas, algunas que no se dañaron en la guerra y las modernas con grandes estructuras. Los trenes son muy rápidos y algunas de las estaciones tienen comunicación directa con los tres aeropuertos de la ciudad, por eso si va de visita a Berlín y viaja en avión, debe estar muy seguro del terminal de donde sale su vuelo para que no vaya a llegar a la estación equivocada.

Ochoa Yepes, A. C. (2008, mayo). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2

En el afán de masificar de proceso de producción y consumo, el transporte se extiende a la ruralidad y a poblaciones pequeñas. Pero a pesar de eso, la ciudad no pierde su connotación, de ser por excelencia un espacio para el intercambio, que es básicamente comercial pero en el que se ven incluidos los intercambios culturales. Esto a raíz de un proceso de cambio en donde el dominio por expropiación fue remplazado por el dominio por comercialización, en tanto ese proceso generaba los excedentes que sostienen la ciudad y la vuelven un centro fundamental del capitalismo, en donde el tránsito al interior de sí misma, es imprescindible para que se mantenga (Celis, 2012, 18 de julio).

Este argumento adquiere importancia, dada la nueva etapa que iniciaría para el transporte, con los ferrocarriles urbanos. Según complementa Ricardo (2015, p. 13-14), durante el siglo XIX la construcción de ferrocarriles se intensificó en las zonas con más desarrollo industrial, pero en muchas ocasiones no se tenían unas directrices de planificación definidas, creándose problemas de urbanismo. Los terminales del ferrocarril se construían en límites periurbanos por el menor costo del suelo y sobre todo por la disponibilidad del espacio, pero la demanda de transporte masivo se mantenía en el centro de la ciudad. La instalación de las terminales en los sectores

San Juan de Puerto Rico... Nada más fácil que ubicarse en San Juan. Un sistema tipo metro de una sola línea y 16 estaciones hizo de mi estadía en esa ciudad del Caribe una excelente experiencia. El metro de San Juan o, como es llamado allá, el tren urbano metropolitano es muy similar al de Medellín. Casi la totalidad de las estaciones son elevadas, y cuando vas montado en el tren y miras por las ventanas sientes una sensación familiar, pero al pasar rápidamente las miles de palmeras y al ver un horizonte infinito y sin montañas... ahí desaparece la ilusión de estar en Medellín. Al interior es muy limpio, sus sillas y tubos hacen juego con el color plata del tren. En la superficie de su exterior se dibuja en un gran formato, casi del tamaño de la puerta, el logo del Tren Urbano. Me sorprende cada vez más porque el timbre de cierre de puertas es muy parecido y, como en Medellín, el tren urbano cuenta con una estación llamada Universidad. Y finalmente, el arte no es ajeno a este sistema de transporte; cada estación cuenta con una obra de arte y un diseño arquitectónico particular.

Vélez, A. (2008, diciembre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.

centrales, precisaba la compra de terrenos costosos y las vías que se edificaban dividían los barrios, por eso la tendencia era construirlas en las afueras pero resultaban de difícil acceso para los usuarios.

En el caso de Londres, había siete líneas ferroviarias pero sólo una llegaba a la ciudad, a eso se sumaba, que había una ordenanza que prohibía a las empresas ferroviarias ingresar con sus vías al centro, lo que los obligó a buscar alternativas. Fue así como en 1860 se

empiezan los trabajos para construir vías subterráneas. La técnica que utilizaban era cavar una trinchera a lo largo de una calle, techarla y pavimentar nuevamente.

De esa manera tres años después, el 10 de enero de 1863, se abrió al público el primer subterráneo del mundo, que “consiguió que un tren de vapor subterráneo llevara unos 26.000 pasajeros por día desde Hammersmith hasta Farringdon Street” (“150 años del metro de Londres”, 2013, 19 de enero, p. 30). Este tren urbano, que con el tiempo pasaría a llamarse metropolitano, porque nació con las primeras metrópolis modernas, había resuelto el acceso desde la periferia a las densas áreas centrales (Delgado, 1998, p. 41). La puesta en funcionamiento de una obra de esas características, provocó la emoción de la población que se sentía atraída por esta nueva obra.

Largas colas se formaron en cada estación para embarcar en uno de los vagones tirados por una locomotora de vapor e iluminados por lámparas de gas. Los pasajeros podían viajar en primera, segunda y tercera clase. Y en vagones de fumadores y no fumadores a partir de 1874. El Daily News resumía así la euforia reinante: "Por primera vez en la historia del mundo, los hombres pueden desplazarse en vagones agradables (...) por debajo de las tuberías del gas y del agua... por debajo de los cementerios". Los vagones son "tan altos que un hombre de 1m80 puede permanecer de pie con su sombrero puesto", se maravillaba uno de los primeros pasajeros, William Hardman (“El metro de Londres un monstruo de 150 años”, 2013, 10 de enero, párr. 2-3).

Pero ante lo nuevo de este sistema de transporte hubo situaciones no previstas. Al respecto, Rutherford (1997, p. 897) describe, que los túneles estaban dotados de aberturas de ventilación para los trenes de vapor, pero estos no eran suficientes y el aire se volvió tremendamente viciado, por el calor y el hollín; además sin demoler o socavar los cimientos de un gran número de viviendas no podía ampliar dicho sistema y cubrir las necesidades de la ciudad. Pero, a pesar de ello, el subterráneo era percibido como un canal que se separaba de la anarquía urbana.

Según lo explica Prada (2006, p. 25-26), dentro de los beneficios que trae la ejecución de un metro, se pueden contar, que es el único transporte urbano que garantiza un tiempo de llegada exacto para el pasajero, teniendo en cuenta que está alejado de factores externos como las condiciones climáticas, tráfico, protestas, etc. También sobresale su capacidad para el transporte de pasajeros, pues en un tren de seis vagones se transportan 50 mil pasajeros/hora, la reducción del ruido y contaminación, la adecuada utilización de los recursos energéticos para la ciudad y la reducción de accidentes y muertes. Pero más allá de eso, “el metro es esencialmente un instrumento de masificación y socialización del transporte. Por definición va a ser un medio popular de comunicación. [Reúne] grandes masas para llevarlas de sus sitios de residencia a sus sitios de trabajo, de mercadeo, de recreación” (Gutiérrez, 1995, 7 de abril, p. 4 A).

De esa manera, se afianzan los cambios que había impulsado el desarrollo del transporte masivo en el mundo. En el argumento de Duthilleul (2013, p. 573), en sólo 40 años entre 1890-1930, los modos de desplazamiento sufrieron una metamorfosis radical, no sólo por la aparición

del automóvil, sino también por el transporte público, que delimitó los trayectos, estaciones y horarios. Los metros de Londres y París abrieron la posibilidad de transitar una ciudad sin poder verla, de manera regular y rápida. La variación que se produjeron desde entonces, fue determinante de muchas de las características de las urbes.

Según Montezuma (2008, p. 10), durante el siglo XX los sistemas de transporte colectivo e individual influenciaron la consolidación de formas urbanas y ocupación del espacio distintos a los existentes, que se ponen de manifiesto en las características sociales y encarnan grupos humanos con intereses opuestos. En Europa por ejemplo, el transporte colectivo ha desarrollado grupos humanos en que priman el valor de lo público, lo comunal y lo social; mientras que en Norteamérica la movilidad automotriz individual es mayoritaria, por tanto, está regida por principios de lo privado, individual y particular.

Tal como lo plantea Rondón (2011, p. 96-97), los avances en el campo de la ingeniería facilitaron la construcción de trenes subterráneos en la mayoría de las

París... El metro es parte de la vida cotidiana de sus habitantes y el sistema de transporte masivo sin duda, más utilizado por los parisinos. Así mismo los turistas podemos gozar de los privilegios de un transporte económico el cual es todo un mundo interior. Una "ciudad" subterránea entera se mueve bajo las calles de París, varias líneas con llegadas y salidas de otras alternas, pasillos largos y escaleras, caminantes de un lado a otro que en el laberinto gracias a la señalización llegan a su destino. Es normal en los pasillos el encuentro de grupos artísticos haciendo sonar canciones variadas, típicas de diferentes regiones del mundo, no falta el acordeón. La llegada de los vagones a las horas pico y el ingreso a las estaciones claves... cuando se logra, trata de un tema logístico: poder ingresar, empujar, tratar de acomodarse, no dejarse aplastar por la multitud, entrenar el olfato en un sin número de olores e inclusive el romance son característicos; cuando no se logra trata de tener mucha paciencia, esperar algún vagón semivacío o salir de la estación en busca del bus o de energías para emprender una larga caminata. El metro es bastante antiguo, en su interior es normal ver sus puertas y ventanas rayadas, pintadas o sucias. metro de París: punto de encuentro cosmopolita, una experiencia única e inolvidable!

Piza Cossio, P. A. (2008, diciembre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2

ciudades importantes de finales del siglo XIX, como Londres, París y New York. Si bien los metros se convirtieron en una herramienta para el desarrollo urbano, también supuso la necesidad de conectar los sectores de manera más eficiente a través de sistemas multimodales de transporte, como conectar líneas de autobuses, redes del metro y terminales aeroportuarios.

Sin embargo, la implementación de sistemas de transporte masivo como los subterráneos y los trenes, tienden a ser costosos y estar fuera del alcance de municipalidades pequeñas. "Diversas

urbes han considerado la opción para, posteriormente, aceptar con tristeza que no pueden darse ese lujo” (Gilbert, 1997, p. 145, 147). Volviéndose también un símbolo de poderío económico, que mostraba ante el resto del mundo, la superioridad de la ciudad que lo implementaba.

Este acontecimiento significó el auge de los trenes metropolitanos, como una forma de unificar la ciudad entorno a un eje determinado, popularizándose la abreviatura metro para

A viajar por todo Moscú en una obra de arte andante... nos encontrábamos en una estación de la cual no recuerdo ni cómo se pronuncia, ni cómo se escribe su nombre, pero lo que sí recuerdo es que es la estación subterránea más profunda de toda Europa. Pasaron tres minutos en las escaleras eléctricas para poder llegar a la plataforma... y vaya plataforma. A mí alrededor sólo se podía sentir la elegancia de dicho lugar: grandes lámparas, hermosos vitrales, esculturas hermosas, pinturas y estatuas que relataban la cultura rusa, la URSS y todo el despliegue militar de dicho país durante la historia. En los pasillos que llevaban a la vía del tren sólo podía ver elegancia... Pronto escuché ese sonido que sólo había podido escuchar en mi Medellín... era el sonido del metro. Rápidamente se rompió la tranquilidad del lugar, los avisos en ruso que emitían los parlantes y que seguía sin entender se ensordecieron hasta el momento en que un largo tren azul (aún más largo que el de Medellín) paró frente a mí. Abrió sus puertas, como buen usuario dejé salir a las personas que se bajaban de él, pero no sirvió de nada ya que los natales de dicha ciudad no tenían esa costumbre. Azul por fuera y amarillo por dentro era ese tren que conservaba la belleza. Un metro muy angosto donde en ocasiones se apagaban las luces, con una cojinería en cuero muy cómoda, con ventanas por donde mis manos podían salir a rozar el pesado aire del túnel... 177 estaciones, 292 kilómetros de recorrido y mucho arte, harán que, en el futuro, Moscú siga siendo un lugar para visitar... y desde su metro poder llegar a cualquier lugar.

Peña Jaramillo, J. (2008, Septiembre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2

reconocer este medio de transporte.

Como lo complementa Thomson (1985, p. 6), en casi todas las ciudades que tienen un ferrocarril metropolitano utilizan el término metro, sólo hay unas excepciones como en el caso de Londres, donde se le denomina subterráneo o tubo, en New York, donde el término popular significa vía subterránea.

Lo anterior resulta extraño, pues fue en Londres donde se le dio el nombre con el que se conocería en todo el mundo, denominándolo Metropolitan Railway, expresión que luego se adaptaría en París y se extendió por el mundo entero. A esas curiosidades, se añade que en sueco se le denomina Tunnelbana, en alemán lo llaman U-Bahn, mientras que en Buenos Aires se denomina Subte, en Busapest, como se trata de una red pequeña, lo llaman “el centímetro” (Bada, 2015, 2 de julio, párr. 1).

Uno de los metros más importantes de Europa, es el de París. Tal como lo plantea Cousido (2013, p. 9-10), el metro de París que funciona desde 1900, se conecta con trenes de corta distancia, rutas de autobuses y varias líneas de tranvía. Este sistema es uno de los más amplios

del mundo. Tiene 300 estaciones y permite llegar a cualquier lugar de la ciudad. Entre los pobladores habituales del subterráneo están los clochards, vagabundos alcohólicos que piden dinero a cambio de no molestar. También está invadido de vendedores ambulantes que ofrecen mercancías en los corredores, también hay pordioseros y gente que se ganan la vida tocando música (“París vive bajo Tierra”, 1993, 14 de noviembre, p. 2 B).

Esto ha hecho que en el sistema “el sentimiento de inseguridad ha aumentado también y para impedir que las personas sin domicilio fijo se instalen en las estaciones, que cuentan con calefacción en los meses de frío, cada vez hay menos asientos en los andenes” (“Tradición y modernidad en los metros de Europa”, 2004, 28 de octubre, p. 2-3). En Francia las únicas ciudades que tienen metro son París y Lyon, en donde los trenes están separados por colores. Cada tiquete de metro o de bus cuesta entre 7 y 8 francos dependiendo la ciudad. En la entrada del metro de París, hay un control de hierro que se abre cuando se introduce la boleta del metro (“Cómo moverse en Francia”, 1998, 19 de marzo, p. 10 C).

Este sistema de transporte masivo ha impactado la ciudad de maneras diversas, dado que se trataba de obras

En donde uno menos se espera están las entradas al metro de Rio. Un sistema con 30 estaciones que combina diferentes modalidades como una línea subterránea, una a nivel, buses integrados y trenes de cercanías. El sistema es muy organizado y los cariocas lo utilizan de forma masiva ya que es la forma más rápida de movilizarse por la ciudad. Las estaciones tienen amplios espacios para publicidad y exposiciones y es común encontrar personas viajando en traje de baño y turistas que se desplazan hacia las playas de Copacabana o las de Ipanema, a donde se llega tomando el Metrô na superficie, un bus integrado con aire acondicionado. Los trenes son muy amplios y actualmente están renovando la flota, por lo que se puede viajar en algunos vehículos recién adquiridos. Todos, incluso los buses, tienen sillas especiales con un color distintivo para adultos mayores, mujeres en embarazo y con niños o discapacitados, y estos grupos, junto con los policías y los empleados del sistema, viajan totalmente gratis. Para viajar, se ingresa con tarjetas inteligentes y el costo de un viaje es de 2,60 reales, algo así como 2.400 pesos. Ubicarse es muy fácil porque los mapas tienen las calles y sitios de interés cercano, y en metro y sus rutas integradas se puede llegar fácilmente al Maracanã, al Corcovado, a Pao de açúcar y otros sitios turísticos.

Correa, J. F. (2008, octubre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2

monumentales que se volvían icono en la ciudad, en muchas ocasiones obedecen a intereses políticos. Un ejemplo de ello, es el metro de Moscú en Rusia, a través del cual, Stalin quiso entregarle al proletariado una réplica de los palacios de los zares a los que nunca habían tenido acceso (Bartroli, s.f., p. 31). La obra conocida como los “palacios de la gente”, estaba destinada a ser una manifestación de la dominación soviética. Se decía que Lazar Kaganovic, el capataz de la construcción del metro, sometía a los trabajadores a condiciones peores que las de los campos nazis (Kharitonov, 2011).

Tal como lo describe Manrique (2014, p. 13-14), el metro de Moscú se empezó a construir después de la Revolución de 1917 y la mayoría de sus estaciones se encuentran a gran profundidad (60 o más metros), la frecuencia de los trenes es de dos minutos, entre uno y otro y transporta más de 10 millones de pasajeros al día. Por tratarse de un subterráneo se caracteriza principalmente por su seguridad. De acuerdo con Israel (2004, p. 32), el propio Stalin “usó una de sus estaciones como cuartel general clandestino para protegerse de los bombardeos, especialmente durante los días en que los tanques alemanes estuvieron a las puertas de Moscú”.

Otro de los metros más populares en Europa es el de Madrid, pues cuenta con una de las redes más moderna y extensas del mundo. Son 227 estaciones que sumadas con las líneas de metro ligero lo convierten en el tercer sistema metro del mundo, después del de Nueva York y Moscú (“La economía de la comunidad de Madrid”, 2011, p. 25). Se inauguró el 17 de octubre de 1919 por el rey Alfonso XIII y abierto al público 14 días después (Cousido, 2013, p. 3). “Durante la Guerra Civil (1936-1939), alternó su funcionamiento con sus labores como refugio durante los bombardeos y como transporte de cadáveres” (“El metro de Madrid en sus primeros 90”, 2009, 18 de octubre, párr. 5).

Madrid... Es sorprendente el colorido y la iluminación, muy diferente del estilo frío y húmedo de otros metros del mundo. Las amplias estaciones y pasillos son utilizados para la realización de eventos culturales y sirven de escenario a los artistas ocasionales que buscan capturar la atención de algunos de los dos millones de pasajeros diarios que utilizan el metro en su horario comercial, entre las 6:00 y la 1:30 am. El metro es un espacio de contrastes, en un coche es posible encontrar personas de todos los continentes y escuchar todo tipo de idiomas. Es también un espacio propicio para desconectarse, sólo algunas líneas tienen cobertura para teléfonos y el tiempo suele ocuparse en la música o la lectura de libros que se pueden prestar gratuitamente en las bibliotecas que hay en 11 estaciones o de alguno de los cuatros periódicos gratuitos que circulan diariamente. El metro de Madrid es en definitiva una aventura diaria para descubrir y disfrutar los detalles que parecen cotidianos y donde tu compañero de viaje puede ser incluso uno de los perros guía para personas con movilidad reducida.

Maya Duque, L. F. (2008, junio). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.

Otro de los metros considerado como una gran obra de ingeniería, es el metro de Nueva York inaugurado en 1904. Para su construcción se excavó en una ciudad que disponía ya de una red de alcantarillado. Por eso, el único lugar por donde podía pasar el metro era por debajo de esta. Al igual que Londres, Moscú y Washington, en New York las redes del metro se construyeron en las profundidades, para que sirvieran también de refugios antiaéreos (Weisman, 2014). La idea de construir un metro en New York, empezó a mediados del siglo XIX y la inauguración del

metro de Londres, sirvió para cristalizar la idea. A partir de los proyectos de expansión, el metro dejó de ser exclusivamente subterráneo, para circular por vías elevadas y a nivel del suelo (“El metro de Nueva York celebra los primeros 100 años”, 2004, 26 de octubre, párr. 9 - 10), que conectan los cinco barrios de la ciudad (Manhattan, Bronx, Queens, Brooklyn y Staten Island), y transporta a 5,5 millones de personas todos los días (“La música que alegra el metro de Nueva York”, 2012, 22 de marzo, p. 3).

Los metros existentes en América del Sur tenían muchas semejanzas entre sí, pues su diseño era muy complejo y en el momento de su planificación, los encargados de dicha tarea no contaban con la experiencia requerida en proyectos de esta magnitud. De ahí, que los análisis de los nuevos proyectos, toma la experiencia de otros proyectos similares desarrollados en la región (Thomson, 1985, p. 25).

Buenos Aires, que tiene metro desde 1913, tiene 83 estaciones, 52 kilómetros y transporta 42.000 pasajeros por hora. El de Ciudad de México se abrió en 1969, tiene 195 estaciones, 226 kilómetros y transporta 317.000 pasajeros por hora. El de Sao Paulo se inauguró en 1974, tiene 64 estaciones, 74 kilómetros y lleva 146.000 pasajeros por hora. Santiago de Chile puso el suyo en funcionamiento un año después, tiene 108 estaciones, 103 kilómetros y lleva 100.000 pasajeros cada hora. El de Río de Janeiro se inauguró en 1979, solo tiene tres estaciones, 46 kilómetros y lleva 19.000 pasajeros. El de Caracas, de 1983, tiene 45 estaciones, 66 kilómetros y 75.000 pasajeros; Lima, de 2011, opera 26 estaciones, 34 kilómetros y 10.000 pasajeros; Panamá, que estrenó este año, tiene 15 estaciones, 14 kilómetros y 6.000 pasajeros. El de Medellín, por su parte, de 1995, tiene 27 estaciones, 34 kilómetros y 48.500 pasajeros (“Comparación de metros”, 2014, 11 de octubre).

El metro de Buenos Aires, fue inaugurado en 1913 y hoy es un “sistema arterial vital para el funcionamiento de una Buenos Aires caótica, que tradicionalmente ha glorificado el carro particular” (Cardena, 2012, 27 de agosto, p. 3). Tal como lo plantea Bustamante (1995, 30 de noviembre, p. 11 G), para los bonaerenses el metro es tan importante como el churrasco en la alimentación. Dentro de las estaciones está prohibido comer y fumar, hay guardia armada en cada estación y es común que mucha gente lea libros, periódicos y revistas. Por su parte, el metro de México, es un referente en América Latina. Según Domínguez (2004, p. 141 - 148), este sistema desplaza a diario dos millones de habitantes en el distrito federal. Su número de líneas y de estaciones lo han puesto entre los tres subterráneos con un mayor número de pasajeros movilizadas por día y entre los cinco más grandes del mundo, convirtiéndose en la columna vertebral del transporte en la Ciudad de México. Pero sus espacios, también son invadidos por decenas de personajes en contra del reglamento del sistema: músicos, discapacitados, faquires, acróbatas, mendigos, evangelizadores, poetas y revolucionarios.

Otro de los metros que ha alcanzado reconocimiento en el continente es el de Caracas. Según lo explica Daza (1995, 30 de noviembre, p. 9 G), durante la década del 70 el metro era el

proyecto de mayor envergadura en la historia del país. Al momento de su inauguración, Venezuela era un país rico, pujante y bañado en oro negro, que no preveía la crisis política, social y económica que tocaba a sus puertas y que afortunadamente para ellos, no afectó la inversión del metro, en una ciudad donde la clase media venezolana tenía dos autos por hogar. Pero más allá de eso, el metro de Caracas, provocó una revolución social que transformó parcialmente el comportamiento de sus habitantes al interior del metro. “Sin embargo, los valores culturales y ciudadanos que esta obra provoca cotidianamente entre sus usuarios, parecen estar enterrados junto con las estaciones de pasajeros y se resisten a emerger y generalizarse como prácticas cotidianas en la superficie de la ciudad” (Ruiz, 2008, p. 89).

Este sistema se volvió un símbolo de mejores tiempos, retomando la opinión de Daza (1995, 30 de noviembre, p. 9 G), este hace una metáfora sobre lo que el metro representaba para la capital venezolana: “que la ciudad bulla, muera de hambre y se desangre por arriba, pero que en las profundidades, viva y se desangre el metro para los venezolanos, lo único perdurable de mejores épocas, líder en el mundo en movimiento de pasajeros, y un incólume de esa crisis que si se metió en casi todos los hogares de Venezuela”. A pesar de los problemas, el sistema no se detuvo. De acuerdo con Uharte (2008, p. 131), en los últimos años se han construido sistemas de metro en las ciudades de Valencia y Maracaibo, se han ampliado las líneas del metro de Caracas y se ha extendido hacia poblaciones que están en la periferia de la capital.

Los metros referenciados anteriormente, poseen diferencias relacionadas con su tamaño, su alcance, la idiosincrasia de sus usuarios. Sin embargo, muchos de ellos comparten dos características sobresalientes. La primera de ellas, es el arte en las estaciones del metro. Según Spitaletta (1995, 30 de noviembre, p. 5 G), a través del arte el hombre ha buscado una relación menos deshumanizada con este medio de transporte, impulsando proyectos artísticos. Lo anterior, con el fin crear espacios más humanos en un mundo automatizado que trata de imponer una robotización masiva. La segunda, es que a pesar de que son sistemas de transporte masivo y su ejecución conlleva normas de seguridad, en la práctica no pierden su connotación de espacio público, por tanto no hay una separación entre la estación y la realidad de la ciudad.

Como lo explica Pérez (1995, 30 de noviembre, p. 2 G), en Europa la vida que corre afuera parece reproducirse en la estaciones. Los marginados de toda sociedad, que por alguna razón han quedado por fuera de los sistemas de producción y consumo, tocan por una moneda o que pide ayuda a los transeúntes. El espacio público por lo general se asume, como lo que es de todos y es percibido por la ciudadanía como un espacio de encuentro y de intercambio, el lugar donde todos confluyen sin ninguna restricción, de ahí que lo que da sentido y justifica el espacio

público, es que sea reivindicado por la gente. La función del espacio público, de acuerdo con Cueva (2010, p. 21-22), es abrir la posibilidad de la heterogeneidad, convirtiéndose en un aliado de la sociedad, frente al individualismo, que es plataforma del capitalismo. El espacio público permite sentirse unido a otro, la gente se une con el fútbol, la música, la manifestación, porque es en ese espacio que los lazos se fortalecen, a sabiendas de que en él todos tienen cabida sin importar el grupo o de que composición social provengan.

En Londres nadie sube a pedir a los vagones del metro. En Francia sí lo hacen: músicos con acordeones o guitarras, que pasan el sombrero luego de tocar una canción. En España simplemente estiran la mano, argumentando una grave enfermedad o el paro. Pero es en España (en Barcelona) donde se ven los mendigos más vergonzantes: se encuentran en las calles y en las estaciones, tras un cartel en el que explican su situación y piden ayuda. Nunca miran al transeúnte. Algunos, incluso, están de espaldas: otros, arrodillados o cubriéndose los ojos con una mano. En esa posición permanecen horas. Los músicos de las estaciones de toda Europa tampoco acostumbran pedir. Colocan un sombrero o un cajón al frente y se concentran en su música. Quienes sí piden son los jóvenes desarraigados que, al caer la tarde, se apostan en las entradas de las terminales del metro de Londres, pero no solicitan dinero: piden los tiquetes a los viajeros que han terminado su jornada. Como estos billetes se pueden utilizar hasta que termina el turno (12:00 de la noche), los revenden más barato a quienes usan el servicio nocturno.

Pérez Salazar, J. C. (1995, 30 de noviembre). El metro, los besos y el rock. *El Colombiano*, p. 2 G - 3 G.

1.3. Érase una vez un metro... en Medellín.

Los medios de transporte masivos están directamente relacionados con la densidad de la población. Tal como lo plantea González (2010, p. 1), en las ciudades colombianas la concentración de la población se inició en los años veinte del siglo XX. Tendencia que se mantuvo, pues a mediados de la década de los años ochenta, en las cuatro ciudades principales del país (Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla), vivía el 26.8% de la población del país. A ello agrega, que conforme al censo de 1985, el 67,2% de la población ya era urbana, datos que contrastaban con los recopilados en el año 1951, que concluían que el 62,1% de la población era rural. Esa transición demográfica, implicó el crecimiento de la ciudad, que se volvía el punto de referencia para personas en búsqueda de oportunidades de empleo o desterradas por la violencia.

De esa manera, se hace preciso la implementación de medios de transporte masivo que en la ciudad de Medellín, tienen una historia que se remonta al siglo XIX. En el recuento de Gallo

(1995, 15 de noviembre, p. 3), en enero de 1887 fue inaugurado el primer medio de transporte masivo de la ciudad: un tranvía tirado por mulas que iba desde la Iglesia de la Veracruz hasta “El Edén” (actual Jardín Botánico), más tarde se amplió por Ayacucho hasta la Iglesia de Buenos Aires. En 1921 el tranvía eléctrico operaba tan satisfactoriamente en su primera línea hasta el sector de La América, que se construyó una línea que unía al Valle de Aburra con el municipio de Rionegro, pero con la llegada de los sistemas de buses, entró en decadencia, quedando sólo dos líneas: la de Aranjuez y la de Manrique, que se mantuvieron hasta ese año.

En la década de 1930 llegó el trolebús, un ómnibus eléctrico que se aventajaba al sistema rígido del tranvía y que entraba en conflicto con los automóviles que circulaban por la ciudad. Sin embargo, este se vio desplazado a partir de la década de 1950 con la llegada de los buses de gasolina, que se adaptaban a cualquier ruta, eran menos ruidosos que el tranvía, exigían menor inversión y no había crisis de combustible a la vista (Empresa de transporte masivo del Valle de Aburrá, 1995, p. 4).

Como lo exponen Vásquez y Anzoátegui (2013, p. 75), el desarrollo urbano provocado por el crecimiento industrial de los años 1940 en Medellín, se acentuó en las dos décadas posteriores con la integración de los municipios de Bello, Copacabana, Envigado, Itagüí, La Estrella, Sabaneta y Caldas, en lo que hoy se conoce como el área metropolitana, enlazándose alrededor de Medellín como elemento medular. Estas circunstancias, fueron aprovechadas por la élite local urbana para imponer un proyecto social y económico de ciudad, en donde lo relacionado con los temas de urbanismo y espacio público, toman una vigencia hasta entonces desconocida. Los parques, los bosques, las calles, la luz eléctrica se vuelven temas prioritarios de la agenda pública.

Lo anterior, coincidió con que en “la década de 1950 se inició con un intento por pensar la ciudad –bajo la genérica herramienta de los Planes – concebidos como un proyecto de relativo largo plazo” (Grupo de Investigación EUT, 2008, p. 32). En consecuencia, se empieza a construir el Plan Piloto de la ciudad, con base, en unos criterios urbanísticos para organizar la ciudad, entre los que se encontraban: articularla entorno al río (previamente canalizado), el montaje de la zona industrial de Guayabal, la construcción de una zona deportiva y una sede de organismos administrativos en la Alpujarra. Pero esa directriz, elaborada por los arquitectos extranjeros Paul Wiener y José Luis Sert, considerada como el inicio de la era de la modernidad para la ciudad, se vio superada por la explosión demográfica que triplicó el número de habitantes en 20 años, al pasar de 358.189 habitantes en 1951 a 1.071.252 en 1973. Sin embargo, se

estimuló la construcción y edificaciones antiguas del centro dieron pasos a edificios de oficinas y viviendas, como el Edificio Coltejer (Arango, 2011, p. 18).

Según los especialistas extranjeros, la ciudad tenía un desarrollo que no era consecuente con su geografía, pues era radial o concéntrico en vez de lineal (“...Y el metro se nos vino encima”, 1989, 16 de febrero, p. 16 A). Al respecto, Tamayo (1995, 30 de noviembre, p. 3 E) agrega, que esas apreciaciones estaban basadas en criterios europeos, de que la ciudades se desarrollaban paralelo al eje de los ríos, pero esas propuestas, no tenían en cuenta la agresión ambiental que sufría el río y los procesos de invasión que afectaban a las laderas de la ciudad. A pesar de ello, se retomó esa tesis de planificación urbana, que traía consigo la realización de un corredor multimodal de transporte rápido para el Valle de Aburra, propuesta de la que se venía hablando desde 1943 cuando el presidente Alfonso López Pumarejo, apoyó los estudios para la realización de un Parque Nacional a lo largo y en ambos costados del Río Medellín, desde el municipio de La Estrella hasta Copacabana y consideraba, la construcción de avenidas para los sistemas de transporte de la época.

De esa manera, en 1963 la oficina de Planeación Municipal de Medellín, diseña la Espina Dorsal del Valle de Aburra, que tenía en cuenta un futuro metro y 5 años después, reserva zonas adyacentes al río Medellín. Paralelamente, para ese corredor multimodal se propuso una sección transversal, que incluía 18 metros a cada lado para ubicar los ferrocarriles de las líneas de un sistema de transporte masivo.

El metro es un tranvía de las épocas que vienen. Para empezar por lo que para otros es criticable, el metro no será un sistema de transporte masivo saturado. Piensen en las ventajas: trenes y carros nuevos, limpios, silenciosos, rápidos, sin congestión de pasajeros, o en principio, unas rutas que lo llevan por arriba de la ciudad urbana desde los extremos sur a norte y al extremo occidental, a puntos desde los cuales llegar al lugar que se pretende llegar en menos tiempo, algo como para tomarse uno minutos más de sueño por ejemplo. Y como ayer, los trenes y vagones del metro serán espacio propicio para para dejar vagar la mente y la imaginación, para dejarse llevar en un viaje que ya está programado de principio a fin y cuyas interrupciones, a salvo emergencias lejas, estarán dadas por los naturales sucesos internos o externos del paisaje. Pero, para quienes gustan de viajar acompañado, el viaje en metro será oportunidad para la charla y la conversación.

Límpidos recuerdos del tranvía y el metro. (1990, 22 de octubre). *El Colombiano*, p. 4 B.

En palabras de Jaramillo (1994, 19 de mayo, p. 5 A), la idea del metro se hizo visible a mediados de los años 70, a raíz de una huelga en el transporte urbano, que fue contrarrestada con un sistema férreo entre Barbosa y Caldas. En adelante, se siguió hablando del metro al calor de

una fuerte polémica, porque mientras unos lo planteaban como una necesidad, otros no le encontraban justificación por el volumen de la población, por la inversión necesaria y porque su recorrido se limitaría al interior de la ciudad. A ello, se sumaba que la Banca Internacional (necesaria para desarrollar el proyecto) se negó a financiar la idea, porque por la situación económica y social del país la idea no se veía con buenos ojos a nivel mundial, además las contraprestaciones ofrecidas, que resultaban exageradamente costosas para los antioqueños, fueron rechazadas (Herrera, 1995, 21 de marzo, p. V).

A pesar de eso, el primer paso hacia la materialización del proyecto se dio en 1979. El departamento de Antioquia y el municipio de Medellín crean la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., que buscaba una alternativa de solución al problema del transporte. Su función principal, era construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá (Empresa de Transporte masivo del Valle de Aburrá, 1995, p. 4-5). Su Junta Directiva estaba integrada por el gobernador, el alcalde de Medellín, los directivos de Planeación Departamental y Metropolitana y cinco particulares con igual número de suplentes nombrados por el presidente de la República (“En entredicho la legalidad de la Junta”, 1990, 27 de noviembre, p. 1 B).

En ese momento, “la obra misma, aún en simple proyecto, era gigantesca: en el tiempo, en el espacio, en el costo, y en la proyección misma del servicio que buscaba prestar a la ciudad del futuro, próximo si se piensa que en aquel momento el siglo XXI estaba a sólo 30 años” (García, 1989, 6 de abril, p. 2 B). En la visión del primer gerente de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra (ETMVA) Diego Londoño White, en un diálogo con Contreras (1991, 25 de noviembre, p. 7), la ciudad había sido planeada para tener un sistema de transporte masivo. Los buses y otros sistemas menores que existían eran eficientes en trayectos que no superaban los 10 kilómetros, pero las distancias eran grandes y por eso, se hacía necesario un sistema que tuviera vía expresa y separada del resto de arterias del tráfico.

Adicionalmente, estudios demostraban que el 90% de los empleos industriales estaban en el corredor del río. Lo anterior, se debía a que los esquemas de diseño en la ciudad, hablaban de líneas paralelas al río y rutas de transporte radiales que confluían al centro de la ciudad. Eso se cumplió en términos generales, pero para los años 80 se estaba ejecutando un esquema lineal, que tenía grupos urbanos de equilibrio en el sur y en el norte, produciéndose dos centros en los costados de la ciudad, entre los que había que conseguir un gran flujo de transporte: el de Sabaneta, Envigado e Itagüí al sur y Bello al norte.

Se analizaron distintas opciones de transporte: buses normales, vehículos diesel, metro liviano y un metro pesado, siendo el metro, el que más ventajas traía. En un informe publicado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra y recogido por García (1989, 6 de abril, p. 2 B) explican porque,

las características propias de la ciudad y los recursos energéticos del país... Especialmente se tuvo en cuenta la visión futurista que tuvieron los planificadores en los años 60, al reservar una franja de terrero a cada lado del río Medellín que sirviera como corredor vial y el de transporte a todo lo largo del área metropolitana, lo que permitiría obtener alta velocidad de operación, seguridad máxima y posibilidad futura para el sistema automatizado... Las consideraciones anteriores y otras características como larga vida del equipo, contaminación mínima, operabilidad en toda el área y posible extensión al Valle de Rionegro y al Aeropuerto José María Córdoba determinaron que el sistema seleccionado fuera un tren metropolitano electrificado de gran capacidad.

Tal como lo exponía el entonces alcalde José Jaime Nicholls (1981, p. 1), en el Simposio Internacional de Transporte Masivo: para finales de siglo se discurría que la ciudad contaría con tres millones de habitantes. Una encuesta efectuada en 1972 concluyó que en ese momento en Medellín se realizaban cerca 2000.000 viajes al día, número que para el año 2000 llegaría a 3000.000 cuando menos. Según información recopilada en 1978, el 65% de esos viajes se hacían en vehículos de transporte colectivo (buses y busetas principalmente) y el 35% restante en medios privados de transporte como el automóvil y la motocicleta. Es por eso, que se planteó la necesidad de un sistema de transporte masivo para la ciudad, que traería muchísimos beneficios. Como lo exponía González (1982, 9 de marzo, p. 1),

La oficina del tren metropolitano [tenía] ya estudiada, la demanda por días, horas y zonas. Se [calculaba] por ejemplo que en 1985, en un día laboral de 3-8 a.m. lo utilizarán 73.000 personas las cuales sin este medio de transporte deberían utilizar 900 buses. El metro [representaba] una economía en cuanto a los buses, su operación, los usos del suelo, el tiempo de viaje, accidentes, sostenimiento y pavimentación de vías. Su implantación produce también la valorización de tierras aledañas. Sumando las cifras que representan los beneficios que ofrece se encuentra que estas son mayores que las de la inversión que requiere. Para el Gobierno Nacional el metro significa un ahorro de 20.000 millones de pesos en subsidio de transporte y de 1232 millones de dólares por importación de gasolina. Este proyecto servirá directamente al 43.5% del área total del perímetro urbano.

No obstante, muchos expertos consideraron más adelante, que la decisión fue apresurada, tal es el caso de Jaramillo (1994, 10 de mayo, p. 2 A), quién afirmaba que los metros debían ser construidos en ciudades con más de 5 millones de habitantes. En Medellín, en ese momento había 1'300.000 habitantes y la cantidad de congestión vehicular era mínima. Sin embargo, la posición en ese momento era: “pues si contamos con las tierras, ¿qué esperamos entonces para empezar la construcción? Además, 36 mil millones de pesos, cifra aproximada en la inversión, para 30 años o más de servicio, económicamente no significan nada” (González, 1982, 9 de marzo, p. 1).

Pero el cambio principal que estaba en la mente de los planificadores de la ciudad, tenían que ver con la movilidad urbana, pues este impactaría de forma considerable el desplazamiento al interior de la urbe. Es por eso que se proyectaba, la construcción de un sistema de transporte masivo, que tomara como columna vertebral el metro de la ciudad. Como lo visionaba Cadavid (1988, 27 de julio, p. 1 B),

Un Sistema de buses Trolley recorriendo las laderas de Medellín. Una espina dorsal de transporte masivo a lo largo del Valle de Aburrá, que en su parte media es atravesada por otra línea del metro para unir el oriente con el occidente. Flotillas de vehículos pequeños alimentando las estaciones del metro. El centro histórico de Medellín unido a través de un parque lineal al actual Centro Administrativo de la Alpujarra. Y el área metropolitana creciendo al ritmo con sus sistemas de transporte. Esa visión no es para finales de este año. Tal vez ni de este siglo. Pero hacia allá vamos. Se parte de la base de que la entrada en servicio del tren metropolitano partirá en dos la historia del Valle de Aburrá, y de que nunca una ciudad termina de conformar su red de transporte: continuamente está implementándola.

De esa manera, el metro se perfilaba como un transformador de la ciudad, en aspectos que iban más allá del transporte. Velásquez (1985, 30 de abril, p. 13 A), hacia un recuento de las ventajas del sistema:

Reorientará el crecimiento de Medellín, que se desarrollará hacia el corredor del río Medellín, densificándolo.

Activará el crecimiento de municipios como Bello e Itagüí, que hoy poseen cierta dinámica, pero que será más fuerte con esta obra.

Unirá las dos partes de la ciudad: la oriental y la occidental.

Será parte vital de la solución al problema del transporte Masivo, si bien no será la solución total, pero con medidas complementarias permitirá reorganizar el transporte colectivo.

Disminuirá la polución al reducirse el parque automotor de buses y al no producir casi nada.

Permitirá un ahorro importante de tiempo a miles de usuarios.

Descongestionará vías céntricas al cambiarse la orientación de las rutas de buses.

Permitirá reordenar el corazón de Medellín: el centro.

Irradiará beneficios a municipios vecinos que si hoy no tiene un desarrollo acelerado, lo tendrán cuando opere el tren.

Generará empleo numeroso durante su construcción y para su operación.

Desarrollará obras paralelas requeridas para su operación. La canalización del río y la terminación de la variante de Bello son sus aportes iniciales.

Activará sectores importantes de la industria antioqueña y colombiana, que aportarán buena parte de los materiales y equipos.

A lo anterior, se sumaba que la capital antioqueña, producía cada año 300 mil toneladas de polución, que acababan el oxígeno de los antioqueños. Según estudios de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra, una vez el metro entrará en operación, la polución disminuiría en 63.800 toneladas al año. Se reubicarían 2000 buses, de esa manera se reduciría el polvillo de llantas y pavimento, que en su proceso de deterioro dañan el ambiente y se afectaría positivamente los índices de accidentalidad, pues se calculaba que cada bus tenía un promedio anual de 1.86 accidentes, de manera que habría 3700 accidentes menos y 600 muertos menos en las calles, una vez reducidos los accidentes habría un ahorro anual de 740 millones de pesos de la época (Gusano, 1989, 12 de febrero, p. 4 B). Al respecto, Tamayo (1992, 11 de junio, p. 5 B)

agregaba, que en las condiciones del transporte de hace 20 años, una persona demoraba –en un automóvil- 1 hora y 50 minutos para ir de Itagüí hasta Niquía. En el metro ese trayecto se reduciría a 32 minutos.

A pesar de lo determinante que dicha construcción resultaba para la ciudad. Luego de su adjudicación los cambios no se hicieron esperar, la denominada Línea A fue recortada con respecto a planteamientos iniciales, debido al poco desarrollo de los extremos: Sabaneta y Machado, donde no se ubicó la población que se esperaba. La línea B también sufrió modificaciones, en el comienzo iba hasta la carrera 80 y su entrada al centro era diferente, por Pichincha. También fue optimizada para que captara una importante demanda a la población del sector occidental de la ciudad (Velásquez, 1985, 30 de abril, p. 13 A).

El proyecto inicial del metro debía ir por toda la ribera del río y entraba al centro de Medellín en un solo punto: el Parque de Berrio, en una estación que se suponía sería subterránea. Con base a estudios estadísticos realizados por el grupo de arquitectos y urbanistas “Habitar”, se modificó el trazado justificado en un incremento de al menos 20% de los usuarios del servicio. Se concibió entonces, que el metro atravesará todo el centro y tuviera siete estaciones en el corazón de Medellín, atendiendo a la gente que trabajaba en el centro y se revitalizaba esta parte de la ciudad (“El metro le cambiará la cara”, 1985, 18 de noviembre, p. 6).

Desde el 15 de noviembre de 1985 comenzó a construirse la infraestructura necesaria para recibir en agosto de 1987 el primer tren metropolitano en Medellín, ciudad que sería pionera del transporte masivo en Colombia (“Tren metropolitano estas son las 25 estaciones”, 1985, 4 de diciembre, p. 5 B). Toneladas de cemento y cientos de obreros trabajaron durante años para edificar el viaducto que partió en dos la ciudad. En el proyecto, trabajaban 3 mil 500 personas, de las cuales 2 mil 400 eran obreros. Por cada puesto directo se generaban 2,5 empleos indirectos. Además, en la construcción prestaban sus servicios 51 personas extranjeras entre españoles y alemanes. Para el 9 de agosto de 1989 ya se tenía poco más del 50% de la obra civil, se habían invertido cerca de 500 millones de dólares y el proyecto en general se encontraba terminado en un 68%, lo que incluía la obra civil, material rodante y el equipo fijo (“El tren sigue avanzando”, 1989, 9 de agosto, p. 1 B).

La idea de la que tanto se hablaba, se materializó en un viaducto que por su notoriedad dejaría una huella urbanística, que desde entonces, no pasaría inadvertida. A partir de ese momento, empezó “a existir... la Medellín del metro, la ciudad real que ya se está re/creando bajo el influjo de los viaductos y las vías del metro” (“Con el metro, Medellín será más bella y saludable”, 1990, 22 de octubre, p. 3 B). Para estudiar el impacto urbanístico, hay que tener

presente, que como lo plantea Henao (2012, p. 76), la planeación urbana ha estado influenciada por ideologías y teorías que hacen que las intervenciones que se realizan, sea el producto de esa relación entre saber y poder, que poseen intenciones espaciales y políticas que en nuestra ciudad, se guiaron por ideales que llevaban a una negación del pasado y una afirmación del futuro como sinónimo de progreso.

Al respecto, Ramiro Henao miembro del Taller de Arquitectura de Medellín, en manifestaciones a Giraldo (1995, 30 de noviembre, p. 11 E), daba a entender que el metro se hizo sobre planos y no se tomó en cuenta la arquitectura de la ciudad, al ser una obra improvisada. Esta es la razón, por la cual, el diseño de las estaciones es independiente al del resto de las construcciones en la ciudad, llegando a afectar la composición visual y espacial del centro,

Desde su inicio fue equivocado: el metro que cómpranos lo pusieron, lo tiraron, sobre la malla urbana. Es trazado [por] ingenieros que no tuvieron en cuenta lo que estaban tocando y no consideró las complejas estructuras que intervenían... Tristemente, los constructores del metro sólo consideraron el sistema vial y eso que en forma muy discutible. Se trabajó el asunto del viaducto y más o menos el transporte complementario de buses. Pero para nada los demás sistemas mencionados. No hubo una planeación que partiera de entender la lógica de los usos y movimientos de la gente. Fue una planeación fruto del azar y la necesidad. De ahí los graves efectos de reacción de los componentes de la vida urbana frente a esa estructura que se superpuso por todo el centro de la ciudad y los cuales tardarán muchos años en cesar... el parque [de Berrio] quedó destrozado al montar una estación inmensa y pesada, ajena y extraña y sin ninguna calidad en su diseño. La plaza perdió su identidad porque no se le supo transformar. Es cierto: la ciudad no está quieta ni congelada. Las transformaciones urbanas por el crecimiento de las ciudades, son inevitables. Entonces, hay que buscar que ese 'movimiento' ocurra hacia formas y estructuras mejores, pero otra vez con el metro se falló.

En este sentido, coincidía con el profesor Aníbal Lopera, director del posgrado de Planeación Urbano-Regional de la Universidad Nacional- Sede Medellín, quién en declaraciones a Betancur (1995, 30 de noviembre, p. 10 E) aseveraba, que el proyecto no había previsto las consecuencias sobre el espacio público, que llegarían a ser incluso destructivas en su parte histórica, que sería demolida para permitir ese monstruo del metro, que se habría pasado a como diera lugar.

Cuando hablamos de los impactos desde diferentes puntos de vista, consideramos que hay unos que se están siendo tenidos más en cuenta que otros porque las autoridades que manejan el metro han pensado que hay que darle más importancia a esos aspectos. Por ejemplo, le han dado una gran prioridad al análisis económico y financiero. Me parece que se han descuidado el análisis de unos impactos que tienen que ver con el espacio. Ese descuido ha sido permanente en América Latina en relación con los programas de desarrollo que tienen que ver con el impacto espacial. Nunca ha habido un seguimiento para ver qué paso con los pobladores de los sectores que el metro atravesó, al igual que con las estructuras materiales que había. Nunca se pensó en la posibilidad de conservar ciertos ambientes u otras que podrían ser considerados como patrimonio de la ciudad.

Pero esta no fue la única improvisación notable, dentro de la planificación y construcción del metro de la ciudad de Medellín, no se tuvo en cuenta, construir accesos para personas en situación de

discapacidad. Situación que fue reconocida, cuando según Betancur (1995, 17 de mayo, p. 13 A), el Juzgado Once Civil del Circuito Once de Medellín, en decisión en segunda instancia, aceptó la tutela interpuesta por Javier Ignacio Bernal Mesa, quien consideró que el metro vulneraba su derecho a la igualdad. Su argumento se basó, en que el diseño del sistema no consideró, la implementación de medios mecánicos que facilitarían el acceso de los minusválidos a sus instalaciones. El organismo judicial ordenó a la empresa realizar estudios que permitieran adecuar la infraestructura del proyecto, para garantizar el acceso de las personas con limitaciones físicas, que según una encuesta sobre prevalencia de la invalidez en Antioquia, llegaban a 200.000 personas (que tenían algún tipo de discapacidad).

Al respecto, Alberto Valencia Ramírez, gerente de la empresa del metro (“El metro empezó a cumplir tutela”, 1995, 18 de mayo, p. 10A) manifestó, que “la mayor parte de los metros del mundo no están diseñados para estas personas porque cualquier problema que ocurra –incendio, choque o cualquiera- sería una dificultad muy grande para ellos. Además, el movimiento, la velocidad, la apertura de las puertas, todo el sistema es bastante rápido y podrá haber accidentes peores para ellos”. Añadió además, que la ciudad no estaba preparada para permitir el libre desplazamiento de una persona en silla de ruedas hasta las estaciones. Sin embargo, Como lo señalaba el representante antioqueño Manuel Ramiro Velásquez Arroyave (“El metro le falló a los minusválidos”, 1995, 5 de diciembre, p. 6 A), desde 1981 existe una regulación aprobada por el Consejo de Medellín y el acuerdo N°. 710 de febrero de ese año, ordenó la construcción de rampas para los minusválidos, en todos los edificios abiertos al público.

Las estaciones del metro se volvieron núcleos de barrio (Ochoa, 1999, 22 de junio, p. 4 B), alrededor de ellas, se establecía una dinámica social particular, que partía su historia en antes y después del metro, que hizo florecer negocios de todo tipo y se convirtió en la salvación para algunos que encontraron una fuente de trabajo (Ospina, 2000, 25 de noviembre, p. 1 D). La lonja de Propiedad Raíz de la ciudad, estudió la incidencia del metro en los predios de influencia y calculó en 11.112 puntos de avalúo en las tierras beneficiadas. La mera expectativa por la construcción valorizó en un sesenta por ciento las tierras, cifra que aumentó a 65%, luego de su puesta en funcionamiento (Sanmartín, 1997, p.46). Retomando el trabajo de Vásquez y Anzoategui (2103, p.77), dentro de los efectos del metro, se pueden contar la descongestión del tráfico y el ahorro del tiempo, el acceso al centro se despejó visiblemente al salir de circulación 3500 buses. Se crearon 1500 empleos permanentes, se sembraron 11000 árboles a lo largo de la vía y se redujo la contaminación de aire en un 20%.

En una Investigación de Opinión Pública realizada por el Departamento de Análisis de Información y Estadística de El Colombiano (“¿Ha llenado las expectativas!”, 1996, 1 de diciembre, p. 5 D), los días 26 y 27 de noviembre de 1996 en la ciudad de Medellín. Se entrevistaron 210 personas mayores de 17 años de las cuales el 52.3% son hombres y el 47.6% mujeres, que daban testimonio, de que el metro había afectado para bien su presupuesto y tiempos para el desplazamiento.

¿El metro ha reducido su tiempo de desplazamiento hacia su sitio de trabajo o estudio?

Sí: 64.8%.

No: 35.2%.

¿A usted con el metro le cuesta menos el transporte?

Sí: 61.0%

No: 17.1%

No lo usa: 21.9%

Pero el metro parecía irradiarse más allá de su zona de influencia inmediata, pues “las consecuencias de su construcción, positiva o negativamente, han tocado todo un espectro social que va más allá del perímetro del Valle de Aburrá, para irradiarse de algún modo por toda la estructura territorial de Antioquia” (Betancur, 1995, 30 de noviembre, p. 10 E). Tal como se preveía, el metro resultó ser útil para la industria, llegando a beneficiar a los empleados de las industrias asentadas en los costados del Río Medellín, sobre todo a aquellos que residían en los municipios de Bello, Copacabana y Girardota, que ya no tuvieron que soportar los embotellamientos de la autopista norte, muchos de ellos, trabajaban en el municipio de Itagüí, a donde miles de personas de otros municipios llegan a laborar todos los días. Eso provocó el cambio de turnos en muchas empresas, que adecuaron sus horarios de acuerdo al horario del metro (Vélez, 1996, 30 de septiembre, p. 5).

El transporte impacta la calidad de vida de las personas, en tanto dispone muchos aspectos de la cotidianidad. Con la llegada del metro, había uno que resultaría significativo para una parte de la población: los deportistas, que tendrían un nuevo modo de desplazamiento a los escenarios deportivos. Interés, que en efecto, se convirtió en una realidad, en una ciudad que concentra la mayoría de espacios de entrenamiento y competición deportiva en una zona de la ciudad, como lo proyectaba Arbeláez (1995, 30 de noviembre, p. 1 D),

Temprano por la mañana será visión de todos los días, apreciar el desplazamiento de los equipos enteros en busca de sus respectivos lugares de entrenamiento. Durante el día, se notarán los deportistas aficionados con sus prendas de práctica rumbo a las jornadas de preparación o de competencia. Sin los apuros de antes. En la noche, el regreso a casa, incluso con el paso pasajero por otras estaciones de conexión. Pero no sólo serán los deportistas los que se beneficien con la llegada de este vehículo que elevará el nivel de vida de todos los habitantes de Valle de Aburra, sino que también serán todas aquellas personas que giran alrededor del movimiento muscular: aficionados, hinchas, fanáticos; todos tendrán cabida en los vagones del desarrollo que correrá por una línea que tocará los puntos de mayor actividad deportiva de la capital de todos los antioqueños. Esta será la forma de llegar más rápido a los escenarios, de no tener que tomar los recursos de siempre, porque el viaje al estadio y a los otros lugares del deporte se podrá hacer más sencillo. Ya nos imaginamos a las barras de los equipos de fútbol del área metropolitana haciendo su fiesta en estos vagones que se convertirán en verdaderas cajas de resonancia con sus cánticos, especialmente en los momentos previos del juego, o tras la salida triunfal.... Llegó el tren, llegó el desarrollo, llegó un metro para el deporte.

Pero los cambios que se producirían con el metro, en una ciudad fraccionada como Medellín, generaban recelo en una parte de la población, pues permitiría el acceso a sitios que antes eran ghettos, si bien algunos veían esa situación como una posibilidad de integración social, para otros significaría el incremento de los problemas sociales. Según el profesor Darío Ruiz, de la Universidad Nacional (“El metro rompe territorios”, 1995, 1 de diciembre, p. 31):

Son muchas las expectativas que hay frente a esta “integración” de estilos de vida, pues con el metro se abre la posibilidad de que todos puedan acceder en cuestión de minutos a cualquier sitio de la ciudad. Eso quiere decir, a modo de ejemplo, que se abre la posibilidad para que la gente de todas las clases sociales se acerque a un sitio tan exclusivo como El Poblado. Lo que no se sabe, a ciencia cierta, es que va a pasar cuando la gente de El Poblado vea entrar a su barrio a cuántos lo deseen hacer: pordioseros, pandilleros de otras zonas, pobres, personas de la clase media; eso sin contar los nuevos fenómenos que esa “integración” pueda acarrear en la sociedad. Tal y como están las cosas, habrá que esperar para ver si de verdad el Valle de Aburra se convierte en un sitio al que todos puedan acceder sin temor o si esa conjunción de grandes riquezas y pobreza se convierte en una barrera que impida la convivencia ciudadana.

Sin embargo, las brechas sociales se mantuvieron perfectamente diferenciadas, a pesar de que el metro facilitó el acceso de algunas zonas de la ciudad, no rompió la barrera establecida por las clases sociales. Prueba de ello, es que un análisis del perfil del usuario del metro, realizada por la empresa del metro, a través de 1200 encuestas realizadas en la plataforma, mostró que el 55,5 por ciento de los pasajeros eran obreros, el 24,6% eran empleados y vivían en barrios de estratos de estratos medio y medio bajo, y buena parte de ellos, se bajaban en la estación El Poblado, que se volvió una de las estaciones con mayor flujo de personas (“Dos años a todo tren”, 1997, 30 de noviembre, p. 16 B). Eso demuestra, que si bien el transporte, abre oportunidades para las masas, estas no dejan de estar supeditadas por el sistema productivo.

Como lo demostrarían las cifras de los primeros años, las expectativas no eran proporcionales a la cantidad de usuarios, que en la cotidianidad usarían el sistema. Pues según Alvear (1996, 25 de enero, p. 3), el crecimiento del parque automotor, las improvisaciones en el diseño vial y los malos hábitos de los conductores, permitían vaticinar un aumento en la congestión vial, que

supuestamente sería contrarrestado con el metro. Pero después de inaugurado, se pudo constatar, que el metro no reemplazo al bus ni al carro particular. A eso, se sumaba que las estaciones estaban lejos de los barrios populares. Por lo cual, el metro durante mucho tiempo estuvo trabajando al 8,13% de su capacidad, que se reflejaba en estaciones solas y trenes fantasmales (Alvear, 1996, 8 de abril, p. 4 A). Eso implico, la búsqueda de alternativas, que permitieran el aumento de pasajeros.

Esa cuestión, influyó de forma considerable en el esbozo del Sistema Integrado de Transporte, tal como lo conocemos hoy. El metro, se ha articulado otros sistemas, como el Metroplús, ente gestor que ha liderado la construcción de corredores viales, por los que corren los buses que son operados por el metro, los cuales han ayudado a reducir alrededor de 123 mil toneladas de gases contaminantes, ya que se operan con gas natural, llegando a ser un programa reconocido por la Organización de Naciones Unidas como un proyecto de Mecanismo de Desarrollo Limpio (“Metroplús alternativa de movilidad sostenible”, 2014, 19 de septiembre, párr. 6). Este sistema, poseen dos líneas que movilizan a unos 120.000 usuarios en un día de operación (“Otros cinco articulados mejoran la capacidad operativa de Metroplús”, 2015, 20 de mayo, p.13).

En los vagones que pasan cada tres minutos por las estaciones, cómodos, aireados, excepto en las horas pico, y desde donde se pueden apreciar los contrastes de una ciudad opulenta y miserable, viajan a diario, en promedio más de 300.000 personas, entre obreros, empleados, estudiantes, amas de casa, desempleados y jubilados, un tercio de lo calculado para esa época, cuando se proyectó su construcción. De esos hombres y mujeres que esperan en cada una de las 25 estaciones, el 78.1 por ciento son trabajadores de grandes y pequeñas empreñas, y de ellos el 86.1 por ciento tiene entre 18 y 50 años. Por las plataformas de cada estación, rostros sudorosos, pensativos, demacrados y sonrientes van de un lado a otro o esperan impaciente la llegada del vehículo que los llevarán a casa, a la empresa, al sitio de estudio y de recreo. Según el perfil del usuario, un alto porcentaje, el 48 por ciento, proceden de sectores sociales clasificados como estrato tres. [De los usuarios] el 61 por ciento destaca la rapidez del metro, el 11.4 por ciento la comodidad y el 11.1 por ciento la seguridad. Los asiduos usuarios del metro son los de más bajos recursos y nivel educativo. De acuerdo con la encuesta realizada por el metro el estrato 2 está representado en un 24.6%, el 3 en 48.55% y sólo el 1.61% son estrato 6. De los barrios del norte de Medellín baja el número más representativo de usuarios, 47% pertenece al estrato 3. El occidente aporta el 42% de este mismo sector.

Gómez Ochoa, G. L. (2003, 20 de abril). Los usuarios del metro: de estrato tres y trabajadores. *El Colombiano*, p. 12 A.

El máximo referente, del Sistema Integrado de Transporte, es el Metrocable. En el análisis de Dávila y Brand (2012, p. 87-94) las aspiraciones políticas del alcalde Luis Pérez (2001-2003) y los cálculos técnicos y políticos de la Empresa del metro, crearon las condiciones para diseñar y construir la primera línea del Metrocable inaugurada en 2004, bajo la administración del alcalde

Sergio Fajardo (2004-2007). Esta tecnología, que normalmente se usaba en las pistas de esquí, no había sido utilizada nunca, como medio de transporte público en entornos urbanos de alta densidad y en barrios de origen informal. Es por ello, que puede ser catalogado como una jugada inteligente, pues se difundió ante la opinión pública como una forma de saldar una deuda histórica en barrios que antes habían sido olvidados por el Estado.

Los Metrocables respondían a una pregunta sobre como configurar el transporte masivo en Medellín respondiendo a las necesidad de la población y a las necesidades topográficas, que se hacia el equipo del metro en el afán de expansión del sistema, en medio de un territorio estrecho y rodeado de laderas, había que pensar como ascender las pendientes de las comunas del territorio metropolitano (“Innovación, la apuesta por la movilidad sostenible”, 2011-2012, p. 6). Sin embargo, estos esfuerzos no han incidido de manera determinante, en las condiciones materiales de las poblaciones en las áreas de influencia, debido a que variables como los ingresos, la vivienda y el empleo no han cambiado radicalmente, pues el Estado se limita a abrir espacios limitados, a los que los turistas puedan llegar a través de intervenciones urbanísticas que permitan propagar la imagen de Medellín, como ciudad incluyente, progresista y la recuperación por parte de la institucionalidad de espacios a los que antes no tenía acceso (Dávila & Brand, 2012, p. 87-94).

Los Metrocables tienen un alto valor simbólico, pues transmiten la sensación de articulación de la ciudad con los barrios populares, volviéndose símbolos de inclusión en la agenda urbana, en los planes de la administración local, inversión pública, innovación tecnológica, aumento de turismo (Dávila & Brand, 2012, p. 94). Este servicio de transporte público aéreo ha sido fundamental para volcar la mirada de la ciudad a proyectos tales como el imponente Parque Biblioteca España y el Colegio de Calidad Antonio Derka, ambos ganadores de galardones internacionales de arquitectura (Ramos, 2011, p. 57). Los habitantes de la Comuna uno, se ahorran en promedio entre 30 y 45 minutos por viaje, por lo cual se infiere que la decisión de usar el sistema integrado de transporte, está influenciada por la rapidez de desplazamiento (Vásquez & Anzoategui, 2013, p. 87).

Este Sistema Integrado de Transporte tuvo su origen en el metro, cuando sus efectos eran imposibles de preverse. Luego de 20 años de operación, surgen preguntas de cara al futuro. En el informe de Vallejo (2015, 20 de septiembre), se evidencia la problemática de convertir al metro en el eje de la movilidad, al cual convergen todos los usuarios a través de rutas que no han sido bien trazadas. Entre las 5: 30 A.M. y las 8:00 A.M. y entre las 5:00 P.M y las 7:00 P.M, el metro moviliza el 40% de los usuarios del día, en vagones que están diseñados para 300 personas. Pero

el crecimiento de la población y la articulación con otros sistemas, aumentan a 360 el número de usuarios por vagón en las horas pico, que transporta en ese tiempo, entre 7.5 a 8,1 personas por metro cuadrado. Eso abre el debate, con el fin de buscar alternativas, que permitan sincronizar todos los sistemas y avanzar en la solución de la problemática de la movilidad, que está siempre en construcción.

Hasta quien no hace nada durante el viaje, no deja de hacer algo. Viaja. En metro. Después se lo contará a sus amigos. Seguro que la "cultura metro" también tiene algo que ver con la vieja rivalidad entre la capital de provincia, Medellín, y la capital de la República Bogotá. No se quieren. Se reprochan entre sí la insensibilidad y el formalismo (en Bogotá) y la arrogancia y el trogloditismo (en Medellín). En 1969, una comisión municipal de Bogotá se ocupó por primera vez con el plan de un metro que sustituye a los impuntuales, abarrotados y ruidosos autobuses. Diez años después se fundó en Medellín una empresa llamada metro. ¿Y hoy qué? ¿eh?... Es cierto que las estaciones son de difícil acceso para inválidos, ancianos y madres con cochecitos de niño. Es cierto que el plan inicial de financiación, por un total de 836 millones de dólares, terminó triplicándose, lo que afectó de manera considerable la relación costo-precio. Es cierto que los críticos censuran que son pocos de los casi tres millones de habitantes del Valle del Aburra los que disfrutan de la obra, alarman a la capital para que no imite, sin reflexionarlo antes, la metromorfosis de Medellín. Pero ¿quién lo tiene hoy? ¿El metro? ¿Eh? ¿Quién se encuentra en materia de transporte públicos a la altura de Buenos Aires, Santiago de Chile, Río de Janeiro, Sao Paulo, Lima y ciudad de México? ¿Eh? Dilo ya. ¿Quién?

Ceballos Betancur, K. (2001). La metromorfosis de Medellín. *Humboldt*, 42 (133), p. 59.

Capítulo II. Configuraciones culturales con el metro de Medellín.

En la conversación de Ángel y Arango (2008, p. 111), la cultura nace alrededor de los cultivos de cereales, de ahí se explica, que de la palabra cultivo viene la palabra cultura. Este es un sistema de creencias que nacen de leer el cielo, los ríos, las montañas y la muerte, ya que el hombre para sobrevivir crea un sinnúmero de paradigmas en las que homologa la naturaleza a su forma de pensar (Ángel & Arango, 2008, p. 37). En ese proceso, la ciudad busca representaciones que le den símbolos de identidad, que se evidencian en los imaginarios que se construyen alrededor de la ciudad de Medellín, en ellos el metro se ha vuelto parte de los emblemas que lo caracterizan ante el mundo.

Una parte importante de esa insignia, es la “cultura metro” que según Vélez (2010, p. 7), la fue una expresión que tuvo su origen en el primer año del metro y fue acuñada por los mismos usuarios, que producto del gran sentido de pertenencia que sentían por el metro lo veían como el promotor de comportamiento que vienen asociados a la cultura. No obstante, en palabras de Correa en declaraciones a Giraldo (2012), no se puede considerar como una cultura porque “el metro constituye un espacio de tránsito más de no socialización, se asumen unas prácticas que este sistema de transporte impone pero no son la constante de la persona que las sigue, se trata de un elemento normalizado desde el juego del castigo y del señalamiento”.

Partiendo de este presupuesto, este capítulo pretende mostrarle al lector como ese reglamento se ha articulado con el ethos paisa, en función del sistema económico. Este contexto, permite hacer un análisis de la manera como esos tres vértices se condicionan y se motivan entre sí, en donde el metro y la “cultura metro”, explotan unas características específicas de la población, que se revierten en producto-consumo.

2.1. Ethos paisa: tras el metro y su “cultura”.

Según Eguiguren (1987, p. 118), el concepto de “ethos cultural” fue introducido por el sociólogo W. G. Sumner y se refiere, al conjunto de patrones que orientan el sistema de valores que posee cualquier unidad socio-cultural. El ethos es la particularidad y el estilo de una comunidad, que se manifiesta a través de unos valores que son interiorizados por el grupo, hasta el punto de considerarlos propios y se exteriorizan en las actitudes y comportamientos de los habitantes. Como ejemplifica Villalobos (2004, p. 15), el refrán “genio y figura hasta la

sepultura”, hace referencia a ese ethos adquirido por los hábitos obtenidos a través de la educación.

El mundo interno del ser humano se configura a partir de los elementos del entorno y de la reflexión que establece de ellos. Las concepciones que se forman a partir de esa dialéctica, constituyen y ordenan el ethos del pueblo (García, 1992, p. 77). Es por eso, que como lo plantea Neira (2007, p. 57), el ethos cultural y la cultura están directamente relacionados, pues el primero, es la cultura vivida, no ya en cuanto la posee como conocimiento, como visión, sino en cuanto la vive. Es decir, el ethos orienta el comportamiento de las personas en su cotidianidad (Lindón, 2006, p. 68).

En el análisis de Iglesias (2007, p. 138), el origen histórico del ethos se puede rastrear en la moral, entendida, como una extensión de la religión. Sin embargo, la secularización de la sociedad conlleva a que el resto de los sectores, aportarán en la construcción de este sistema de valores, que como lo aclara Fajardo (1971, p. 37), influye significativamente en la construcción de la personalidad básica, que predomina en el grupo social y se reproduce a través de la educación en la familia y por parte de la institucionalidad.

En Colombia encontramos una enorme diversidad en la idiosincrasia de los pueblos que lo conforman. A este respecto Díaz (2012, p. 121) afirma, que existe gran discordancia sobre la forma de ser del colombiano, sobre el que pesan estereotipos y generalizaciones que suelen resaltar sus características negativas. Pero más allá de eso, esas características, son similares a una morfología geográfica, con variedad de música, clima, paisaje y cambios históricos y sociales que van modelando esa forma de ser.

A esta explicación, Herrera, Pinilla y Suaza (2003, p. 139) agregan, que en el caso colombiano, los continuos conflictos bélicos durante el siglo XIX, ocasionaron que a principios del siglo XX, se presentará una enorme fragmentación del ideario nacionalista, que se reflejaba en las múltiples miradas sobre el deber ser que orientará la formación del ciudadano. En el proceso de constitución del ethos nacional, confluyeron una serie de discursos que se retroalimentaron entre sí, compartiendo un referente al viejo continente, desdeñando todo lo que no se pareciera al paradigma europeo (lo indígena, lo campesino, lo popular), y otorgando a la Iglesia una función importante en la formación del ciudadano.

Lo anterior resulta paradójico, porque tal como lo plantea González (2015), la cultura colombiana es el producto de una mixtura racial de los indígenas americanos, de los europeos y de los africanos que llegaron con los “conquistadores”. Como consecuencia de esa mezcla,

Colombia es un país multiétnico con culturas y rasgos diferentes de acuerdo a cada región. Uno de esos grupos regionales, que ha llegado a ser representativo en el imaginario colectivo, es el de los paisas.

Según Ocampo (2006, p. 11), en Colombia los antioqueños, caldenses, risaraldenses y quindianos forman un grupo regional llamado “paisa” de pura cepa maicera. Se trata de un pueblo mestizo, descendiente de indígenas, españoles y negros africanos, que vive en una las regiones más montañosas del país, es por eso, que tradicionalmente se le asigna el nombre de “La Montaña”. Al respecto, Londoño (2006, p. 205) afirma, que si bien la zona central montañosa abarca más de la mitad de la jurisdicción del territorio antioqueño, también son parte de él, valles y una serie de llanuras bajas de clima cálido ubicadas a lo largo del Río Magdalena, al nordeste entre el Río Cauca y el Río Nechí, en las selvas del Atrato y en la franja costera del golfo de Urabá.

Qué bobada! Desde los inicios del gran sueño, se alzaron algunas voces (en realidad, pocas) en contra del macro proyecto, solución vial para la ciudad. Quizás estos se adelantaron a la realidad (hoy tangible) de que los verdaderos necesitados de tranquilidad en materia de transporte no sería beneficiados, o tal vez (dada nuestra idiosincrasia) adivinaron que la plata del metro terminaría en los bolsillos de unos pocos entusiastas. Otros (la mayoría) callamos ante la decisión gubernamental, un tanto escépticos, otro poco expectantes y completamente fríos, como si no nos importarán las transformaciones de nuestra ciudad. El resto, se sintió orgulloso de ser la primera ciudad en Colombia con metro a bordo (antes que Cali o Bogotá), y lo tomó como un imperativo categórico, casi como una defensa a la pujante raza antioqueña. Unos, otros, los de más allá, salimos perdiendo. La verdad es que a todos nos duele ver esa inmensa columna vertebral... El país del realismo mágico, ya que nos gusta tanto ser los primeros... ¡demostrémoslo, Medellín!

Vásquez, E.E. (1991, 4 de diciembre). Sudar, reír, mirar la ciudad. *El Mundo*, p. 3.

No obstante, paisa, se trata de una connotación que hace referencia “al habitante mestizo del centro andino y altiplano, cuya forma de identificación fue configurándose durante el siglo XIX, como parte del proyecto de la élite republicana de conformar una región económica y política” (Arcila, 2011, p. 74). Para entender este proceso de conformación cultural, debemos remitirnos al trabajo de Jaramillo (2009, p. 5) quién afirma, que Antioquia a finales del siglo XVIII era famosa por ser una región rica en oro, a pesar de ser pobre en agricultura. Esto, hizo la región atractiva para los mineros en búsqueda de fortuna y determinó que todas las transacciones comerciales se hicieran con base en el trueque del oro.

Con el comercio llegó también la arriería, pues el hecho de que Antioquia estuviera ubicada en un terreno tan escarpado, acordonó la región entre las montañas, permitiendo el desarrollo de una idiosincrasia particular y que se diera una evolución distinta al del resto de regiones del país

(Orrego, 2008, p. 30), pero al mismo tiempo, obligó a abrir rutas que permitieran el intercambio comercial con otros sectores. Las minas de oro, facilitaron la movilidad geográfica y social y ayudaron a consolidar una mentalidad comercial y capitalista en los antioqueños, que se mostraban abiertos a los cambios tecnológicos y los usaban para sofisticar todo tipo de actividades (Helg, 2001, p. 43).

En esta línea, Patiño (1992, p. 194 - 195) agrega, que la minería influyó también en producir una actitud renuente frente al trabajo asalariado. La población prefería dedicarse a la minería de aluvión (mazamorreros, barequeros o zambullidores), que ponerse a disposición de las cuadrillas que empleaban su fuerza de trabajo y les pagaba un sueldo. Esto impulsaba la independencia económica, el trabajo manual y la democratización social. A diferencia “del proceso social que se cumplió en la zona oriental del país, (Cundinamarca y Boyacá, por ejemplo), donde el español si encontró la mano de obra indispensable para manejar sus encomiendas, mitas y resguardos, dando origen a una separación de clases antagónicas” (Sierra, 1980, p. 69).

Complementando esas explicaciones, Gómez (1991, p. 92 - 93) sostiene, que después de la minería, la colonización cafetera¹ ayudó a construir esa personalidad en los antioqueños, en la medida en que reforzó el mito de la superioridad de la raza de un pueblo que abre tierras y conquista mercados, heredando de esta época, su sentido de arraigo y acumulación. Estas dos facetas, son la base para la construcción de dos modelos a seguir para el antioqueño, uno del trabajador que pasa su vida consiguiendo su patrimonio y otro, del aventurero y sagaz con normatividades de comportamiento bastantes flexibles.

A pesar de esa dualidad, ambos prototipos comparten una serie de características, que son los que le dan a los habitantes de esta región del país un temperamento particular, que se asienta sobre una construcción cultural en la que toman parte distintas presencias, como el “minero, el comerciante, el agricultor, el industrial... las figuras del cura, el padre y la madre” (Calle & Correa, 2002, p.78) para hacer que el molde se mantenga en el tiempo. Este dechado “[está] regido por la religiosidad, el amor al trabajo, el sentido práctico, el respeto a la palabra empeñada y la valorización de la institución familiar y la iglesia. Virtudes que se conjugaban con la falta de escrúpulos en los negocios, la truculencia, el alcoholismo y la inclinación al juego” (“Intimidad destapada”, 1999, p. 9).

De esa semblanza, hay dos ejes esenciales que determinan los rasgos que dan vida a esa representación: la familia y la religión. La estructura familiar en la cultura paisa, está apoyada en

¹ Así se conoce al proceso de expansión urbano y económico en el siglo XIX, a través del cual, los antioqueños se establecieron en lo que hoy se conoce como el eje cafetero.

un patriarcado que ejerce las relaciones públicas y un matriarcado en la esfera familiar (Salazar & Jaramillo, 1992, p. 116), este rasgo determina la cohesión social y la solidaridad familiar (Tobasura, 2003, p. 93), pues esa figura maternal, se vuelve el soporte principal sobre el cual se edifica la familia. En esa distribución, donde las funciones están divididas de acuerdo al género, tiene que ver, con el espejo a través del cual el paisa se ve a sí mismo como un colonizador, en tanto, ese machismo es una manifestación del sistema social de dominación mutua (Silva, 1971. p. 150). Al respecto, Palacio y Valencia (2001, p. 56) aclaran:

El hilo conductor de la construcción de la identidad masculina antioqueña o paisa, tiene su punto de partida en la figura de un patriarca que, como padre providente, despliega los dispositivos de una socialización que fundamenta el sentido de ser hombre a través de la capacidad del trabajo, la protección y cuidado de la familia legalmente constituida y el orgullo de prolongar en su descendencia las conquistas materiales logradas. La figura de la madre le otorga tanto la seguridad afectiva y emocional como el legado del padre para demostrar la responsabilidad del cuidado y la protección que debe brindar, como características inherentes a la condición masculina. Finalmente, se nutre del despliegue de una ideología machista que fundamente el honor del hombre en su capacidad de ejercer una heterosexualidad desbordante.

Podemos afirmar que sin riesgos a equivocación alguna, que la Villa de la Candelaria tiene la mejor calidad de vida de todas las ciudades colombianas. Pruebas al canto: servicios públicos de agua, luz, alcantarillado, teléfonos, aseo y matadero; centrales de transporte; estado general de las vías; valorización municipal; calidad es el servicio de taxis, ordenamiento de los barrios; educación del personal que atiende el comercio y como si fuera poco el metro, que por su influencia transformará la ciudad en pocos años y cambiará el método de vida de todos los habitantes de nuestra capital en sentido positivo. Con el metro no cabe ninguna duda, Medellín tendrá una ventaja de no menos de 20 años sobre cualquiera de las ciudades más importantes de Colombia. Si nuestros legisladores, años atrás se hubiesen preocupado por limitar el ingreso a la ciudad de tantos desocupados o simplemente de indigentes, los problemas hoy serían mínimos en nuestra ciudad y su número de personas estaría un poco más del millón, que es la cifra de los urbanistas de hoy, fijan como el tope ideal para el desarrollo armónico de una ciudad moderna, especialmente en los países en vía de crecimiento. Todavía es tiempo de tomar medidas para éste sano objetivo. Pero en fin, con lo comentado, podemos concluir que Medellín, pésele a quién le pesará, es hoy la primera ciudad de Colombia.

Uribe Aristizábal, D. ¿Medellín, dizque la tercera ciudad? *El Mundo*, p. 3.

Dentro de la construcción de esa perspectiva la religión juega un papel importante, cuestión que trae a colación, que “la religión fue durante siglos el principal instrumento de socialización y así sigue siéndolo en muchos otros lugares hasta nuestros días” (Colom, 2006, p. 8), eso quiere decir, que la práctica religiosa se convirtió en una herramienta que permitía la incorporación social. Es la religión la que hacía una interpretación simbólica del pasado y del presente, los centros urbanos se diseñaban y se construían alrededor de los templos, produciéndose una especie de cultura parroquial. Los sacerdotes desde sus púlpitos tenían más poder de

convocatoria, de información y persuasión que cualquiera de los políticos de la época, sus sermones no sólo determinaban lo que estaba bien y lo que estaba mal, sino que producían tributos a través de los diezmos y las limosnas; su influencia sobrepasaba lo espiritual, para ejercer su autoridad en asuntos civiles.

A este respecto, Salazar y Jaramillo (1992, p. 114 - 115) especifican, que en Antioquia el espíritu religioso tiene una estrecha relación con el económico y su moralidad, está basada en la búsqueda del éxito, de ahí, que pueda ser considerada laxa (porque el fin justifica los medios). Eso conlleva también, a que la conciencia religiosa tenga que ver más con las apariencias y los ritos: se reza o se peregrina a cambio de favores económicos. Es decir, no hay una interiorización real de las doctrinas religiosas y de cierta manera, estas ayudan a crear una cultura de intolerancia, que en algunas épocas, tomaba una fuerza inconmensurable. La religión se volvió parte de un instrumento ideológico que respaldaba la violencia, como una práctica legítima para justificar el fanatismo y eliminar la diferencia, que algunos casos, tenía nombre propio e institucionalmente es señalado como el subversivo y el malo.

Sintetizando lo anterior, tal como lo arguye Tobasura (2003, p. 85), en Antioquia, instituciones como la iglesia, la educación y la familia, fomentan el logro económico. De esa manera, se va asentando en los habitantes una visión de negocios que no es usual en otros contextos culturales y que trae consigo el concepto de poder, representado en el dominio que unos grupos ejercen sobre otros. Todos esos patrones se transmiten a través de las generaciones y no cumplir con alguno de ellos, implica “estar incumpliendo con códigos de honor que la sociedad cobra, sobre todo, con la exclusión de sus miembros, por ejemplo a través de la frase: Usted no parece paisa” (Sierra, 2010, p. 141).

Se produce una combinación de situaciones e imaginarios, para crear una representación de lo que es el paisa. Lo anterior, ha hecho que alrededor de ese concepto, se teja una imagen asociada al regateo, pero también con las apariencias. En el argumento de Duque (2005, p. 104), en el imaginario, el paisa se proyecta a través de un deseo de “querer ser” y “querer mostrar”, el paisa “berraco”, “el putas”, son personajes que reúnen las características de ese arquetipo, las tipifican y con el paso del tiempo se van volviendo un mito.

Una forma de ejemplificarlo, es a través del trabajo de Sierra (2010, p. 104), quién sostiene que en Antioquia una de las maneras a través de las cuáles, se afianza la idiosincrasia con mucha fuerza, son los refranes: “un paisa no se vara, ni en la punta de una vara”, “arrieros somos y en el camino nos encontramos”, “el que niega la tierra, niega la madre”. Que van construyendo ese imaginario del paisa trabajador y familiar, en donde la iglesia y los sacramentos enraizan al

hombre a su hogar, pero también estimulan una sociedad que rinde culto al dinero y en donde ser negociante es parte de la estructura social.

Pero si hay algo más característico que esa ambición por el dinero, es la avidez por la tierra, “muy pocos en Colombia tiene una ambición tan radical por poseerla; nadie la defiende con tanto coraje, ni la arrebatada con tanta pasión y violencia” (Villegas, 2003, p. 47). Si tomamos esto en cuenta, en una sociedad donde la ostentación, se vuelve parte de la cultura, es natural que quiera alardear de su preponderancia a través de las construcciones materiales.

En el análisis de Arango (1990, p. 37 - 40), “la civilización antioqueña” plasmó sus logros materiales a través de las siete maravillas de Antioquia, que serían para la posteridad el símbolo

de la grandeza del departamento: El Puente Colgante de Occidente, el Túnel de la Quebra, el Ferrocarril de Antioquia, la Central Hidroeléctrica de Guadalupe (la primera en su género en Colombia y antesala a la creación de las Empresas Públicas de Medellín), la Iglesia Metropolitana de Medellín (se decía que era la más grande del mundo, construida en ladrillo cocido) y la Familia Echavarría (que representaba una estirpe que simbolizaba los valores del industrial antioqueño). Conocerlos era una reafirmación de la antioqueñidad, en tanto eran símbolos de esa superioridad que los distinguía ante el resto del país.

Con la materialización de un sueño como el tren metropolitano, Antioquia le demuestra al país que es un departamento donde la gente sigue pensando en grande, no sólo en beneficio de su propio desarrollo, sino con el fin de ofrecerle un gran progreso a Colombia entera, así lo señaló ayer el mandatario seccional, Juan Gómez Martínez, al participar en la primera prueba técnica oficial del Tren Metropolitano. “Esta es una prueba técnica para unos elementos de progreso, pero es ante todo una prueba humana a nuestras conciencias, para que pensemos en grande y para que no le tengamos temor a las obras significativas, que son las que jalonan el desarrollo... así como nuestro pueblo en otros episodios de su historia ha tenido que censurar con silbatinas a quienes han tratado de oponerse a su progreso, hoy, como un acto de justicia y de lealtad debemos ser pródigos en aplausos y por ello los solicito en abundancia a todos ustedes”, concluyó.

Tamayo Maya, J. A. (1994, 9 de abril). Eran las 12:20... Y el metro comenzó a andar. *El Colombiano*, p. 8 A.

metro de la ciudad de Medellín. Esta fue la razón, por la cual, adquirió un fuerte sentido regionalista, que justificaba su construcción, “en primer lugar porque es la primera obra de esta magnitud que se [hacía] en el país y en segundo lugar por estar ubicado en Medellín” (González, 1982, 9 de marzo, p. 1). Según Restrepo (2005, p. 330), la idea de construir un metro estuvo más ligada a ese sentimiento regional, que los antioqueños inyectan en todas sus acciones y los hacía

cortos de vista, ante las dificultades que enfrentarían durante su proceso de construcción, que se indiciaban en los estudios técnicos y financieros. Como lo explica Jaramillo (1994, 19 de mayo, p. 5 A), la obra no fue debatida, ni mucho menos consensuada,

No se conocieron los estudios previos ni se adelantaron los debates pertinentes. No sin razón dijo en esa época Federico Estrada Vélez: "... se está llevando a extremos morbosos y patológicos el llamado sentimiento de antioqueñidad en un proyecto que no se ha podido examinar con objetividad, con realismo en la materia... Aquí (al Concejo) no nos trajeron absolutamente nada.

A pesar de eso, el impulso que se le dio a la obra por parte de sectores sociales y económicos de gran influencia en el gobierno, permitieron que esa idea siguiera hasta su ejecución, sin una visión crítica que permitiera fraguar la manera de soslayar los obstáculos que se avecinaban. Esta posición, era compartida por el Ministro de Hacienda Rudolf Hommes Rodríguez que afirma en una entrevista a Correa (1990, 28 de julio, p. 12 A),

En un comienzo lo que se dijo fue: nosotros los paisas emprendedores, tenaces, no le pedimos un centavo al resto del país. Nosotros vamos a hacer nuestro metro y vamos a pagar por él. Sobre esas bases arrancó el proyecto. Posteriormente, cuando se vio que no había la más mínima posibilidad de Antioquia pudiera pagar la obra, el gobierno entró a intervenir para aclarar las reglas de juego.

Esa visión, era respaldada por otros sectores, que reconocían la ausencia de unas bases económicas y sociales, sobre las cuales se hubiese construido el proyecto, al respecto, Forero (1990, 4 de octubre, p. 3 A) decía, "Jamás nos imaginamos los medellinenses que nuestro afán por mantener el "liderazgo antioqueño" nos llevaría a lograrlo costa de nosotros mismos, poniendo en tela de juicio nuestra famosa "habilidad paisa", al hacernos acreedores al título de líderes en la falta de planeación y la mediocridad profesional y política".

El concepto del paisa suelen estar asociado con la exageración de sus cualidades. Según lo plantea Amaya (2007, p. 72), en la cultura antioqueña hay una mentalidad de "ser vivo", a hacerse fama exagerando sus éxitos. De ahí, que sean considerados los mejores negociadores del país, porque dominan y disfrutan el tira y afloje, característicos de los negocios. Precisamente, esa tendencia al engrandecimiento, era un elemento que se había hecho presente durante el proceso de construcción y en la imagen que se difundía del proyecto, como se ve en la disertación de Jaramillo (1994, 10 de mayo, p. 2 A):

En 1978 se decía que el tren metropolitano de Medellín sería el más barato del mundo; expresión que utilizamos los antioqueños para cualquier situación, por ejemplo se dice: "esta reinita es la más bonita del mundo", "tenemos el mejor clima del mundo" y era la ciudad más segura del mundo (hasta 1976). Además de que el metro iba a ser el más barato del mundo, también iba a ser autocosteable... pero lo que o llegamos a sospechar es que el metro sería la quiebra más grande del mundo.

Esas aspiraciones, que si bien podían ser compartidas por otras ciudades parecían ser exclusivas de esta región del país, situación que abonaba una imagen de que el paisa era excluyente. Esta situación, se testimonia en el escrito de Trujillo (2002, 7 de diciembre, p. A3), quién decía “los antioqueños tenemos regados por la geografía patria inamistosos compatriotas que no pueden vernos ni pintados, reminiscencia de un antiguo prejuicio antipaisa, alimentado, creo, por haber sido un departamento pionero en el desarrollo industrial y comercial”.

Ese estereotipo, afectaba la manera como se veía la obra desde el resto del país, que criticaban el centralismo del departamento. Como afirmaba el concejal Willian Yarce (“El metro: opiniones divididas”, 1990, 7 de diciembre, p. 6 A), “a los antioqueños nos mató el habernos tragado el cuento de la raza, la supremacía nuestra, de ser los más-más. Digo esto porque con este cuento nos echamos a todo el país encima. Ahora estamos obligados ahora a encontrarle una salida a la obra del tren metropolitano”. Sin embargo, para buena parte de la población, la obra era una muestra de la pujanza y ansias de progreso, que caracterizaban a los paisas, que habían superado los frenos, que minaban sus deseos de desarrollo.

La impresión de Velásquez (1985, 30 de abril, p. 1), nos acerca a la manera como se construía en la opinión pública la imagen de la obra: “El tren metropolitano es el resultado de un gigantesco esfuerzo que hace años empezó a hacer Antioquia para sacar adelante una iniciativa que será pagada con dinero propio. Dicho esfuerzo comprendió la superación de numerosos obstáculos para obtener la aprobación definitiva del gobierno central, barreras que incluyeron una cerrada campaña de diversos líderes de otras regiones del país”

El metro se vuelve entonces una bandera regional, donde “nadie [podía] discutir la conveniencia de la obra, sin ser tildado inmediatamente, desde ciertos círculos..., como enemigo de Antioquia. Y si quien se atreve a hacer la crítica es antioqueño, peor; se expone al a ser calificado con los más fuerte epítetos” (Naranjo, 1984, 14 de noviembre, p. 24). Este fue el caso del ministro de hacienda Rudolf Hommes Rodríguez, al que se le preguntaba “cuál es su animadversión con nuestro departamento. Porque aunque él se califica como un invitado de piedra, a nosotros desde aquí nos parece más bien un burlador de justas aspiraciones” (“Las adivinanzas del metro”. 1990, 25 de octubre, p. 4 A).

Pero ese sentimiento, tomó más fuerza aún, cuando el metro fue inaugurado, pues fue percibido como la muestra viva de la pujanza de los antioqueños, que habían demostrado una vez más que su capacidad para sacar adelante las más difíciles empresas. “El metro comenzó a rodar y con el va a rodar la mente inquieta de los antioqueños, que ahora si podrán inventar muchos

chistes en el final siempre es el mismo: ¿quiénes son los más trabajadores, los más inteligentes y los más astutos? Pues los paisas, Ave María pues” (Arias, 1995, 7 de diciembre, p. 6 A).

De esa manera, se consolidó la imagen de que el paisa caracterizado por su espíritu colonizador, que utilizaba su astucia para alcanzar sus metas y cuya inquietud emprendedora lo había llevado a embarcarse en las más difíciles empresas (Tobasura, 2003, p. 184). En adelante, el metro y su cultura se percibieron como un enorme motivo de orgullo, como lo mostraba Álvarez (1995, 5 de diciembre, p. 6 A),

Con el detalle de ser Medellín la primera ciudad en Colombia que instale el transporte rápido y eficiente, alza la frente victoriosa y da a las demás un ejemplo que el pueblo habrá de agradecerle con fervorosa gratitud. Una vez más en la historia de la República, Antioquia, la madre Antioquia, nos enseña a luchar con perseverancia por el mejor estar de su clase media y laboral, por la comunidad entera

Siendo el metro de la ciudad de Medellín un símbolo de la idiosincrasia paisa, lógicamente todo lo que viniera de él, estaría impregnado de esa forma particular para llegar a la población, tal es el caso de la “cultura metro”, que siendo todavía un proyecto a futuro sabían cuál sería su base, uno de los gerentes del metro, Fernando Correa González en declaraciones a Tobón (1993, 28 de marzo, p. 3) afirmaba,

Yo parto de la base de la gente de Medellín es por esencia absolutamente buena, es disciplinada. Somos de extremos, somos capaces de hacer las cosas mejores y las peores cuando nos lo proponemos. Usted va a los Confamas, ve otro Medellín, allí hay absoluto respeto por las personas. En el metro nos va a tocar imponer una disciplina, pero creo que va a ser de plena aceptación de la gente.

El gobernador de Antioquia, Ramiro Valencia Cossio, dijo... el metro unirá los corazones y las almas de los habitantes de Medellín que ven en esa obra el símbolo del orgullo del alma antioqueña, que se mantuvo en pie, como el viaducto, incluso en los momentos más difíciles... El gobernador Valencia Cossio dijo que, obras como la del metro de Medellín, tienen dos clases de expertos: los que saben y los que construyen y los que opinan y creen que saben, que son los que ponen los obstáculos y ambos los ha tenido esa obra, grosso modo... enumeró los problemas que ha atravesado la construcción del metro de Medellín: las envidias de distintos grupos, la mentalidad enana que no permite proyectar la construcción de obras que todavía se usarán en cien años, la interpretación literal de las leyes y la incomprensión de un gobierno, que cometió un error histórico con graves consecuencias económicas para la obra...

El metro unirá los corazones de Medellín. (1994, 18 de noviembre). *El Colombiano*, p. 13 A.

Esta opinión era compartida por otras personas. “Los metros reflejan la cultura de los pueblos por donde pasa, y los paisanos demostraremos que somos un pueblo limpio, culto y amable”, dijo Javier Gómez Restrepo, presidente del Banco Industrial Colombiano en declaraciones a

Agudelo (1994, 11 de agosto, p. 7). Esa es la razón, porque la cual una vez inaugurado el metro, se siguió apelando a ese sentimiento de manera continua, con el fin de hacer más eficientes los mensajes que llegaban a la población. Prueba de ello, son las campañas en los que se resaltan esas características “Lo logramos por pujantes, por capaces, por trabajadores, por luchadores, por creer, por tener fe”, de esa manera el vínculo de la gente con el metro, tiene un fuerte detalle regionalista.

2.2. Construcción de la “cultura metro”.

En el análisis de Aristizábal y Restrepo (2007, p. 119), la empresa del metro ha logrado desarrollar estrategias organizacionales que van más allá de sus instalaciones, pues están relacionadas con el impacto de los imaginarios colectivos de los habitantes de la ciudad, en lo referente al cuidado del espacio público representado en su infraestructura física. Como resultado de ello, los habitantes de las zonas vecinas al metro han interiorizado nuevos valores que se han ido incorporando en los iconos de la cultura ciudadana y el comportamiento urbano, estructurando una imagen en la población que anuda a la organización, con la enseñanza y la reivindicación de algunas causas sociales.

Durante los inicios del proyecto del metro, no se hablaba de “cultura metro”, sino de la forma como se iba a manejar el impacto sociológico y psicológico que tendría en el ciudadano común, al entrar en contacto con un sistema de transporte masivo, que resultaba

Nos venimos alistando desde cuando comenzaron las obras y se convirtieron en un espectáculo callejero y preparando para ese dichoso 1991 cuando el metro atenderá 900 mil pasajeros por día y nos llevará de Itagüí a Bello en 35 minutos a lo largo de 30 kilómetros. Ha comenzado una campaña de concientización en las escuelas, los hogares y los sitios de trabajo. Hay que tener en cuenta que en las casas, los niños son elementos multiplicadores de toda la información sobre el metro. A veces cuando lo mencionaban ya nos hacen sentir como uno los 50 mil pasajeros que en sólo una hora movilizará este gigante, llegada del primer tranvía, la primera locomotora o el primer avión a nuestra ciudad ha despertado curiosidad, el primer metro del país será un acontecimiento que poco a poco irá cambiando la rutina y el comportamiento de nuestra gente tal como aconteció en Caracas. Somos afortunados los antioqueños en otra importante característica, también nos adaptamos fácilmente a los cambios y tomamos el futuro como ya.

García Posada, A. M. (1989, 6 de febrero). El metro, una... *El Colombiano* (supl.), p. 5 B.

novedoso y hasta entonces, desconocido (González, 1982, 9 de marzo, p. 1). Esa inquietud resultaba apenas natural, teniendo en cuenta, que era un sistema que operaba con base en otras dinámicas, había que enseñarle a la gente a utilizarlo. Según Urazán y Velandía (2010, p. 171), la información al usuario de un sistema metro, debe acompañar una política de calidad en transporte y movilidad. Las aclaraciones que necesita el usuario se dividen en cuatro aspectos:

La información para que el usuario determine cuál es la ruta (o rutas) del sistema que sirve(n) a su recorrido.

La información que ubica al usuario al interior de la estación para encontrar la plataforma de abordaje de la ruta seleccionada. Este tema cobra mayor importancia si se requiere hacer trasbordo.

La información en el interior del vehículo que permita al usuario reconfirmar la ruta o servicio, y estar atento a la parada o estación de desembarque o de llegada al final de su recorrido.

La información del entorno urbano a las estaciones del sistema, que permita al usuario identificar la ruta en dos sentidos: el primero desde su lugar de partida hacia la estación de origen, y el segundo desde la estación final de ruta hasta su lugar de destino. La información que el usuario debe manejar se centra en: la estación inicio y la estación final, acompañado de la líneas o líneas que se sirven en las estaciones mencionadas.

El usuario necesita información para ajustarse al entorno. Al respecto, Acevedo (1990, 27 de junio, p. 4 A) afirma, que a medida que avanzaba la construcción, la gente empezaba a sentir curiosidad frente al sistema, el metro producía expectativa en la gente, pero también inquietudes. Para detectarlas, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra (Etmva), realizó una encuesta a 560 personas en las Ferias de la Gran Empresa y de La Antioqueñidad en el Palacio de Exposiciones de Medellín. En efecto, a la pregunta ¿Qué desea usted saber sobre el metro? el 62% indagó sobre la forma de usarlo, el 67% sobre sus tarifas y el 51% sobre sus beneficios.

Sin embargo, con el paso del tiempo el metro amplió la repercusión que podría llegar a tener, dándole una connotación mágica que solucionaría todos los problemas de la ciudad. Según el gerente de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Jairo Hoyos (Gusano, 1989, 12 de febrero, p. 4 B), el metro sería el símbolo, el aglutinante de todos los antioqueños, en torno de una nueva cultura: la “cultura del metro”. El tren sería cuidado como el más útil juguete y agregaba “estamos seguros de que bajarán los índices de agresividad, de violencia, de robos y crecerá la seguridad física de las personas. Un nuevo Carreño, en normas de aseo, educación y respeto, viene con el tren metropolitano”.

Esta comisión no era nueva, pues como lo cuenta Cárdenas (1995, 29 de junio, p. 3), en los años veinte existía una entidad llamada “La Sociedad de Propaganda del Tranvía”, que organizó todo lo relativo a la publicidad de ese medio de transporte y produjo una buena cantidad de dinero. Este antecedente, da señas de que la estrategia de la “cultura metro” partió de una experiencia previa, no sólo en la ciudad sino en otros sistemas de transporte en el mundo, pues en todas partes, la magnitud de la construcción generaba reservas en los planificadores de la ciudad, que discutían el impacto social que tendría en la población y el uso que se le daría por parte de los usuarios, teniendo en cuenta, que se trataba de una alta inversión económica. Según Vélez (1991, 17 de octubre, p. 3), el metro de Caracas había logrado previamente lo que se quería hacer en Medellín:

Lo más importante... fue, la preparación que se le dio a la ciudadanía, mucho antes de que el metro empezara a funcionar. [Dentro de] la línea recomendada por el gerente del metro de Caracas [estaba]; hacer una campaña tendiente a encariñar a la ciudadanía con el tren; llevar a una toma de conciencia de qué [representaba] un bien para la comunidad, útil, cómodo, progresista. Masivamente llevaron diversos grupos –estudiantes, habitantes de barrios- a curiosearlo antes de estrenarlo: recorrían las estaciones, ensayan el método electrónico de venta y presentación de tiquetes, etc... La demostración de que habían triunfado con sus campañas, la prueba de fuego, se dio cuando hace unos tres años con motivo del alza del combustible, hubo serios disturbios en el país y en la propia Caracas: absolutamente nadie atentó, en los más mínimo, contra el metro.

Como lo apunta Gutiérrez (2010, p. 12- 14), la “cultura metro” iba dirigida a la formación en

Aunque a muchos les parezca una tarea de titanes, debido a la mala imagen que arrastra el proyecto desde sus inicios, un grupo de profesionales vinculados a la empresa metro se han dado a la tarea de llegar al mayor número de potenciales usuarios y enamorarlos del sistema masivo. Como primer paso se logró interesar a los educadores, quienes a partir del segundo semestre adicionarán en su cronograma de trabajo a la cátedra de educación para el metro. “La idea básica es lograr que los habitantes del área metropolitana tengan un sentido de pertenencia hacia su metro. La obra ya es una realidad y todos deben aprender a usarlo, cuidarlo y sentirse orgulloso del gran proyecto de ingeniería”, afirman voceros de la empresa.

Conozcamos nuestro metro. (1994, 5 de agosto). *El Mundo*, p. 7.

la convivencia social y al uso de una tecnológica desconocida. “Para lograr este fenómeno sociológico de aceptación e interiorización de contenidos educativos a partir de la apropiación tecnológica” se partió de los postulados expresados en la “Carta de las ciudades educadoras”, aprobada por los delegados de más de 100 países en Barcelona en 1990, que replantea la formación ciudadana de las nuevas sociedades

del conocimiento. Esta perspectiva plantea aprehender la ciudad a través de la preservación del ambiente, el patrimonio histórico, el arquitectónico y la memoria colectiva. Dentro de este esquema, la ciudad se asume como una escuela a cielo abierto, donde se transmite información y cultura en la cotidianidad y requieren políticas públicas que favorezcan el respeto por la vida, la convivencia democrática y la tolerancia.

La “cultura metro” se planteaba inicialmente en cuatro fases: una informativa, una de motivación, una educativa y una última de reinducción. La informativa llegaría a 450 mil estudiantes de primaria y secundaria en un proceso multiplicador que contaría con la colaboración de los educadores. Así mismo, se trabajaba directamente con todos los presidentes de juntas de acción comunal. La segunda fase, había iniciado desde 1988 y sus principios eran de motivación y concientización para despertar en la comunidad del área metropolitana un sentido de pertenencia por las obras futuras. La parte educativa se iniciaría en el año 1990, para formar al usuario del metro y garantizar así su correcta utilización. Por último, la reinducción reafirmaría los conocimientos de la comunidad y mantendrá esa actitud positiva conseguida en las primeras fases (El Mundo, 1989, 2 de julio, p. 17).

Según la gerente de mercadeo y ventas de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Amparo Sánchez, en una entrevista a Tamayo (1994, 11 de agosto, p. 11 A), el programa abarcaba a todos los habitantes de la ciudad como usuarios potenciales del metro. La idea era que lo identificasen como algo muy suyo y lo usarán de forma adecuada. Los públicos a los cuales se quería llegar, estaban clasificados en tres sectores: el educativo (ONG, Instituciones educativas, entes gubernamentales, instituciones culturales, bibliotecas y cooperativas); el laboral (empresas industriales, comerciales, oficiales y de servicios, sindicatos y cajas de compensación) y la comunidad usuario potencial (televidentes, oyentes y lectores de los medios de comunicación regionales).

En todas las campañas se hacía énfasis en los beneficios y en el mejoramiento de la calidad de vida. De esa manera, se familiarizaba a la comunidad con el futuro sistema de transporte masivo, una vez informada, era más fácil que la comunidad quisiera al metro y lo usará bien. Tomando como base esos principios, se trabajó desde distintos frentes: visitas a la obra, conferencias a la comunidad, reuniones en los barrios, participación en ferias y eventos masivos, exposiciones móviles en bibliotecas y centros comerciales de la ciudad, capacitación de líderes, cuadernillos para colorear, unidad didáctica para primaria, secundaria y media vocacional, cartilla para el servicio social del estudiantado, *souvenir*, participación en programas radiales, vagón escuela, estación escuela, línea telefónica, entre otras, todo en pro de la formación de los futuros usuarios del sistema, hasta el 30 de mayo de 1995, el metro había llegado 22.400 personas (Empresa de transporte Masivo del Valle de Aburra, 1995, p. 19).

El abordaje publicitario empezó en firme el 27 de marzo de 1994, cuando aparecieron los primeros avisos de prensa y comerciales de radio que hacían parte de la campaña publicitaria del metro lanzada un día antes, junto con el logo de la empresa creado por Alberto Sierra y Carlos Zapata, quienes tomaron la letra M que caracteriza los metros en el mundo y la invirtieron para simbolizar los dos viaductos y las curvas que caracterizan el metro de Medellín (“El metro, con cara de optimista”, 1993, 26 de marzo, p. 8)..



La campaña de propaganda fue diseñada por Michael Arnau y tenía tres etapas: la primera, se haría en prensa y radio, informaría a la ciudadanía de la reanudación de las obras, la segunda, duraría un mes y buscaba recuperar la confianza de los antioqueños en el metro, por eso tendría un alto componente emotivo en que se señalaba que “al metro sólo le faltaban centímetros de optimismo, esfuerzo, compromiso y amor”. El tercer momento buscaba mantener una

comunicación permanente sobre lo que está ocurriendo en la obra y posicionar el logo símbolo recién creado (“El metro, con cara de optimista”, 1993, 26 de marzo, p. 8).

La participación de los medios de comunicación se repartió así: 47% se haría en radio, 16% en prensa escrita y 24% en televisión regional. Se trataba de que la gente no perdiera el hilo del proyecto y, a pesar de que no estuviera en funcionamiento, aprendiera sobre el mismo. Paralelo a la campaña se desarrollaban actividades de difusión directa que hacía la oficina de comunicaciones con los presidentes de las juntas de acción comunal, comités de participación ciudadana y en los barrios. (“El metro lanzó nueva campaña”, 1993, 26 de marzo, p. 12 C). Lo anterior, en vista de que una de las estrategias básicas dentro de la campaña, era la formación de líderes, que reproducían el mensaje del metro, ellos se encargaban de transmitir a los potenciales usuarios las ventajas del sistema (Agudelo, 1994, 11 de agosto, p. 7), en estos espacios, se apela constantemente a los sentimientos regionalistas y se fortalece interiormente a los asistentes, con el fin de que aprendieran a resolver conflictos en sus comunidades y a través del “voz a voz”, lograrán persuadir a aquellos que podían llegar a verse intimidados con la llegada de las obras, experiencia que se ha repetido con los proyectos subsiguientes realizados por el metro.

Esta referencia, deja en evidencia que la “cultura metro” nace como una campaña publicitaria y las estrategias planteadas dentro de ese programa promocional, no resultan extrañas, si consideramos que “el ser humano, antes que racional, es un ser emocional” (López, 2007, p. 32). Es por eso, que la emoción se vuelve una manera de conectar con los futuros usuarios, a través de imágenes y símbolos, que satisfacen deseos profundos. Estos mensajes suelen recordarse con más facilidad y disminuyen las posibles resistencias del consumidor (Segura, 2011, p. 87). “Las apelaciones emociones en la publicidad tratan de inducir una evaluación altamente positiva que, preferiblemente, pueda ser asociada con la marca o trata de inducir miedos o ansiedades temporales, a las cuales el producto... promete dar alivio” (O’Shaughnessy, 1991, p. 364).

La publicidad se vuelve entonces un elemento que condiciona la conducta de los individuos, evocando emociones diversas. En este caso, vemos que los mensajes que se transmitían durante la parálisis de la obra, trasladaban a la gente la responsabilidad que correspondía a los dirigentes, aludiendo a que al metro sólo le faltaba amor, cariño y compromiso para ser concluido. Jugaban con la culpa, entendida, como un sentimiento que está asociado con las faltas y la vergüenza, de ahí que a lo largo de la historia ha estado asociado con el pecado y la ruptura del deber. En esos mensajes específicos la culpa se diluye en la masa, dándole más fuerza al anuncio; ya que desde el punto de vista social, la culpa también permite descargar en otros ciertas responsabilidades,

pues tal como lo esboza Calle (2010, p. 100-101), “donde no hay culpables, todo somos culpables ante nosotros mismos y sospechosos ante otros”.

La estrategia inicial de transmisión de la “cultura metro” se inicia en el sector educativo, porque la empresa comprende su poder difusión, que es aprovechado desde otros niveles de poder. En el argumento de Ontañón (2000, p. 41), en el mundo occidental la educación no aparece como una ciencia o un interés hasta el último tercio del siglo XIX, antes de eso, la función educadora no era ejercida por nadie y en pocos casos por la familia o la iglesia. Sin embargo, en los últimos tiempos, la educación ha empezado a tener un protagonismo inusitado, porque es reconocida su “influencia sobre los futuros ciudadanos y las políticas gubernamentales esperan perpetuar las respectivas ideologías políticas” (Sarramona, 2004, p. 1). Es por eso, que los gobiernos varían sus políticas educativas con base a sus corrientes partidistas, obedeciendo a sus voluntades y a los cambios que se van produciendo en la sociedad de forma natural.

Tomando como base estos elementos contextuales, podemos desglosar analíticamente el proceso de construcción de la “cultura metro”. Para ello, retomamos el trabajo de Magallón

Los niños escuchan, una señora, cartilla en mano, les habla de una oruga eléctrica que caminará sobre esa autopista de cemento que desde hace tiempo se fue metiendo en la ciudad. Los niños la conocen porque también se metió en muchos de sus barrios: sobre ella -la autopista- juegan en las tardes y les gusta porque allí no hay carros que estorben. Tienen la seguridad de que algún día funcionará lo que llaman metro y por eso ponen atención a las indicaciones: “No comer mango biche en el metro, no rayar las paredes del metro, subir con cuidado, no tirar basura, esperar a que se abran las puertas... querer el metro”... Estos niños de las escuelas de Medellín cada vez están más preparados para poner su cuota: manejarse bien con el metro.

Giraldo, L. M. (1990, 7 de agosto). Educar para el metro. *El Espectador*, p. 8 A.

(1993, p. 61), quién afirma que en principio toda acción pedagógica tiene una raíz violenta, en tanto se impone arbitrariamente y se adecua a los intereses de los grupos dominantes. Ese propósito, implica la imposición de unos preceptos que quedan a criterio de la persona que los direcciona y que los erige, en función de disposiciones más extensas que ayudan a mantener el sistema.

Las primeras campañas se realizaban en las instituciones de educación, con jefes de distritos y núcleos educativos para llegar a rectores y profesores. Esta estrategia fue fundamental al principio, para desarrollar acciones como la del diseño de una unidad didáctica que se implementó en el pensum de algunos colegios, de tal manera que se pudiera llegar a los hogares antes de inaugurar el metro (Pérez, 2010, p. 24). De esa manera, se abren espacios para conocer la posición de la comunidad y empezar a rescatar valores

tradicionales y religiosos, que son por excelencia, herramientas para modificar el comportamiento de las masas.

Hay que tener presente, que como Carnoy (2000, p. 39) aporta, la educación dentro del capitalismo prepara hombres y mujeres competitivos, que quedan tan absortos en la lucha por mejorar su bienestar material con las reglas que el mercado impone, como para recurrir a otras formas de dominación que puedan desestabilizar el conjunto. Lo anterior, permite exhibir como los centros educativos se vuelven instrumentos del poder de turno, cuando “a través de la educación... como elemento aglutinante, se califica y se promociona a los individuos para la producción económica y al mismo tiempo, para la reproducción de la sumisión a la ideología dominante asegurada mediante la palabra” (Magallón, 1993, p. 62).

Desde ese punto de vista, ese proceso formativo, que el metro ejerce busca generar una subordinación en las personas, teniendo en cuenta que su principal objetivo es la aceptación de proyectos que no se cuestionan, a través de los cuales se impone una perspectiva de progreso. En la exposición de Celis (2012, 6 de junio),

En este contexto, el hombre contenido, disciplinado y ascético representa, así, fuerza para la productividad. Pero esa condición, no es natural al ser humano sino que debe adquirirse por medio de la educación. Ésta se convierte así, en el instrumento por excelencia de la burguesía para moldear al hombre, al ciudadano, a la masa. Pero no es la burguesía como clase llana quien dispone de los medios para instituir la educación, sino que debe, para ello, asumir la forma de un Estado que tenga la capacidad, y el deber, de formar a sus ciudadanos, esculpiendo con el fino cincel de la cultura al hombre civilizado. Así pues, la naturaleza humana, impulsiva, pasional y oscura, es transformada a golpe de martillo mediante la educación y las leyes.

Tal como lo plantea Pérez (2010, p. 22), dentro de ese proceso de construcción de esa “cultura” en la “que usuario y sistema se funden en uno sólo con la apropiación, el cuidado y la preservación de la infraestructura física y de las normas”, el fundamento de la comunicación fue la persuasión, entendida como “su utilización deliberada para cambiar, formar o reformar actitudes de las personas”. Para cambiar el comportamiento de los individuos, se partió del potencial del pasajero, utilizar un lenguaje positivo, en vista de que este puede generar mejores resultados que uno negativo, explicando el porqué de las cosas: "Dejar salir es entrar más fácil", se genera un efecto más efectivo que decir "No entre hasta que salgan los pasajeros que llegan".

Es así, como el oyente no se siente obligado a seguir un modelo de comportamiento, sino que se crea la ilusión, de que es lo mejor para él. Pero su estructuración no se limita exclusivamente al ámbito comunicativo, sino que echa mano de otros principios, que aporten solidez a este mensaje. Siguiendo con el trabajo de Pérez (2010, p. 23),

Partiendo del principio en el que solemos estar de acuerdo con las personas que nos gustan y pensar que están en lo cierto y que si la fuente es una autoridad en el tema se le suele creer, la CULTURA METRO se ha construido con el apoyo de legitimadoras que multiplican la información en forma de cascada. Es así como se hizo un trabajo formativo con los sectores político, educativo, laboral y religioso que se ha buscado mantener vigente a lo largo de estos años con un conjunto de estrategias que se van rotando y madurando en función de los acontecimientos, de las necesidades del momento, de los nuevos proyectos, de los nuevos retos que la Empresa se ha trazado de cara al 2020. En lo político se hizo una labor conjunta con instancias que parten de la base: desde Juntas de Acción Comunal, Juntas Administradoras Locales y comunidades barriales, hasta los dirigentes políticos a nivel local, regional y nacional con visitas a la obra y hoy al sistema, con reuniones periódicas e identificación de necesidades que generen insumos para el diseño y operación del sistema.

Esta información, refleja la manera como se establecen sociedades con otros actores institucionales, que buscan también el dominio de las masas. En algunos casos es directa, pero en otras está enmascarada, por ejemplo, una vez inaugurado el sistema, en la Hoja Metro² publicaban oraciones, para los pasajeros: “Señor, perdona a los usuarios que se recuestan en las puertas cuando se cierran. Perdónalos porque no saben lo que hacen. Y porque provocan retrasos. Haz que no vuelvan a recaer en su pecado”. Ave maría. Amén (Ceballos, 2011, p. 58).

Pero en otros casos, esa asociación es más directa y abre disyuntivas para solidificar los mecanismos a través del cuales se adoctrina a la población. Esta es una de las razones, por las cuales se han seguido haciendo campañas en distintas instituciones educativas en la ciudad, a través de formatos variados. Según Rosalba Elena Agudelo, docente de la Institución Educativa La Marceliana en el Municipio de Itagüí, en diálogo con Gutiérrez (2010, p. 28) afirmaba,

Se implementó este trabajo con los alumnos mediante el Proyecto de Formación Ciudadana que se maneja en la Institución, buscando otras alternativas pedagógicas para que los muchachos apliquen en la institución todos estos elementos que les brinda la Cultura Metro, para que ellos mismos multipliquen ese mensaje en sus casas". Bueno, y como dicen por ahí: 'todo empieza por casa'; la propuesta buscaba invitar al ciudadano a revisar el comportamiento en los hogares: ¿saludamos, sonreímos, somos amables?, ¿damos las gracias, y nos despedimos al salir?" fueron entre otros, interrogantes que se trabajaron con los estudiantes durante la campaña, es decir, un decálogo de buenos modales.

De esa manera se evidencia, como se impone un modelo de comportamiento y moralidad para que no se cuestione, de tal manera que se va moldeando los valores y los comportamientos de los escolares. Adoctrinar a los grupos hace que sea más fácil mantenerlos unidos, es decir, se crea un consenso de opiniones y aquietta cualquier posibilidad de pensamiento independiente (Marchiori, 2011, p. 267). Esto se evidencia, si retomamos las declaraciones que profesores del INEM José Félix Restrepo, hicieron a (Gutiérrez, 2010, p. 40), “los estudiantes aprenden que en el metro

² Un periódico que circulo en Medellín entre 1996 y 1999, de edición semanal. Sus creadores fueron Héctor Rincón y Ana María Cano. Antes de eso, se llamaba la hoja de Medellín, nombre que retomaría a partir del año 2000, antes de desaparecer en el 2008.

deben tener un comportamiento ciudadano, diferente al que tenían cuando iniciaron su contacto con el metro. Es un proceso para mejorar sus actitudes, y no es de un día, es un proceso largo“.

Es así como se establece un vínculo, que el sistema mantiene vigente a través de una serie de campañas como: la cátedra metro, la escuela de líderes, navidad comunitaria, metro futbol, el metro soy yo, metro náuticos, metro y formación de conductores, metro amigos, bibliómetros, palabras rodantes, adhesivos y firmas de reconocidos autores en los trenes, pregoneros de lectura, publicación de cuentos escritos por los usuarios, homenajes a grandes escritores a través de vayas en el sistema (Gutiérrez, 2010, p. 28-48).

También es la capacitación a todo el Valle de Aburra para que, cuando lo usen... sepa cómo, cuándo y dónde. Para eso han implementado una ambiciosa estrategia de divulgación y educación, primero para recordarle a la comunidad que esa colosal obra es de todos, que la debe cuidar, querer y preservar. Segundo, para explicar en qué consiste un sistema de transporte masivo y, finalmente, como usarlo adecuadamente para que dure y se convierta en un símbolo de Antioquia... esa labor que, de dar los resultados esperados, permitirá posicionar favorablemente al metro entre la comunidad. Una de las tareas de la [Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra] durante la primera etapa de su existencia era, además de administrar la ejecución de los contratos para la construcción del metro, preparar a la comunidad del área metropolitana en el uso de ese sistema de transporte. La tarea no es fácil porque usar un metro es como casarse: hay que hacerlo para saber cómo se aprovecha.

El metro ya se vino y hay que aprender a usarlo. (1995, 21 de septiembre).
El Colombiano, p. 14 A.

Dada su eficacia, estos esquemas se han reproducido de manera continua, como se realizó con el proyecto del Metrocable, pues ejecutar un sistema de transporte público en una zona marginada y relegada, tenía una serie de implicaciones que eran reconocidas por la empresa, por lo cual un grupo de gestores sociales del metro llegaron a la comunidad y se sumergieron en su entorno, para apropiarse e interiorizar las dinámicas sociales de la zona y caracterizar el territorio. De manera que se fuera “redefiniendo lo público, enseñando de nuevo que lo público no es lo de nadie, que por el contrario, es lo de todos, y como copropietarios tenemos derechos y también deberes” (“Los Metrocables: ejes de desarrollo”, 2011-2012, p. 16).

A través de estrategias que empezaban por los niños, se ganaban su confianza de la comunidad, aprehendiendo aspectos como el lenguaje y el comportamiento, de tal manera que se pudiera abrir espacios de negociación, para que la gente reconociera sus derechos y sus deberes (“Un modelo de desarrollo de cultura metro”, 2011, p. 35-36), teniendo siempre presente apelar a la emocionalidad de las comunidades, para generar guiarlos en una dirección particular.

Pero la “cultura metro” no se plantea sólo hacia afuera, sino también hacia adentro. Prueba de

Promesa METRO

Soy Gente METRO

Asumo el compromiso de hacer posible nuestra misión: ser la mejor opción de transporte público masivo, segura, confiable y de costo razonable para toda la población del Valle de Aburrá.

Como Gente METRO mis acciones se guían por los principios de: Honestidad y Lealtad Calidad Eficacia y Eficiencia, Respeto y Excelencia.

Como Gente METRO mis actitudes se inspiran en los valores de:

Responsabilidad, Compromiso, Servicio, Solidaridad y Puntualidad.

Soy Gente METRO porque a través de mi trabajo contribuyó al engrandecimiento de mi ciudad, mi empresa y mi familia.

Soy Gente Metro y tengo presente cada mañana este compromiso con Dios, con los Usuarios, con mis compañeros y conmigo mismo

Soy Gente Metro

Soy Calidad de vida.

Compromiso de la Gente Metro, realizado el 18 de noviembre de 1995 en la inauguración del tramo Niquía-Poblado del metro del Valle de Aburrá.

ello es que como lo explica Noriega (2010, p. 50-51), se diseñó un plan acción que propone generar una apropiación de la “cultura metro”, que evidencie el compromiso de cada uno de los actores con el sistema y el público a partir de ahí surge la cátedra empresarial metro como un manual de vida para los servidores que permite homologar el lenguaje, el actuar y el ser que identifican la “Gente Metro”. La cátedra metro cuenta con un módulo cuyo fin es movilizar “el interior de las personas y las lleve a modificar pensamientos y comportamientos acerca de su actuar como servidores del

metro”; para ello se utiliza un componente lúdico que se mezcla con el aspecto formativo.

En ese marco, se inicia un proceso en donde es difícil diferenciar la parte pedagógica de la parte coercitiva, pues la subjetividad de los trabajadores se ve permeada por las directrices de la empresa y de esa manera, se van disminuyendo las resistencias frente al reglamento que se les está proponiendo.

2.3. La explicación de una metromorfosis.

La transformación cultural y social que produjo el metro, se había empezado a gestar desde que se corrió el rumor de que se construiría un sistema de transporte masivo en Medellín. Lo que representaba para una comunidad, que probablemente no podía imaginarlo, era que “[racionalizaría] el transporte al estilo de las ciudades más populosas” (García, 1989, 6 de febrero, p. 5 B). Es decir, se trataba de una iniciativa que ubicaría a Medellín, al nivel de las

ciudades más importantes del mundo en materia de transporte. Eso ayudaría a limpiar la imagen de la ciudad, pues en palabras de Vega (1989, 6 de enero, p. 11 A), una de las cosas que más preocupaba al alcalde Juan Gómez Martínez, era la mala imagen de la ciudad en el exterior. Pues la prensa norteamericana, había sembrado la imagen de que en Medellín era permanente el sonido de las metralletas en las calles y que los paisas, eran cocineros en un gran laboratorio de droga.

La expectativa que generó en la colectividad, fue proporcional a los cambios que se produjeron después de su inauguración. Según lo planteaba Villa (1989, 12 de marzo, p. 8), se preveía que la llegada del metro quedaría registrada en los decires y exclamares de la gente, al igual que el arribo del primer carro al pueblo, el aterrizaje del primer avión en el Olaya Herrera o del primer tranvía a la Plaza de Cisneros. Los contratiempos y el sentimiento de que la obra era un termómetro de la animadversión central hacia los paisas (Vélez, 1991, 17 de octubre, p. 3.), hizo que la construcción del metro se volviera “un anhelo

El asombro de los pasajeros dio hasta para que saludarán a todas las personas que se reunieron en los puentes a mirar, como cuando pasó por primera vez el Tranvía, a los que tuvieron el privilegio de hacer el recorrido. Tanta era la emoción que apenas se cerraron las puertas en la Estación Bello para iniciar el viaje, los aplausos y las vivas a la “raza antioqueña” no faltaron... Allí no se sabía quién sentía más asombro y alegría: Si quienes estaban afuera en la calle o los pasajeros. De todos modos, así se haya realizado varias pruebas técnicas, todavía los habitantes del centro de Medellín no se acostumbra a ver encima de sus cabezas ese tren que llevan esperando por más de once años... Después de la Estación Prado, fueron muchos los despistados caminantes quienes se detenían a mirar los vagones atestados de gente. Seguro que la felicidad no hubiera sido igual si los empujones y la muchedumbre se hubieran compartido en una buseta. Cuando se llegó a El Poblado, la fiesta se prendió al son de una banda papayera y hasta tres parejas aprovecharon para mostrar sus dotes de bailarines... Un viejito comenzó a pregonar de los sones antioqueños y de los ancestros que cantaban a la tierra, a los arrieros y al empuje de los montañeros.

Los paisas gozaron de su metro. (1995, 6 de agosto). *El Mundo*, p. 7.

colectivo, todos los antioqueños [simpatizaban] con la idea” (Estrada, 1995, 28 de noviembre, p. 4 A), porque se percibía como un sinónimo de vanguardia y adelanto, pero también de orgullo.

La materialización del metro hizo palpable una metamorfosis, que cambió para siempre la percepción que los paisas tenían de sí mismos. Un acontecimiento, que sólo puede ser descrito por aquellos que fueron testigos del mismo. El 8 de abril de 1994, en un acto que se llevó a cabo a las 11: 30 de la mañana, se hizo la primera prueba técnica del metro, que se estrenó en sus primeros 6 kilómetros de recorrido (Tamayo, 1994, 9 de abril, p. 8 A). Tal como lo cuenta Restrepo (1994, 9 de abril, p. 3 B), luego de los actos protocolarios, las más de 2000 mil personas que habían recibido invitación “personal e intransferible” abordaron los vagones. Una

vez adentro, tuvieron que voltear sus cabezas para observar el paisaje que el metro registraba en sus amplios ventanales como si exhibiera una película. Durante el recorrido, cientos de personas se agolparon para observar el inmenso tren y los autos se detuvieron. Dentro de los vagones, todos expresaron su emoción a su manera, “algunos confesaron que se sintieron estremecidos al sentir que por fin estaba rodando la tan anhelada obra para los antioqueños, mientras que los más sensibles no sintieron vergüenza de soltar sus lágrimas ante el emocionante momento que duró media hora”.

Desde entonces, la circulación de los trenes por el viaducto durante las pruebas se hizo cotidiana para la población que no acaba de acostumbrarse. “A los paisas todavía les falta botar mucho musgo, dijo alguien cuando vio que al paso del metro mucha gente [detenía] sus carros, y en las aceras los transeúntes paraban su marcha para levantar la mano y enviarle un saludo al tren, como si se tratara del desfile de una reina de belleza” (Mazo, 1995, 5 de diciembre, p. 8 D). Hasta que el 5 agosto de 1995, se hizo el primer viaje comercial antes de la inauguración que se conoció como el viaje de las flores. El trayecto, sería de Niquía a El Poblado y de allí de nuevo a Niquía y hacia parte de una campaña con la consigna “con nuestro metro, Antioquia florece a su paso” (Yarce, 1995, 3 de agosto, p. 2 C).

Todos iban entrando con esa risita nerviosa que aflora en el rostro del que tiene miedo de hacer el ridículo. Alguien en la organización como que intuyó que esas cosas podía pasar: o que les saliera la risita nerviosa antes de hacer el ridículo o, en efecto, cometerlo. Lo debieron saber porque durante todo el tiempo hubo cerca funcionarios de la organización explicando, alertando, corrigiendo, llamando la atención... los pasajeros declaraban que sí: “esto es muy emocionante, es histórico, nos tocó a nosotros, vea que el metro si es muy importante”, se repetían unos a otros porque el viaje, a diferencia de lo que tal vez será, fue muy familiar. Hasta que el metro se detuvo... Ahí si fue cierto: aplausos, vivas, coros improvisados cantando el himno de Antioquia y los paisas que somos una berraquera, que ya lo tenemos listo, que viaje tan agradable, tan cortico y la vista tan buena cuando eso se eleva... Como si estuviera descubriendo para los medellinenses, esos lugares que le son tan comunes... y, muchos, se quedaron como lelos acaso pensando que esa vaina sí era cierta y que no se iba a quedar en los meros muros.

Gómez, O. (1995, 7 de agosto). Hasta que se vio llegar el metro a El Poblado. *El Colombiano*, p. 8 A

Ese día se patentizó, que las demandas de los usuarios que reclamaban información sobre la manera de usar el sistema, correspondían a una necesidad. Como lo explica Gómez (1995, 7 de agosto, p. 8 A), la gente habían visto en el cine las persecuciones en el metro de New York, los romances en el metro de París, pero pocos le habían prestado atención al funcionamiento de esos “bichos raros” que recorren la ciudad. Hubo que explicarle a la gente que en el metro a diferencia de los buses, no se podía pasar de la línea de seguridad, que nadie se podía colgar de

las puertas, que no había timbres, ni sillas reclinables y no había que pagarle al conductor. Para los novatos usuarios, que temían no encajar en la nueva era del transporte, esos cambios resultaban incómodos, pero representaban la civilidad de los nuevos tiempos.

Sin embargo, una obra que había costado más de 2000 millones de dólares debía ser inaugurada con una teatralidad, que dejara una huella en la historia de la ciudad y deslumbrará a la muchedumbre, que desde que lo vio funcionando quedó encantada con la nueva adquisición, ya nadie hablaba mal de la obra, ni cuestionaba el proyecto (“Un metro hecho a la medida de Medellín”, 1995, 30 de noviembre, p. 15 A). Se decretó día cívico en toda Antioquia, pues había que celebrar que la ciudad se volvería una de las capitales más llamativas de Latinoamérica. El acto fue presidido por el presidente Ernesto Samper, quien estuvo acompañado de 500 invitados, entre los cuales había 425 periodistas que fueron custodiados por 1500 soldados y policías (Yarce, 1995, 30 de noviembre, p. 10 A). Tratándose de una obra que pretendía recuperar valores tradicionales, la iglesia contaba con un papel importante dentro de esa representación, como lo cuenta Spitaletta (1995, 30 de noviembre, p. 2),

Fue entonces cuando el arzobispo de Medellín, monseñor Héctor Rueda Fernández hizo persignar a toda la concurrencia (bueno, a la mayoría). Iban a bendecir la magna obra. El metro. Ese que hace que hoy a la capital de Antioqueña se le nombre metrópolis, “es una obra que habla de la grandeza de un pueblo” dijo el prelado y después arrojó agua bendita. Mientras tanto dos tipos de carriel en bandolera, se paseaban por los alrededores como una pancarta verde y blanca “somos fuerza paisa” la gente dejó de mirarlos cuando sonó el aleluya de Mozart, en la voz de María Adelaida Mejía.

Ese momento, fue uno de los emotivos. La idea, era impresionar al enjambre de personas que se aglomeraba alrededor de la obra y el objetivo se cumplió, pues “hacía mucho tiempo que la capital antioqueña no vibraba con tanta intensidad frente a un evento, como lo hizo en la puesta en marcha del tren metropolitano” (“El metro, vía al futuro”, 1995, 3 de diciembre, p. 5 A). En palabras de Cañas (1995, 1 de diciembre, p. 6 A),

Los invitados a la inauguración del metro en Medellín, sintieron que de verdad el corazón se les salía del pecho, pues la organización de la ceremonia y la significación del acto lograrón “encharcar los ojos” de muchos. Según los organizadores del acto, para el evento se extendieron 250 invitaciones a personalidades internacionales y muchas de las tarjetas fueron enviadas a gente de la farándula, a reinas de belleza. Por eso, señalaron, no fue exagerado el costo, estimado en más de 900 millones... ni la cantidad de palomas que junto a incontables bombas verdes y amarillas invadieron el cielo de Medellín confirmando que la tozudez y el empuje hacen parte de “la adrenaliza” característica paisa.

Luego de que en La Alpujarra se leyeron los 7 discursos que marcaba el protocolo (Yarce, 1995, 30 de noviembre, p. 10 A) y de terminado el primer recorrido con el presidente Samper a bordo, mientras a él se le ofrecía un almuerzo en el Pabellón Azul del Palacio de Exposiciones (Mogollón, 1995, 1 de diciembre, p. 8), en las estaciones, largas filas se formaban de paisas

impacientes por estrenar el metro. Ese día, “la estación se había convertido en una bellísima expresión de la montañerada de cientos de antioqueños, vestidos todo como para misa mayor” (Gómez, 1995, 30 de noviembre, p. 3). Como lo cuenta Martínez (1995, 2 de diciembre, p. 9 A):

A medida que el metro empezó a rodar sus primeros kilómetros nocturnos, los usuarios que tuvieron el privilegio de inaugurarlos no se cambiaban por nadie, lucían felices subidos en ese gigantesco gusano que iba recorriendo la ciudad, la cual lo recibía con sus luces multicolores, abre bocas del último mes del año. La curiosidad era tal que niños, jóvenes y adultos se sometieron a largas filas y grandes congestiones para pegarse la “gomosiadita” y tener el orgullo de decir “yo fui uno de los que inauguré el metro”. Prácticamente medio Medellín se agolpó en las estaciones para darse la ventiladita en el sistema de transporte masivo. Como si fuera la primera vez que montarían en un tren, muchos pasajeros se dedicaron a cambiar de máquina, de estación en estación sin importarles los demás usuarios que “estaban que se montaban”.

Si bien la administración de la empresa del metro, tenía reservas frente al desenvolvimiento de las personas en las estaciones, las labores pedagógicas parecían haber sido eficaces. Como lo expone Arboleda (1995, 2 de diciembre, p. 8 A), era sorprendente como los viajeros obedecían las instrucciones que se les daba por los altoparlantes. Pero algo más asombroso, es que luego de superada la emoción por la inauguración del sistema, esa tendencia se mantuvo. En palabras de Morales (1996, 23 de junio, p. 12-13),

...Para bien o para mal, habrá que hablar del Medellín de antes y después del metro; no sólo marca una etapa en su vida, sino que en gran medida transformará, por lo menos en algunos aspectos, el comportamiento ciudadano en lo que tiene que ver con el manejo del tiempo sobrante, la manera de conducirse en las estaciones, las razones para utilizar con menos frecuencia su vehículo, cambios en la manera de hablar en los vagones, la presentación personal y el porte de solamente determinados objetos de mano. Se trata de un espacio muy diferente al bus...

Después de inaugurado, tal como lo explica Robledo (1996, 1 de diciembre, p. 1 D), los funcionarios de la empresa reconocían que las estaciones se habían vuelto “centros de paz”, pues según el teniente coronel Pedro Molano (“Usuarios elogian a la Policía Metro”, 1996, 30 de septiembre, p. 7 E.), “será motivo de orgullo decirle a los paisas que después de un año de trabajo dentro de las estaciones no se ha presentado ningún delito”. Había nacido la “cultura metro” gracias a que los paisas se habían identificado con el sistema.

Como lo expone Rivera (1996, 16 de febrero, p. 14 A), el metro se volvió un punto donde la gente devolvía lo que se encontraba, toda clase de artículos eran devueltos a los jefes de las estaciones, que llenaban un formulario, para ver si su dueño aparecía, desde cédulas, billeteras con plata, ropa, libros, llaves. En el metro todos se contienen, se aguantan... esa nueva cultura se transmitía por osmosis, gente que venían de los pueblos los fines de semana a pasear en el metro, los primeros tiempos llevaban fiambre y se sentaban en la plataforma, con el tiempo dejaron de hacerlo y “ahora caminan despacio, escuchan los mensajes de los parlantes y hasta regañan al que cruza la raya amarilla” (Robledo, 1996, 1 de diciembre, p. 1 D).

El urbanista Luis Fernando Arbeláez, en declaraciones a Saldarriaga (2001, 29 de agosto, p. 13 A), decía sobre el metro, “la gente lo respeta, lo siente suyo, lo valora, ahí hay un intangible muy importante... uno monta en metro y se siente en otra parte, hasta que se baja”, dando a entender que el metro había generado identidad en los antioqueños y también una nueva manera de comportarse al interior del sistema que se volvía un espacio limpio y tranquilo, pero que no extendía hacia afuera. Al ver la eficiencia de ese nuestro mecanismo, comenzó un esfuerzo que continúa hasta el día de hoy, porque fuera algo que se extendiera al resto de la ciudad, “se pretende que el buen comportamiento de los usuarios en el metro se extienda a otros ámbitos de la ciudad como la calle, la escuela y el trabajo” (Ochoa, 1999, 22 de junio, p. 4 B). Según Jairo Gutiérrez Henao, Coordinador de Relaciones con la Comunidad, en declaraciones a Martínez (2002, 9 de marzo, p. 1) decía,

Quando uno empieza a escuchar a la gente que dice “compórtese cómo se comporta en el metro”... eso es buena señal. Esto se ha convertido en un modelo positivo para duplicarlo y aplicarlo en otros espacios. Si usted en el metro no tira basuras, no escupe, no irrespeta, no violenta al otro con su música. ¿Por qué no trasladar [sic] eso a la ciudad? Se busca es que la gente que salga del metro no cambie de actitud. Que el elemento de cultura se vivencie en la ciudad...

“¿Entonces qué?”

“¿Qué de qué?”

Frente a frente resoplando de rabia dos usuarios del metro estaban a punto de pelear: Se agredían con la mirada pero ninguno se decidía a lanzar un golpe. No podían. En el vagón de las seis de la tarde sólo se puede respirar y esperar. “¿Sabes qué? A la salida nos vemos. No quiero ensuciar el metro”, sentencio uno de ellos, mientras una lluvia de saliva remojó en la cara del otro. Del metro para afuera, la ciudad es otra. Las estaciones son puntos de paz. Cuando construyó los puentes peatonales de las estaciones del norte de Medellín mucha gente creyó que las “comunas” nororiental y noroccidental convertirían el río en un cementerio. Nada de eso pasó. La gente se miró y el metro se encargó de unirlos y mostrarles que eran parte del mismo valle. 170 millones de ires y venires con apenas una denuncia por delitos en el sistema lo reflejan. El metro nos volvió tolerantes, “Yo pensé mucho antes de montar. Me daba pena”, Jesús Mena estaba convencido de que lo confundirían con un ladrón. Se había acostumbrado a que su piel morena le cerrar puertas en los edificios que construyó para los estratos 5 y 6. Esta vez era diferente...

Robledo, J. J. (1997, 30 de noviembre). “En el metro uno se siente civilizado”. *El Colombiano*, p. 10 E.

Y en efecto, el metro de la ciudad reemplazó parcialmente el viejo estereotipo, que cargaba el estigma que había dejado el cartel de Medellín. Según lo plantean Dávila y Brand (2012, p. 87), hasta finales de la década de los 90, la imagen más emblemática de la ciudad era el edificio de la

empresa Coltejer. Pero durante la segunda década del siglo XXI, las autoridades han dejado de proyectar una imagen asociada a la empresa privada, para reemplazarla con arquitectura cívica, como las bibliotecas públicas en barrios populares, el Jardín Botánico o el Parque Arvi. Para la gente que visita la ciudad, ésta viene asociada a la subirse en el metro y al Metrocable.

Esa eficiencia, que aparentaba ser producto de esa combinación entre la “cultura metro” y el ethos paisa, que se manifestaba durante el proceso de construcción del proyecto y se volvía parte de la motivación para sacarlo adelante, en el fondo obedecía a fuerzas impulsadas por el sistema económico. Para explicar este fenómeno, debemos comprender la connotación ideológica que se manifestaba en ese intercambio, que se producía entre el ethos paisa y la “cultura metro”, entre los cuales hay una retroalimentación constante, para crear un sistema de representación, en función de unos intereses específicos.

Si bien los paisas tienen una forma de ser particular, comparten con el resto del país unas dinámicas neoliberales y unas actitudes que se transforman y que generan prácticas e imaginarios, que se conjugan con el ethos de cada región y lo guía por determinados caminos. En el discurso de Celis (2012, 1 de agosto), la formación social que queda como subproducto del capitalismo, no se puede entender como una mezcla o un híbrido, sino como un proceso de articulación, en el cual, la ciudad imperial es un encuentro de culturas y sincretismos culturales, que domina el territorio, no a partir de expropiación de otros territorios sino a partir de producción de mercancías para esos otros territorios, bajo el principio fundamental del capitalismo: la acumulación (Celis, 2012, 18 de julio).

Medellín no es ajeno a este discurso, pues la ciudad se pudo industrializar por la constitución de una elite empresarial única en América Latina, que siendo católica y anti-protestante, consideraba bueno enriquecerse y para esto era necesario desarrollar tecnología y aprovechar las ventajas territoriales y las habilidades de sus obreros. En ese proceso histórico hay que considerar otros puntos como el narcotráfico, la cultura del no pago de impuestos, el contrabando y otras dinámicas que generaron cualidades de “supervivencia” en el obrero antioqueño, que no poseían ninguno de los obreros occidentales (Celis, 2012, 18 de julio).

Si bien la renovación de la ciudad, puede darse gracias a la incidencia de variables en constante cambio como los cambios demográficos. Estos se dan en un contexto, donde la modernidad impulsa a la modernización. Lo anterior, porque la modernidad es una época en la cual predomina la razón sobre la fe, entendida como el cálculo de cuáles son los mejores medios para lograr un fin (razón instrumental), eso implica la secularización de la sociedad y arrasar con los ídolos que no encajen en ese proyecto, como la religión o los valores morales, pues el

individuo ya no basa sus acciones en relación a los mitos, sino que el Estado se basa en el libre contrato de sus ciudadanos. Esa modernización, es un proceso que no se reduce a procesos productivos, sino que corresponden también a otras esferas como la creación de un público homogéneo en un mundo urbanizado (Celis, 2012, 8 de agosto), es por eso que el capitalismo invierte cada vez más en la constitución de una industria cultural, para manipular y atomizar al individuo.

Metro Empanadas, Metro Bingo, Metro Licuadoras, Metro jugos, Metro Cine, Metro Hotel, Metro Cucos, Metro Suerte, Metro Huevo, Metro Llantas, Metro Mascotas, Metro Mecato, Metro Sabor, Metro Techos... y todos los Metros que el ingenio paisa se pueda imaginar hacen parte de la fauna comercial que hoy se lee en las fachadas de cuanto negocio existe en la ciudad. Un nombre sonoro que da "cache" a costa del referente urbano que más distingue actualmente la capital antioqueña: el sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá... no sólo se materializa en el paisaje de concreto sino en avisos que nos referencian un motivo de orgullo regional la proliferación de la "metromanía" se da por lo regular cerca de las estaciones siendo las del Parque de Berrio y San Antonio las de que acaparan el mayor número... la metromanía publicitaria será para rato porque tendrán que pasar muchos años para que el imaginario colectivo vuelva a tener un paradigma de la pujanza semejante a éste. Ahora, ¿con qué metro irán salir?

Sepúlveda, J. C. (1999, 22 de noviembre). La importancia del llamarse Metro. *El Colombiano*, p. 3 C.

Todo se transforma en parte del sistema: la ética, la religión y el sujeto es sólo una parte más del proceso. Se inicia entonces una causa, que convierte al capitalismo en una especie de "dios", capaz de crear a un hombre a su imagen y semejanza, transformándolo según las necesidades del mercado y que le rinde culto, al entrar en el juego de moda y novedad, que crea seres sin rostro y sin raíces, todos soñamos con vestir lo mismo, comer las mismas cosas, anhelamos objetos similares, fascinados por ídolos que no nos explicamos. El metro, pasó a ser uno de ellos, que desde entonces, empezó a producir una profunda fascinación en la gente.

En la descripción que realiza Mejía (2002, p. 81-88), en contraste con los otros espacios públicos, el metro se percibe como un espacio seguro que transmite tranquilidad. Para los usuarios del tren metropolitano se abren múltiples puertas urbanas a través de sus estaciones, un sistema de transporte que intimida con su infraestructura y su tecnología que le asombra y maravilla, viajar en el metro es como volar por los aires disfrutando de un paisaje que no se puede observar desde ningún otro punto de vista y en ningún otro sistema de transporte terrestre.

En ese contexto, la riqueza y el poder son mediadores de las relaciones sociales y "el poder de los otros es dominado para fortalecer el poder propio y usado para someterlo y dominarlos" (Ugalde, 2006, p. 86). Con ese fin, Boltanski y Chiapello (2002, p. 61) afirman, que el capitalismo para mantener el poder de movilización, se acerca a las creencias con gran poder de

persuasión, incluyendo aquellas ideologías, que aunque les sean hostiles se encuentran inscritas en el contexto cultural. Mientras eso sucede, los dominados entran en ese juego que promueve mostrar la riqueza y el consumo individual a través de la ostentación (Bolano, 2013).

Los juicios bajo los que se construye la coyuntura económica, implican que el sujeto se vuelve entonces, un individuo que mide sus intereses en función de los ingresos que posee y debe conseguir, para poder consumir o acceder a las oportunidades que le interesan. Creándose un sistema en el que el sujeto hace parte de un gran mecanismo de funcionamiento, todo debe ser usado para la producción y el consumo y todo puede ser mercantilizable.

El burgués no es nada sin las masas; de ahí que necesite aliarse con ellas y generar una predica de su cultura, de la moral burguesa. Esta moral es consciente del egoísmo del individuo, promoviendo también el autocontrol del mismo, produciéndose una contradicción, en la medida en que llama al individuo a ser egoísta como la única forma de sobrevivir en la sociedad capitalista a través de la competencia, pero al mismo tiempo, promueve en él, el mantenimiento de la concordia y la sociabilidad; es decir, por un lado, la praxis materialista en el trabajo es egoísta, y por otro lado, la cultura es idealista en el sentido de promover unos valores humanistas. En ese afán de disciplinar al hombre aparece la idea de la moral pública, que es una filosofía burguesa que desprecia los impulsos insurreccionales (Celis, 2012, 6 de junio).

La burguesía necesita seguridad y rapidez para el comercio y para esto busca instituciones centralizadas y ejércitos disciplinados, así como subordinar toda la vida cultural a instancias de la nación. La libertad se va a asociar con la autorresponsabilidad y la autodisciplina. Esa responsabilidad se puede despertar a través de la educación. El tema fundamental, es que las masas interioricen la predica burguesa, que consiste en que todos asuman las virtudes burguesas que son: la observancia de la ley, la actitud pacífica, el amor al trabajo, la obediencia a la autoridad, el espíritu de sacrificio por la nación, entre otras, que pasan a ser valores universales (Celis, 2012, 6 de junio).

Ese estándar, se aplica a la construcción de un individuo, que pierden su libertad y autonomía frente a la sociedad y se convierte en un individuo de consumo y para el consumo, regulado por la producción de mercancías, la cual se planta como el vínculo entre el individuo y la sociedad capaz de generar civilización, desarrollo y progreso (Celis, 2012, 6 de junio). Tal como lo plantea Vargas (2013, p. 126),

Los espacios y las imágenes de ciudad que vende el metro de Medellín son un excelente ejemplo de las manifestaciones del imaginario de cultura paisa que pretende proyectar a la ciudad desde una imagen idealizada, donde opera un discurso metonímico que pone en tensión social y arquitectural entre lo correcto y lo incorrecto, privilegiando el primero como el paradigma a

seguir. Mediante estas imágenes se pretende totalizar la cultura de la ciudad, realizando un proceso de reducción a la cultura metro. Una cultura de limpieza, eficacia y trabajo de apariencia feliz que ordena lo urbano.

Según Villa e Insuasty (2014, p. 88 - 93), en el afán de formalizar ese modelo de ciudad que juegue con el libre comercio, que se gobierna bajo lógicas comerciales y se vende a través de la publicidad y el control policial, desaparece la concertación social y son las élites quienes deciden la planeación del territorio, el desarrollo y la proyección de la comunidad. En ese proceso, la ciudad pasa a ser un espacio para el comercio en el que hasta los derechos vienen regulados por la capacidad de pago. Lo importante es mover capital no importa de donde venga. Es por eso, que en la política colombiana se maneja una hipocresía burguesa, pues el narcotráfico, se vuelve una herramienta para entrar a jugar un papel importante en la economía global y de abrir espacio para una élite, que nace producto de los dineros del tráfico de estupefacientes.

La connotación que adquirió el metro fue de un fetiche para la ciudad, entendido como “la disposición humana para atribuir a simples objetos, poderes mágicos, misteriosos y normalmente ocultos que dan forma y transforman el mundo que nos rodea, y que por ello intervienen directamente o incluso determinan nuestras vidas” (Harvey, 2008, p. 73). Esto es consecuencia de la inversión, que cosifica al sujeto (que pierde su identidad y pasa a ser un objeto), mientras que el producto se vuelve sujeto y son los que determinan los nuevos parámetros que rigen la convivencia (Grácio, 1991, p. 28).

Este argumento, resulta significativo si consideramos, que “la cultura metro” ensimisma al usuario del metro, y reduce al mínimo su relación con el otro, más aún, con el que queda excluido en una esfera física y mental que el metro representa para la ciudad, en palabras de Casas e Hincapié (2003, p. 11-12)

El hombre metro asume una imposición Proxémica y Kinésica, en tanto la proxemia se determina su acción espacial, el cómo y el cuándo camina, la posición de los asientos, el acercamiento al otro, el no contacto con el conductor y en ocasiones, el no contacto con la persona de la taquilla, ya que es atendido por Arturito. La Kinésica en cambio, es la determinación del gesto, de la actitud pasiva, del gesto que no comunica, que no se altera, que escucha la voz automatizada del conductor, que fija la mirada un punto, que está a la espera de que entre una mujer embarazada, un anciano o un niño para cederle el puesto o de la próxima estación. Es el metro un espacio transitado, mas no habitado; un espacio de paso, un artificio de calma, de quietud, de tranquilidad, de asepsia, que se eleva sobre la otra ciudad, sobre el deshecho, sobre la congestión, el bullicio, el agite, el miedo... quien compra un tiquete metro, compra un tiquete al “cielo”. ... De esta manera, la nueva geografía refuerza los miedos de masas. El viajero, como el espectador de televisión, experimenta el mundo en términos narcóticos. El cuerpo se mueve pasivamente, desensibilizando en el espacio, hacia destinos situados en una geografía urbana fragmentada y discontinua. Proponer la reflexión en torno a una mirada de lo acostumbrado, de lo que nos afecta, no opaca, nos vicia, nos rutiniza, nos mecaniza, es detenerse en la observación de esta actitud tan generalizada en nuestra sociedad contemporánea.

Según Biel (2007, p. 247), a través de la ideología, el capitalismo distorsiona la realidad de tal manera, que las relaciones de explotación no sean visibles y que los mecanismos de solidaridad entre los oprimidos se desactiven y creando normas e identidades que especifican el papel de los actores dentro del nuevo sistema. Ese nuevo hombre, que trata de dominar la realidad, hacerse dueño de ella y tomarla como una posesión, está absorto en un proceso de enajenación al que lo ha llevado una sociedad que busca convertir todo en objeto, inclusive al mismo sujeto. Esta situación, es reconocida por los mismos usuarios, David Tovar, un joven del barrio Niquía en una opinión recogida por Robledo (1996, 1 de diciembre, p. 1 D), afirmaba que no le gustaba la frialdad de la gente en estaciones, “la gente es como ensimismada, parecen uniformes, como si todos fueran iguales”.

Cuando un bogotano, acostumbrado al caos y a la agresividad capitalinos, entra en cualquiera estación del metro, queda sorprendido. ¿Esto es Colombia?, se pregunta. Y es que desde el momento en que sube las escaleras que de la calle lo conducen a la estación, comprueba que todo funciona demasiado bien. Nadie atropella, nadie insulta, nadie pelea, nadie roba, nadie fuma, nadie come, nadie bota basura. Lo primero que se ve es una gigantesca virgen pintada en el muro principal de acceso a la estación, y el periódico semanal La Hoja Metro, que llega a manos de los usuarios del tren de manera gratuita. Luego, las taquillas de tiquetes: no hay filas, y siempre tienen vueltas. Una vez se introduce el boleto en la máquina y se atraviesa la registradora, se baja por otras escaleras hasta llegar al nivel del tren, y se escucha en un altavoz a un agente de la policía que dice: “bienvenidos a la estación El Poblado.

Sanmartín, O. (1997). Medellín Metro a Metro. *Revista Diners*, 33 (322), p 41

La configuración de la mesa principal, en el acto inaugural del tren metropolitano de Medellín, patentizó, entre otras cosas, que en la nueva jerarquización social del país los extranjeros se han convertido en los empresarios de primer orden, que se condenan con los grandes figurones del poder a quienes ordenan, intimidan e imponen condiciones, mientras que los militares y los obispos se ha convertido en personajes marginales, utilizables y menospreciados. Las palabras que se pronunciaron y los silencios que se guardaron, patentizaron el estado de confusión ética en que vive la sociedad colombiana.

Los representantes de la dirigencia nacional, presentes en la inauguración del tren metropolitano de Medellín, alabaron, magnificaron y bendijeron la hazaña de la construcción del metro y la propusieron al país, hechas las correcciones de ligeros errores, fruto de la inexperiencia, como modelo de futuras empresas tan grande como la admiración que genera la tenacidad de los antioqueños para realizar sus empresas, su capacidad para solucionar problemas nuevos y difíciles, su sagacidad para capotear malquerencias de alta burocracia capitalina y su malicia para convencer a recelosos inversionistas de primer mundo, es la desazón que deja en el espíritu el silencio unánime de la alta dirigencia nacional ante la denuncia de grandes delitos en la construcción del metro y la inexplicable paralización de la investigaciones iniciadas; tales hechos habrían debido suscitar, sino un abierto reclamo de claridad y justicia, al menos una alusión clara o una palabra de alerta, por parte de los dirigentes nacionales.

Esta actitud silenciosa y evasiva de la dirigencia colombiana, originada no se sabe si por razones de cortesía, falso sentido de la prudencia, torpeza, miedo, espíritu de coonestación o pérdida del sentido de la esencial condición ética del hombre, constituye una lastimosa prolongación de una de las lacras de la sociedad colombiana: el silencio sobre los problemas éticos, en aras del éxito material económico. ¿Vale la pena construir la prosperidad material sobre el envilecimiento moral? ¿Las exigencias morales apenas formalismo intrascendente y circunstancial dentro del universo ético? ¿La funcionalidad es el criterio ético, así en la realización de las obras se hayan vulnerado las exigencias éticas? ¿Reclamar, sin condiciones, la integridad intelectual, tecnológica, social y ética de la acción humana, constituye moralismo anacrónico? ¿La sociedad colombiana a todos sus niveles, ha caído en un pragmatismo utilitarista?

La violencia colombiana, antes que económica o política, es radicalmente ética: la ira implacable que expresa la secular violencia subversiva en Colombia, no ha nacido de que la gente sea pobre y tenga carencias, sino de la conciencia popular del sucio enriquecimiento, tolerado y protegido, de tan pocos, a costa de las contribuciones y de la degradante miseria de tantos. Así como arquitectos y artistas dijeron que la mole del viaducto, es una herida al corazón de la estructura urbanística, ¿no debieron haber recordado nuestros dirigentes que la verdad de las denuncias o la mentira de los denunciados, es una herida en el rostro de Antioquia, que exige investigación severa y justicia cumplida para ladrones o calumniadores? Como están las cosas, el tren metropolitano de Medellín será un momento a la capacidad de lucha del pueblo antioqueño y a la injusticia generadora de nuestra violencia endémica.

Restrepo, A. (1995, 8 de diciembre). El tren metropolitano, ¿Símbolo del tesón y de la corrupción? *El Colombiano*, p. 5 A.

Capítulo III

El Circuito del poder

El objetivo de este trabajo, es hacer visible para el lector los niveles de poder que se ejercen a través de la “cultura metro”, y como se activan una serie de dispositivos de control ante los cuales, la comunidad reacciona de maneras diversas. En el argumento de Marina (2010), el ejercicio del poder se puede hacer mediante un control inmediato o mediato del subordinado. En el control inmediato, el poderoso puede conseguir sus fines sin que la necesaria la colaboración del sujeto, a través de la fuerza por ejemplo, en donde al dominado no se le deja opción, es decir, es un poder directo.

En el caso del control mediato, se ejerce un poder estratégico en la mente del dominado, con el fin de inducir un comportamiento, que generalmente es dócil y sumiso. En el metro encontramos que el poder se ejerce de las dos maneras, a través de un control manifiesto sobre los usuarios, pero también de una manera soterrada. En el presente capítulo se analizan esos mecanismos de control efectivo que se ejerce en las estaciones, para explicar sociológicamente sus raíces históricas y contextuales, así como las respuestas activas que se han producido por parte de la población, examinando sus consecuencias y la manera como se cuestionan los estatutos del metro.

3.1. Las dos caras del poder en la “cultura metro”.

En el planteamiento de Piñon (2003, p. 95), el poder es una manifestación de la fuerza, ya que es un fenómeno en el que se describe un dominio o constricción física o moral, es por eso, que “más que definirlo, se ejerce, se siente, se padece y obviamente, se critica”. El poder no existe como elemento unitario, existen las relaciones de poder que ejercen unos sobre otros. Relaciones que a su vez, no actúan sobre los otros de manera directa, sino sobre sus acciones (Rodríguez, 2004, p. 192). Para que se ejerza el poder, es necesario que haya una interacción entre dos actores o más, en donde la capacidad de dirigir o impedir las acciones de los demás, varían con las situaciones que se presentan (Naím, 2013, p. 39), es decir, el poder implica una supremacía donde “la dominación de unos se basa y se fortalece con la incapacidad de otros. Uno de los problemas más graves del mundo, es que dos tercios de la humanidad no tienen poder y el otro es que una minoría tiene demasiado poder. Son correlativos” (Ugalde, 2006, p. 83).

A lo largo de la historia, obtener y retener el poder ha condicionado la interacción entre los individuos, grupos y sociedades, sin embargo, el debate se mantiene abierto acerca de si el hombre busca el poder por naturaleza (Naím, 2013, p. 37). Al respecto, Población (2005, p. 42)

argumenta, que el poder no es natural al ser humano, pues hay culturas en distintos continentes donde no se maneja el poder en el nivel personal, social y político de la cultura “civilizada”, pero reconoce, que en el sentido biológico hay una necesidad de autoridad, de jerarquía, pero no del poder. Esta visión resulta contradictoria, pues esas figuras están revestidas de esa potestad, que en la cotidianidad “es, al lado del parentesco y la familia, la fuerza social dominante en nuestras vidas. El poder es la capacidad de alterar algo del entorno o el comportamiento de otra persona. El poder personal puede ser transformado en poder depositado en papeles y jerarquías. El poder en las relaciones sociales implica desigualdad” (Bohannon, 1996, p. 107).

Si echamos un vistazo al poder desde el punto de vista global, para que la disconformidad se mantenga, las élites crean mecanismos que les permitan domesticar a las masas y controlar los procesos de individualización (Álvarez, 2014). De esa manera, la multitud permanece absorta dentro de unos términos en los que no representan un peligro para esa disposición. Ese proceso, generalmente no se hace de manera directa, sino a través de mecanismos más sofisticados, en el análisis de Parramón (2015, p. 40-41), los dueños del poder tienen la capacidad de reproducir ideologías, que se vuelven valores y formas éticas, aceptadas socialmente. Así, se forma una ideología general adaptada al momento histórico específico, con el fin de defender su posición presente y futura como poder dominante, es por eso, que “el modelo capitalista enmascara y oculta los pilares en los que se sustenta” (Jurado, 2010, p. 39).

El debate en torno a la “cultura metro” no debe limitarse a la existencia del reglamento, sino que debe extenderse a los motivos que subyacen en el interés del grupo dominante. Como lo explica Sergio Restrepo, director del Teatro Pablo Tobón Uribe (“Cultura metro: en el centro del debate”, 2014, 19 de agosto, párr. 9), “el metro es una vitrina impermeable, higienizada, a la que no ingresa el resto de la ciudad que nos parece sucia y desagradable... es un problema de todo Medellín, una sociedad con problemas profundos que van más allá de la política del metro”.

Es por eso, que en la visión de Suescún (2014, 12 de agosto, párr. 10-14), en Medellín conviven dos formas de ver la ciudad, una que promueve la modernidad y otra que es conservadora, apegada a tradiciones religiosas y que entran en tensión, en situaciones en las que trasgrede una norma, que parece fue formulada bajo la constitución de 1886. Paradójicamente, el metro fue durante mucho tiempo, el símbolo de la suciedad que infectaba los poderes del sector público. Como lo plantea Mejía (2001, 21 de marzo, p. 2),

Arrecian en los medios de comunicación, todo tipo de aseveraciones que salpican el alma engréida de los antioqueños, incrédula para aceptar tanta hediondez de cuello blanco, alrededor de la construcción y puesta en marcha de nuestro, aparentemente immaculado, sistema masivo de transporte. Recientemente, la arrogancia paisa, se alebrestó con las imágenes violentas de la

Virgen de los sicarios, cuyo telón de fondo fueron las estaciones del metro. Esa misma actitud de profanado orgullo, no se ha hecho sentir al conocerse su truculenta historia, desplegada en páginas enteras de la prensa nacional

En la historia del metro, podemos evidenciar la existencia de un poder superior que se esconde tras la forma como está organizada la sociedad capitalista, bajo la batuta de una élite política y económica. De acuerdo con Machado (2007, p. 96), desde el punto de vista histórico, la formación del capitalismo en las sociedades centrales implicó un proceso de transición entre regímenes sociales, que tradicionalmente se asocia con una ruptura revolucionaria, donde el capitalismo es antagónico del feudalismo. Sin embargo, partiendo de la relación entre política y economía, ese cambio puede verse como una continuidad, dado que en el capitalismo se profundizan ciertos rasgos que estaban en el feudalismo, como “la privatización del poder y la integración creciente entre apropiación privada de la producción y dirección autoritaria del proceso productivo”.

Los pocos que persisten en sus denuncias sufren el vacío de todos los demás. Algo misterioso hay en aquello, que embruja las personas y envuelve entre espesas nubes que van del color rosa al olor azufrado, cifras artificiales, generosas concesiones contractuales por sumas cuantiosísimas y violatorias de la ley, condescendencias inexplicables siempre perjudiciales para la comunidad, se ha ido esfumando para la consigna de que “por grave que sea lo ocurrido, es peor no terminarlo”, “Eso es pasado y es preferible enterrarlo”, añaden para aligerar responsabilidades. Le han echado tierra y como pasado nos resignáramos a tenerlo, porque así nos hemos vuelto los colombianos ante las depredaciones de la cosa pública, si no fuera porque todo sigue gravitando en el presente y comprometiendo el futuro. De forma que el olvido es solamente para provecho de quienes protagonizaron las irregularidades, no para la sociedad a la que éstas continúan maltratando con contribuciones y costos sin justificación.

Mejía Velásquez, I. (1995, 29 de junio). Lentamente, la luz. *El Colombiano*, p. 5 A.

Estos argumentos toman relevancia, si consideramos que el metro fue “un hijo natural, que fue engendrado con violencia, puesto que la corrupción es una de sus formas más sutiles y más dañinas, añadiendo que, como a todo hijo, los medellinenses debíamos cuidarlo” (“Cinco años del metro”, 2000, 1 de diciembre, p. 3). A medida que se extendía el viaducto, crecían también los rumores de una danza de millones alrededor de la obra, se decía, que bajo el mando del primer gerente de la Empresa de Transporte Masivo, se hacían fiestas para otorgar astronómicos contratos con “auditorías al garete” y “dizque para celebrar el trabajo, se daba propinas en forma de automóviles de último modelo”. Además, de la gerencia salían informes de la ruta proyectada del metro, para que algunas a personas específicas, pudieran comprar esos predios “cuyos propietarios aterrados por la

amenaza metreril ofrecían con menosprecio”, mientras ellos vendían a cifras millonarias (Giraldo, 2001, 14 de febrero, p. 2).

Las improvisaciones del comienzo permitían presagiar el desastre posterior. Tal como lo cuenta Uribe (1995, 18 de enero, p. 2), en 1979 el presidente Turbay nombró alcalde de la ciudad de Medellín a Jorge Valencia Jaramillo. En compañía de Diego Londoño White, gerente de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, Valencia viajó a Europa para buscar alternativas de financiación del metro, apoyado en un estudio que Consultores Morr Hay & Anderson en asociación con Kleinwort Benson, habían realizado sobre la viabilidad del proyecto. Pero sus análisis, habían concluido que el negocio era poco atractivo, en vista de los altos riesgos de inversión del proyecto.

En respuesta, Valencia solicitó que se hiciera un proyecto menos riguroso, acomodado a las circunstancias para tratar de que fuera factible. Este fue el punto de partida del proyecto aprobado por el Compes en 1982. Según un informe del contralor Becerra Barney, sintetizado por Tamayo (1994, 5 de mayo, p. 10 B), el metro de la ciudad de Medellín “se pensó de una manera, se diseñó de otra, se contrató en una forma diferente y [fue ejecutado] dentro de unas condiciones que riñen con gran parte de los presupuestos iniciales”. En este sentido coincidía con Alvear (1995, 22 de enero, p. 3), quién afirmaba que el metro de Medellín,

Fue aprobado por el Gobierno Nacional con base en estudios amañados, trucados, suavizados y manipulados, para hacer creer que el proyecto era rentable... Nuestro país ha sido víctima de una ola alarmante de corrupción, cuyo principal ejemplo en la empresa del metro de Medellín, que ha operado siempre al margen de la ley. Los informes de la Contraloría General de la República y de la Contraloría Municipal de Medellín no son “constancias históricas” para burlarse de ellas, si no documentos oficiales para la iniciación de investigaciones...

Como lo refiere Escallón (1984, 12 de febrero, p. 6 D), una vez se abrió la licitación para la construcción de la obra, se presentaron 11 grupos de Japón, España, Francia, Alemania Oriental, Alemania Occidental, Italia, Canadá, Brasil, Hungría, Bélgica e Inglaterra. Casi todos estaban formados por asociaciones binacionales, expusieron alternativas de financiación y llegaron a invertir entre 40 y 80 millones de pesos para la preparación de sus propuestas. El contrato es adjudicado al Consorcio Hispano Alemán en noviembre de 1983 con un presupuesto de US\$ 637 millones, monto que incluía la inversión por conceptos de interventoría, compra de terrenos y trabajos de paisajismo en las zonas afectadas por la misma. (“... Y el metro se nos vimos encima”, 1989, 16 de febrero, p. 16 A). Más adelante, se sabría que la firma que evaluó las propuestas, era filial de Siemens A. G., cabeza del Consorcio Hispano-alemán (Quevedo & Palomo, 2001, 4 de marzo, p. 4 B).

La firma francesa contrató al jurista Ignacio Mejía Velásquez, para revisar el proceso de licitación y la adjudicación del contrato. El resultado de esa investigación, arrojó unas conclusiones preocupantes que daban a entender que esto no era “un contrato para el metro, sino

un metro para un contrato”. La Junta del metro nunca estuvo capacitada para realizar una contratación de esa magnitud. Curiosamente, la licitación se la adjudicaron a un consorcio que cotizó US\$654 millones, a pesar de que los pliegos tenía una limitación presupuestal de US\$500 millones y un rango del 10%, por lo cual, no se aceptaría ninguna propuesta que estuviera por encima o por debajo de esa cifra. Aunque el contrato partía de un diseño, este se cambió para pasarlo por el centro. Inicialmente los presupuestos estaban en dólares americanos, pero después se cambiaron a marcos y pesetas, lo cual afectó significativamente el costo (“El poder que había era superior a la justicia”, 2001, 28 de abril, p. 3 A).

A pesar de eso, el 30 de junio de 1984 el entonces procurador Carlos Jiménez Gómez, emitió el fallo de esa investigación y declaró, que esta había sido limpia y que la conducta de la junta se había ajustado a disposiciones legales. Casi doce años después, una denuncia presentada en 1996 por José María Ruiz Mateos (ex propietario de Rumasa, complejo empresarial expropiado en 1983 por el gobierno español), marcó el inicio de un proceso en España para establecer la responsabilidad por el pago de comisiones en la adjudicación del metro (Cardona,1996, 17 de mayo, p. 7 C).

Los colombianos a los que había llegado ese dinero, fueron situados en el círculo político del ex presidente Belisario Betancur (en cuyo mandato se adjudicó la licitación), quién negó cualquier tipo de participación y en una carta afirmó, “el presidente de Colombia carecía de facultades para intervenir en la adjudicación del contrato; y a eso se atuvo, asumiendo la actitud obvia de no interferir en la adjudicación del contrato” y que “nunca por ningún motivo, ni directa ni indirectamente, hablé con el señor Sarasola sobre el tema del metro de Medellín” (Cardona,1996, 17 de mayo, p. 7 C).

El “señor Sarasola”, al que hacía referencia el ex presidente Betancur, fue un nombre recurrente cuando la prensa española destapó el escándalo, que salpicaba a presidentes y personajes reconocidos de las páginas sociales madrileñas, uno de sus principales protagonistas era el empresario ibérico Enrique Sarasola Lechundi, a quién por su intervención en el “contrato del siglo en Sudamérica”, se le habrían pagado varios millones de dólares, usando una sociedad denominada Enseco, ubicada en Panamá (Gallo, 2001, 13 de mayo, p. 12 A).

Sarasola le pidió al presidente español Felipe González que le recomendará al presidente colombiano Belisario Betancur, que escogieran la propuesta del Consorcio Hispano Alemán, acuerdo que se había cerrado en octubre de 1983 en Madrid (Gallo, 2001, 13 de mayo, p. 12 A). El diario el Mundo de Madrid afirmaba, que intermediarios colombianos y españoles habrían cobrado en la adjudicación del contrato para la construcción del metro de Medellín comisiones

por un valor de 45 mil millones de pesos (“Empresario reconoce pago de mordidas por Metromed”, 1996, 31 de mayo, p. 10 A).

Muchos años antes, las autoridades colombianas habrían tenido oportunidad de iniciar una investigación, ante lo cual permaneció indiferente. A raíz de un informe de la prensa (“Móviles torcidos en un despido”, 1993, 7 de octubre, p. 3 A), se supo que en 1984 los funcionarios Luis Felipe Guerra y Alberto Gómez Barriga, informaron a la Procuraduría General de la Nación irregularidades en la licitación para la construcción del metro, que podrían llegar a configurar delitos de falsedad, fraude procesal y otros contra la administración pública; el informe decía que existían vicios en la adjudicación, que ameritaban su nulidad, pues la propuesta ganadora no cumplía con los requisitos.

Cuando los funcionarios, compulsaron copias ante la Procuraduría y la Fiscalía, la respuesta por parte del contralor González y de su asistente, que acababan de refrendar el primer empréstito internacional para financiar el metro, fue despedirlos. Tiempo después, el Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca ordenó responder solidariamente con la Contraloría por los sueldos y prestaciones que debió recibir el ex investigador en ocho años y cuestionó el despido de funcionarios que cumplían con su deber.

Estas denuncias fueron ratificadas por el Fiscal Alfonso Gómez Mendez, quién reconoció la existencia de cuentas en Suiza y Europa a donde había ido a parar el dinero. A esa denuncia se sumaba la del Procurador Edgardo José Maya Villazón, quién avisó de la pérdida de voluminosos expedientes relacionados con esa investigación, en ese despacho (Gallo & Saldarriaga, 2001, 13 de mayo, p. 1 D). Situaciones como estas, causarían controversia en la prensa, Uribe (1996, 14 de noviembre, p. 2) por ejemplo, se quejaba de la ineficiencia de las autoridades

Asombrosas revelaciones estas que hacen pensar que los males que aquejan a nuestro país tienen origen muy remoto. Se hace evidente que valen más las intrigas y las influencias que el bien de la comunidad. Se neutralizó y obstaculizó en forma irrefutable la acción de las instituciones de vigilancia, permitiendo la violación en materia de contratación pública y mediante ello, llegar a la prescripción y a la impunidad de unos cuantos delincuentes de cuello blanco, quienes se lucraron íltamente por la “ingenuidad” de una Junta Directiva. Desde luego, burlada en forma rampante la observancia de la ley, sobre incompatibilidades y conflicto de intereses, resulta fácil para quienes así fueron favorecidos, actuar sin control... Sinceramente creo que la comunidad merece respeto. No se le puede engañar con espejitos, como lo fueron hace quinientos años los aborígenes. Hoy la engañan con la complicidad de las autoridades.

Esa fue la trama, que precedió uno de los momentos más críticos en la construcción: la parálisis de las obras. Lo que representaba una obra detenida que amenazaba con convertirse en un “elefante blanco”, conmocionó la prensa y la opinión pública, que desde distintos espacios

cuestionaba la labor de las autoridades. Mientras tanto, los empresarios españoles “se jactaban éstos de la viveza de quienes lograron el contrato, y de como ellos –con los germanos-, exprimirían a Colombia con el negocio del siglo, gemelo del rocambolesco contrato del metro de El Cairo, en Egipto, que puso de rodillas la frágil economía de ese país con obligaciones imposibles, y a merced de los angurriosos dueños del documento” (Giraldo, 2001, 14 de febrero, p. 2).

¿Cómo explicar la vergonzosa debacle del metro de Medellín, medio construido y sobre sus estructuras paralizadas amontonándose millonario sobrecostos que espantarán generaciones actuales y futuras de Medellín y de toda Antioquia? En el caso que nos preocupa, es particularmente ilustrativo el papel de la Etmva, entidad gestora del metro de Medellín. Instalada en sus oficinas en el Poblado, alejada de las demás instituciones democráticas de la administración pública, se convirtió en un gesto patético del desarrollismo descarrilado: obsequiosa con los consultores internacionales, soberbia o simplemente ignorante de la ciudad, sin la capacidad técnica requerida y presa fácil de toda la maquinaria sofisticada y pervertora de los poderosos consorcios internacionales. Hoy en día, la Etmva queda sin credibilidad para enfrentar los problemas que todavía nos esperan

El metro de Medellín, 1990, 22 de junio, p. 3 A.

En ese bloque de poder se cristalizan coaliciones, de tal manera que los aparatos represivos e ideológicos del Estado, quedan al servicio de la facción dominante, porque esos procesos “implican determinadas configuraciones estructurales-materiales y simbólicas de poder” (Machado, 2007, p. 40-41), que estructuran un sistema de posiciones de poder y relaciones de fuerza que trascienden las relaciones de producción, hasta llegar a las relaciones político-institucionales.

Frente a este tema, la justicia colombiana no estaba preparada para este tipo de casos, profundizando en los análisis de Mejía Velásquez, en declaraciones a Restrepo, Gallo y Saldarriaga (2001, 24 de junio, p. 12 A), las denuncias de los sobornos habían sido hechas cuando los delitos habían prescrito y que los precios fueron inflados con la seguridad de que la deuda sería pagada por la Nación, lo anterior se había reforzado por el desconocimiento en temas de contratación especial, lo que demostraba la inferioridad de la justicia frente a los medios del delito para impedir que su acción, y agrega,

Había demasiado poder ante una justicia como la nuestra, hecha para el delincuente común no para la alta delincuencia. Una explicación fundamental para que el pasar los años no se conozca resultados de tamaño de las denuncias sobre corrupción que han rodeado la historia del metro, es que -asegura- nuestro sistema judicial no estaba ni ha sido hecho para la alta delincuencia.

De esa manera, podemos ver como los acontecimientos pueden estar guiados por una fuerza que es invisible para la mayoría, pues desconocen donde se toman las decisiones sobre asuntos que lo afectan directa o indirectamente. “El poder es piramidal, tiene una faz visible y otra faz invisible, es decir, existe el poder y el poderoso que encarna o al que le es delegada la fachada del poder. El poder real, desde siempre, le es desconocido a la enorme mayoría de los mandados y también a la gran proporción de aquellos que colaboran en el ejercicio del poder, incluso, a veces, aquel que aparece como la cara visible del poder desconoce las verdades fuentes del poder que detenta” (Marietán, 2010, p. 37).

Para el ciudadano común, esa fase visible del poder, está representada en los funcionarios del metro y los policías, en donde la formalización de la relación de poder se testimonia en una relación de dominio y se cumple un nexo de obediencia, porque sin ella, esa relación de dominio es una posibilidad virtual y subjetiva del afán de poder (Mayz, 1999, p. 31). En el análisis de Mertón (1960, p. 209), dentro de esa estructura, el burócrata está investido de autoridad y es un representante del poder, lo cual suele traducirse en una actitud dominante que puede ser verdadera o aparente.

El convenio que se establece entre el subordinado y él, está marcado por una fuerte divergencia entre las partes que es indispensable para que se mantenga. Una de las principales características del poder es que establece una relación de dependencia, pues el poder implica que unos actores controlen las alternativas que a otros les interesan (Robbins, 2004, p. 366). Disertación que viene a colación, si consideramos que el metro satisface una necesidad de movilidad, pero su uso está condicionado al seguimiento de un reglamento, que se normaliza por la aquiescencia por parte de aquellos que quedan en una situación de subordinación.

En el contexto que nos ocupa, vemos que ese poder puede llegar a invadir el ámbito de la subjetividad del individuo, pues “advierte la potencia del sujeto contestatario de algún modo lo disuelve, despojándolo de un espacio propio de resistencia frente a la fuerzas sociales que pretenden su objetivación. Así, se reconoce válida la idea avanzada de que el poder lo invade todo, que es omnipresente y, por lo mismo, el individuo se encontraría indefenso, invadido por relaciones de poder que lo cruzan y lo determinan” (Ramírez & Ramírez, 2004, p. 106).

Al respecto, Trainini (2015, p. 57) afirma, que lo posmoderno invade la privacidad, porque el poder necesita de sus beneficios, de tal manera que eso privado ya no se le pertenece al individuo sino que toda su vida es dirigida y queda dependiente del régimen. Esa situación, puede evidenciarse en testimonios recogidos por la prensa (“Cultura metro, ¿inflexible?”, 2006,

6 de mayo, p. B 7), en donde la gente reclama por lo que considera es una intrusión, a su intimidad.

Iba para un concierto de punk. Estaba vestida de negro, con botas altas y maquillada de negro también. Me iba a encontrar con una amiga en la estación Floresta. Ella iba a coger el metro en San Javier y yo tenía que esperarla arriba en la plataforma. Estaba esperando a que llegara, entonces dejaba pasar todos los trenes. Pero después llegó un policía bachiller y me dijo que debía coger el metro o bajarme porque era una usuaria sospechosa. Yo me enojé muchísimo y el llamó a un superior, entonces me dijo lo mismo: que si no cogía el próximo tren me tenía que ir de la estación porque era una usuaria sospechosa. Yo me enojé mucho más, casi armo un escándalo pero mi amiga llegó y yo me fui con ella en el tren pero furiosa. ¿Por qué era una usuaria sospechosa? ¿por mi forma de vestir? ¿Acaso no puedo simplemente esperar en la plataforma para irme en el tren que yo quiera? Deberían mostrar más respeto por los usuarios, por todos los usuarios, respetar la libertad de expresión y dejar la paranoia.

Tal como lo explica Peces-Barba (1999, p. 141), los derechos se establecieron precisamente, como una forma de institucionalizar la resistencia frente al poder. Es decir, los derechos sirven para limitar el poder, pero al mismo tiempo, sirven para defender a los miembros de una sociedad de ese poder y que establezcan vínculos entre ellos. Muchos de esos derechos, parecen ser vulnerados en el metro. Si bien desde el metro, se plantea que la “cultura metro” está hecha para mejorar la convivencia, de alguna manera, ese objetivo se rompe cuando se estigmatiza lo diferente a través de juicios, en donde el juez es el agente o funcionario que saca al que está mal vestido, al que huele a licor y regañan a los que se ríen o hablan duro, “alguna vez vimos con nuestros propios ojos a unos policías sacar a dos muchachas que se estaban besando, utilizando seguramente un argumento homofóbico para echarlas” (“la cultura cantaleto del metro”, 2010, p. 9).

En este sentido coincide con Wilson Castañeda, asesor de la Personería de Medellín, en declaraciones recogidas por Álvarez (2009, 17 de mayo, p. B 3) afirma, que el metro es el lugar que más restringe a la población LGTB, pero ante los cuestionamientos, afirman que no es política de la empresa, pasándose la pelota con la policía. Exageraciones como estas son comunes y dejan en evidencia, la rigidez con la ejerce esa coerción social en el metro. Tal como lo cuenta Abad (2014, 16 de agosto), un amigo suyo viajaba en el metro con su bebé, durante el trayecto el niño empezó a llorar y él sacó el biberón para alimentarlo, casi de inmediato llegó un auxiliar de policía quién señalándolo con el dedo le dijo, “en el metro de Medellín está prohibido comer”, lo cual provocó la protesta del resto de las personas que iban en el vagón. En torno a este testimonio, reflexiona acerca de lo poco práctico que puede resultar la aplicación de un estatuto de manera inflexible. En todos los metros del mundo hay reglamentos, que no se aplican con la misma rigurosidad porque la situación se saldría de las manos.

En esa relación de poder, que se establece entre el usuario del metro y los funcionarios que custodian el cumplimiento del reglamento, la dominación a la que queda sometido no le es indiferente a aquellos que quedan en una situación de acatamiento. Sino que en esa relación se establecen opiniones en torno a la dominación que se ejerce por parte de la institucionalidad porque sienten vulnerados sus derechos. Tal como lo expresa Agudelo (2013, 8 de mayo, párr. 5)

Quisiera que esta institución dejara de insinuarnos que la cultura es cantalecosa y represiva, que dejara de hablar de un símbolo que connota orden (o que quiere incidir en los desórdenes), para hablar de un lugar que permite vivir el espacio público con libertad y respeto por la diferencia. Me gustaría que el metro se reivindicara como un espacio de creación, como un escenario para el arte, para encontrarnos con el otro y reconocernos, un lugar donde podamos ser auténticos, no máquinas, vivir una transformación de la Cultura Metro en nuestra ciudad.

En este panorama, son visibles las distintas esferas del poder que se mantiene sobre los usuarios y funcionarios del metro, pues si bien estos últimos detentan un poder sobre aquellos que quedan en una posición de obediencia, no dejan de estar sometidos por un poder invisible que impone unos raciocinios que invaden distintos ámbitos de la cotidianidad del individuo. De acuerdo con Jaramillo (2012, 2 de noviembre, p. 23), uno de las mayores inconvenientes en el sistema es la gran demanda de usuarios, frente a la que el personal operativo resulta insuficiente, hasta el punto, de generar incomodidad y malestar entre los empleados, que se ven afectados sus derechos y temen denunciarlo. A los informadores y vendedores se les acumulan los días compensatorios, no toman vacaciones, algunos aseguran que son intimidados verbalmente por sus superiores y temen denunciarlo.

Aparece entonces una esfera ambigua, en la que ese poder logra invertir el sentido de la libertad que ya no se define en términos de las realizaciones del individuo más allá de sí mismo, sino en la capacidad de autocontrol que posea. Esa concepción burguesa de la libertad, está basada en la creencia de que el ser humana es débil por naturaleza y que debe volverse fuerte y virtuosa por la vía de su propio esfuerzo y dócil a sí misma. El hombre contenido, disciplinado representa, fuerza para la virtud y virtud para la productividad (Celis, 2012, 6 de junio).

3.2. Una “cultura” coercitiva.

Desde el inicio, la obra del metro estuvo sumida en una fuerte polémica porque los rumores de corrupción la condenaban ante el ciudadano común. La prensa cuestionaba la obra, como lo hacía Escallón (1984, 7 de octubre, p. 2 D), quién invitaba a la opinión pública a que tomará conciencia de la responsabilidad que estaba adquiriendo el país, al facilitar una obra cuestionada en todos los aspectos, desde su licitación, el sobre costo de su adjudicación, las comisiones de las instituciones bancarias que se suponía estaba facilitando el crédito con el aval de la Nación. A

eso se unía la desinformación de la obra, pues el conglomerado social no sabía lo que pasaba en las esferas en las que se tomaban las grandes decisiones, como lo plantea Piedrahita (1995, 27 de marzo, p. 4 A),

En la ejecución exitosa de grandes proyectos juega un papel muy importante la adecuada información que existe sobre los mismos. No ha sido esta infortunadamente la situación con el metro de Medellín, en donde la falta de una información adecuada y oportuna de parte de los que deben darla y su silencio en momentos críticos para el desarrollo, han sido un inventivo para los comentarios adversos de los opositores a la obra. Cuando se ha hablado de que el proyecto original costaba 600 millones de dólares, el costo actual se elevó a 2000 y los detractores del metro sugieren malos manejos, el ciudadano común piensa que la diferencia se la robaron

Durante su parálisis, el metro se volvió un punto de referencia de corrupción y de todo lo malo que había en el país. Como lo explicaba Acebedo (1990, 24 de julio, p. 6 A), “en una hora crucial de la historia de Medellín, cuando sus problemas económicos y sociales la agobian se imponen las reflexiones sobre caminos para salir de la encrucijada, y en ese sentido, desde todos los frentes dirigen las miradas hacia la obra del metro”. La parálisis de las obras, concretó una crisis que deterioró el espacio público, en donde los lugares se desfiguraban por el abandono del proyecto, pues la soledad del viaducto incrementaba los problemas de seguridad. Los hombres que trabajaban en la obra fueron despedidos, acrecentando el problema de desempleo en los barrios populares. Buena parte de la opinión pública, mostraba una clara oposición al proyecto porque en él, justificaban los problemas socioeconómicos de la ciudad (Giraldo, 1992, 8 de febrero, p. 2 B).

Como lo decía Vélez (1991, 17 de octubre, p. 3), las presiones que causaron “la preparación, inicio y suspensión de nuestro tren, [habían] hecho que hasta los partidarios de la obra ya [estuvieran] hartos con él”. Para el ciudadano común, el tema del metro era tomado con desconfianza, pues “chistes flojos y una que otra despectiva mirada hacia la mole de concreto... cuando alguien osaba referirse al controvertido proyecto del tren metropolitano de Medellín. ¿Reanudarlo? ¿Terminarlo? ¿Con qué? ¿Está usted loco? Mejor háganos los jardines colgantes de Medellín; la ciclovía elevada más grande del mundo; un monumento al despilfarro. Mejor dicho, cualquier cosa, menos metro, porque pa' eso se acabó la plata” (Tamayo, 1992, 16 de diciembre, p. 2 C).

En consecuencia, “la cultura metro” empezó a operar como un dispositivo de control de la opinión pública, que empezaba a limpiar la imagen del metro. De esa manera, se hacía frente a las consecuencias de una obra construida en el centro de la ciudad, que constantemente recordaría a los ciudadanos la corrupción e ineficacia de su clase dirigente. Este proyecto, estaba “orientado de un lado, a mantener informada a la opinión pública sobre el estado del proyecto y, del otro, a motivar en los habitantes del Valle de Aburrá la necesidad de mantener vigente el

sueño de tener nuestro metro” (Restrepo, 2010, p. 7). Según lo explica Gutiérrez (2010, p. 21), en el año 1994 se trazan en la Unidad de Comunicaciones de la empresa los siguientes objetivos:

- Recuperar la confianza de la prensa.
- Recuperar la credibilidad de la comunidad.
- Organizar la oficina de comunicaciones.
- Motivar a los 600 empleados.

No era una tarea fácil, pues la prensa desplegabapáginas enteras, en dónde dejaban ver los malos manejos, que habían empezado mucho antes de que se iniciara la construcción. Pero después de un fuerte despliegue publicitario, la “cultura metro” logró ablandar a los escépticos y despertó un espíritu de optimismo frente a la obra (Gutiérrez, 2010, p. 18). En efecto, la certeza del señuelo fue comprobada en el momento de la inauguración y los años posteriores, como lo explica Sanmartín (1997, p. 47)

La gente está verdaderamente feliz, y esto puede palpase, hasta el punto de que ya nadie se molesta al recordar los diez años que tomó la construcción del metro y los 2000 millones de dólares que costó, incluidos los sobrecostos originados por la corrupción y por la demora de la obra. La gente cree que a la postre pierde importancia el hecho de que se robe, y si se logran resultados tan positivos para la comunidad como el tren. Otras ciudades son robadas por sus dirigentes, con el agravante de que no salen beneficiados sino ellos mismos.

Uno de los motivos que impulsaban el desarrollo de esa campaña, era prevenir el resultado de la combinación de la mala imagen de la obra, con un entorno violento. En las últimas décadas, nuestro país ha sido marcado por conflictos armados y altos niveles de violencia, en donde distintos actores

han luchado por tener la hegemonía que les asegure el poder y sus beneficios. La ciudad de Medellín no ha sido ajena a esa problemática, sus condiciones económicas y sociales han propiciado a la

La lamentable historia del metro se ha caracterizado, sobre todos en las etapas iniciales, por la clandestinidad de los hechos, las irregularidades y un alarmante distanciamiento en su manejo de los procesos democráticos regulares del municipio de Medellín y del departamento de Antioquia. No es exagerado pensar que estas circunstancias constituyeron un contexto que propició y permitió los errores. La ciudadanía -excluida del proceso y desinformada- tendrá por su puesto para pagar los platos rotos. Es muy desafortunado que aún existen distorsiones en la presentación de los hechos, por ejemplo la insitencia por parte de la ETMVA de que el metro se autocosterará después de los primeros tres años de funcionamiento. Esto es pura ficción. Los efectos de la crisis del metro superarán hace tiempo la pérdida de credibilidad de la ETMVA. Empieza a erosionar la confianza de la ciudadanía en sus autoridades públicas y en su propia imagen, y contamina aún más la imagen de Medellín.

No hay metro parado que dure cien años. Ni ciudad que los resista (1990, 24 de junio). *El Mundo*, p. 3 A.

aparición de hostilidades en algunas zonas, que según lo plantea Gómez (2013, p. 49 - 50),

establecían las dinámicas de su cotidianidad determinadas por la debilidad en la presencia del Estado y por circunstancias que aumentaban la desigualdad entre los ciudadanos de estos territorios. De esa manera, la pobreza y la exclusión impulsaban a muchos a las filas del crimen, en tanto se distribuía una mentalidad en donde la solución armada configuraba una redención de aquellos que quedaban por fuera de la dinámica de la ciudad.

Como lo explica Ceballos (2001, p. 58-59), la violencia en Colombia ocupa importantes capítulos en la historia del país, a principios de siglo era más fácil morir por la violencia que por cáncer o SIDA. La ciudad de Medellín, se había vuelto un cliché que daba miedo por la ola de violencia que generó el cartel de Medellín. A ello, se adhería un miedo tremendo a los secuestros. Esta situación había espantado a la gente del centro de la ciudad, que era percibido como un conjunto de islas en un mar enemigo que había que cruzar por el camino más corto, que generalmente es también el más seguro. La percepción de inseguridad trae como consecuencia el abandono del espacio público, físico y social, formándose un círculo vicioso acumulativo, de ahí se infiere, que la pérdida de espacios sociales tiene efecto directo sobre la percepción de seguridad (Rodríguez & Winchester, 2001, p. 135).

La ola del narcotráfico dejaba a su paso graves problemas para la ciudad, el más grave era el social, una juventud desocupada acostumbrada a ganarse la vida mediante el sicariato y el robo, Según Jiménez (2011, p. 87), Medellín para 1991 era catalogada como la ciudad más violenta del planeta debido a sus altos índices de homicidios. Los jóvenes eran el grupo de edad más afectado, no sólo como víctimas sino como victimarios. En consecuencia, se creó un estigma que estimuló que sobre ellos se construyera una imagen de miedo y desconfianza. En la opinión del alcalde Sergio Naranjo ("La consagración de la primavera", 1995, 12 de junio), "la violencia dejó a una juventud desocupada y encontramos que la mayoría de los homicidios [eran] cometidos por menores y contra menores entre los 14 y 18 años".

Circulaba entonces, la imagen del joven que vive en barrios populares, que es estigmatizado bajo una connotación semi-delictivas porque se resiste a las instituciones socializadoras, uniformándolo bajo un estereotipo que refuerza el proceso de exclusión social, en tanto se consideran personas de las que hay que protegerse (Zamarillo y Grote, 2005, p. 94). Para contrarrestar esta situación, el metro dentro del programa "Metroarte", convocó a una serie de artistas plásticos con el fin de ubicar una imagen de la virgen patrona del sector en cada estación (Sepúlveda, 1995, 2 de marzo, p. 7 E).

Es por eso, que al llegar lo primero que se ve son las gigantescas vírgenes que debían "proteger simbólica y realmente al sistema metro, en tiempos de las bombas que estallaban de

improvisado en Medellín por la guerra de carteles que nunca tocó edificaciones asociadas a la religiosidad que hasta sus sicarios profesaban” (Mosquera, 2014, 24 de agosto, párr. 2). En el análisis de Pérez (2009, p. 287), esa devoción que los sicarios profesaban a la virgen, estaba muy relacionada con el “padrinaje” de Pablo Escobar que estimulaba ese acercamiento de los hombres que estaban bajo su mando, a la virgen María Auxiliadora.

Esa decisión del metro generó polémica en algunos sectores de la ciudad, Patricia Duque, secretaria general de la empresa afirmó, “la cultura antioqueña es muy respetuosa de la mamá, ¿Por qué no la destacamos? El proyecto pretende más destacar una imagen maternal que virginal. Unos artistas nos trajeron propuestas y ese ‘comité cultural’ hizo la selección. No le hemos dado tinte religioso” (Higueta, 1996, 1 de diciembre, p. 6 D).

De esa manera, se camuflaba una forma de control social que tenía mucho de ideológico, pues en la visión de Gilbert (1997, p. 202), el control social puede expresarse de formas diversas a través del proceso de socialización, pues hay sanciones representadas en forma de recompensas y castigos las cuales ayudan a “promover la conformidad a los patrones convencionales de pensamiento”; pero también las políticas del Estado y de la empresa del metro son políticas sobre el individuo; sobre él, se crea un sistema que tiene implicaciones en la figura del supervisor o del vigilante, que se conoce como “la marcación cuerpo a cuerpo”. Creándose una sociedad de la disciplina donde el individuo está inmerso, si se sale de ahí hay que reinsertarlo en el sistema, ubicándolo en algún lugar donde se pueda tener controlado (Celis, 2012, 9 de julio).

Pero esas formas de control son muy costosas, por lo cual se empiezan a controlar poblaciones a través de la “cultura metro”, que en algunos casos empiezan a controlarse a sí mismas. La base de esta maquinaria está en la promoción y difusión de valores de “autocontrol”, “autodominio”, “autorregulación” y “autonomía”, para ejercer un control sin represión, porque la gente se siente inducida, se siente parte de la cadena (Celis, 2012, 9 de julio).

Tal como lo plantea Vargas (2011, p. 335), el control implica un proceso construcción a lo largo del tiempo, en donde se ve como elemento indispensable para conseguir un objetivo, en este caso, una forma de garantizar el funcionamiento social. Esto hace pensar, que el control social es común en todas las culturas, en algunos pueblos indígenas por ejemplo, los relatos y las leyendas que vienen abonadas de particularidades históricas y religiosas, regulan la conducta social a través del terror y el miedo (Solís, 2001, p. 35).

Sin embargo, para aquellos que no se adaptarán a esa ideología hay mecanismos de control directo, con los cuales aparece también la represión y el castigo, para quienes no se subyuguen

ante la autoridad. El-Sahili (2013, p. 139-141) indica, que la represión social es un límite que establece el poder dominante para que los ciudadanos no expresen su libertad con acciones que puedan poner su posición predominante en peligro. En la edad media, se usaba el suplicio, que era una especie de sanción social en la que el prisionero confesaba públicamente sus crímenes y pedía perdón al soberano. Pero en el siglo XVIII, aparece la noción del castigo que tenía las siguientes reglas:

Regla del mayor perjuicio: El castigo pretende que el prisionero sepa que la acción que llevó a cabo tiene en realidad una consecuencia peor, comparada con el beneficio que obtuvo al realizarla.

Regla de la no deseabilidad: El castigo debe ser percibido por la sociedad civil como algo malo, nadie debe desear sufrirlo.

Regla de los efectos laterales: El castigo debe tener repercusión más allá del delincuente, de tal manera que influya en la población para evitar que delinca.

Regla de la certidumbre absoluta: el delito no puede quedar impune, por ese motivo la justicia debe vigilar también que la policía descubra a los delincuentes y que estos paguen su deuda con la sociedad.

Regla de la verdad común: Se debe averiguar quién y cómo cometió el delito para evitar errores en la impartición de justicia.

Regla de la especificidad óptima: Para cada delito debe corresponder un castigo específico.

De esa manera, se rompe la visión romántica del delincuente y las penas aparecen como una forma de socializar al infractor. Después viene una nueva etapa de disciplina, en donde se crean mecanismos disimulados para amansar a las masas y parte de tres elementos: el diseño de los edificios, el castigo y el examen. En la edad contemporánea, los edificios se construyen de tal manera que se pueda observar a las personas. Los palacios, las prisiones, los hospitales y las escuelas controlan la disciplina y los que están en el interior, son visibles a través de amplios ventanales. Ya en este tipo de sistemas, hay sanciones para que la gente cumpla las normas y se adapte a un comportamiento colectivo que estipula la autoridad. Para conocer la efectividad del sistema se necesitan intervenciones para examinarlo y ver si está dando resultados.

En la visión de Iglesias (2011, p. 51), la agudización del control está relacionado con la decadencia de la sociedad comunitaria, en donde las relaciones estaban regidas por la confianza, el sentimiento de comunidad, la vivencia intensa de los espacios públicos en los barrios y en las calles. Las características de las urbes hace que se vivan conflictos más diversos y que las libertades, presiones, la densidad de la población, los medios de comunicación, aumentan las experiencias de sus habitantes, pero al mismo tiempo, aumentan las inquietudes en torno a la identidad, la supervivencia y el papel que se desempeña en la sociedad, ya que las personas no

son elementos aislados sino que hacen parte de un conjunto más amplio, en que se dan procesos de identificación íntegra (Escalante, 2009, p. 176).

En el metro se agotarán pronto los puestos, pero no los caballeros. Aunque el 80% o más de los viajeros irán de pie, habrá prelación para las mujeres en embarazo, los ancianos y los niños. Será simple cuestión de cultura y cortesía, norma de amabilidad paisa en un sistema de transporte único en Colombia que atraerá turistas de todas partes. En el metro no habrá primera ni segunda clase, Usted podrá escoger libremente el vagón y el itinerario, podrá descender del tren en la estación que prefiera, pero no olvide que su comportamiento en el sistema de transporte masivo será la imagen de Medellín y Antioquia. Los viajes serán cómodos y rápidos. Valdrá la pena ceder el puesto a las futuras madres, a las personas de la tercera edad y a los menores que no alcanzan a sujetarse de las barras horizontales próximas al techo de cada vagón. Si usted viaja de pie, tendrá la satisfacción de saber que otras personas más necesitadas físicamente ocuparon los asientos. Además disfrutará del paisaje, de una visión diferente de Medellín y el Valle de Aburrá.

Como utilizar el metro. Pocos puestos, muchos caballeros. (1995, 18 de noviembre). *El Colombiano*, p. 10 A.

La sociedad postindustrial ha roto esos vínculos y ha priorizado los espacios privados sobre los públicos. De esa manera hoy se mira al otro con desconfianza y los lugares privados se vuelven el referente de la seguridad. Hablamos entonces de una ciudad privatizada, en el sentido en el que se privatiza la seguridad, los servicios públicos, el acceso a los recursos y a las mercancías; cada vez hay más lugares exclusivos, centros de

diversión, clubes y restaurantes que se reservan el ingreso.

La ciudad viene cargada de sombras y de miedo, que como consecuencia demanda nuevas formas de protección que van proliferando una “cultura burbuja” que provocan cambios sociales excluyentes, que separan la población y que deterioran el tejido humano que la sostiene. Medellín no es ajeno a este modelo, que consolida la represión, dejando secuelas de orden social que afectan las instituciones del Estado. En palabras de Villa e Insuasty (2014),

Para la custodia de la ciudad de la compra venta, se consolida el orden represivo y el enfoque policial y punitivo de la cultura metro, que hace necesario un ejército de vigilantes privados. Los pactos de seguridad terminan generando la gran alianza con los combos delincuenciales, promoviendo escuelas de mercenarios y redes de informales con funciones policiales, la clamorosa estupidez y deseos de control de los dueños de la ciudad, ha hecho finalmente que tampoco ellos puedan ser los dueños de la ciudad, los combos relevan la institución en las barriadas y las calles terminan siendo o de ellos o de nadie. La administración ya no controla ni a sus policías, que terminan siendo cabecillas o intermediarios de las bandas delincuenciales. La desconfianza de la mayoría de la población hacia las instituciones estatales, se genera sobre todo por la manera como están estructuradas en el marco de la democracia comercial, donde un gran porcentaje de electores es comprado por los cacicazgos, las clientelas de contratistas del aparato oficial y las mafias políticas tradicionales asociadas al poder delictivo y en los últimos 30 años es la intimidación y obligación de los ejércitos paramilitares quienes terminan decidiendo sobre los gobernantes.

La ciudad implica la configuración de un nuevo modo de vida estandarizado y generalizado en donde se adoptan unos valores producto del entramado inherente a la ciudad, en ella, la percepción que la ciudadanía tiene de la seguridad, determina su desenvolvimiento en otras esferas de la vida social. La seguridad, es un fenómeno social en el que interfieren factores como la calidad de vida, las tasas de homicidio, el urbanismo, la cohesión social, pero la complejidad que implica, la sociedad la resuelve de manera simple y elemental: el aumento de la fuerza pública, las penas y las prisiones (Iglesias, 2011, p. 49). Las personas que están en algún lugar inapropiado, o que se salen de los parámetros normales despiertan las alarmas de los policías, que tiene que estar en los espacios y el momento que lo haría un transgresor. Es decir, la mera presencia de un policía en un punto, sin que aparentemente haga nada, está produciendo orden y control (Torrente, 1997, p. 158).

Todos querrán viajar cómodos. El metro es excelente medio para hacerlo, pero la comodidad de uno no debe obstaculizar la de otros. Al utilizar el metro absténgase de llevar equipajes voluminosos, para desplazarnos con facilidad y permitir que los otros usuarios lo hagan con prontitud y sin obstáculos. El metro transporta personas con prontitud y puntualidad. El traslado de carga y mercancías tiene otros medios adecuados que se adaptan a la capacidad económica de cada ciudadano. En la estaciones, no podrá pasar los torniquetes o registradoras de control de ingreso a la plataformas con cajas voluminosas. Si lo hace incomodará a los demás. Si sorteas el control y procura ingresar a un vagón, los guardas le solicitarán que se abstenga de abordar el metro. No olvide: el viaje en metro será más cómodo si evitamos llevar grandes paquetes.

Así seguro, viajaremos mejor. (1995, 30 de noviembre). *El Colombiano*, p. 4 F.

En el caso del metro, el tema del control se planteó desde el momento en que se concibió la idea, pues ya se preveían "campañas de motivación dirigidas al sector decisorio y oficial... estas [buscarían] informar sobre el sistema y dar pautas para su uso adelantándose así al problema de vandalismo que pudiera surgir" (González, 1982, 9 de marzo, p. 1). El manejo de grandes aglomeraciones de personas implicaba tocar el estudio de medidas de seguridad, pues "los metros son lugares preferidos por el hampa en todo el mundo. ¿El de Medellín [sería] la excepción?" (Flórez, 1993, 13 de septiembre, p. 3). En consecuencia, el metro diseñó un sistema de seguridad, para que hubiera una vigilancia permanente, que más que atender emergencias, buscaba prevenirlas.

El sistema metro en sí mismo por la manera como está diseñado, trae implícitos unos mecanismos de control, para facilitar el control de grandes cantidades de personas. Como lo indican Vivas, Ribera, López y Pellicer (2008, p.733-734), la disposición de los espacios del

metro se hace con una intención previa, de que el espacio carezca de apropiación y significado para que sea percibido como un espacio de tránsito, en el que se permanezca solamente los tiempos necesarios y haya unos buenos niveles de control, de tal manera que se puedan inhibir las interacciones. Los vagones por ejemplo, no cuentan con asientos donde se pueda tener una conversación frente a frente, pero en las plataformas hay una multitud de mensajes acústicos, monitores y publicidad.

La naturaleza de las operaciones implicaba normas estrictas. Habría vigilancia en el acceso de las taquillas, los molinetes de control y las plataformas de embarque y desembarque, también se extendería los trenes en movimiento, habría policías viajando con los usuarios (“El metro busca una relación personal con el usuario”, 1990, 22 de octubre, p. 5 B). Los uniformados que custodiaban el metro, aspiraban a que permaneciera como un gran corredor de seguridad (“Usuarios elogian a la Policía Metro”, 1996, 30 de septiembre, p. 7 E) y según el gerente del metro Alberto Valencia (“Por fin arranca el metro”, 1995, 29 de agosto, p. 14 C), cada estación tendría una celda para detenidos y se adelantaba un proceso de gestión con la Fiscalía para permitir que los jefes de estación pueda actuar como inspectores de policía

Como lo complementa Manzanos (2001, p. 24), la justificación de las injusticias sociales nos ha conducido a un proceso de autocensura individual, en una realidad en el que hablamos más sin comunicarnos, en la medida en que se intensifica el control público y privado y el endurecimiento de las condenas penales, se refleja una reactividad a aceptar los conflictos innatos a nuestra naturaleza social. La apuesta por el control social como prevención de las desviaciones, ha acabado por finalizar en una mercantilización de la seguridad.

Es decir, es una forma de represión que “el régimen capitalista utiliza para mantener sus ventajas en el proceso productivo” (Guinsberg, 1990, p. 104). Se empiezan a vender edificios que parecen colmenas que ofrecen status y seguridad, armas, esquemas de seguridad, carros blindados, que venden la ilusión de estar protegido en un espacio que se vuelve cada vez más individualista.

De acuerdo con Curbet (2011, p. 67), esto conduce a que la ciudad se vuelva un espacio despersonalizado y racionalizado, expuesto a una exacerbación del individualismo como única defensa posible ante un desequilibrio general. Todo lo anterior resulta paradójico, porque la ciudad supone una densificación enorme de las relaciones sociales y sin embargo una ruptura brutal de aquel vínculo orgánico que unía a los individuos. Con base a esto, Galeano (1998, p. 110) plantea, que en ese esquema el ser humano permanece cautivo en su propia invención.

¿Quiénes son los carceleros, y quiénes los cautivos? Bien se podría decir que, de alguna manera, estamos todos presos. Los que están en las cárceles y los que estamos afuera. ¿Están libres los presos de la necesidad, obligados a vivir para trabajar porque no pueden darse el lujo de trabajar para vivir? ¿Y los presos de la desesperación, que no tiene trabajo ni lo tendrán, condenados a vivir robando o milagreando? ¿Y los presos del miedo, los de arriba, los de abajo y los del medio también? En sociedades obligados al sálvese quien pueda, estamos presos los vigilantes y los vigilados, los elegidos y los parias.

Dentro de esa disposición, la tecnología juega un papel importante como herramienta para lograr esos fines. Prueba de ello, es que el sistema metro de Medellín cuenta con un sistema de visualización de Cámaras de televisión (CCTV), que transmiten imágenes a través de fibra óptica; además se instalaron cubos de retroproyección que permiten tener una visión de factores externos que afecten la operación comercial (“Proyectos de investigación, desarrollo e innovación”, 2007, p. 29).

Sobre este tema, Vargas (2011, 30 de septiembre, p. 2) complementa, que la vigilancia se extendió incluso a los vagones. Con una inversión fue de 5 mil millones de pesos, todo lo que sucede en el interior de los vagones es registrado por las cámaras y visto en tiempo real por el conductor. Especialmente aquello que altere la calma y buen funcionamiento del sistema, que puede servir para estudios e investigaciones judiciales.

Se procura mantener en el mejor estado las instalaciones del metro, que los coches y estaciones tenga una presentación agradable. Tal propósito sólo se logrará con la colaboración de todos. Por eso se pide a los viajeros abstenerse de consumir bebidas o comer dentro de los vagones o en las estaciones. La restricción se aplica también a las bebidas alcohólicas y al cigarrillo. Hasta hoy, cuando 100.000 personas han disfrutado un recorrido por cortesía de la Etmva, sólo una encendió un cigarrillo dentro de un vagón. Cada usuario disfruta mejor del viaje en un vehículo pulcro. Este objetivo sólo se alcanza con el compromiso de todos.

Así seguro, viajaremos mejor. (1995, 30 de noviembre). *El Colombiano*, p. 5 F.

Como lo señala Ruiz (2014, p. 309- 314), las cámaras de seguridad son un instrumento de ese panóptico electrónico. En el que las empresas intercambian datos y cada vez es mayor el volumen de información que se registra. Esto abre el debate sobre lo que representa este (des) control en sociedades democráticas que respaldan el derecho a la privacidad de los ciudadanos, en tanto hay dudas, respecto a los derechos ciudadanos implicados y las consecuencias que dichas tecnologías pueden llegar a tener. “Este retorno al ojo de poder omnipresente que se instala en las conciencias de los vigilados” (Ruiz, 2014, p. 323), en vista de que saben que son observados, por un poder que no se sabe dónde viene y que utiliza los miedos sociales en su beneficio, como complementa Galeano (1998, p. 107),

El miedo es la materia prima de las prósperas industrias de la seguridad privada y del control social. La demanda firme sostiene el negocio. La demanda crece tanto o más que los delitos que la generan, y los expertos aseguran que así seguirá siendo. Florece el mercado de las policías privadas y las cárceles privadas, mientras todos, quién más, quien menos, nos vamos volviendo vigilantes del prójimos y prisioneros del miedo.

El control no se ha limitado únicamente a lo que sucede en las plataformas, sino que se extiende también a los espacios que son administrados por el metro. A casi un año, de haberse inaugurado el metro de la ciudad de Medellín, se generó inquietud en algunas entidades culturales, por el reglamento que se discutía en la empresa sobre la manera de limitar el uso de esos espacios. El entonces gerente, Alberto Valencia Ramírez aseguró a Rivera (1996, 17 de septiembre, p. 1 A), que sólo se trataba de ordenar el uso de los espacios adecuados por la entidad a lo largo y ancho del proyecto.

En este reglamento recopilado por Rivera (1996, 17 de septiembre, p. 1 C), se estipulaba que nadie podía disponer de esos espacios sin previa autorización, se debía costear un seguro de responsabilidad social y se prohibían manifestaciones en contra de la moral, la ética y el bienestar ciudadano, entre las actividades que estaban prohibidas estaban: manifestaciones religiosas, políticas y proselitistas. Sobre este tema Patricia Duque, secretaria general de la empresa, en diálogo con Higueta (1996, 1 de diciembre, p. 6 D) dijo,

Vimos que esos espacios podían ser aprovechados de manera positiva, evitando que se llenaran de personas ociosas o viciosas. Si no los ocupamos de la debida forma se van a llenar de un comercio desorganizado... de ninguna manera podemos patrocinar que allí se presenten cosas que vayan en contra de la moral, como un striptease...no podemos tener manifestaciones en forma permanente en sitios que son claves para el acceso de los usuarios al metro. Si se va a realizar, que sea en horario y lugar que no obstaculice la operación del sistema. Pero es claro que el metro no puede impedir que un artista o un evento se tome el espacio público. O sea, si alguien te canta... será bienvenido mientras no choque con la moral... además es la policía la obligada a sacar a un tipo si está haciendo striptease, y si nos hacen una manifestación en el acceso a una estación nada podemos hacer.

De esa manera, esos lugares perdían su sentido tradicional de espacio público, como el lugar simbólico en que coinciden la ciudad, la democracia y la política y es indispensable para poder hablar de ciudad, pues un ciudadano lo es, cuando ocupa sin límites el espacio público, a través del cual se crean vínculos de identidad (Rueda, 2009, p. 32). Como lo señala Vargas (2013, p. 122), el metro impuso un mobiliario urbano que homogeneizó el centro y que por lo regular está bajo la administración de empresas privadas, que imponen una vigilancia para que quienes habitan estos espacios, entren en esa imagen de ciudad hiperdonada que se pretende vender, en la que no entra la imagen de lo sucio y desordenado.

La transparencia de los espacios que están diseñados para la circulación y no para el encuentro, funciona como un dispositivo de vigilancia. El metro, pretendía transformar la

presencia institucional a través del amueblamiento en las estaciones. Un reloj, el nombre de la estación y un mapa para que la gente se ubique, permiten ubicar espacio-tiempo-lugar. Hay más iluminación para crear en los transeúntes la sensación de seguridad y se le brindan más sitios para arrojar basuras. Estos discursos se han extendido también a otros espacios de la ciudad, pues la administración de la ciudad “más innovadora”, organiza un dispositivo de vigilancia y control del espacio para distanciar a la población defectuosa, que agrietan la “tácita de plata” y no está en concordancia frente a los ideas comerciales y disciplinarias de ese espacio urbano (Vargas, 2013, p. 122 - 126).

Esta situación se puede constatar también, con la presencia de los Metrocables en zonas determinan de la ciudad. Tal como lo plantean Dávila y Brand (2012, p. 94), los Metrocables se vuelven un dispositivo de control social, pues su uso, implica seguir unas normas de comportamiento que vienen acompañadas de la vigilancia al ciudadano, dentro de las instalaciones del sistema. “La cultura metro” constantemente resalta la noción del “buen ciudadano” en lo que respecta a la cotidianidad del usuario, llegando a restringir el uso del sistema a quienes no llenan ese estándar. Aquellos que estén mal vestidos, que lleven cosas pesadas, que estén bajo efecto del alcohol o que no tengan como pagar el pasaje.

Pero el control no se queda ahí, pues cuando el Estado empieza a retomar espacios de sectores que antes habían sido excluidos, imponen también unas reglas como la conexión legal a los servicios públicos, el pago de impuestos, la inclusión en las bases de datos oficiales. Para ello se instalan establecimientos policiales, convirtiendo los Metrocables en una forma de pacificación represiva en donde la “cultura metro” juega un papel importante, pues su valor agregado, es que “la sensibilización social permite la apropiación y el reconocimiento por parte de la comunidad de sus derechos y compromisos colectivos” (González, 2010, p. 56).

3.3. Respuestas activas frente a la “cultura metro”.

Para entender la configuración del poder y hacer un análisis de ese campo de fuerzas, hay que entender cómo se constituye el poder dominante y los puntos de resistencia (Lyall, 2010, p. 14-15). Como lo enuncia Useche (2011, p. 136), en todas las relaciones de poder hay implícita una relación de resistencia, que es la capacidad de salirse de aquello que ha sido estructurado por el poder. El poder central diseña estrategias que le permitan contener las fuerzas de resistencia y extender los límites del espacio en que tiene supremacía.

Es por eso que el poder y la resistencia forman una combinación indisoluble, ya que la resistencia hace parte de las relaciones de poder, en donde aparece como una fuerza capaz de

huir a la fuerza que lo somete. Dentro de ese esquema, el poder surge como resultado de un conflicto, por eso “la resistencia nunca es exterior al poder, pues el poder surge en medio de unas resistencias... para que exista poder, debe existir una fuerza contra otra fuerza, un vector que triunfa sobre otro vector” (Sánchez, 1997, p. 72).

Esta es la razón por la que “donde hay poder hay resistencia” (Foucault, 1977, p. 57), ya que si bien “el poder consiste en doblegar la voluntad del otro para que acepte un mandato. No existe poder si el otro no ofrece una resistencia, ya sea activa o pasiva. La linealidad entre una orden y su ejecución sin que medie entre ellos una resistencia no es poder” (Marietán, 2010, p. 35). Técnicamente, es una relación dialéctica entre A y B en la que hay una oposición constante y la resistencia de B, es un ejercicio de poder que cuando no se ejerce la primera vez, aumenta las dificultades para una resistencia posterior (Jiménez, 2004, 34-35). Estas formas de disconformidad pueden evidenciarse de muchas maneras, relacionadas con las circunstancias y los recursos de que el individuo dispone para hacerse sentir.

La resistencia es lo que permite el reconocimiento de actores disidentes frente a los estándares establecidos, “sin resistencia y espontaneidad no habría ningún tipo de pluralidad, la lógica imperante se reproduciría sin ninguna alteración” (Apodaka & Villareal, 2009, p. 164). Siendo la “cultura metro” un reglamento al que están sometidos miles de personas, es normal que se presenten focos de resistencia porque como Simmel (2005, p. 1) afirma, lo que la ciudad le aporta al individuo, lo lleva a tratar de conservar su individualidad y su identidad, mientras las instituciones tratan de asemejar el comportamiento colectivo. En consecuencia, se presentan formas de resistencia, que pueden ser pasivas o de no cooperación y activas o de confrontación. La primera, es una omisión de “actuar en los modos prescritos por el Estado”, es decir, rehusarse a seguir sus órdenes. Mientras que la segunda, son acciones que desafían algunas de las prohibiciones legales (Gargarella, 2011, p. 226).

La mayoría de las formas de resistencia son pasivas o espontáneas, no están mediadas por un discurso específico. Por ejemplo, los robos en los grandes almacenes no son una acción de resistencia directa contra la mercantilización, pero obstaculizan la fluidez de la transacción comercial (Apodaka & Villareal, 2009, p. 164). Es por eso que la mayoría de las trasgresiones al reglamento del metro han pasado desapercibidas y no han quedado registradas en la prensa, pues se limitan a “empujones, codazos y, si nos descuidamos, hasta manoseadas por debajo de un morral... insultos y escupitajos para los vendedores de las taquillas por parte de clientes groseros” (Restrepo, 2012, 16 de septiembre, p. 23).

Si bien este tipo de acciones no entran dentro de la concepción tradicional de resistencia, si bien podría tratarse como respuestas activas o contestatarias frente al reglamento del metro. La mayoría de estos episodios se viven en las horas pico, pues como lo testimonia Santos (2013, 4 de julio), la “cultura metro” se ha quedado en el discurso publicitario y se reduce a ciertas horas del día, cuando el número de usuarios lo permite. Los mensajes que se escuchan por los altavoces no son consecuentes con la realidad que se vive en los vagones, en los que “si no empuja, no sale” y “con el sonar de un timbre la paciencia se transforma en desesperación y comienza el baile confuso donde uno empuja para entrar, salir o no dejarse tumbar”.

En el metro se ven formas pasivas de resistencia que pueden ser catalogadas de esa manera, en tanto, son producto de las circunstancias y no se hacen con la premeditación de contradecir su reglamento. Al principio la “cultura metro” aparentaba eficacia pero los botones rojos de emergencia, eran una irresistible tentación para muchos. Según uno de los jefes de estación en conversación con Martínez (1995, 2 de diciembre, p. 9 A), “esto impide que las máquinas arranquen y el operador tiene que bajarse del aparato e ir a desactivar la emergencia para continuar su recorrido”. Fue tal la problemática, que el metro tuvo que contratar a 100 papás Noel para que persuadieran a la gente de no oprimir el botón, pues en el primer mes fuera parado hasta 100 veces al día (“Papá Noel educa a los montañeros”, 1995, 20 de diciembre, p. 1).

Carlos Mejía Vélez, gerente de operación en conversación con Echeverri (1997, 9 de julio, p. 10 A), daba a entender que estaban considerando la opción para suprimirlo definitivamente como se hizo en Brasil, pues muchas personas ignoraban la finalidad del botón y lo tocaban al llegar a la estación pensando que era un timbre similar al del bus, también habían usuarios muy altos que se recostaban al botón cuando iba muy lleno. Otras veces cuando algún pasajero se quedaba dormido y despertaba en la última estación, presionaba el botón para que fueran a rescatarlo.

Según Rivera (1995, 7 de diciembre, p. 11 A), el gerente general del metro Alberto Valencia Ramírez, advirtió las sanciones que serían aplicadas por los funcionarios que podía ir desde la amonestación, solicitar el abandono de las instalaciones, una multa de dos salarios mínimos diarios o la suspensión de los bienes y servicios del metro. Este comportamiento podría obedecer a una enorme curiosidad por probar aquello que es prohibido y que está motivado en una impulsividad que para muchos es irreprimitable, especialmente en los niños, teniendo en cuenta que esos botones no se conocían en la ciudad. La amenaza del castigo, podría provocar que algunos desafíen el sistema para ver la reacción de los otros usuarios y de los funcionarios.

Dentro de esas formas de resistencia circunstanciales podemos agrupar también los suicidios en el metro, pues para el suicida puede significar una forma accesible y en apariencia rápida de

terminar su existencia. Carlos Alberto Palacio, del Grupo de Investigación en Psiquiatría de la Universidad de Antioquia en declaraciones a Oquendo (2005, 17 de abril, p. 1-5) afirmaba, "los métodos han variado con el tiempo, pero también dependen de la personalidad. Las personas histriónicas buscan mecanismos dramáticos, como este, y cuando son introvertidas acuden a otros, como el envenenamiento". Dado lo delicado del asunto, el metro lo trata con reserva. Francisco Javier Toro ("Cultura metro, ¿inflexible?", 2006, 6 de mayo, p. B 7) jefe de operación de infraestructura del metro comentó sobre el tema,

Eso es un problema de salud pública que se trabajó con la comunidad y a los medios de comunicación se les pidió discreción. Hay un documento de la Organización Mundial de la Salud que explica que cuando hay un suicidio y es publicado aumenta las probabilidades de que se repitan. La publicación del incidente en la estación Envigado del padre que se arrojó con sus dos hijos disparó eso. Nosotros tenemos un procedimiento de seguridad operacional. Las plataformas donde los usuarios esperan el tren son lugares de tránsito ligero y no de espera. Lo que tenemos establecido es que si una persona se para en la plataforma y deja pasar varios trenes debemos abordarla, decirle que si está esperando a alguien lo haga en otro sitio...

Un frenazo en seco y el chillido de los rieles desacomodó y alarmó a los pasajeros que viajaban en los tres vagones. Al instante, un sonido seco retumbó en la estación Envigado, de la línea A del metro, eran las 10:15 de la mañana de ayer y el tren que iba desde Itagüí hacia Niquía detuvo su marcha... Afuera, en la plataforma de la estación, el susto y la tristeza eran una constante. "Un señor, que antes se notaba muy nervioso, abrazó a un niño y tomó de la mano a su hija y se lanzó con ellos a la carrilera. La niña le decía que no y que no quería. El tren frenó de manera brusca. No fui capaz de observar más". Afirmó David, un estudiante que estaba sentado a la espera de transporte. En el acto murieron Carlos Arturo Ossa Posada, de 36 años, y su hijo de 3 años. "Cuando el señor se tiró, el tren se detuvo de manera inmediata. En ese momento los funcionarios del metro empezaron a evacuar la estación y el servicio de los trenes se interrumpió. Ossa Posada fue arrastrado por el impacto del tren y quedó entre el espacio que divide el primer y el segundo vagón... Tuvimos una clave Alfa, que es como denominamos internamente cuando alguien se lanza a la vía del tren, a las 10:15 de la mañana... Apenas ocurrió el hecho se desplegaron todos los procedimientos que tiene el metro para este tipo de emergencias", afirmó Jorge Iván Palacio Quintero, jefe de Administración de Riesgos del metro de Medellín.

González Toro, R. (2005, 3 de abril). Padre de familia se lanzó al metro con sus dos hijos. *El Colombiano*, p. 4 A.

Ante situaciones como estas, que implican el cierre temporal de estaciones, los usuarios suelen presentar molestia y burlas frente al hecho, lo cual ha generado cuestionamientos no solo a la empresa, sino a la opinión pública, "¿frente a una 'clave Alfa' (suicidio) en el metro, lo único que le preocupa como usuario es que llegará tarde a su destino? ¿Se conmueve por aquella persona que ya no llegará a ninguna parte?" (Restrepo, 2015, 26 de abril, p. 26). La gravedad de la problemática, ha hecho que el evitar este tipo de situaciones se vuelva objeto de reconocimiento.

El 10 abril de 2013, el auxiliar de la policía Luis Alfonso Ramírez Ramírez fue reconocido en el país, cuando un hombre que por su actitud y movimientos se veía nervioso, a la llegada del tren se impulsó para lanzarse a los rieles. El auxiliar lo impidió halándolo de la camisa, pues segundos antes, se ubicó cerca de él previniendo la situación en razón a un entrenamiento que reciben los auxiliares que prestan sus servicios en el metro, que están avisados por si alguien entra al sistema llorando o en un momento de crisis (“Condecoran a policía que salvó a un hombre”, 2012, 22 de abril, p. 6).

Otro caso contingente y eventual, se presentó el 5 de marzo de 2013 a las 3:00 de la tarde, cuando un estudiante de 17 años fue empujado al carril del metro por dos jóvenes. El metro frenó a unos 10 metros del joven causándole lesiones en la cabeza y el abdomen, que fueron tratadas en una clínica al que fue trasladado (“Jóvenes empujaron a un menor a los rieles del metro”, 2013, 6 de marzo). Uno de los responsables del hecho era Esneider Cabrera González, joven de 20 años, que se allanó al cargo de tentativa de homicidio agravado y por eso enviado a la cárcel Bellavista. Sin embargo, la familia del joven afirmó que sufría de problemas mentales, razón por la cual estuvo internado en una clínica de salud mental (“A la cárcel hombre que lanzó a joven al metro”, 2013, 7 de marzo, p. 3).

No obstante, algunas de esas formas de resistencia aparentemente casuales, pueden llegar a somatizar problemáticas de la sociedad y la cultura de la ciudad, que todavía está muy influenciada por la violencia. El 1 de septiembre de 2011, Libardo de Jesús Vargas se montó en un vagón del metro que iba atestado de gente y en la estación Hospital, una joven que llevaba puesto su uniforme de colegio y estaba delante de él empezó a gritar diciendo que la había rozado con su miembro, en ese momento, una turba de pasajeros le dieron una brutal golpiza en el vagón (“Linchamiento en el metro de Medellín”, 2011, 7 de septiembre, p. 4).

Según Loaiza (2011, 7 de septiembre, p. 8 A), entre los golpes e insultos alguien le dio un zarpazo en la cabeza que le provocó muerte cerebral, razón por la cual murió 5 días después. Su compañera sentimental cuestionó lo sucedido argumentando los apiñamientos de personas en los vagones. Por su parte, el metro a través de Luz Marina Aristizábal directora jurídica del metro afirmó, que no tienen detalles de lo que sucedió en el vagón, pues en ese momento estos no disponían de cámaras, sin embargo el señor salió caminando y se identificó en la estación Universidad, posteriormente se sintió mal y fue remitido al hospital (“Muerte en el metro”, 2011, 7 de septiembre, p. 12).

La familia del hombre fallecido demandó al metro, bajo el argumento de que este debe responder por la seguridad de los usuarios, además de que no dispone de personal médico

especializado, ya que en la plataforma lo atendió un auxiliar y no fue trasladado en ambulancia al hospital. Si bien puede tratarse de un hecho aislado, pudo haberse agravado por el hecho de presentarse en el metro, que despierta un gran sentido de pertenencia para los habitantes de la ciudad, que como lo demuestra este hecho, pueden llegar a tomar la justicia en sus manos (“Murió hombre luego de agresión en metro”, 2011, 7 de septiembre, p. 2).

Si bien el acontecimiento no tuvo trascendencia, si generó polémica en algunos sectores de la ciudad. Para Hernán Darío Gil, antropólogo y especialista en comportamiento ciudadano, esto demuestra, que “para nosotros la justicia ya no la determina la institucionalidad”, que cada vez pierde más credibilidad ante el ciudadano común. Por su parte, el secretario de cultura ciudadana, Luis Miguel Úsuga se refirió al hecho como “una tragedia, en un ejemplo terrible que es para una sociedad lo que es tomar la justicia por mano propia. Esto sólo le deja angustia y tristeza a la sociedad. Aunque fuera cierta la agresión sexual, imponer la pena de muerte no es aceptado por esta sociedad” (“Murió hombre luego de agresión en metro”, 2011, 7 de septiembre, p. 2).

De esa misma manera, la intolerancia en un rasgo importante dentro de la cultura colombiana que se manifiesta en sucesos que la “cultura metro”, no logra eliminar por completo porque están muy arraigados en la idiosincrasia. En la mañana del 5 de noviembre de 2015, se presentó una fuerte pelea entre dos usuarios del metro, que se dio a conocer en un video que se difundió en las redes sociales, que deja ver una cara cubierta de sangre que salpicaba a otros pasajeros. En palabras de Valdés (2015, 6 de noviembre), todo parece indicar que los usuarios eran conocidos que trabajaban en el mismo sector, razón por la cual el metro presume, que obedeció a razones personales y no a una incorrecta utilización del sistema. Al respecto, la gerente del metro Claudia Restrepo afirmó,

Los usuarios activaron la palanca de emergencia lo que produjo la reacción inmediata de la policía, que se llevó a los dos usuarios para tomar las medidas respectivas... esto no es el comportamiento común de nuestros usuarios... el mensaje que nosotros queremos ofrecer más allá que la cultura metro es un llamado a la tolerancia en la manera como nosotros resolvemos nuestras diferencias. Ya que como ocurrió el pasado jueves en un vagón del metro pudo haberse presentado en cualquier otro lugar.

Tres días después se presentó un nuevo caso de agresión en el metro. Tal como lo describe Vásquez (2015, 9 de noviembre), después de una discusión dos hombres se van a los golpes y son detenidos por los auxiliares bachilleres. En respuesta a este tipo de situaciones, el metro reacciona aumentando las medidas de control, Jorge Mario Tobón gerente social y de servicio al cliente del metro afirmó, “nosotros estamos buscando, con argumentos jurídicos, que al interior del sistema se puedan implementar sanciones, la idea es evitar este tipo de acciones por medio de

un trabajo de formación de usuarios y de control estricto por parte de las autoridades”. El sociólogo y politólogo Max Yury Gil en explicaciones a Martínez (2015, 10 de noviembre, p. 3) afirmó, que el conflicto armado ha ocultado un fenómeno latente en la sociedad, en donde hay problemas de convivencia y reconocimiento de la diversidad, pero como ahora se encuentra en decadencia, hace más visible otras formas de violencia, que más que leyes requieren educación acerca del respeto a la diferencia.

Sin embargo, el metro también podemos encontrar formas de resistencia que podría considerarse activa, ya que desafían en forma contundente el reglamento del metro, pero también, en algunas ocasiones, estas van más allá y se vuelven una forma de protesta más amplia. Estas formas de resistencia, está motivadas por una necesidad de protesta frente al sistema que se ve representado en la “cultura metro”. En el sistema capitalista, el individuo se ve aprisionado por la necesidad, ya que él no establece sus propias necesidades ni la forma de satisfacerlas sino que el sistema le impone como vestirse, comer, hablar y relacionarse de acuerdo a la demanda del mercado, en contraste con la sociedad primitiva donde saciar una necesidad, era un placer que se volvía libertad (Celis, 2012, 11 de julio).

Si bien algunos aceptan con beneplácito seguir estos lineamientos, otros los reconocen como opresores de sus libertades, que para ser recobradas, conllevan la ejecución de acciones en contra de esa maquinaria. De tal manera, que esta emancipación quede asentada como una forma de protesta. En la mayoría de los casos, “los motivos de la rebelión y de resistencia social se constituyen en un espacio de experiencias morales que brotan de la lesión de expectativas profundas de reconocimiento” (Ibáñez, 2015, p. 75).

Un pistolero que se movilizaba en una motocicleta cuyas placas se desconocen ingresó a la Estación La Alpujarra, del metro, y luego de intimidar a los auxiliares de la Policía que se encontraban de servicio, obligó al funcionario de la Taquilla Norte a que le entregará 500 tiquetes sencillos, 300 pares, 100 multiviajes y la suma de \$11.175.50 en efectivo. El individuo escapó con el botín con rumbo desconocido, dijeron ayer los voceros del Comando de la Policía Metropolitana que suministraron la información.

Asaltan Estación del metro. (2000, 26 de febrero). *El Mundo*, p. 9

Antes de ser inaugurado se presentaban acciones que iban en contra del sentido de pertenencia que se pretendía crear en la población, más aún si consideramos que el metro se alzaba como símbolo de los valores de la élite local. El lunes 9 de octubre de 1995, poco antes de ser inaugurado se registró una explosión de un petardo en la vía ascendente, junto a la Estación Tricentenario. La Empresa de Transporte masivo del Valle de Aburrá afirmó, que el atentado no dejó pérdidas humanas y el tren, a pesar de soportar el impacto, resultó averiado (“El martes, el

metro reanuda en firme sus recorridos”, 1995, 14 de octubre, p. 9 A). El atentado, se ejecutó con una carga de tres kilos de dinamita, que hizo explosión cuando pasaba por la línea férrea la locomotora N°. 33, con dos instructores alemanes y cuatro conductores aprendices (“Otro atentado contra el metro”. 10 de octubre de 1995, p. 12 B).

Ese no fue el único, el 14 de agosto de 2001 a las 2:30 de la madrugada, la ciudad se estremeció al oír las explosiones, cuando el ELN dinamitó seis torres de energía, acción que para muchos era producto del fracaso en los acercamientos entre el gobierno y el grupo armado, hecho que sembró zozobra en la ciudad (“Medellín, sacudida y en caos”, 2001, 14 de agosto, p. 8 A). Entre las torres, estaba la de la línea Guayabal – Envigado que cayó sobre las vías del metro, ocasionando daños a la catenaria y derribando seis mástiles. Fue por eso, que las estaciones Ayurá, Aguacatala, Itagüí y Envigado salieron de servicio, afectando 70.000 usuarios, que se desplazaron en rutas y busetas congestionando la avenida Guayabal (“El terrorismo del ELN afectó al metro”, 2001, 14 de agosto, p. 6).

Casi un año después, se registró un nuevo atentado, tal como lo cuenta Gallo (2002, 6 de agosto, p. 10 A), el 6 de agosto de 2002 un ataque con 5 kilogramos de dinamita que explotó al ser arrojada a las vías del metro a las 3: 30 de la mañana, despertando la ciudad. Un daño en el mástil central, en el que se sostienen los cables los cables de energía y varios metros de rieles, dejaron por fuera de servicio las estaciones Tricentenario, Acevedo, Madera, Bello y Niquía; 25 empleados del metro, lograron restablecer el poste en tiempo record y valoraron los daños en \$10 millones de pesos. Si bien el ataque no dejó víctimas lesionadas, alrededor de 100.000 personas resultaron afectadas, al no poder usar el sistema y tuvieron que congestionar el transporte automotor.

Tal como lo analiza Tobón (1995, 10 de octubre, p. 7), la ola de atentados contra el metro habrían empezado en junio de 1995, cuando el gerente del metro Alberto Valencia le llegó un ramo bomba y examina los grupos armados que pudieron ser responsables de estos hechos,

Milicias populares: El metro puede ser un interesante objetivo militar para las milicias, que pueden aspirar a convertir su destrucción en una razón política de rechazo a obras faraónicas, realizadas en contravía de los intereses populares.

Bandas sicariales: los atentados que hasta el momento se han presentado contra el metro, se han realizado en zonas populares, con pésima imagen entre la ciudadanía y que enfrentan múltiples conflictos, que pueden convertir al metro en centro de su interés como zona de delimitación de las confrontaciones. Algunos de los ataques del metro podrían tener origen en vandalismo de ciertos grupos de adolescentes rebeldes, que no necesitan reivindicarlos para satisfacer su deseo de atacar la infraestructura urbana, pero no resulta claro que los grupos tengan recursos para enfrentarse a la vigilancia que debe mantener el Consorcio y a las dificultades de ubicar bombas.

Grupos de extrema derecha: si existiera algún grupo de ultraderecha tras los atentados del metro, es claro que su primer interés sería el de reivindicar sus atentados y, además, expresar las razones para ejecutarlos. Estos grupos podrían tener razones de moralización de la vida pública, sobre todo si se tienen en cuenta las continuas denuncias sobre corrupción en las obras del metro, no se refieren a su actual proceso sino a la contratación inicial.

Algunas de esas formas de protesta no requieren tal nivel de destructividad para ser significativas, ya que están más enfocadas a rechazar la rigidez con la que se ejerce el reglamento en el metro, que de alguna manera genera secuelas en el comportamiento de la población. Pues “están exagerando con la tal ‘cultura metro’. Y la política de cero tolerancia les puede salir por la culata. Esta se parece cada vez más a los viejos cinturones de castidad de los maridos celosos: apretaban tanto que generaban heridas e infecciones en las mujeres obligadas a portarlos. Por precauciones excesivas, se empieza a formar pus también aquí” (abad, 2014, 16 de agosto, párr. 4).

El fenómeno de las redes sociales, ha permitido que muchas situaciones que antes permanecían en el anonimato, salgan a la luz y generen debates, teniendo presente que se trata de problemáticas complejas. En abril de 2014 se presentó una fuerte pelea entre un grupo de muchachos, que hacían parte de la campaña política del entonces candidato presidencial Enrique Peñalosa y dos auxiliares de policía.

El altercado que al parecer comenzó luego del llamado de los funcionarios a que no realizarán proselitismo en las estaciones, quedó registrado en un vídeo que empezó a circular por las redes sociales. Sin embargo, el comandante de la policía metropolitana de Medellín, general José Ángel Mendoza, sostuvo "se les hace el llamado de atención porque eso no es posible y obviamente hay una reacción donde mencionan el derecho a la movilidad, pero eso no se les estaba negando, solo la repartición de campaña política. Se da un cruce de palabras, luego alguien empuja a alguien y luego vienen los roces físicos" (Rojas, 2014, 21 de abril). Por su parte, El concejal del Partido Verde en Medellín, Jefferson Miranda, vocero de la campaña en esta ciudad (“Campaña de Peñalosa expulsa protagonistas de pelea”, 21 de abril, párr. 3-6), declaró que

Lo primero es que nos parece extraño que no dejaran ingresar (a los muchachos), porque lo que se viene diciendo es que los jóvenes estaban entregando publicidad, lo cual en ningún momento lo venían haciendo... e incluso un excomandante de la Policía nos dice que las vallas que ellos llevaban estaban en contraportada cada una para evitar hacer publicidad. Pues ellos iban con uniforme, podían pues pasar al metro y pues incluso posteriormente y con las directivas del metro se habló y pudieron seguir su recorrido en el metro... Lo que nosotros reprochamos es que sea cual sea la motivación del forcejeo porque, como nos dicen los muchachos de nosotros, en medio del forcejeo uno de los (auxiliares) bachilleres agredió a una mujer... sea cual sea el motivo, nosotros rechazamos este comportamiento.

En un caso parecido en agosto de 2014 se produjo una gran controversia en las redes sociales, a raíz de un video en donde se veía a un violinista que tocaba una canción en uno de los vagones, algunas personas se acercan y le dan dinero. Funcionarios del sistema tratan de persuadirlo para que se detenga o abandone el vagón. Unos auxiliares bachilleres y policías lo conducen hasta la plataforma, pero él se escabulle y se vuelve a meter al vagón.

En ese momento, los funcionarios emplean la fuerza y lo sacan a empujones del vagón, ante los gritos y la mirada atónita de los demás usuarios. El metro, se refirió al hecho argumentando que su “posición como empresa es que [apoyan] y [promueven] manifestaciones culturales siempre y cuando se hagan de forma concertada y coordinada con la empresa. Por otra parte, esta persona infringió el reglamento del usuario y se le pidió de manera insistente que se retirara pero hizo caso omiso y fue desafiante con la norma. Por eso fue retirado del sistema" (Ospina, 2014, 10 de agosto, p. 18).

Si bien el metro trata de evitar que se cree un precedente que sirva para que otros artistas y vendedores informales invadan las estaciones del metro, eso da a entender, que el metro pese a que se percibe como un espacio represivo, otros lo ven como parte del espacio público, De esa manera, el metro puso en evidencia las consecuencias que puede llegar a tener la inflexibilidad del reglamento. Luz Marina Tobón, subdirectora del periódico El Mundo (“Cultura metro: en el centro del debate”, 2014, 19 de agosto, párr. 5) dijo, “al sacar al violinista, se genera una conversación pública que no hubiera existido”.

En este sentido, coincide con Aristizábal (2014, 12 de agosto, p. 23), quién cuestiona la eficacia y severidad de los policías para hacer cumplir normas no vitales, sin embargo, el ciudadano común no percibe esa misma firmeza frente a la delincuencia y abre también el debate, entorno a la forma como ese individuo entiende la norma (a veces le produce aversión, pero ante el desorden la exige) y concluye “casi siempre son los artistas quienes primero ponen a pensar a una sociedad. ¿Qué nos estará queriendo decir el violinista del metro?”

Con esos elementos se genera una identidad de resistencia, en aquellos actores “con condiciones o posiciones devaluadas o estigmatizadas por la lógica de la dominación, por lo que construyen trincheras de resistencia y supervivencia basándose en principios diferentes u opuestos a los que impregnan las instituciones de la sociedad” (Castells, 2003, p. 30). De esa manera, queda al descubierto una inconformidad, pero “aunque la resistencia forme parte inherente del poder disciplinario, jamás puede aspirar a convertirse en contra poder. No amenaza sino que lo orienta, en el sentido de concentrar sus esfuerzos hacia donde encuentran mayor resistencia” (Köhler & Artiles, 2007, p. 206).

En esos términos, tal como lo plantea Márquez (2004, p. 78-79), en todas las relaciones sociales hay un sujeto activo y otro pasivo en la ejecución del poder. Si bien en la sociedad hay un código de comportamiento que establece el poderoso del momento, al que los demás se adaptan o disienten. Los que se acomodan, generalmente responden a la necesidad de mantener una relación de dependencia con el poder superior. Sin embargo, hay gente que disiente y se niega a seguir ese modelo de comportamiento.

La estación San Antonio, en pleno centro de Medellín y en la que se hace transferencia entre las líneas A y B, se convirtió en campo de batalla cuando dos grupos de hinchas del Atlético Nacional y del América de Cali se enfrentaron después de partido final del campeonato de fútbol. Los seguidores de los equipos primero se agredieron verbalmente en la estación Suramericana, de la línea B, y luego volvieron a encontrarse al llegar a la estación de transferencia del centro de la ciudad. Allí se bajaron y en las afueras de la estación se armaron con piedras, palos y navajas y regresaron para atacar vidrios, silletería y letreros luminosos de los vagones. Al final del violento encuentro, cinco personas resultaron con lesiones leves y el servicio de transporte no fue habilitado hasta las 12 de la noche, como está programado en la época de Navidad. Además, algunas paredes de la estación y de los vagones quedaron pintadas con frases amenazantes de los seguidores del América. Aunque la Policía estimó los daños en 5 millones de pesos, las directivas de la empresa de transporte no habían entregado ayer una cifra oficial de pérdidas, que incluyen la avería parcial de un vagón que estará en talleres por 20 días.

Hinchas se vengaron con el metro. (1999, 21 de diciembre). *El Tiempo*, p. 17 A.

Este argumento se evidencia claramente, en el conflicto que se presenta entre el metro y las barras de futbol. Si bien el metro mejoró la movilización al Estadio Atanasio Girardot, el comportamiento de las barras al interior del sistema metro, se fue convirtiendo en un problema constante. Javier Barajas, líder de Rexistenxia, señala que “hay una gran diferencia entre las barras de hace quince años a las que conforman ahora la gente joven y adolescente. Nos rebelamos contra ese poder establecido que era excluyente y rodamos por todo el estadio entre los años 88, 89 cuando comenzaba a sembrarse la semilla de los barristas actuales...” (“El metro con las barras de futbol”. 2003, 20 de abril, p. 12 A), en algún momento, esa necesidad de identificación se fue por caminos de violencia.

El 2 de octubre de 1996, un partido entre Independiente Medellín y el Deportes Tolima rompió un record de usuarios que usaban el metro en horario nocturno, que en una gran romería abandonaron el escenario deportivo, dibujando en su rostro, rabia y tristeza por la derrota de su equipo. Algunos de ellos, sembraron el pánico en las estaciones, atropellando a los otros usuarios y abriendo las puertas de los vagones a la fuerza (“El metro y los malos hinchas del futbol”, 1996, 4 de octubre, p. 5). Ese sería el inicio, de una de las mayores problemáticas de la “cultura

metro” que en muchas ocasiones ha forzado a la empresa, a suspender o modificar el servicio con el fin de evitar más desordenes (Gómez, 2013, 13 de septiembre, p. 14), pues las batallas entre las barras bravas de los equipos, suelen romper vidrios, avisos y puertas que en muchas ocasiones han superado los \$8 millones de pesos (“El vandalismo no se detiene”, 2010, 22 de octubre, p. A 6)

Según Jairo Gutiérrez Henao, en diálogo con Escobar (2012, 24 de septiembre, p. 24), el amor por el equipo de futbol puede ser parte de la cultura ciudadana, por lo cual, si bien el metro se vincula a estos eventos deportivos, también recuerda la importancia de seguir la “cultura metro” y continuar como un modelo para el país, resaltando dos aspectos: el respeto por los demás usuarios y el cuidado del bien público. A través del área de Relación con la Comunidad del metro, se iniciaron acercamientos que permitieran el cambio de actitud de sus integrantes y formar alianzas con ellos, durante un tiempo se intentó que así como habían barras que llevan una camiseta que dice “hinchas de paz”, también llevarán una camiseta con el lema “cuidar el metro nos conviene” (“El metro con las barras de futbol”, 2003, 20 de abril, p. 12 A).

Estos acontecimientos, son un indicio de que el reglamento que el metro difunde a través de todo un aparato publicitario, no son interiorizados de forma automática por la población que de alguna forma lo cuestiona y no permanece indiferente frente a la forma como se le induce a seguirla ya que el metro no es una capsula aislada de la ciudad. César Tapias, sociólogo y antropólogo, docente de la Fundación Universitaria Luis Amigó, dijo en diálogo con Grajales (2015, 30 de noviembre, p. 30), “la ‘cultura metro’ debe repensarse, y, sobre todo, analizar la manera como ha sido impuesta. La cultura por sí misma no es buena, hay hábitos que se facultan en la fuerza, y se debe pensar más en cómo los ciudadanos se involucran en ella. A propósito del posconflicto, lo ideal es que las normas sean construidas con los miembros de la sociedad, no impuestas”.

La visibilidad de estos acontecimientos está muy relacionada con la diversificación de la información y la aparición de las redes sociales, que han abierto canales para que la gente se exprese y pida participación en algo que lo afecta directamente. Juan Fernando Mosquera, en conversación con Aguirre (2014, 15 de agosto, p. 8) “las normas no hay que violarlas por violarlas; a partir de la conversación se puede lograr una nueva generación de normas para la ‘cultura metro’, no con la insurrección se logra algo. Yo estoy de acuerdo con que el metro ya no está en la realidad de hace 20 años, cuando Medellín era otra y se necesitaban otras normas para el contexto en el que se estaba”.

Conclusiones

Entender el proceso mediante el cual se han establecido mecanismos de control a través de la “cultura metro”, implica una perspectiva en un contexto más amplio que va más allá de las estaciones del metro, pues este debate no debe limitarse en torno a la conveniencia de tener o no un reglamento, sino que debe trascender a unos intereses políticos y económicos, que ponen en marcha unos dispositivos controladores que son consecuentes a una distribución social y espacial de la ciudad, que establece límites claros para determinados sectores de la población, a quienes se les acentúa su condición de pobreza y segregación social.

La “cultura metro” se vuelve una herramienta en pro de una ciudad que responde a un esquema publicitario, que distancia a la población que no responde a esas ideas comerciales. Ese referente de progreso que se impuso en la ciudad, respondían a una planificación urbana, que percibía el futuro como sinónimo de progreso. Es por eso, que el metro se asumió como una forma de limpiar la imagen de la ciudad, dejando atrás viejos estereotipos de violencia y narcotráfico.

Lo anterior, obedecía a unas lógicas dentro de ese sistema económico, en que la movilidad de bienes y servicios es fundamental para su mantenimiento, en donde el metro hereda del ferrocarril, la simbología del control del tiempo y espacio; respondiendo a las nuevas condiciones de producción y consumo. Los metros delimitan los trayectos y los horarios de las personas, razón por la cual en las últimas décadas ha adquirido una función ordenadora de la ciudad del siglo XXI.

Este medio de transporte, se presentaba como una manera de solucionar el caos de las urbes, hasta el punto de que con los años, cobra importancia como sistema de transporte masivo, ante los efectos colaterales del vehículo como opción principal de transporte. Pero más allá de eso, el metro transforma no sólo los espacios sino los imaginarios, volviéndose una herramienta de desarrollo y progreso.

En el afán de materializar ese proyecto en Medellín, el metro y los mensajes que se difundían sobre él se enfundaron en un fuerte discurso regionalista, que lo convertían en un símbolo de los valores tradicionales de Antioquia, porque se percibía como sinónimo de vanguardia y orgullo. Se volvió la cristalización del emprendimiento y fortaleza de los paisas para sacar grandes empresas adelante. A raíz de eso, el vínculo que existe entre el metro y el usuario está basado en un fuerte sentido regionalista, en tanto, resalta la mentalidad capitalista que caracteriza esta parte del país.

La puesta en marcha del metro partió en dos la historia de la ciudad, estableció dinámicas distintas alrededor de las estaciones, modificó la rutina de sus habitantes y también la percepción que los paisas tenían de sí mismos. Pero más allá de eso, es un instrumento de socialización, que por su naturaleza, se concibe como parte de la espacialidad pública y al que el hombre trata de acercarse de maneras diversas. En el metro de Medellín, este acercamiento, está condicionado por un reglamento que ha alcanzado gran reconocimiento.

La “cultura metro” se pensó desde el principio, como un manual de comportamiento que se extendiera más allá de las estaciones del metro, pues iba más allá de la enseñanza del uso de la nueva tecnología, pues tras esa estrategia organizacional, estaba el momento histórico y la mala imagen de la obra, por lo cual tenía que recurrir a estrategias diversas para manipular al público y generar subordinación de las masas, que deliberaban sobre la conveniencia de la obra en medio de la desinformación que existía sobre la misma.

Lo anterior, en razón a que el inicio del proyecto se hizo en base en estudios suavizados y manipulados para hacerlo factible y hubieron irregularidades en la adjudicación de la licitación, que riñeron con los presupuestos, diseños y acuerdos iniciales, situación que desembocó en la parálisis de las obras. Había graves denuncias alrededor de la construcción, sobre una danza de millones en la que habrían participado representantes del poder político y económico del país, protegidos por coaliciones que se crean en ese bloque de poder, de tal manera, que las herramientas ideológicas del Estado quedan al servicio de la facción dominante.

En ese contexto, el metro se volvió la justificación de los problemas que habían en la ciudad, por lo tanto, la “cultura metro” empezó a operar como un dispositivo de control de la opinión pública y preveía el vandalismo que pudiera surgir en un entorno, en que la violencia espantaba a la gente del espacio público y aumentaba la sensación de inseguridad en la ciudad. Este mecanismo no opera de manera aislada, sino que hace parte de todo un entramado, en donde el sistema capitalista establece aparatos de control y deja de vigilar individuos para controlar poblaciones, que se empiezan a controlar a sí mismas pues se sienten parte de la cadena, en una nueva etapa de disciplina social.

En este sistema, la educación es un instrumento de la burguesía para amansar a las masas a través del Estado, que transforma la naturaleza impulsiva y pasional del hombre. Teniendo eso presente, la “cultura metro” establecía sociedades con otras instituciones que también buscaban el dominio de los grupos sociales. La transformación que se produjo desde su puesta en marcha, tiene que ver con un proceso de articulación que no se reduce a procesos productivos sino que tiene que ver con la creación de una muchedumbre uniforme y fácil de subyugar.

De esa manera, queda en evidencia la existencia de un poder invisible e incuestionable para la mayoría, pues es el responsable de la organización social. Ese poder, puede invadir la subjetividad con el fin de despojar los espacios de resistencia frente a ese proceso de homogenización. Con ese fin, el capitalismo se acerca a las creencias con gran poder de persuasión, dada la importancia de las masas en la burguesía, que necesita individuos disciplinados en el proceso productivo; por lo cual, necesita generar una interiorización de la predica burguesa, que se vuelven valores consentidos desde el punto de vista social.

En consecuencia, todo aquello que pueda poner en peligro esa disposición, debe ser eliminado y reinsertado en la rueda de control. Sin embargo, la “cultura metro” no logra homogeneizar por completo el comportamiento de los usuarios del metro, pues a lo largo de la historia del metro han ocurrido acontecimientos que nos dan a entender que ese reglamento que el metro difunde a través de todo un aparato publicitario y coercitivo, no es interiorizado por la población de forma irreflexiva.

Por el contrario, los usuarios del metro cuestionan la rigidez con la que ejerce en muchas ocasiones el reglamento por parte de la institucionalidad en el metro y las restricciones que se ejercen a su independencia, en un lugar que para ellos, es percibido como parte de la espacialidad pública, de la que se sienten excluidos y en algunos casos ven vulnerados sus derechos. Eso nos permite mantener abierto el debate, entorno a los efectos colaterales que un reglamento represivo y poco incluyente, a la luz de los nuevos tiempos, que demandan mayor reconocimiento y participación de las personas en situaciones y problemáticas que los afectan directamente.

Bibliografía

- Acosta Roca, F. (2005). *Trámites y documentos en materia aduanera* (3ª.ed.). México D.F.: ISEF.
- Agudelo, L. I. (2008). *El metro de Medellín: racionalidades técnicas y lógicas de uso*. Tesis de maestría no publicada (Estudios Urbano-Regionales), Universidad Nacional de Colombia, Medellín.
- Althusser, L. (1996). *Escritos sobre psicoanálisis: Freud y Lacan*. México: Siglo XXI.
- Althusser, L. (2003). *Marx dentro de sus límites*. Madrid: Ediciones AKAL.
- Álvarez Calderón, J. G. (2014). *Mi libro de tapa blanda*. S.l.: Lulu.com.
- Álvarez Castaño, L. S. & Castrillón Laverde, A. (2010). *La exclusión social y desigualdad en Medellín: sus dimensiones objetivas y subjetivas*. Medellín: Jorge Bernal.
- Amaya Amaya, J. (2007). *Negociación: arte y técnica*. Bucaramanga: Publiarte.
- Ánjel, J. G., Arango Soto, G. (2008). *Condición de ciudadanía, una conversación sobre la ciudad que nos toca*. Medellín Universidad Pontificia Bolivariana.
- Apodaka Ostaicoechea, E. & Villarreal, M. (2015). *El poder en busca de autoridad. Las dinámicas psicosociales de la legitimación*. San Vicente (Alicante): Editorial Club Universitario.
- Arango Bustamante, D. (2011). *Imaginaris de una Medellín en blanco y negro. Ciudadanos de hoy leyendo a los ciudadanos de ayer: Fotografías del centro de Medellín*. Tesis de maestría (Comunicación educativa), Universidad tecnológica de Pereira, Pereira.
- Arango Jaramillo, M. (1990). *Los funerales de Antioquia la grande*. Medellín: Editorial J. M. Arango.
- Arcila, M. T. (2011). *Las fiestas religiosas en la producción de identidades locales*. En M. González Pérez (coord.). *Fiestas y nación en América Latina: las complejidades en algunos ceremoniales de Brasil, Bolivia, Colombia, México y Venezuela* (pp. 69-78). Bogotá: Intercultura Colombia.
- Arcila Estrada, M. T. (1998). *Metro e imágenes de ciudad*. Tesis de maestría no publicada (Ciencias sociales. Cohorte vida y cultura urbana), Universidad de Antioquia, Medellín.
- Aristizábal Botero, C.A., Restrepo Múnera, M. L. & Arias Pérez, J. E. (2007). *Impactos del mercadeo social en organizaciones de servicios. Semestre económico*, 10 (19), pp. 113-123.
- Balibrea, M. P. (2007). *Viaje al fin del mundo: Política del tiempo y el espacio en Milenio Carvalho*. En J. F. Colmeiro. *Manuel Vásquez Montalbán: el compromiso de la memoria*. Gran Bretaña: Támesis Books.
- Barberá de la Torre, R. A. & Pires Jiménez, L. (2012). *Móstoles ciudad conectada. La dimensión del transporte y la movilidad en el Plan Estratégico de Móstoles*. En M. Arenilla Sáez (dir.). *Ciudad, gobernanza y planificación estratégica. Aporte de la experiencia de Móstoles* (pp. 137-158). Madrid: Librería Editorial Dykinson.
- Bartroli, J. (s.f.). *Lisboa. La ciudad que navega*. S.L: Ecos.

- Bermúdez Restrepo, H. & Villa Ocampo, D. M. (1999). *El “metro de Medellín” construcción de una subcultura*. Monografía no publicada (sociología), Universidad Autónoma Latinoamericana, Medellín.
- Bertuzzi, M. I. (comp.) & Mántaras, M. (2005). La ciudad: concepto y significado. En *Ciudad y urbanización: problemas y potencialidades* (pp. 11- 25). Santa Fe (Argentina): Ediciones UNL.
- Biel, R. (2007). *El nuevo imperialismo*. México D.F.: Siglo XXI.
- Bohannan, P. (1996). *Para raros, nosotros*. S.l.: Ediciones AKAL.
- Bolano, C. (2013). *Industrial cultural, información y capitalismo*. S.l.: Editorial GEDISA.
- Boltanski, L. & Chiapello, É. (2002). *El nuevo espíritu del capitalismo*. Madrid: Ediciones AKAL.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja Corrales, P. E. (2013). *Diseño del plan piloto para comunicar y capacitar a la ciudadanía sobre el funcionamiento del proyecto “metro de quito” en el distrito metropolitano de Quito*. Monografía (Ingeniería en comercio exterior y negociación internacional), Universidad de las Fuerzas armadas, Quito. Recuperada el 14 de febrero de 2015, de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/7803/1/T-ESPE-HC-002350.pdf>
- Bourdieu, P. (2001). *Poder, derecho y clases sociales* (2ª. ed.). Bilbao (España): Desclée de Brouwer.
- Bourdieu, P. (2002). *La distinción: criterios y bases sociales del gusto*. México D.F.: Turo.
- Bourdieu, P. (2008). *El sentido práctico*. Salamanca: Siglo XXI de España editores.
- Brand, P. (2012). El significado de la movilidad. En J. Dávila (comp.), *Movilidad urbana y pobreza: aprendizajes de Medellín y Soacha Colombia* (pp. 16-22). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Bustelo, F. (1994). *Historia económica. Introducción a la historia económica mundial. Historia económica de España en los siglos XIX y XX*. Madrid: Editorial Complutense.
- Cabrera Cabrera. P. J. (2008). Personas sin hogar. En M. Hernández Pedreño (ed.). *Exclusión social y desigualdad* (pp. 185 - 228). Murcia: Ediciones de la Universidad de Murcia.
- Calle Correa, F. & Correa Jaramillo, J. G. (2002, julio - diciembre). El ethos antioqueño: soporte moral para la creación, desarrollo y conservación de empresas. *Semestre Económico*, 10, pp. 73 – 94.
- Calle Valencia, F. (2010). *Delito: Expiación y culpa*. S.l: Lulu.com.
- Carnoy, M. (2000). *La educación como imperialismo cultural*. S.l.: Siglo XXI.
- Casas Jaramillo, D. I. & Hincapie Mora, A. E. (2003). *Curso de expresión teatral*. Medellín: Universidad de Antioquia. Recuperado el 14 de enero de 2015 de http://ayura.udea.edu.co/infantiles/pedagogia_infantil/expresion_teatral.doc.
- Castells, M. (2003). *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Vol.II: El poder de la identidad (4ª. ed.). México D.F: Siglo XXI.
- Ceballos Betancur, K. (2001). La metromorfosis de Medellín. *Humboldt*, 42 (133), pp. 58-59.

- Celis, J. C. (2012, 12 de julio). Relatoría de clase de Marxismo II no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Celis, J. C. (2012, 18 de julio). Relatoría de clase de Marxismo II no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Celis, J. C. (2012, 1 de agosto). Relatoría de clase de Marxismo II no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Celis, J. C. (2012, 8 de agosto). Relatoría de clase de Marxismo II no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Celis, J. C. (2012, 6 de junio). Relatoría de clase de Teoría crítica: Escuela de Frankfurt no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Celis, J. C. (2012, 9 de julio). Relatoría de clase de Teoría crítica: Escuela de Frankfurt no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Celis, J. C. (2012, 11 de julio). Relatoría de clase de Teoría crítica: Escuela de Frankfurt no publicada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Centelles I Porcella, J. (2006). *El buen gobierno de la ciudad: estrategias urbanas y política*. La paz – Bolivia: Plural Editores.
- Cerdà Institut. (2010). *Logística urbana, ciudad y mercancías*. Barcelona: Marge Books.
- Colom González, F. (ed.). (2006). Introducción. En A. Rivera (ed.). *El altar y el trono: ensayos sobre el catolicismo político iberoamericano*. Bogotá: Anthropos.
- Consejo municipal de la ciudad de Medellín. (1999). *El metro de Medellín presente y futuro*. Medellín: Alcaldía de Medellín.
- Cooper, G., Green, N., Muntagh, G. M. & Harper, R. (2005). ¿Sociedad móvil? Tecnología, distancia y presencia. En S. Woolgar (ed). *¿Sociedad virtual?: tecnología, “cibércole”, realidad* (pp. 299-312). Barcelona: Editorial UOC.
- Cousido, P. (2013), *Paris, Ciudad Luz*. S.l: Lulu.com.
- Cueva, O. (2010). *Espacio público y patrimonio: análisis de las políticas de recuperación en el centro histórico de Quito*. Quito: Flacso.
- Curbet Hereu, J. (2011). *Un mundo inseguro. La seguridad en la sociedad del riesgo*. Barcelona: Editorial UOC.
- Dávila, J. (comp.). (2012). Introducción. *Movilidad urbana & pobreza: aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia* (pp. 9-14). Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Dávila, J. D. & Brand, P. (2012). La gobernanza del transporte público urbano: indagaciones alrededor de los Metrocables de Medellín. *Bitácora Urbano / territorial*, 2 (21), pp. 85-96.
- De Garay, J. (2008). *Filosofía del mercado: El mercado como forma de comunicación*. México D.F.: Plaza Valdés.
- Delgado, J. (1998). *Ciudad – región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*. México D.F.: Plaza y Valdés.

Delgado Aguado, J. (2011). La seguridad en las ciudades y los entornos urbanos. En F. Gómez Pérez, S. Iglesias Machado, C. D. González Marín, J. R. Navarro Miranda, J. Delgado Aguado, I. B. Gil de Reboleño. *Seguridad urbana, urbanismo y entornos urbanos* (pp. 43-70). Madrid: Editorial Dykinson.

Delgado Ruiz, M. (1999). *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos* (3ª. ed.). Barcelona: Editorial Anagrama.

Díaz Camacho, P. J. (2012, julio-diciembre). El alma colombiana. Idiosincrasia e identidades culturales en Colombia. *Hallazgos: Revista de investigaciones*, 9 (18), pp. 119 – 141.

Dobb, M. (1971). *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo*. México D.F.: Siglo XXI.

Domínguez Prieto, O. (2010). *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo metro*. México: UNAM.

Domínguez Prieto, O. D. (2004). La línea tres del metro de la Ciudad de México: espacios y usuarios. *Antropología. Boletín Oficial del INAH*, (75-76), pp. 141-150. Recuperado el 18 de mayo de 2015, de <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/2978>

Domínguez Sánchez, M. (2012). Sociología del conocimiento. En L. V. Doncel Fernández, & T. Gutiérrez Babarrusa (coord.). *Sociología especializadas I* (pp. 351-394). Madrid: Librería – Editorial Dykinson.

Duque Fonseca, C. A. (2005) *Territorios e imaginarios entre lugares urbanos: procesos de identidad y región en ciudades de los Andes Colombianos*. Manizales: Universidad de Caldas.

Durkheim, E. (1967). *De la división del trabajo social*. Buenos Aires: Shapire.

Duthilleul, J-M. (2013). La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades. *Economía, sociedad y territorio*, XIII (42), pp. 571-575.

Eguiguren Guzmán, J. E. (1987). *Relaciones internacionales: una perspectiva antropológica*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

El Mundo. *100 preguntas sobre el metro*. (1989, 2 de julio). Medellín: Editorial El Mundo.

El-Sahili González, L. F. (2013). Psicología social. Metodología de la investigación social. En *El pensamiento social. Los grupos sociales. Los problemas sociales. Los mecanismos de control social* (2ª. Ed.). Guadalajara: Editorial Helénicas.

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá. (1995). *¡Nuestra obra paso a paso!* Medellín: LITOBIC.

Escalante Gonzalbo, M. de la P. (2009). Formas del miedo en la cultura urbana contemporánea. En P. Gonzalbo Aizpuro, A. Estaples & V. Torres (Eds.). *Una historia de los usos del miedo* (pp. 161 - 183). México D.F.: Universidad Iberoamericana.

Fajardo, L. H. (1971). La estructura agraria. En *Seminario sobre Desarrollo rural para gerentes regionales de la caja agraria* (pp. 11 - 42). Bogotá: Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) – CIRA.

Feliu, G. & Sudrià, C. (2007). *Introducción a la historia económica mundial*. Valencia: Universitat de València

Fernández, E. K. & Gutiérrez Brito, J. (1997). Consumo y medio ambiente. En J. Ballesteros & J. Pérez Adán (eds.). *Sociedad y medio ambiente* (pp. 83-102). Madrid: Editorial Trotta, S.A.

Foro-centro [fotografía]. (2013). Recuperado el 8 de febrero de 2016, de <https://www.museodeantioquia.co/noticia/jornadas-para-reflexionar-el-centro-de-medellin/#prettyPhoto/0/>

Foucault, M. (1976). *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. México D.F.: Siglo XXI.

Foucault, M. (1977). *Historia de la sexualidad I. La voluntad de saber*. Madrid: Siglo XXI.

Galeano, E. (1998). *Patas arriba: la escuela del mundo al revés*. México D.F.: Siglo XXI Editores.

García Bresó, J. (1992). *Identidad y cultura en Nicaragua: Estudio antropológico de Monimbó*. Castilla-La Mancha: Universidad de Castilla La Mancha.

Gargarella, R. (2011). El derecho de resistencia en situaciones de carencia extrema. En C. Courtis (comp.). *Desde otra mirada. Textos de teoría crítica del derecho* (pp. 209-233). Buenos Aires: Editorial Universidad de Buenos Aires.

Geertz, C. (1990). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Gilbert, A. (1997). *La ciudad latinoamericana*. México: Siglo XXI.

Gilbert Cevallos, J. (1997). *Introducción a la sociología*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.

Giraldo Ospina, I. C. (2006). *El metro de Medellín y la calidad del espacio público: Estudio socio-espacial y percepciones de la comunidad sobre las estaciones Parque Berrío; Niquía y Floresta*. Tesis de maestría no publicada (Estudios Urbano-Regionales), Universidad Nacional de Colombia, Medellín

Girón, P. (2012). La importancia de la experiencia de movilidad en la planificación del transporte. Aprendizajes de Santiago de Chile. En J. Dávila. *Movilidad urbana y pobreza: aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia* (pp. 23-30). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Góez, O. & Quintero, B. D. (1986). *Tren Metropolitano un instrumento más de segregación socio-espacial*. Monografía no publicada (sociología), Universidad Autónoma Latinoamericana, Medellín.

Gómez Martínez, J. (1991). *En qué momento se jodió Medellín*. Medellín: Editorial Oveja negra.

Gómez Meneses, J. (2013). *Medios ciudadanos y conflictos urbanos. Expresiones de periodismo y participación en Colombia*. Bogotá: Corporación Universitaria Minuto de Dios.

González, J. A. (2003). *Cultura(s) y ciber-cultur@..s: incursiones no lineales: entre complejidad y comunicación*. México D.F.: Universidad Iberoamericana.

González Escobar, L. F. (2010). *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980 – 2010*. Medellín: Universidad de Antioquia.

González Mora, M. (2015). *¿Por qué fracasa Colombia?: un viaje a través de la historia nacional*. Bogotá: Editorial Porthos.

González Vélez, J. A. (2003). *Modelo de sensibilización en cultura metro para un nuevo sistema de transporte público por cable aéreo*. Tesis de especialización (Gerencia social), Universidad de Antioquia, Medellín.

- González Vélez, J. A. (2010). Nuevas experiencias en el trabajo comunitario aplicadas a proyectos de alto impacto tecnológico y social. *Revista Metro*, 2, pp. 54-64.
- Grácio Das Neves, R. M. (1991). *Dios resucita en la periferia: hablar de Dios desde América Latina*. Salamanca: Editorial San Esteban.
- Grupo de Investigación EUT. (2008). *Bogotá años 50: el inicio de la metrópoli*. Bogotá: Universidad Nacional.
- Guinsberg, E. (1990). *Normalidad, conflicto psíquico, control social*. México D.F.: Plaza y Valdés.
- Gutiérrez Henao, J., Montoya Vargas, U. & Valencia, A. (1999). *Incidencia del metro de Medellín en la transformación de la cultura ciudadana*. Monografía no publicada (comunicación social), Universidad Nacional Abierta y a Distancia, Medellín.
- Gutiérrez Henao, J. (2010). Formación de usuarios: una propuesta formativa llena de historietas, música y personajes. *Revista Metro*, 2, pp. 20-25.
- Gutiérrez Henao, J. (2010). Llevar la cultura metro a la ciudad, un mundo de vivencias. *Revista Metro*, 2, pp. 28-49.
- Gutiérrez Henao, J. (2010). Un marco teórico para comprender la cultura metro. *Revista Metro*, 2, pp. 12-20.
- Harnecker, M. (1994). *Los conceptos elementales del materialismo histórico* (6ª. ed.) México D.F.: Siglo XXI.
- Harvey, D. (2008). *París, capital de la modernidad*. Madrid: Ediciones Akal.
- Helg. A. (2001). *La educación en Colombia 1918 – 1957*. (2ª. ed.). Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Henoa Libreros. M.M. (2012). *Centralidad y producción social del espacio. Medellín 1950-2005*. Tesis de maestría no publicada (Gobierno de la ciudad con mención en centralidad urbana y áreas históricas). Facultad latinoamericana de C. sociales: Quito.
- Herce Vallejo, M & Miró Farrerons, J. (2002). *El soporte infraestructural de la ciudad*. Barcelona: Ediciones de la Universitat Politècnica de Catalunya.
- Herrera, M. C; Pinilla Díaz, A. V. & Suaza, L. M. (2003). *La identidad nacional en los textos escolares de ciencias sociales. Colombia: 1900 – 1950*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Ibáñez, F. (2015). *Pensar la justicia social hoy: Nancy frasar y la reconstrucción del concepto de justicia en la era global*. Roma: Gregorian Biblical BookShop.
- Iglesias, L. (2007). *La cultura contemporánea y sus valores*. Barcelona: Anthoropos Editorial.
- Iglesias Machado, S. (2011). La seguridad en las ciudades y los entornos urbanos. En F. Gómez Pérez, S. Iglesias Machado, C. D. González Marín, J. R. Navarro Miranda, J. Delgado Aguado, I. B. Gil de Reboleño. *Seguridad urbana, urbanismo y entornos urbanos* (pp. 43-70). Madrid: Editorial Dykinson.
- Innovación, la apuesta por la movilidad sostenible. (2011-2012). Movilidad sostenible para todos. *Revista Metro*. 3, pp. 6-11.

- Iñico Fernández, L. E. (2012). *Breve historia de la Revolución Industrial*. Madrid: Ediciones Nowtilus.
- Israel, S. (2004). *YeniaDmnova: un amor en la guerra fría*. Montevideo (Uruguay): Ediciones Trilce.
- Jaramillo Vásquez, P. A. (2009). *El desarrollo Antioqueño... A lomo de mula. Reportaje periodístico acerca del retroceso del oficio de la arriería en Ciudad Bolívar - Suroeste Antioqueño*. Monografía no publicada (periodismo). Universidad de Antioquia, Medellín.
- Jiménez, H. D. (2011). Una breve descripción de la política institucional de juventud en Medellín. En Grupo de Investigación Gestión y Políticas Públicas Territoriales GPPT (coms y eds.), *Juventud y política en Medellín: construyendo nuevas visiones* (pp.86-113). Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Jiménez Burillo, F. (coord.). (2004). Perspectivas teóricas y definicionales sobre el poder y la autoridad. En *Psicología de las relaciones de autoridad y de poder* (pp. 15-38). Barcelona: Editorial UOC.
- Jurado, N. (2010). *Independencia de reivindicación histórica a necesidad económica*. Tafalla (Navarra): Txalaparta.
- Kharitonov, I. (2011). *El renacimiento de Rusia*. S. l: Babelcube Inc.
- Köhler, H-D. & Artiles, A. M. (2007). *Manual de la sociología del trabajo y de las relaciones laborales* (2ª. ed.). Madrid: Delta Publicaciones.
- La cultura cantaletosa del metro. (2010, marzo). *Universo Centro*, 10, p. 9.
- La economía de la comunidad de Madrid: diagnóstico estratégico*. (2011). Barcelona: La Caixa.
- Larraín, J. *Concepto de ideología* (Vol. 3). Santiago de Chile: LOM Editores.
- León Saens, J. (1997). *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821 – 1900*. Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Lindón, A. (2006). Cotidianidad y espacialidad. En C. Contreras Delgado & A. B. Narváez Tijerina (coord.). *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida* (pp. 45-75). México: Plaza y Valdés.
- Londoño Vega, P. (2006). La identidad regional de los antioqueños: un mito que se renueva. En G. Carrera Damas, C. Leal Curiel, G Lomné y F. Martínez. *Mitos políticos en las sociedades andinas: orígenes, invenciones y ficciones* (pp. 203-230). Caracas: Equinoccio.
- López Vázquez, B. (2007). *Publicidad emocional: estrategias creativas*. Madrid: ESIC Editorial.
- Los Metrocables: ejes de desarrollo integral. (2011-2012). Movilidad sostenible para todos. *Revista Metro*, (3), pp. 12-19.
- Lyall, G. (2010). *Los usos de la memoria: poder y resistencia en Cayambe*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Machado Aráoz, H. (2007). *Economía política del clientelismo. Democracia y capitalismo en los márgenes*. Córdoba (Argentina): Editorial Encuentro.
- Magallón Anaya, M. (1993). *Filosofía política de la educación en América Latina*. México: UNAM.

- Manrique Pechuán, P. E. (2014). *De Moscú a Pekín. Un viaje inolvidable*. S.l.: Ideocentro.
- Manso Pérez, V. (2008). La ciudad educadora y los planes estratégicos de movilidad. En V. Manso Pérez & M. Castaño Pardo (coords.), *Educación y seguridad vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura* (pp. 309 - 338). España: Editorial Tráfico Vial, S. A.
- Manzanos, C. (2001). Génesis de los conflictos, sociedad del miedo e industrialización del control. En: P. J. Cabrera Cabrera (coord.). *Miedo, seguridad y control social* (pp. 15-42). Madrid: Cáritas española.
- Marchiori, E. (2011). *De Zeus a Ceo*. Buenos Aires: Olmo Ediciones.
- Marcuse, H. (1993). *El hombre unidimensional*. Buenos aires: Editorial Planeta.
- Marietán, H. (2010). *El jefe psicópata: Radiografía de un depredador*. Buenos Aires: Libros del Zorzal.
- Marina, J. A. (2010). *La pasión del poder. Teoría y práctica de la dominación*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Márquez Escobar, P. (2004). *El ojo ve, el poder mira: La arquitectura para la vigilancia y el fin de la privacidad*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Marx, K. & Engels, F. (1991). *La ideología alemana*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Mayz Vallenilla, E. (1999). *El dominio del poder* (2ª. Ed.). Estados Unidos de América: Universidad de Puerto Rico.
- Mejía, D. L. (2002). La cultura metro – poli - visionaria. En *Textos (6). Documentos de historia y teoría. Afinidades y divergencias. En-sueños y premoniciones* (pp. 81-88). Bogotá: Universidad Nacional.
- Mertón, R. K. (1960). Estructura burocrática y personalidad. En P. Heintz. *Sociología del poder* (pp. 200-211). Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Mingolarra, J. A. (2001). Preguntas a media luz. La comunicación como problema. En: J. Ballesta Pagán (coord). *Los medios de comunicación en la sociedad actual* (2ª ed., pp. 53-59). Murcia: Universidad de Murcia.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Editorial Ariel S. A.
- Montezuma, R (Ed.). (1996). Introducción. La búsqueda de un sistema de transporte: el desafío de las metrópolis de hoy. En *El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio* (pp. 15-19). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte. Movilidad urbana. En M, Balvo Jordán, R. & D. Simioni (comps.), *La ciudad inclusiva* (pp. 175.192). Santiago de Chile: United Nations Publications.
- Montezuma, R. (2008). *La ciudad del tranvía, 1880-1920*. Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
- Montezuma, R. (2009). El derecho a la vía en la movilidad urbana y espacio público en América Latina. En J. F. Eraso Espinosa (coords). *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latino* (pp. 293-300). Quito: Editorial Flacso.

- Montezuma, R. (comp.). (2010). Metro y ciudad: cuatro generaciones, siglo y medio de aprendizajes. En *Movilidad y ciudad del siglo XXI* (pp. 144 - 161). Bogotá: Universidad del Rosario.
- Muñoz, B. (2005). *Modelos culturales: teoría sociopolítica de la cultura*. Madrid: Anthropos Editorial.
- Naím, M. (2013). *El fin del poder: como el poder ya no es lo que era*. Bogotá: Penguin Random House Grupo Editorial España.
- Neira, G. (2007). *Religión popular católica latinoamericana. Tres líneas de interpretación (1960-1980)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Nicholls, J. J. (Octubre de 1981). *El proyecto del metro Medellín y su evaluación socio-económica*. Ponencia presentada en el Simposio Internacional de transporte masivo, Bogotá.
- Noriega Arredondo, S. (2010). La cátedra empresarial metro. *Revista Metro*, 2, pp. 50-51.
- O'shaughnessy, J. (1991). *Marketing competitivo: un enfoque estratégico*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
- Ocampo López, J. (2006). *Folclor, costumbres y tradiciones colombianas*. Bogotá: Plaza y Janes Editores Colombia.
- Olea, M. A. (1982). La cuestión social. En P. Lain Entralgo (coord.). *Los estudios de un joven de hoy* (pp. 73-84). Madrid: Ministerio de Educación Nacional.
- Ontañón, E. (2000). La educación para el siglo XXI. En J. Alcina Franch & M. Calés Bordet (Eds). *Hacia una ideología para el siglo XXI* (pp. 41-49). Madrid: Ediciones Akal.
- Orrego, J. A. (2008). *Antimodernidad y lógica narrativa: el neo-regionalismo en Manuel Mejía Vallejo*. S.I: ProQuest
- Ortega, J. E. (2011). *La condena hermenéutica. Ensayo sobre filosofía de la ambivalencia educativa*. Barcelona: Editorial UOC.
- Ortiz Gaitán, J. (2003). *Imágenes del deseo: arte y publicidad en la prensa ilustrada mexicana (1894-1939)*. México DF: UNAM.
- Osorio Alarca, A. M., Guarín Ceballos, N. A. & Duque Cano, Z. M. (2015). *Estudio de percepción de los usuarios del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Medellín acerca de la cultura metro*. Tesis de especialización (Gerencia de proyectos), Corporación universitaria minuto de Dios, Medellín.
- Palacio Valencia, M. C. & Valencia Hoyos, A. J. (2001). *La identidad masculina: un mundo de inclusiones y exclusiones*. Manizales: Universidad de Caldas.
- Parramón Hons, J. M. (2015). *Una alternativa al capitalismo neoliberal*. San Vicente (Alicante): Editorial Club Universitario.
- Patiño Noreña, B. (1992). Causas principales del progreso paisa. En H. García Mejía & L. F. Solórzano Sánchez. *Manual del alma paisa* (pp. 192 - 210). Medellín: Edilux Ediciones.
- Peces-Barba Martínez, G. (1999). *Derechos sociales y positivismo jurídico (Escritos de filosofía jurídica y política)*. Madrid: Editorial Dykinson.

- Pérez Gómez, L. (2010). La cultura metro un asunto de persuasión y persistencia. *Revista Metro*, 2, pp. 23-25.
- Pérez López, Isaac & López Gutiérrez, Carlos J. (2015). Movilidad urbana, salud y educación física. Una propuesta de intervención educativa integral desde la escuela. En J. L. Villena Higuera & E. Molina Fernández (coords.). *Ciudades con vida: infancia, participación y movilidad* (pp. 123-143). Barcelona: Editorial GRAÓ, de IRIF, S.L
- Pérez Murillo, M. D. (2009). *La memoria filmada: historia socio-política de América Latina a través del cine: la visión desde el norte*. Madrid: IEPALA Editorial.
- Piñon Gaytán, F. (2003). *Filosofía y fenomenología del poder*. México D.F.: Plaza y Valdés.
- Población Knappe, P. (2005). *Las relaciones de poder*. Madrid: Editorial fundamentos.
- Prada, A. C. T. (2006). Fundamentos científicos del desarrollo del sistema metro como vía de solución al problema del transporte masivo de grandes ciudades. *Épsilon*, 7, pp. 23-29. Recuperado el 8 de marzo de 2015, de: <http://revistas.lasalle.edu.co/index.php/ep/article/viewFile/1953/1819>
- Proyectos de investigación, desarrollo e innovación. (2011). *Revista Metro*, 1, (pp. 26-43).
- Quesada Castro, R. (2007). *Elementos del turismo*. San José, Costa de Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.
- Ramírez, M. T. (2001). El sujeto diverso, feminismo, lenguaje y cultura. En R. de M. Gómez (coord.). *Filosofía, cultura y diferencia sexual* (pp. 129- 144). S.l.: Plaza y Valdez.
- Ramírez Faúndez, J. & Ramírez Martínez, G. (2004). *Hacia un paradigma de la previsión para la empresa global*. México D.F.: Universidad de Occidente.
- Ramos Villa, M. E. (2011). Metrocable, articulador urbano. *Revista Metro*, 3, pp. 56-59.
- Restrepo, J. D. (2005). El metro de Medellín, obra del mito antioqueño que sacrifico la verdad. En: O. Isaza Gómez. *Estrategias de la corrupción en Colombia. Discursos y realidades* (pp. 327-395). Medellín: Instituto Popular de Capacitación.
- Restrepo, M. E., Gutiérrez Henao, J. & González, J. A. (2005). *La cultura metro: un modelo de gestión social y educativa para la ciudad* (2ª. ed.). Bello: Metro de Medellín.
- Restrepo, P. P., Torres, J. D. & Ipsos-Napoleón Franco. (2013). *Encuesta de percepción ciudadana, Medellín 2013: Medellín cómo vamos*. Medellín: Proantioquia.
- Restrepo Vélez, M. E. (2010). La cultura metro: movilidad socialmente incluyente y ambientalmente sostenible. *Revista Metro*, 2, pp. 7-12.
- Riaño Alcalá, P. (2006). *Jóvenes, memoria y violencia en Medellín: una antropología del recuerdo y el olvido*. Medellín: Universidad de Antioquia
- Ricardo, B. (2015). *100 años bajo Buenos Aires. Historia de la Línea A*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Rivera Arbeláez, Y., Hoyos Giraldo, L. F., Patiño Puerta, J. P., Ramírez Montes, Y. J. & López Puerta, A. (2014). *Análisis de los imaginarios de la cultura metro en la ciudad de Medellín y su relación con la retórica de la comunicación publicitaria*. Monografía no publicada (Publicidad), Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.

- Robbins, S. P. (2004). *Comportamiento organizacional* (10ª. ed.). México D.F.: Pearson Educación.
- Robles Tardío, R. (2008). *Pintura de humo: trenes y estaciones en los orígenes del arte moderno*. Madrid: Ciruela.
- Rodríguez, A. & Winchester, L. (2001, mayo). Santiago de Chile. Metropolización, globalización, desigualdad. *Eure: Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales (Chile)*, 27 (80), pp. 121-139.
- Rodríguez Magda, R. M. (2004). *Foucault y la generalología de los sexos* (2ª. ed). Barcelona: Anthropos Editorial.
- Rondón González, Alfonso. (2011). La ciudad metropolitana como producto cultural. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, Enero-Abril, pp. 91-114.
- Rueda Palenzuela, S. (2009, 13 Y 14 de mayo). Los proyectos estratégicos como re-equilibrio urbano. En: *Jornadas Internacionales La humanización del espacio público. Transcripción de conclusiones y ponencias de las jornadas*. Evento llevado a cabo en el Centro Cultural Recoleta., ciudad autónoma de Buenos Aires.
- Ruiz, S. (2014). Videovigilancia en el centro de Madrid: ¿Hacia el panóptico electrónico? *Revista Teknokultura*, 11 (2), pp. 301-327. Recuperado el 5 de febrero de 2015, de <http://teknokultura.net/index.php/tk/article/view/226/pdf>
- Ruiz Ruiz, N. Y. (2008, enero - junio). Territorio, ciudad y política en Venezuela: Alternativas de futuro en el vértice de la modernidad y la crisis. *Bitácora Urbano / territorial*, 12 (1), pp. 77-90.
- Rutherford, E. (1997). *Londres*. Barcelona: Roca Editorial.
- Salazar, A. & Jaramillo, A. M. (1992). *Medellín: Las subculturas del narcotráfico*. Bogotá: CINEP.
- Sánchez, M. (1997). *Foucault: la revolución imposible*. San Juan (Argentina): Servicio de publicaciones de la Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes.
- Sanmartín, O. (1997). Medellín metro a metro. *Revista Dineros*, 33 (322), pp. 41-47.
- Sarramona, J. (2004). *Las competencias básicas en la educación obligatoria*. Barcelona: Ediciones CEAC.
- Schmidt, P. (2007). “Siéndome preciso no perder minuto”. Tiempo y percepción del tiempo en México (1810 y 1910). En A. Mayer (coord.). *México en tres momentos: 1810-1910-2010* (Vol 2, pp. 271-284) México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Serna Duque, C. & Arroyave Castro, J. P. (2008). “El metro soy yo”, *análisis de la calidad persuasiva del modelo comunicativo utilizado por el metro de Medellín en una campaña educativa*. Monografía no publicada (Comunicación), Universidad de Antioquia, Medellín.
- Sierra García, J. (1980). *Antioquia, pasado y futuro*. Medellín: Ediciones Politécnico Colombiano.
- Sierra Uribe, G. (2010). *Soltar para volar*. Medellín: Editorial San Pablo.

- Silva, H. (1971) Educación extraescolar del adulto campesino por el ejercicio de los con símbolos (Jean Piaget). En *Seminario Regional Andino sobre educación Campesina extraescolar* (pp. 139-152). Bogotá: IICA – CIRA.
- Silva Otero, A. & Mata de Grossi, M. (2005). *La llamada Revolución industrial*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Simmel, G. (1977). *La filosofía del dinero* (6ª Ed). España: Instituto de estudios políticos.
- Simmel, G. (2005). La metrópolis y la vida mental [Versión electrónica]. *Bifurcaciones, primavera* (4). Recuperado el 15 de julio de 2015, de http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf
- Simmel, G. (2008). *De la esencia de la cultura*. Buenos Aires: Prometeo Libros Editorial.
- Solís, E. C. (2001). *Siuateyuga, una norma indígena de control social*. México D.F.: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Tabares Duque, J. E. (2014). *Formación y cultura metro: una lectura antropológica de un programa ciudadana en el municipio de Medellín*. Tesis de maestría no publicada (antropología), Universidad de Antioquia, Medellín.
- Tella, G. (2006). *Hacer ciudad: la construcción de las metrópolis*. Buenos Aires: Nobuko.
- Thomson, I. (1985). Los metros sudamericanos: un análisis de su evaluación económica. *EURE (Revista Latinoamericana de estudios urbanos regionales)*, 12 (33), pp. 5-31.
- Tobasura Acuña, I. (2003). *Boyacenses en Caldas: una colonización silenciosa*. Manizales: Universidad de Caldas.
- Tönnies, F. (1947). *Comunidad y sociedad*. Buenos Aires: Editorial Losada.
- Torrente Robles, D. (1997). *La sociedad policial: poder, trabajo y cultura en una organización local de policía*. Madrid: Edicions Universitat Barcelona
- Trainini, J. C. (2015). *Las condenados a la nada*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Ugalde, L. (2006). *Cristianismo y sociedad*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Uharte Pozas, L. (2008). *El sur en revolución: una mirada a la Venezuela bolivariana*. Tafalla: Txalaparta.
- Un modelo de desarrollo de cultura metro. (2011). *Revista Metro*, 3, pp. 32-39.
- Urazán Bonells, C. F & Velandía Duran, E. A. (2010). Los sistemas de información al usuario como componente en la calidad de la movilidad urbana. *Épsilon*, 15, pp. 169-179. Recuperado el 5 de febrero de 2015, de: <http://revistas.lasalle.edu.co/index.php/ep/article/view/892/800>
- Useche Aldana, O. (2011). Formas comunitarias de pacifismo en Colombia: las resistencias sociales no violentas. En E. Viyamata i Camp & F. S. Benavides Vanegas (eds). *El largo camino hacia la paz. Procesos e iniciativas de paz en Colombia y en Ecuador* (pp. 121-148). Barcelona: Universitar Oberta de Catalunya UOC.
- Vargas, G. (2011). Juegos de verdad en la educación social: el control y la norma. En S. Moyano Mangas & J. Planella Ribera (coords.). *Voces de la educación social* (pp. 329 - 340). Barcelona: Editorial UOC.

- Vargas Zuluaga, N. M. (julio – diciembre de 2013). Coreografías urbanas del desprecio. Estéticas neo-barrocas en la ciudad de Medellín. *Ciencias sociales y educación*, 2 (4), pp. 115-128.
- Vásquez Roldan, J. S. & Anzoategui Zapata, J. C. (2013). El sistema metrocable línea k y su impacto en la calidad de vida de la población de la comuna uno en la ciudad de Medellín: análisis de percepción entre los años 2004-2008. *Revista movimientos sociais & dinâmicas espaciais*, 2 (1), pp. 74-94.
- Viera Fernández, M. (2014). *La ciudadanía incompleta de Derechos económicos y sociales en la periferia urbana de Brasil*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- Villa Holguín, E. & Insuasty Rodríguez, A. (2014). Capital, sujeto y ciudad. Lecturas de la ciudad y las crisis humanista: el caso Medellín. *El Ágora USB*, 14 (1), pp. 87-96.
- Villalobos Andrada, S. (2004). *Filosofía 3 Ética*. México: Editorial Umbral.
- Villanueva Lugo, J. & Palermo Alvarado, K. M. (2005). *Percepción del usuario del transporte colectivo sobre la calidad del servicio ofrecido por la AMA*. Monografía (Ingeniería industrial), Universidad de Puerto Rico, Mayagüez. Recuperado el 13 de enero de 2015, de http://uprati.uprm.edu/interns/group1_final_reports/jaritcely.pdf
- Villegas Botero, F. (2003). *El alma recóndita del pueblo antioqueño: un triple mestizaje: genético, cultural y religioso*. Medellín: Biogenesis.
- Vivas, E., Ribera-fumaz, R., López, O. & Pellicer I. (2008). Barcelona: una ciberciudad en tránsito. *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno*, III (6), pp. 723-738. Recuperado el 5 de marzo de 2015, de http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/4505/1/7_PEP.VIVAS.pdf
- Weber, M. (1987). *La ciudad*. [S.l.]: Editorial de La Piqueta.
- Weber, M. (2006). *Ensayos sobre metodología sociológica*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Weber, M. (2009). *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Zaragoza: Editorial Reus.
- Weinberg, G. (1996). La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860-1930. En J.J. Saldaña (coord.). *Historia social de las ciencias en América Latina* (pp. 349-436). México DF: UNAM.
- Weisman, A. (2014). *El Mundo sin nosotros*. S.l: Penguin Random House Grupo Editorial España.
- Zamarillo, M. & Grote, E (coord.). (2005). La desocupación de los jóvenes y la exclusión social. En *Desempleo de los jóvenes y exclusión social: dimensiones, experiencias subjetivas y respuestas institucionales* (pp. 67-98). Río Cuarto (Argentina): Universidad Nacional de Río cuarto.
- Zambrano, F. (2000). La ciudad en la historia. En C. A. Torres Tovar, F. Viviescas Monsalve & E. Pérez Hernández (comp). *La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad* (pp. 122- 152). Bogotá: Universidad Nacional.
- Zanoni, L. (2014). *Futuro inteligente* [versión Adobe Digital Editions]. Recuperado el 20 de julio de 2015, de <http://appstercerclick.com/futurointeligente/FuturoInteligente.pdf>

Referencias de noticias

- ¡Ha llenado las expectativas! (1996, 1 de diciembre). *El Colombiano*, p. 5 D.
- ...Y el metro se nos vino encima. (1989, 16 de febrero). *El Colombiano*, p. 16 A.
- 150 años del metro de Londres. (2013, 19 de enero). *El Tiempo*, p. 30.
- A la cárcel hombre que lanzó a joven al metro. (2013, 7 de marzo). *ADN*, p. 3
- Abad Faciolince, H. (2014, 16 de agosto). El cinturón de castidad [versión electrónica]. *Revista Semana*. Recuperado 15 de agosto de 2015, de <http://www.elspectador.com/opinion/el-cinturon-de-castidad-columna-511054>
- Acebedo, M. C. (1990, 27 de junio). Como se integra con el bus. *El Mundo*, p. 4 A.
- Acebedo, M. C. (1990, 24 de julio). Los atajos del tren. *El Mundo*, p. 6 A.
- Agudelo, C. (2013, 8 de mayo). La cultura metro una ficción. Recuperado el 1 de Octubre de 2014, de <https://bajolamangablog.wordpress.com/2013/05/08/cultura-metro-una-ficcion/>
- Agudelo RPO, G. (1994, 11 de agosto). “Trencito Corazón”, mascota del metro. *El Mundo*, p. 7.
- Aguirre Correa, L. (2014, 15 de agosto). Se agudiza el debate sobre la “cultura metro. *El mundo*, p. 8.
- Álvarez, C. J. (2009, 17 de mayo). Que Medellín salga del closet. *El Mundo*, p. B 3.
- Álvarez, V. (2012, 21 de agosto). El metro de Medellín exportará su cultura. *El Tiempo*, p. 15.
- Álvarez Restrepo, A. (1995, 5 de diciembre). Medellín ejemplar. *La República*, p. 6 A.
- Alvear Sanín, J. (1995, 22 de enero). Sobre el metro, ¡algún día habrá justicia! *El Mundo*, p. 3.
- Alvear Sanín, J. (1996, 25 de enero). ¿Ensachar para parquear? *El Mundo*, p. 3.
- Alvear Sanín, J. (1996, 8 de abril). Un metro al 8.13% de su capacidad. *El Tiempo*, p. 4 A.
- Alviar Ramírez, M. (2014, 24 de septiembre). El impacto del transporte urbano en la competitividad. *El Colombiano*, p. 16.
- Arango Giraldo, R. (2015, 24 de febrero). La democratización de la movilidad [versión electrónica]. *El Colombiano*. Recuperado el 25 de julio de 2015, de <http://www.elcolombiano.com/la-democratizacion-de-la-movilidad-XY1357347>
- Arbeláez Restrepo, F. (1995, 30 de noviembre). Un metro. *El Colombiano*, p. 1 D.
- Arboleda García, J. (1995, 2 de diciembre). En bus no vuelvo a montar. *El Colombiano*, p. 8 A.
- Arias Ramírez, J. (1995, 7 de diciembre). La ciudad con metro, Ave María pues. *La República*, p. 6 A.
- Arias Sandoval, M. (2014, 9 de agosto). Medellín y su deuda histórica con los discapacitados. *El Colombiano*, p. 4.

- Aristizábal Uribe, A. C. (2014, 12 de agosto). El violinista y la cultura metro. *El Colombiano*, p. 23
- Asaltan estación del metro. (2000, 26 de febrero). *El Mundo*, p. 9.
- Así seguro, viajaremos mejor. (1995, 30 de noviembre). *El Colombiano*, p. 4 F, 5 F.
- Bada, R. (2015, 2 de julio). Metro, tubo, subte, túnel tren, centímetro [versión electrónica]. *El Espectador*. Recuperado el 17 de junio de 2015, de <http://www.elespectador.com/opinion/metro-tubo-subte-tunel-tren-centimetro>
- Betancur, J. C. (2008, agosto), viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.
- Betancur, J. G. (1995, 17 de mayo). El metro debe permitir fácil acceso a los minusválidos. *El Colombiano*, p. 13 A.
- Betancur, J. G. (1995, 30 de noviembre). Más allá que un simple medio de transporte. *El Colombiano*, p. 10 E.
- Bustamante, O. (1995, 30 de noviembre). No es una gauchada más. *El Colombiano*, p. 11 G.
- Cadavid Pérez, F. (1988, 27 de julio). Los buses no competirán con el metro. *El Mundo*, p. 1 B - 2 B.
- Campaña de Peñalosa expulsa protagonistas de pelea con policías en Medellín. (2014, 21 de abril). Caracol radio [online]. Recuperado el 15 de agosto de 2015, de http://caracol.com.co/radio/2014/04/21/regional/1398077940_187048.html
- Cañas, E. (1995, 1 de diciembre). Aleluyas para el metro. *El Mundo*, p. 6 A.
- Cardena Gaitán, C. (2012, 27 de agosto). Buenos Aires sin "subte". *El Mundo*, p. 3.
- Cárdenas, H. (1995, 29 de junio). El metro con pilas. *El Mundo*, p. 3.
- Cardona, O. (1996, 17 de mayo). Avanza investigación por comisiones de Metromed. *El Colombiano*, p. 7 C.
- Cinco años del metro. (2000, 1 de diciembre). *El Mundo*, p. 3.
- Cómo moverse en Francia (1998, 19 de marzo). *El Tiempo*, p. 10 C.
- Como utilizar el metro. Pocos puestos, muchos caballeros. (1995, 18 de noviembre). *El Colombiano*, p. 10 A.
- Comparación de metros [versión electrónica]. (2014, 11 de octubre). *Revista Semana*. Recuperado de <http://www.semana.com/confidenciales/articulo/comparacion-de-metros/405839-3>
- Con el metro, Medellín será más bella y saludable. (1990, 22 de octubre). *El Colombiano*, p. 3 B.
- Condecoran a policía que salvó a un hombre de ser arrollado por metro (2013, 24 de abril). *El Tiempo*, p. 6.
- Conozcamos nuestro metro. (1994, 5 de agosto). *El Mundo*, p. 7.
- Contreras, P. (1991, 25 de noviembre). Se partió de cuentas alegres. *El Mundo*, p. 7.
- Correa, J. F. (2008, octubre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.

- Correa, P. (1990, 28 de julio). “Yo no paralicé el metro”. *El Mundo*, p. 12 A.
- Cultura metro, ¿inflexible? (2006, 6 de mayo). *El Mundo*, p. B 7.
- Cultura metro: en el centro del debate sobre lo público. (2014, 19 de agosto). *De la urbe*. Recuperado el 5 de agosto de 2015, de <http://delaurbe.udea.edu.co/2014/08/19/cultura-metro-en-el-centro-del-debate-sobre-lo-publico/>
- Daza, W. (1995, 30 de noviembre). El sistema de Caracas, se salvó de la crisis. *El colombiano*, p. 9 G.
- Domínguez G, O. (1988, 24 de enero). Soy el metro. *El Colombiano*, p. 7.
- Dos años a todo tren. (1997, 30 de noviembre). *El Tiempo*, p. 16 B.
- Echeverri, D. (1997, 9 de julio). Las puertas, punto débil del metro. *El Colombiano*, p. 10 A.
- El martes, el metro reanuda en firme sus recorridos. (1995, 14 de octubre). *El Colombiano*, p. 9 A.
- El metro, con cara de optimista. (1993, 26 de marzo). *El Mundo*, p. 8.
- El metro, vía al futuro. (1995, 3 de diciembre). *El Colombiano*, p. 5 A.
- El metro: opiniones divididas. (1990, 7 de diciembre). *El Mundo*, p. 6 A.
- El metro busca una relación personal con el usuario. (1990, 22 de octubre). *El Colombiano*, p. 5 B.
- El metro con las barras de futbol. (2003, 20 de abril). *El Colombiano*, p. 12 A.
- El metro de Londres, un monstruo de 150 años vetusto pero dinámico [versión electrónica]. (2013, 10 de enero). *El Tiempo*. Recuperado el 8 de julio de 2015, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12505037>
- El metro de Madrid en sus primeros 90 [versión electrónica]. (2009, 18 de octubre). *El Tiempo*. Recuperado el 9 de agosto de 2015, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3674109>
- El metro de Medellín. (1990, 22 de junio). *El Mundo*, p. 3 A.
- El metro de Nueva York celebra los primeros 100 años de servicio [versión electrónica]. (2004, 26 de octubre). *El Tiempo*. Recuperado el 26 de febrero de 2015, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1535821>
- El metro empezó a cumplir tutela. (1995, 18 de mayo). *El Colombiano*, p. 10 A.
- El metro lanzó nueva campaña. (1993, 26 de marzo). *El Colombiano*, p. 12 C.
- El metro le cambiará la cara a Medellín. (1985, 18 de noviembre). *El Mundo*, p. 6.
- El metro le falló a los minusválidos. (1995, 5 de diciembre). *El Colombiano*, p. 6 A.
- El metro rompe territorios. (1995, 1 de diciembre). *El Mundo* [supl.], p. 31.
- El metro unirá los corazones de Medellín. (1994, 18 de noviembre). *El Colombiano*, p. 13 A.
- El metro y los malos hinchas del futbol. (1996, 4 de octubre). *El Colombiano*, p. 5

El metro ya se vino y hay que aprender a usarlo. (1995, 21 de septiembre). *El Colombiano*, p. 14 A.

El poder que había era superior a la justicia. (2001, 28 de abril). *El Colombiano*, p. 3 A.

El terrorismo del ELN afectó al metro. (2001, 14 de agosto). *El Mundo*, p. 6.

El tren sigue avanzando. (1989, 9 de agosto). *El Mundo*, p. 1 B.

El vandalismo no se detiene. (2010, 22 de octubre). *El mundo*, p. A 6.

Empresario reconoce pago de “mordidas” por Metromed. (1996, 31 de mayo). *El Tiempo*, p. 10 A.

En entredicho legalidad de la junta del metro. (1990, 27 de noviembre). *El Colombiano*, p. 1 B.

Es en San Antonio en donde debe estar. (1985, 8 de enero). *El Mundo*, p. 5

Escallón Villa, A. (1984, 12 de febrero). Nuevos interrogantes sobre la licitación. *El Espectador*, p. 6 D.

Escallón Villa, A. (1984, 7 de octubre). Ilegal, antiecológico y antieconómico. *El Espectador*, p. 2 D.

Escobar Mejía, A. (2012, 24 de septiembre). Viva el fútbol con cultura metro. *El Mundo*, p. 24.

Estrada Villa, A. (1995, 28 de noviembre). El metro. *El Colombiano*, p. 4 A.

Flórez, J. R. (1993, 13 de septiembre). Ciudad sin límites. *El Mundo*, p. 3.

Forero, L. (1990, 4 de octubre). ¡Dinamitar el metro! Y... ¡construir la obra 500! *El Mundo*, p. 3 A.

Gallo, G. A. & Saldarriaga, L. J. (2001, 13 de mayo). Desaparecieron expedientes del metro en la procuraduría. *El Colombiano*, p. 1 D.

Gallo González, J. (1995, 15 de noviembre). Apuntes sobre el metro. *El Mundo*, p. 3.

Gallo Machado, G. A. (2001, 13 de mayo). Fiscalía aclara la historia del metro. *El Colombiano*, p. 12 A.

Gallo Machado, G. A. (2002, 6 de agosto). Petardo paró 5 estaciones. *El Colombiano*, p. 10 A.

Galvís Restrepo, D. (Periodista). (2012, 4 de octubre). Teleantioquia noticias [noticiero]. Medellín: Teleantioquia.

García Palacios, I. R. (1989, 6 de abril). Del tranvía al metro, un poco de años. *El Colombiano*, pp. 1 B – 5 B.

García Posada, A. M. (1989, 6 de febrero). El metro, una... *El Colombiano* (supl.), p. 5 B.

Giraldo, C. A. (1992, 8 de febrero). El metro cambiará de medida. *El Colombiano*, p. 2 B.

Giraldo, C. A. (1995, 30 de noviembre). El metro chocó con Medellín. *El Colombiano*, p. 11 E.

Giraldo, L. M. (1990, 7 de agosto). Educar para el metro. *El Espectador*, p. 8 A.

- Giraldo, N. (Periodista). (2012). ¿Cultura metro? [Archivo de video]. Medellín: De la urbe Televisión. Recuperado el 05 de agosto de 2015, de <https://www.youtube.com/watch?v=LX9xfOJITLo>
- Giraldo Londoño, P. (2001, 14 de febrero). La “deuda” del metro, ¿oscuro negocio? *El Mundo*, p. 2.
- Gómez, C. M. (2013, 13 de septiembre). Por clásico el metro no parará en Estadio. *El Colombiano*, p. 14.
- Gómez, O. (1995, 7 de agosto). Hasta que se vio llegar el metro a El Poblado. *El Colombiano*, p. 8 A.
- Gómez, O. (1995, 30 de noviembre). ¡Ah bueno que pasaron los primeros viajeros del metro! *El Colombiano*, p. 3.
- Gómez Ochoa, G. L. (2003, 20 de abril). Los usuarios del metro: de estrato tres y trabajadores. *El Colombiano*, p. 12 A.
- González de Vega, F. (1982, 9 de marzo). Vía libre al tren metropolitano. *El Colombiano*, p. 1.
- González Toro, R. (2005, 3 de abril). Padre de familia se lanzó al metro con sus dos hijos. *El Colombiano*, p. 4 A.
- Grajales, D. (2015, 30 de noviembre). Cultura metro, modelo exitoso que debe repensarse. *El Mundo*, p. 30.
- Gualdrón, Y. (2014, 1 de octubre). Las 10 obras que hacen de Medellín una gran ciudad para vivir [versión electrónica]. *El Tiempo*. Recuperado el 24 de agosto de 2014, de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/calidad-de-vida-en-medellin/14617715>
- Gusano. (1989, 12 de febrero). *El Tiempo*, p. 4 B.
- Gutiérrez Castro, E. (1995, 7 de abril). El metro de Medellín: realidad o pesadilla. *El Espectador*, p. 4 A.
- Herrera, J. L. (2009, abril). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.
- Herrera Caipa, D. (1995, 21 de marzo). Midiendo el metro. *La Prensa*, p. V.
- Higuita Rivera, A. (1996, 1 de diciembre). Metroarte ¿Libertad o restricción creativa? *El Colombiano*, p. 6 D.
- Hinchas se vengaron con el metro. (1999, 21 de diciembre). *El Tiempo*, p. 17 A.
- Intimididad destapada. (1999, noviembre). *La hoja de Medellín* (189), p. 9.
- Jaramillo, J. A. (2012, 2 de noviembre). La incultura metro. *El Colombiano*, p. 23.
- Jaramillo Álzate, J. (1994, 19 de mayo). Los misterios del metro. *El Colombiano*, p. 5 A.
- Jaramillo Bustamante, H. (1994, 10 de mayo). El metro de Medellín, la quiebra más grande del mundo. *El Espectador*, p. 2 A.
- Jóvenes empujaron a un menor a los rieles del metro [versión electrónica]. (2013, 6 de marzo). *El Colombiano*, recuperado el 21 de octubre de 2015,

de [http://www.elcolombiano.com/historico/jovenes empujaron a un menor a los rieles del metro-DEEC_232045](http://www.elcolombiano.com/historico/jovenes_empujaron_a_un_menor_a_los_rieles_del_metro-DEEC_232045)

La consagración de la primavera [versión electrónica]. (1995, 12 de junio). *Revista semana*. Recuperado el 20 de enero de 2015 de: <http://www.semana.com/economia/articulo/la-consagracion-de-la-primavera/25747-3>

La cultura metro se proyecta a la ciudad. (2005, 30 de noviembre). *El Colombiano*, p. 3 D.

La música que alegra el metro de Nueva York. (2012, 22 de marzo). *El Tiempo* [supl.], p. 3.

Las adivinanzas del metro. (1990, 25 de octubre). *El Mundo*, p. 4 A.

Límpidos recuerdos del tranvía y el metro. (1990, 22 de octubre). *El Colombiano*, p. 4 B.

Linchamiento en el metro de Medellín. (2011, 7 de septiembre). *El Tiempo*, p. 4.

Llorente Martínez, R. (1996, 6 de enero). En la era del metro. *El Colombiano*, p. 4 A.

Loaiza Bran, J. F. (2011, 7 de septiembre). Murió hombre agredido en un vagón del metro. *El Colombiano*, p. 8 A.

Los limitados, sin metro. (1994, 25 de enero). *El Mundo*, p. 7.

Los paisas gozaron de su metro. (1995, 6 de agosto). *El Mundo*, p.7.

Martínez, H. (2002, 9 de marzo). Ocho años de proceso pedagógico. La cultura metro. *El Mundo*, p. 1.

Martínez, R. (1995, 2 de diciembre) Primera noche del metro “los paisas, matados con la primera montadita”. *El colombiano*, p. 9 A.

Martínez Arango, R. (2015, 10 de noviembre). Intolerancia genera 129 riñas al día en promedio en Medellín. *El Colombiano*, p. 2-3.

Maya Duque, L. F. (2008, junio). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.

Mazo, J. C. (1985, 5 de diciembre). “Metriar”, el nuevo verbo de Medellín. *El Colombiano*, p. 8 D.

Medellín, sacudida y en caos. (2001, 14 de agosto). *El Colombiano*, p. 8 A.

Mejía Martínez, J. (2001, 21 de marzo). De orgullo y de vergüenza. *El Mundo*, p. 2.

Mejía Velásquez, I. (1995, 29 de junio). Lentamente, la luz. *El Colombiano*, p. 5 A.

Metroplús alternativa de movilidad sostenible [versión electrónica]. (2014, 19 de septiembre). *El Colombiano*. Recuperado el 6 de junio de 2015, de [http://www.elcolombiano.com/metroplus alternativa de movilidad sostenible-EFEC_311757](http://www.elcolombiano.com/metroplus_alternativa_de_movilidad_sostenible-EFEC_311757)

Mogollón, G. (1995, 1 de diciembre). Bitácora de viaje. *El Mundo* [supl.], p. 8.

Morales, M. (1996, 23 de junio). Las nuevas configuraciones en Medellín. *El Colombiano* [supl.], p. 12 - 13).

- Mosquera Restrepo, J. (2014, 24 de agosto). Sobre la cultura metro y el Robo de niños. *Las 2 Orillas*. Recuperado el 2 de septiembre de 2015, de <http://www.las2orillas.co/sobre-la-cultura-metro-y-el-robo-de-ninos/>
- Móviles torcidos en un despido. (1993, 7 de octubre). *El Tiempo*, p. 3 A.
- Muerte en el metro. (2011, 7 de septiembre). *El Mundo*, p. 12.
- Murió hombre luego de agresión en metro. (2011, 7 de septiembre). *ADN*, p. 2.
- Naranjo, V. (1984, 14 de noviembre) Una bandera equivocada. *El espectador*, p. 24.
- No hay metro parado que dure cien años. Ni ciudad que los resista (1990, 24 de junio). *El Mundo*, p. 3 A.
- Ochoa, J. (1995, diciembre 19). ¡Sociólogos para leer la ciudad! *El Mundo*, p. 3.
- Ochoa, T. (1999, 22 de junio). Calidad de vida metro a metro. *El Colombiano*, p 4 B.
- Ochoa Carvajal, T. (1999, 22 de junio). Calidad de vida metro a metro. *El Colombiano*, pp. 4 B – 5 B.
- Ochoa Yepes, A. C. (2008, mayo). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.
- Oquendo, C. (2005, 17 de abril). Que hay tras suicidas del metro. *El Tiempo*, p. 1-5.
- Ospina Zapata, G. (2000, 25 de noviembre). Señales de vida en estación San Javier. *El Colombiano*, p. 1 D.
- Ospina Zapata, G. (2013, 2 de julio). Movilidad para los de a pie todavía necesita ajustes. *El Colombiano*, p. 11.
- Ospina Zapata, G. (2014, 10 de agosto). Música del violinista no fue bienvenida en el metro. *El Colombiano*, p. 18.
- Otro atentado contra el metro. (10 de octubre de 1995). *El Tiempo*, p. 12 B.
- Otros cinco articulados mejoran la capacidad operativa de Metroplús. (2015, 20 de mayo). *El Colombiano*, p. 13.
- Papá Noel educa a los montañeros. (1995, 20 de diciembre). *El Tiempo*, p. 1
- París vive bajo tierra. (1993, 14 de noviembre). *El Tiempo*, p. 2 B.
- Peña Jaramillo, J. (2008, septiembre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.
- Pérez Salazar, J. C. (1995, 30 de noviembre). El metro, los besos y el rock. *El Colombiano*, p. 2 G – 3 G.
- Piedrahita Valencia, A. (1995, 27 de marzo). Más eficiencia en las obras del metro. *El Colombiano*, p. 4 A.
- Piza Cossio, P. A. (2008 diciembre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.
- Por fin arranca el metro en Medellín. (1995, 29 de agosto). *El Tiempo*, p. 14 C.
- Quevedo Hernández, N. & Palomo Llorente, E. (2001, 4 de marzo). El metro más caro del mundo. *El Espectador*, p. 4 B, 5 B.

- Restrepo, A. (1995, 8 de diciembre). El tren metropolitano, ¿Símbolo del tesón y de la corrupción? *El Colombiano*, p. 5 A.
- Restrepo, C. O., Gallo, G.A. & Saldarriaga, L. J. Con el metro, la justicia ni cojea. *El Colombiano*, p. 12 A.
- Restrepo, E. (2012, 16 de septiembre). Próxima estación: tranvía. *El Colombiano*, p. 23.
- Restrepo, E. (2015, 26 de abril). Cívica y urbanidad de cada día. *El Colombiano*, p. 26.
- Restrepo Gutiérrez, G. (1994, 9 de abril). El metro: una emoción muy grande. *El Espectador*, p. 3 B.
- Restrepo Jiménez, A. C. (1995, 30 de noviembre). Un libre pensador, bajo tierra. *El Colombiano*, p. 3 G.
- Rivera, A. I. (1995, 5 de diciembre). Una “goma” con varios inconvenientes. *El Colombiano*, p. 7 A.
- Rivera, A. I. (1995, 7 de diciembre). El metro llega hoy al millón de pasajeros. *El Colombiano*, p. 11 A.
- Rivera, A. I. (1996, 16 de febrero). Que lo digan en el metro: la honradez existe. *El Colombiano*, p. 14 A.
- Rivera, A. I. (1996, 17 de septiembre). ¿Hasta dónde van los espacios del metro? *El Colombiano*, p. 1 A, 1 C.
- Robledo, J. J. (1997, 30 de noviembre). “En el metro uno se siente civilizado”. *El Colombiano*, p. 10 E.
- Robledo, J.J. (1996, 1 de diciembre). El metro provocó un mestizaje cultural. *El Colombiano*, p. 1 D.
- Rojas, B. (Periodista). (2014, 21 de abril). *Noticias Caracol* [noticiero]. Bogotá: Caracol televisión.
- Saldarriaga, L. J. (2001, 29 de agosto). Calidad de vida que vale un metro. *El Colombiano*, p. 13 A.
- Sanmartín, O. (1997). Medellín metro a metro. *Revista Diners*, 33 (322), pp. 41-47.
- Santos, J. (2013, 4 de julio). Metro de Medellín: es más fácil pedir perdón que pedir permiso. *Kienyke* [online]. Recuperado el 22 de mayo de 2015, de <http://www.kienyke.com/kienyke/cultura-meto-si-no-empuja-no-sale/>
- Sepúlveda, J. C. (1995, 2 de marzo). Un metro más de progreso. *El Colombiano*, p. 7 E.
- Sepúlveda, J. C. (1999, 22 de noviembre). La importancia del llamarse Metro. *El Colombiano*, p. 3 C.
- Spitaletta, R. (1995, 30 de noviembre). Aleluya lo logramos. Crónica de una soleada inauguración del futuro. *El Colombiano*, p. 2.
- Spitaletta, R. (1995, 30 de noviembre). Las musas van en metro. *El Colombiano*, p. 5 G.

- Suescún, J. F. (2014, 12 de agosto). Cultura metro: curaduría barata. *Bajo la manga*. Recuperado el 15 de septiembre de 2015, de <http://www.bajolamanga.co/index.php/columnas/item/116-cultura-metro-curaduria-barata>
- Tamayo Gaviria, R. (2012, 17 de noviembre) El metro es nuestro orgullo. *El colombiano*, p. 23.
- Tamayo Maya, J. A. (1992, 11 de junio). El metro no se detiene los vagones está en camino. *El Colombiano*, p. 5 B.
- Tamayo Maya, J. A. (1992, 16 de diciembre). Así el metro. Balance de realidades. *El Colombiano*, p. 2 C.
- Tamayo Maya, J. A. (1994, 9 de abril). Eran las 12:20... Y el metro comenzó a andar. *El Colombiano*, p. 8 A.
- Tamayo Maya, J. A. (1994, 5 de mayo). El metro, una cadena de errores. *El Colombiano*, p. 10 B.
- Tamayo Maya, J.A. (1994, 11 de agosto). ¡Aprendemos a usar... y a querer el metro! *El Colombiano*, p. 11 A.
- Tamayo Maya, J. A. (1995, 30 de noviembre). Érase una vez un megaproyecto. *El Colombiano*, pp. 3 E – 9 E.
- Tobón Vallejo, L.M. (1993, 28 de marzo). Adiós a los ghettos, viene el metro. *El Mundo*, p. 3.
- Tobón Vallejo, L. M. (1995, 10 de octubre). ¿Quién atenta contra el metro? *El Mundo*, p. 7.
- Tradición y modernidad. (2004, 28 de octubre). *El Tiempo*, p. 2.
- Tren Metropolitano. Éstas son las 25 estaciones. (1985, 4 de diciembre). *El Mundo*, p. 5 B.
- Trujillo Calle, B. (2002, 7 de diciembre). Una solución para el metro. *El Mundo*, p. A 3.
- Un metro hecho a la medida de Medellín. (30 de noviembre de 1995). *El Tiempo*, p. 15 A.
- Uribe Aristizábal, D. ¿Medellín, dizque la tercera ciudad? *El Mundo*, p. 3
- Uribe Melguizo, A. (1995, 18 de enero). Valencia Jaramillo y el metro. *El Colombiano*, p. 2.
- Uribe Melguizo, A. (1996, 14 de noviembre). Electrowatt y el metro. *El Mundo*, p. 2.
- Usuarios elogian a la Policía Metro. (1996, 30 de septiembre). *El Colombiano* [supl.], p. 7 E.
- Valdés Ángel, M. (2015, 6 de noviembre). Pelea entre pasajeros del metro [versión electrónica]. *El Colombiano*, recuperado de <http://www.elcolombiano.com/en-el-metro-de-medellin-pelea-dos-usuarios-XY3076891>
- Vallejo, C. (Periodista). (2015, 20 de septiembre). Medellín ciudad Metrodependiente [informe especial]. En *Teleantioquia Noticias* [noticiero]. Medellín: Teleantioquia.
- Vargas Rodríguez, V. (2011, 30 de septiembre). Circuito cerrado de TV en los coches del metro, *ADN*, p. 2
- Vásquez, E. E. (1991, 4 de diciembre). Sudar, reír, mirar la ciudad. *El Mundo*, p. 3.

Vásquez, J. E. (2015, 9 de noviembre). Segundo caso de violencia en el metro en menos de una semana [versión electrónica]. *El Colombiano*. Recuperado el 24 de noviembre de 2015, de <http://www.elcolombiano.com/pelea-en-metro-de-medellin-HX3088854>

Vega Jácome, R. (1989, 6 de enero). Medellín: la bella del Valle de Aburrá. *El Colombiano*, p. 11 A.

Velásquez Gómez, R. (1985, 30 de abril). Hoy arrancan los trabajos para el metro. *El Colombiano*, p. 1.

Velásquez Gómez, R. (1985, 30 de abril). En octubre de 1989 será entregado. *El Colombiano*, p. 13 A.

Vélez, A. (2008, noviembre). Viajar en el metro de... *Nuestro Metro*, p. 2.

Vélez, I. M. (1996, 30 de septiembre). A los itagüiseños les llegó la hora de caminar. *El Colombiano* [supl.], p. 5 E.

Vélez de Piedrahita, R. (1991, 17 de octubre). El metro: ¿y eso es qué? *El Mundo*, p. 3.

Villa Mejía, V. (1989, 12 de marzo). Cuando llegue el primer metro a Medellín. *El Colombiano*, [Supl.], p. 8.

Yarce Ospina, E. (1995, 3 de agosto). Una palomita en el metro. *El Espectador*, p. 2 C.

Yarce Ospina, E. (1995, 30 de noviembre). Un nuevo pará-metro para los paisas. *El Espectador*, p. 10 A.