



Metro Línea A Niquita - Itagüí Norte a Sur Itagüí - Niquita Sur a Norte		Metrocable Línea C San Javier - La Aurora Occidente a Noroccidente La Aurora - San Javier Noroccidente a Occidente		Línea D Acevedo - Santo Domingo Occidente a Oriente Santo Domingo - Acevedo Oriente a Occidente		Línea E Santo Domingo - Arví Occidente a Oriente Arví - Santo Domingo Oriente a Occidente		Convenciones Estación con transferencia a Metrocable Estación con Punto de Atención al Cliente Estación con Bibliometro Estación de Transferencia Estación con Sistema Integrado de Transporte Estación con Parqueaderos para bicicletas Estación con Sistema de acceso para PPL - Personas con Movilidad Reducida	 Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá CALIDAD DE VIDA
------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------

TRANSICIONES E IMBRICACIONES ESTÉTICAS EN EL UMBRAL DEL METRO DE MEDELLÍN

Tesis de investigación

Juan Felipe Suescún

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
 FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y ECONÓMICAS
 MAESTRÍA EN ESTÉTICA
 MEDELLÍN
 2013

**TRANSICIONES E IMBRICACIONES
ESTÉTICAS EN EL UMBRAL DEL METRO DE
MEDELLÍN**

Por

JUAN FELIPE SUESCÚN ESPINAL

Trabajo de Tesis de Investigación, Maestría en Estética

Director

JORGE IVÁN ECHAVARRÍA CARVAJAL

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas y Económicas
Maestría en Estética
Medellín
2013



Tabla de contenido

Justificación	9
Objetivos	12
General	12
Específicos.....	12
Pregunta.....	13
Metodología	13
Introducción	15
ESTÉTICA	21
ESTÉTICA COTIDIANA	28
De la <i>Poética</i> a la <i>Prosaica</i>	28
<i>Prosaica</i> : intercambios estéticos en la vida cotidiana	31
MATRIZ DE SENSIBILIDAD	34
DRAMÁTICA	35
RETÓRICA	37
TIEMPO	42
Modernidad, Modernismo y Modernización	46
Modernidad	46
Modernización	48
Modernismo	49
Medellín	53
ESPACIO	62
Hábitat	63
Ciudad	65
Espacio Público	66
Premodernidad.....	66
Modernidad	67
Modernidad tardía.....	70
Administración del espacio público	77
Espacios semipúblicos	79
El Metro lo lleva a su destino - Centralidades y Movilidades	85
Metro de Medellín	90
Historia del Transporte Público Masivo en el Valle de Aburrá	91
Adentro	97
Afuera	100
Metro y Arte	103
El centro de Medellín	105
Estación Parque Berrío.....	106
El personal Metro	108
Cultura Metro	111
Identidad	113
Formación de Usuarios.....	118

CUERPO	123
Ciudadano	124
Urbano	127
Usuario	128
MATRIZ DE MOVILIDAD - METRO DE MEDELLÍN	132
TRANSICIONES E IMBRICACIONES	149
CONCLUSIONES	157
Bibliografía	162

Resumen

Investigación cualitativa acerca del comportamiento estético de los usuarios del Metro de Medellín. A partir de la identificación del contexto de sensibilidad de este medio de transporte se busca analizar el umbral entre el afuera de la ciudad, es decir, el espacio público y las intervenciones urbanistas del sistema; y el adentro, donde se impone toda la estrategia institucional. Ahí, en esos intersticios, el individuo moderno despliega su creatividad y se apropia de los espacios a su paso, por medio de las transiciones e imbricaciones en su comportamiento estético.

Palabras clave

- Estética cotidiana
- Comportamiento estético
- Transiciones
- Imbricaciones
- Metro de Medellín

Justificación

Las Metrópolis han acelerado su crecimiento en la modernidad hasta constituir las megalópolis de la actualidad. Ciudades poli-céntricas que evidencian un fraccionamiento de los tiempos, espacios y sujetos, es decir, las partes de un rompecabezas por las que el ciudadano se desplaza, entre otros medios, a través de los *sistemas de transporte público* como el Metro.

En esta indagación se gira en torno a la pregunta por la transición o imbricación entre los contextos estéticos, es decir, entre los lugares que a partir de las matrices de la prosaica, es decir de la vida cotidiana, y las matrices institucionales, configuran diversas formas de territorializar los lugares a través de la exteriorización que hacen los sujetos por medio de su sensibilidad.

Reclamamos en el espacio público un comportamiento de los usuarios comparable con una ontología “menor”¹ donde el comportamiento estético de los individuos, en sus constantes territorializaciones, no se manifiesta necesariamente como una forma de expresión aceptada en un contexto particular, sino como una “materia no formada de la expresión”, es decir, unos procedimientos a través de los cuales se genera una disolución de las identidades que al ser exclusivamente creativas, es decir, en la medida en que des-territorializan de una u otra forma los contextos institucionales de los espacios públicos por los cuales transita el individuo, se alejan del poder, ya que ejercen su libertad para potenciar los vínculos con disciplinas distintas a ella misma, como son la política y la estética en su potencia creativa, es decir, en su ontología.

El comportamiento estético sí bien parte de la sensibilidad del individuo, no se reduce a ésta, pues la *sensación* como tal, tiende a ser ciega, como la de todos los animales, mientras la *sensibilidad* configura la capacidad de crear imágenes mentales por parte del individuo humano. La capacidad de intelectualizar a través de la sensibilidad, es la percepción que caracteriza a la humanidad. Ahora bien, aunque esta facultad es común a todos los individuos de esta especie, cada experiencia estética constituye una situación particular a partir de la interacción entre un sujeto estético y un objeto particular.

¹ Una ontología “menor” como la que proponen Gilles Deleuze y Felix Guattari en “Kafka, por una literatura menor” (Ediciones Era. México, 2008)

Este trabajo busca conocer las transiciones e imbricaciones del comportamiento estético, en el umbral entre el *afuera* y el *adentro* de la matriz de movilidad **Metro de Medellín**. Entorno donde se conforman diversas formas particulares de territorializar, en este caso el afuera de este sistema de transporte público. Cómo se configura la transición o imbricación al cruzar el umbral de esta matriz, al ingresar, hacer uso y salir de un sistema compuesto por rieles, líneas, escaleras, estaciones, paraderos, asientos, tubos, puertas, timbres, sonidos, colores, olores, sabores, cámaras, mapas, reglamento, etc. que inciden sobre la experiencia estética de los usuarios a través de la estrategia llamada *Cultura Metro* que busca “la convivencia en armonía”, el “buen comportamiento”, “la solidaridad”, el “respeto de normas básicas de utilización de los elementos de beneficio público”, el “respeto propio y por el otro” entre otras soluciones institucionales para controlar la estética cotidiana dentro de este espacio.

El Metro de Medellín es un dispositivo determinado por una matriz institucional, una Empresa Industrial y Comercial del Estado, cuyos propietarios son el Municipio de Medellín y el Departamento de Antioquia con el 50% respectivamente. Ahora bien, la política a la que haremos referencia en este documento no es la oficial, por el contrario, es una política de la experimentación, de los protocolos de experiencia de los usuarios de este sistema de movilidad al cruzar el umbral entre la estética cotidiana y la estética controlada.

Buscamos identificar las “formas de hacer”, es decir, de exteriorizar por parte de los individuos, una relación con el espacio público controlado por una institución que pretenden imponer, en este caso las *Normas del Usuario*, un reglamento disfrazado de moral dentro de su ámbito, el cual es cooptado por los administradores del Estado que buscan, a través de este medio, extenderla al resto de la ciudad. Los ciudadanos, es decir, los usuarios o consumidores de un espacio expresan las “formas de hacer” con detalles imperceptibles por hacer parte de nuestra vida cotidiana, pero sí las analizamos en detalle configuran unas tácticas para adaptarse a un entorno, ya sea libertario, controlado, o imbricado en la medida en que el usuario se comporta de forma normada en un espacio de libertad, o por el contrario infringe las normas mientras despliega su espontaneidad en un lugar controlado.

El campo en el que nos moveremos es el de una cultura narrada por el ciudadano común en un espacio de todos y de nadie, en el que se “articula conflictos y a veces legítima, desplaza o controla la razón del más fuerte. Se desarrolla en un medio de tensiones y a menudo de violencias, al cual proporciona equilibrios simbólicos, contratos de compatibilidad y compromisos más o menos temporales. Las tácticas del consumo, ingeniosidades del débil para sacar ventaja del fuerte, desembocan en una politización de las prácticas cotidianas” (De Certeau, 2007:XLVIII).

El control por parte de las instituciones, y las prácticas que frente a éste los ciudadanos fabrican a través de acciones relativas a circunstancias específicas, hace necesario distinguir entre la *estrategia* y la *táctica* que éstos emplean en la vida cotidiana. La primera obedece al dominio que ejerce el poder sobre un lugar propio y sus ocupantes, mientras la segunda se pone en acción en espacios sobre los cuales no se ejerce ningún dominio, es decir, se emplean en espacios anónimos, creando situaciones aleatorias marcadas por el ritmo del tiempo, es decir, por las circunstancias ajenas al poder. Valiéndose del tiempo para desplegarse, “estas tácticas manifiestan también hasta que punto la inteligencia es indisociable de los combates, los placeres cotidianos que articula, mientras que las estrategias ocultan bajo cálculos objetivos su relación con el poder que las sostiene, amparado por medio del lugar propio o por la institución” (De Certeau, 2007:LI).

Las estrategias y las tácticas asumidas como prácticas en general, son las expresiones que dan título a los *procedimientos*, entendidos como esquemas de operaciones técnicas, que tanto las instituciones como los individuos despliegan para controlar un espacio o para adaptarse a éste, apoyándose en los mecanismos normativos con los cuales puede cumplir los objetivos misionales, o cotidianos por medio de los cuales puede sentir la vida en la calle.

Ahí, en los procedimientos tácticos que emplean los usuarios del Metro de Medellín, es donde se despliega la potencia creativa del ciudadano a través de la experiencia estética en la vida cotidiana, para hacer frente a los procedimientos estratégicos empleados por esta institución para cumplir su misión, ya sea cumplimiento su reglamento, o incumpléndolo en un circunstancias particulares.

Esa potencia creativa que despliegan los usuarios del espacio público moderno, se manifiesta en cada situación en los “códigos de las emociones”, es decir, las maneras de territorializar este espacio por medio de unas “formas de hacer” que se podrían considerar “menores” frente a las formas de ordenar que tienen las instituciones que ejercen un control “mayor” sobre la sociedad.

La condición de posibilidad para que el individuo despliegue su potencia es el límite que divide los dos contextos estéticos en los cuales el transeúnte pasa de su experiencia cotidiana, a otra, la del sistema institucional, del cual volverá a salir para regresar a la cotidianidad. Al entrar y salir de la matriz, en los intersticios entre el espacio público y el Metro de Medellín contrastaremos las transiciones e imbricaciones estéticas de los usuarios de este medio de transporte.

Objetivos

General

Analizar la transición e imbricación en el comportamiento estético del individuo, al cruzar el umbral, entre la estética cotidiana *afuera* del Metro de Medellín, y la estética controlada *adentro* de esta institución.

Específicos

- Identificar la estética cotidiana en el comportamiento de los usuarios adentro y afuera del Metro de Medellín.
- Estudiar las formas cómo el Metro de Medellín busca controlar el comportamiento estético de los usuarios.
- Analizar la transición e imbricación entre la estética cotidiana y la estética controlada en el comportamiento de los usuarios al entrar y al salir del Metro de Medellín.
- Proponer líneas de reflexión sobre las transiciones y las imbricaciones, entre las estéticas cotidianas y las estéticas controladas en el comportamiento de los usuarios en el umbral del Metro de Medellín.

Pregunta

¿Cómo se despliega la transición e imbricación en el comportamiento estético de los usuarios al entrar o salir del Metro de Medellín?

Metodología

Investigación cualitativa que se desarrollará, a partir del trabajo de campo, afuera de la institución Metro de Medellín y adentro de ésta, apoyado en instrumentos como entrevistas formales a la institución e informales a los usuarios, registro fotográfico, sonoro, entre otros. Se busca *percibir* la estética cotidiana que gira en torno a esta matriz de movilidad, y la estética controlada dentro de ésta.

De forma paralela se hará una consulta del material bibliográfico producido por el Metro de Medellín, con el fin de estudiar la estrategia institucional de control sobre el comportamiento estético dentro de este sistema.

Y finalmente se hará un análisis comparativo de la información recolectada, entre la estética cotidiana y la estética controlada, del individuo cuando cruza el umbral de esta matriz de movilidad institucional.

Lo anterior apoyado en la elaboración de una matriz con un enfoque en el Metro de Medellín, similar a la propuesta hecha por Katya Mandoki en su libro *Prosaica*, donde propone en el eje vertical ubicar los registros de la *Dramática*, y en el eje horizontal desplegar los registros de la *Retórica*, para articularlos en un juego de expresión e impresión por parte de los usuarios de esta institución.

El nivel de la investigación en un principio será descriptivo en la medida en que interesa conocer la estética cotidiana y la estética controlada afuera de, y adentro del, Metro de Medellín. Y posteriormente, será explicativo, ya que buscará analizar en el umbral de este sistema, el contraste entre estas dos estéticas.

Al tiempo, la confrontación teórica permitirá desplegar la potencia de la acción colectiva cotidiana en el espacio público.



Introducción

Estudiar la estética es un camino largo de recorrer. Esta es una disciplina cultivada en menor grado por la cultura occidental, que históricamente ha direccionado el pensamiento desde la pregunta por la ética. El individuo humano se diferencia de los otros animales, que poseen los mismos niveles *fisiológico*, *técnico* y *social* para ordenar las sensaciones. Sin embargo el individuo humano, a partir de su capacidad para intelectualizar a través de sus sensibilidad en el nivel *figurativo*, ha podido desarrollar una apropiación espacio-temporal que le ha permitido lograr el grado de desarrollo material de la humanidad en la modernidad.

La figuración en el individuo se exterioriza a través del comportamiento del individuo y de los objetos producidos por éste en el proceso de apropiación espacio-temporal. El comportamiento ético entonces realiza la apropiación temporal y el comportamiento estético la apropiación espacial.

De esta forma, el pensamiento que ha guiado a la cultura occidental a través de la filosofía, ha sido aquel inspirado en la *metafísica* de Platón, un estado de cosas situado en un tiempo y un espacio ideal propicio para la realización ética del individuo. Pero la Estética cómo disciplina parte su análisis desde el sujeto y su capacidad sensorial para comportarse estéticamente a través de una ontología que le permite adaptarse al medio.

Se debe a este legado que el individuo humano haya privilegiado el estudio estético desde la figuración que hacía él del mundo a través de las bellas artes, en la antigüedad y en el medioevo, en las cuales, de una u otra forma, se idealizaba un tiempo y un espacio. La estética entonces giró siempre en torno a las manifestaciones artísticas como la forma de exteriorización del individuo de un pensamiento metafísico.

Ahora bien, el estudio del arte constituye una de las posibilidades de la estética, que por su tamaño y hermetismo, como disciplina, podría considerarse restringida. Sin embargo, la estética es entendida cómo una forma de evolución del individuo, a través de la cual exterioriza la percepción del espacio y el tiempo, en situaciones que le permiten realizar su apropiación espacio temporal a través de la figuración de su habitad.

De esta forma, se abre un abanico de posibilidades para analizar el comportamiento estético del individuo. Al estudiar este nuevo escenario en la modernidad, es posible centrar el análisis estético en el espacio que la modernidad evidencia cómo la mayor obra de la humanidad, la ciudad. Allí, el espacio público es el espacio por excelencia donde se desarrolla la modernización, es decir, el desarrollo de las fuerzas productivas a través del aprovechamiento de las posibilidades materiales.

Es en este escenario donde se desarrolla la vida cotidiana de las personas, en este caso, de los ciudadanos. El comportamiento estético en la vida cotidiana lo podemos evidenciar en las múltiples instituciones que alberga la modernidad, así como en el espacio público de la ciudad donde prima la libertad del individuo y donde las instituciones, exceptuando hasta cierto punto el Estado, no tienen cabida. Las instituciones arte entonces, constituyen sólo uno de los escenarios en los cuales se desenvuelve el individuo.

En los dos primeros capítulos de esta investigación, ESTÉTICA y ESTÉTICA COTIDIANA hacemos una conceptualización de estos términos, e identificamos la forma cómo el comportamiento del individuo en la vida cotidiana hace parte del interés de la estética expandida, entendida cómo una disciplina que ha ampliado su campo de acción, más allá del arte, es decir, de la poética.

En el siguiente capítulo MATRIZ DE SENSIBILIDAD se propone un modelo de análisis a través del cual se busca identificar la estética cotidiana en el comportamiento de los individuos en los diferentes escenarios donde éste se desenvuelve a diario, la familia, la escuela, el Estado, el trabajo, el hospital, y por supuesto en los nuevos contextos modernos, como el centro comercial, el sistema de transporte masivo, y hasta la virtualidad.

Dicha matriz de la prosaica, como se define la vida cotidiana, se compone de dos ejes, el vertical donde se ubica la dramática, es decir, el gesto desde el que se produce la comunicación estética, mientras el eje horizontal lo constituye la retórica, es decir, la persuasión de la figuración y la exteriorización del espectador. En otras palabras, la dramática son las modalidades de la vida cotidiana que producen efectos de sensibilidad en el individuo, mientras la retórica es la persuasión que realiza éste sobre otros a través de diferentes registros.

Ese modelo de análisis servirá más adelante para lograr el primer objetivo específico de este estudio, *Identificar la estética cotidiana en el comportamiento de los usuarios adentro y afuera del Metro de Medellín*. Sin embargo, es necesario hacer primero una contextualización de la superestructura donde se ubican las matrices de la prosaica, haciendo énfasis en el objeto de esta investigación, el Metro de Medellín. Este contexto lo constituye el *tiempo* y el *espacio* a partir del cual es posible pensar el *cuerpo* del individuo.

En el capítulo TIEMPO se hace un recorrido por la época moderna, describiendo aquellos conceptos que la caracterizan como la modernidad, el modernismo, y la modernización. Seguidamente, analizamos cómo se desarrolla la modernidad en Medellín a través del progreso que ha caracterizado a esta ciudad, a través de las variaciones físicas que ha tenido a través del tiempo, desde las directrices del *Plano del Medellín Futuro* hasta las transformaciones urbanas generadas por la construcción del Metro de Medellín.

En el capítulo ESPACIO acotamos este concepto tan amplio y lo traemos a nuestro objeto de estudio en la actualidad. Esto nos permite hacer un recorrido por el habitat, tanto físico como social, entendido como la articulación de las dimensiones política, económica, social, ambiental, estética, entre otras que constituyen las condiciones de posibilidad para el ejercicio la ciudadanía, específicamente en el espacio público de las ciudades contemporáneas. Allí se presentan diferentes fenómenos que estudiaremos a través de la premodernidad, la modernidad y la sobremodernidad.

De esta forma analizaremos el espacio desde ciertas perspectivas que nos permitan introducirnos en el estudio del Metro de Medellín. Para esto se hace una descripción de la administración que hace el Estado del espacio público, y luego se hace caracterización de los espacios semipúblicos, entendidos como espacios públicos destinados a una función para lo cual requieren de una institución que garantice el cumplimiento de la misma. Uno de esos espacio es el Metro de Medellín que se inserta en la dicotomía entre centralidades y movilidades que caracterizan las ciudades actuales, donde este tipo de medios de transporte público cumple una función de movilidad y son

administrados por una institución específica que lo convierte en un espacio semipúblico.

A continuación en el capítulo METRO DE MEDELLÍN estudiamos en concreto el escenario que constituye nuestro objeto de estudio. Hacemos un recorrido por la historia del transporte público en la ciudad de Medellín, pasando por los diferentes ferrocarriles que unían las localidades del Valle de Aburrá, el tranvía de mulas, el tranvía eléctrico, el trolebús, el bus, hasta llegar al Metro de Medellín y sus desarrollos posteriores como el sistema de cable aéreo Metrocable y la recuperación del tranvía eléctrico.

Específicamente el Metro de Medellín es entendido como un sistema, en el cual se estudia tanto el ambiente afuera de éste, como los elementos que componen el adentro del mismo. Se hace un énfasis en el impacto que tuvo la construcción del metro, especialmente en el centro de la ciudad, y cómo impactó el Parque Berrío, el centro histórico de esta capital.

Luego, pasamos a revisar la Cultura Metro, el conjunto de *Normas del Usuario* y de otros elementos presentes en este medio de transporte que crean la matriz de movilidad del Metro de Medellín, como una estrategia del Estado para controlar a los ciudadanos en este espacio, que sí bien es semipúblico, aun conserva su carácter público.

Finalmente, para terminar de contextualizar el entorno de nuestro modelo de análisis, en el capítulo CUERPO analizamos el individuo humano cuyo comportamiento estético constituye nuestro objeto de estudio. Se parte del estudio del ciudadano desde lo urbano, entendido como las relaciones instantáneas que se generan en las múltiples situaciones que posibilita el espacio público de la ciudad, y se disolucian instantáneamente, entre la masa que componen los usuarios de este espacio.

Lo anterior nos permitirá alcanzar el segundo de nuestros objetivos específicos, *Estudiar las formas cómo el Metro de Medellín busca controlar el comportamiento estético de los usuarios*. Esto se hará a partir de los elementos que se han descrito: el tiempo, el espacio, el cuerpo, y por supuesto el dispositivo desde el cual queremos partir, el Metro de Medellín.

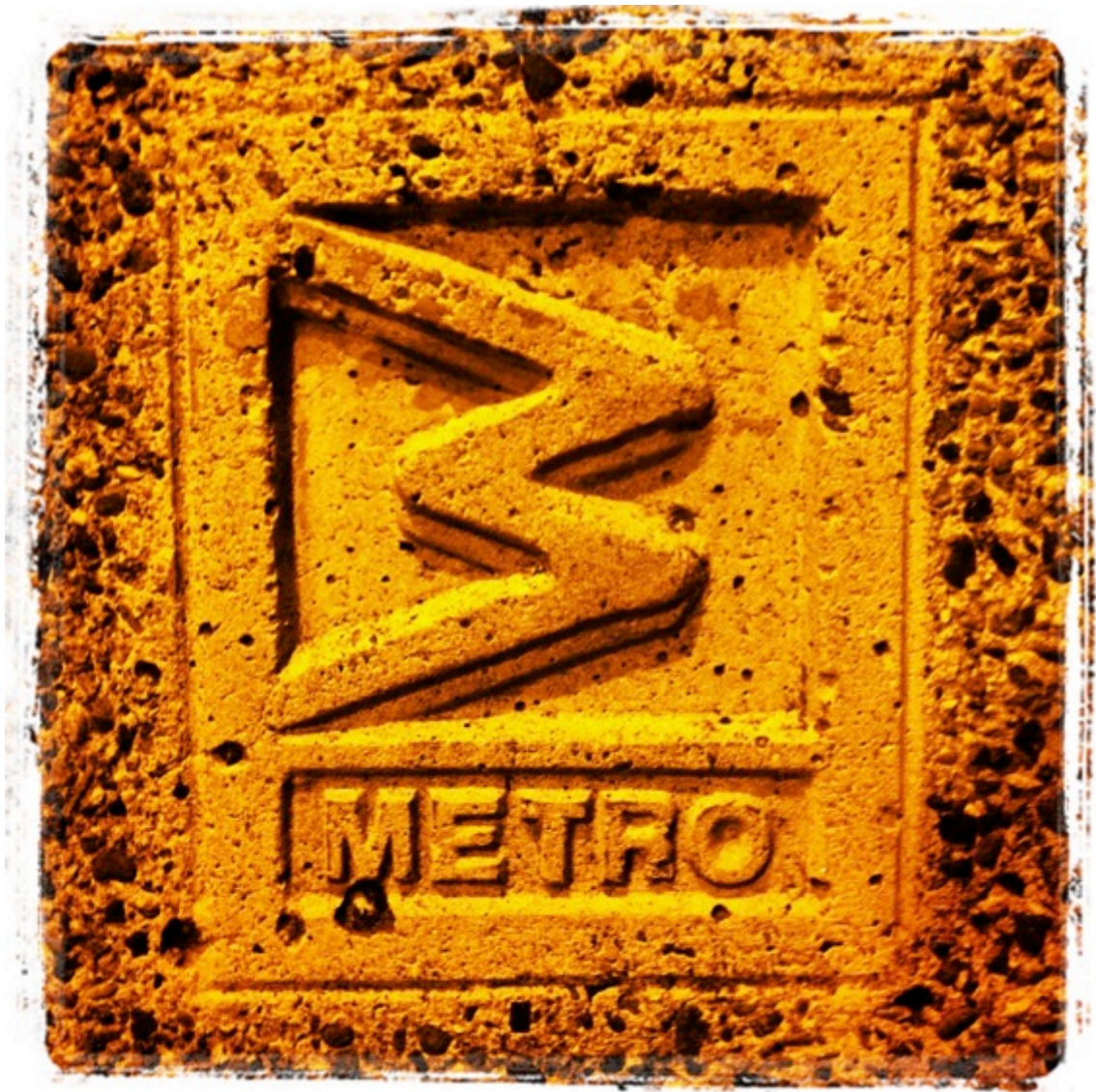
Con estos elementos, podremos implementar el modelo de análisis propuesto por las matrices de la prosaica, en el capítulo MATRIZ DE MOVILIDAD - METRO DE MEDELLÍN en el cual se analizan las diferentes

variables que es posible encontrar al revisar la matriz de sensibilidad en este medio de transporte, entre las modalidades de las dramáticas y los registros de la retórica que se pueden encontrar en cada una de las situaciones en las cuales se encuentra inmerso el usuario del Metro.

Finalmente, en el capítulo TRANSICIONES E IMBRICACIONES se busca *Analizar la transición e imbricación entre la estética cotidiana y la estética controlada en el comportamiento de los usuarios al ingresar y al salir del Metro de Medellín*, el cual constituye el tercer objetivo específico de esta indagación. Esto es posible gracias a los elementos teóricos recogidos en los primeros capítulos y al análisis metodológico que se realiza en el capítulo que lo precede.

En los capítulos TIEMPO y ESPACIO recogemos la información necesaria para conocer el afuera del METRO DE MEDELLÍN. En el capítulo CUERPO conocemos el usuario de este medio de transporte. Luego implementamos un análisis metodológico en el capítulo MATRIZ DE MOVILIDAD concerniente al Metro de Medellín para conocer el adentro de esta institución. Y finalmente, en el capítulo TRANSICIONES E IMBRICACIONES logramos analizar la forma cómo el usuario del Metro de Medellín realiza la transición e imbricación en su comportamiento entre el afuera del Metro de Medellín compuesto por el espacio público y las otras matrices de sensibilidad en las que está inmerso el ciudadano moderno, y el adentro de esta institución compuesto entre otros por los elementos de la Cultura Metro que buscan influir sobre el comportamiento del usuario para garantizar el cumplimiento de su función de movilización.

Finalmente, en las CONCLUSIONES de esta investigación es posible lograr nuestro último objetivo específico, cual es *Proponer líneas de reflexión sobre las transiciones y las imbricaciones, entre las estéticas cotidianas y las estéticas controladas en el comportamiento de los usuarios en el umbral del Metro de Medellín*. Es ahí donde logramos finalmente dar respuesta a la pregunta de esta indagación *¿Cómo se despliega la transición e imbricación en el comportamiento estético de los usuarios al entrar o salir del Metro de Medellín?*



TRANSICIONES E IMBRICACIONES ESTÉTICAS EN EL UMBRAL DEL METRO DE MEDELLÍN

“Lo que la sociedad y la inteligencia humanas deben ver asegurado no es tanto que existan compartimientos, divisiones, diferencias, sino los límites que las fundan y las hacen posibles”

Manuel Delgado

ESTÉTICA

Indagar acerca de la estética, es otear el espacio en un recorrido a través del tiempo. Es explorar a la humanidad en particular entre las otras especies animales que poseen igualmente formas *gestuales* de habitar su espacio, *códigos* de comunicación entre los integrantes de su agrupamiento, y un comportamiento *estético*, que al humano individual y al grupo étnico identifica, a través de la exteriorización del sujeto.

El cuerpo humano al igual que los otros cuerpos animales, ordena sus sensaciones desde el nivel *fisiológico, técnico y social*, pero se diferencia de éstos por su capacidad para intelectualizar sus sensaciones en un nivel superior, el *figurativo*, con el cual buscamos apropiarnos el tiempo y el espacio. Los tres primeros niveles son comunes a todas las especies animales, en el sentido expresado por Andre Leroi-Gourhan en *El Gesto y la Palabra*, donde a partir del estudio de la *estética fisiológica*, se refiere al dispositivo sensorial: “sensibilidad visceral, sensibilidad muscular, gustación, olfato, tacto, audición, equilibrio y visión” (Leroi-Gourhan, 1971:276), como la condición de posibilidad para los tres comportamientos del cuerpo animal; el *nutritivo*, el *afectivo* y el que se traduce en la apropiación *espacio-temporal*.

- Evolución *filética* del comportamiento *nutritivo* que se vale de la sensibilidad visceral, táctil, olfativa y gustativa, para garantizar a través de una técnica, la supervivencia del cuerpo animal.
- Evolución *étnica* del comportamiento *afectivo* que se vale de la sensibilidad muscular, táctil, olfativa y visual para exteriorizar el cuerpo a través de un sistema de comunicación con su etnia.
- Evolución *estética* de la integración *espacio-temporal* que será el resultado de la sensibilidad del equilibrio, la visión y la audición a

través de un ritmo que marque el comportamiento estético del cuerpo.

Este autor sugiere que ninguno de estos tres comportamientos puede concebirse, como ya lo vimos, sin un dispositivo *sensorial* de referencia que permita percibir las formas del espacio, a un cierto *ritmo* corporal.

Estos son los dispositivos de unos ritmos comunes a todos los animales. Pero es en el individuo humano, donde la capacidad de *figurar* a través de las sensaciones que confluyen en él, posibilitó la creación de una red de símbolos que permiten reflexionar acerca de los ritmos que produce la percepción del tiempo y los valores producidos en la percepción del espacio.

Esta humanización del tiempo y del espacio se da por medio de la percepción a través de los sentidos. Proceso que cómo ya se dijo, se intelectualiza en el individuo por medio del gesto técnico que con su ritmo, ha evolucionado en la humanidad hasta el desarrollo actual, “imagen dinámica del ritmo creado por el hombre y modelado en sus gestos y sus emisiones vocales, y luego, en fin, el trazo gráfico fijado por la mano sobre la piedra o sobre el hueso” (Leroi-Gourhan, 1971:307), sobre un doble embudo de vidrio; alrededor de las agujas, o en la pantalla de un *reloj*. Y por medio de un sistema de signos y símbolos que permiten reflexionar acerca de los valores producidos en la percepción del espacio. De esta forma, el tercer eslabón de este proceso, es la experiencia *estética* que crea unas trazas, “código de las emociones”, como las llama Leroi-Gourhan que asegura en el sujeto étnico su inserción afectiva en la sociedad, pues la estética sólo habita en los sujetos que las experimentan.

“Si el útil y la palabra se encaminaron hacia la maquina y la escritura a través de las mismas etapas y casi sincrónicamente, el mismo fenómeno debería haberse producido para la estética: de la satisfacción digestiva al útil bello, a la música bailada y al baile contemplado desde un sillón, no se trataría sino de un mismo fenómeno de exteriorización.” (Leroi-Gourhan, 1971:271)

La exteriorización del cuerpo produce unos “códigos de las emociones” que crean el tiempo y el espacio, en su continua transformación. Sin embargo, la Estética más que en los códigos de las emociones en sí, se despliega en las condiciones de posibilidad desde las cuales se producen tales códigos. Más que el conocimiento en sí, es la facultad de conocer la que interesa. Esto es la forma de territorializar un lugar, un “acto mediante el cual se extraen

fragmentos de los medios circundantes para componer un paisaje melódico poblado por personajes rítmicos. En el territorio ciertas cualidades (sonidos, colores, olores, etc.) entran en conjunciones y disyunciones ritmadas que expresan ciertas transformaciones incorporales, ciertos acontecimientos” (Moreno, 1998:14). Es decir, el territorio es un dispositivo que soporta el comportamiento estético, pues como afirma José Luis Pardo “no es solamente que nosotros ocupemos un espacio (un lugar), sino que el espacio, los espacios, desde el principio y de antemano nos ocupan”. Y como sigue más adelante, “el hecho de que nuestra existencia sea forzosamente espacial tiene, sin duda, que ver con el hecho de que somos cuerpo(s), de que ocupamos lugar. Pero ocupar lugar es sólo posible porque hay un lugar que ocupar, nuestro cuerpo mismo es espacio, espacialidad de la que no podemos liberarnos”. (Pardo, 1992:16)

El cuerpo humano por medio de la percepción territorializa un espacio. La experiencia estética exterioriza ciertas estilizaciones estéticas, crea unas trazas en el espacio y en el tiempo, que llenan de contenido su <<campo perceptivo>>.

Conducta que se expresa en:

- *Gestos* técnicos del individuo que crea objetos en su relación con el espacio, para sobrevivir a través del *tiempo*, dibujando en este proceso, soportes de la memoria genética, “una red rítmica rigurosa, materializada por los repiques de campanas y los toques de las trompetas, que son, a la vez, señales de código de integración y etapas del tiempo” (Leroi-Gourhan, 1971:271), grafismos que forman *etogramas*.
- *Códigos* del lenguaje del integrante de una comunidad que permiten reflexionar acerca de los valores figurados por éstos en la percepción del espacio, y soportan la memoria social, trazando grafismos que crean *etnogramas*.
- *Experiencia estética* de un sujeto en el espacio, “fragmentos expresivos que individual al ser capaz de vivir en ellos” (Pardo, 1992:19), apropiación espacio-temporal por parte del cuerpo que se inserta en su sociedad, a través de la territorialización de un

lugar cuyas características soportan una memoria figurativa que produce *estetogramas*, a través de:

“líneas de fuga, curvaturas, plegamientos, formas de movilidad y transporte para los individuos y en los espacios propiamente dichos, variedades topológicas de las redes, de los puentes, de los nudos, de los túneles, de los intersticios, líneas de fronteras negociables e intercambiables como lógica de multiplicidades, como fragmentos de expresividad” (Aristizábal, 2011:12)

La experiencia estética es la forma en que se exteriorizan unas memorias en el espacio, a través de unos ritmos en el tiempo, soportado en los dispositivos sensoriales del cuerpo. Es decir, consideramos los *etogramas* como las grafías del comportamiento gestual, los *etnogramas* como la figuración de un lenguaje que caracteriza un cuerpo social, y los *estetogramas* como la exteriorización de una experiencia estética del cuerpo que se individua para insertarse en un conjunto social de un contexto estético específico.

Ya que el interés de este trabajo surge desde la estética, el interés se dirige hacia aquellos elementos que constituyen las condiciones de posibilidad del comportamiento estético “como el color, las formas plásticas, sonoras, gráficas, gestuales, o postulares, verbales, hápticas, del sabor y el olor” (Mandoki, 1994:110) que interaccionan con los sujetos sensibles en la vida cotidiana de las ciudades contemporáneas, a través de las llamadas *matrices de la prosaica*, como llama Katya Mondoki a esas situaciones concretas que determinan al sujeto en cada contexto específico.

De esta forma el individuo atraviesa constantemente diferentes contextos de sensibilidad, que exterioriza en las di-soluciones estéticas en el espacio *público* de la fragmentada ciudad contemporánea; e interioriza en las soluciones estéticas de las instituciones privadas y públicas en sus respectivos espacios. La transición e imbricación entre un contexto y otro, entre una situación de libertad y otra controlada, constituye el interés de esta indagación, ya que son los límites de estos contextos los que dan forma a las situaciones que se desarrollan en estos espacios.

Experiencias estéticas de los sujetos que habitan las metrópolis contemporáneas, donde al cruzar el umbral de los diferentes espacios que

componen la ciudad, realizan una transición e imbricación entre la *ciudad* y lo *urbano*, entre la *polis* y la *urbs*.

- Experiencia estética del individuo por medio de las tácticas desplegadas en el espacio público de la ciudad heterogénica.
- Experiencia estética del transeúnte al atravesar el contexto cotidiano del espacio público, hacia un contexto controlado.
- Experiencia estética del sujeto controlada por las diversas estrategias que las instituciones despliegan en la ciudad.

Como veremos a continuación, el interés de esta indagación se centra en el umbral que se cruza al entrar y al salir de la matriz de movilidad llamada Metro de Medellín, uno de los dispositivos entorno a los cuales se despliegan las disoluciones urbanas de la *prosaica*, es decir, de la vida cotidiana constituida por todo aquello que se opone a cualquier cristalización estructural, y sobre el cual el Estado se despliega para solucionar el azar, la alteridad, el conflicto, entre otras formas de habitar las ciudades contemporáneas, a través de una estética del control sobre el usuario, necesaria, según esta institución, para garantizar la fluidez de un sistema compuesto por espacios

“transversales, es decir espacios cuyo destino es básicamente el de *traspasar*, cruzar, intersectar otros espacios devenidos territorios. En los espacios transversales toda acción se plantearía como un *a través de*. No es que en ellos se produzca una travesía, sino que son la travesía en sí, cualquier travesía. No son nada que no sea un irrumpir, interrumpir y disolverse luego. Son *espacios-tránsito*” (Delgado, 1999:36).

Los espacios que componen el Metro de Medellín son espacios de tránsito, para ser cruzados, como un rito de paso, “una práctica social de transformación o cambio que garantiza la integración de los individuos en un lugar determinado previsto para ellos. Al individuo se le asignan así lugares preestablecidos, puntos en la red social, definiciones, identidades que no es posible ni legítimo superar” (Delgado, 1999: 102) como ocurre en esta matriz de movilidad institucional, donde al usuario le aplican todas aquellas estrategias sociales que protegen a una comunidad estructurada contra la contrariedad, pero es el usuario quien decide aceptarlas a través de la transición, o no hacerlo por medio de la imbricación, de acuerdo a las posibilidades que le ofrezca el contexto, en el despliegue de su potencia creativa, es decir, en una ontología menor.

Las matrices a las que se refiere Katya Mandoki, son el albergue de las instituciones modernas, entendidas como “focos de irradiación y producción de sensibilidades. Desde diversas instituciones, el sujeto se contagia de modos particulares de ver y sentir el mundo y la vida” (Mandoki, 1994:182). Ahora bien, más que la mera sensibilidad que despliegan las matrices, ya sean de la prosaica, es decir, de la vida cotidiana, o institucionales, como la del Metro de Medellín, el individuo despliega su potencia en los pliegues que les permiten hacer el uso de su racionalidad en el contexto de la modernidad.

El individuo, por medio del uso de la razón, en sus propiedades ontológicas, crea nuevas fronteras, que van más allá de las impuestas por las estrategias de las instituciones modernas. De esta forma su ontología se vincula a otras formas de explicar el mundo como la política y la estética desde la potencia creativa de éstas, es decir, desde la ontología que altera la vida colectiva.

Las transiciones e imbricaciones en el comportamiento estético que nos interesa investigar, son las diferentes formas que tiene un transeúnte de atravesar un espacio por medio de su ontología *menor*, en un lugar en donde impera la matriz de una ontología *mayor*.

Parafraseando a Deleuze y Guattari (2008:28), una ontología menor es el despliegue de la potencia creativa que hace un individuo dentro de una ontología mayor. Lo que equivale a decir que ‘menor’ no califica a ciertas ontologías, sino las condiciones creativas de cualquier ontología en el seno de una ontología mayor o instituida.

Saber territorializar un lugar a través de las transiciones e imbricaciones estéticas, es emplear tácticas frente a las estrategias que según determinada institución imperan en un contexto, es saber crear un devenir menor, es explotar la potencia ontológica del sujeto a partir de su expresividad en la vida cotidiana.



ESTÉTICA COTIDIANA

De la Poética a la Prosaica

La etimología de la palabra **Estética** remite a *aisthe*, que significa percepción o sensibilidad, y al sufijo *tes*, que remite al agente o sujeto, y no precisamente a una categoría de objetos, o a los elementos que componen el espacio. Por el contrario, la estética remite la experiencia sensible de los cuerpos animales. Es decir, el objeto estético es el resultado del intercambio que un cuerpo sensible establece con un objeto específico, por lo que es posible afirmar que lo estético es aquello que exterioriza el sujeto a través de su sensibilidad en la relación con el espacio. “La Estética se define como el estudio de la facultad de sensibilidad y se constituye en dos campos: el de la poética o estudio de la sensibilidad artística, y el de la prosaica o estudio de la sensibilidad cotidiana” (Mandoki, 1994:83).

Como lo expresamos en el acápite anterior, el humano se diferencia de los animales por su capacidad para intelectualizar sus sensaciones en cada situación de la apropiación espacio-temporal que hacemos de forma cotidiana. En ese sentido, el texto de Yuriko Saito profesora de filosofía de la *Rhode Island School of Design*, cita a Jerome Stolnitz, quien afirma que “todo absolutamente, ya sea sentido o percibido, sea producto de la imaginación o el pensamiento conceptual, puede convertirse en objeto de atención estética” (Saito, 2011:1).

Resulta interesante entonces, en el contexto de esta investigación, disgregar acerca de la estética, y la expansión de la misma en la modernidad (prosaica) respecto a las estéticas restringidas (poética), como eran concebidas con anterioridad, es decir, aquellas que se limitaban al arte en particular. Ahora, en cambio, se propone mirar el arte desde la experiencia estética del individuo para expandir su percepción al espacio en general.

Ahora bien, para algunos teóricos la estética como concepto aun no ha dejado de estar ligado al arte. “El tema de la estética está dominado por la definición del arte, la expresión en el arte, la intención del artista, el arte y la realidad, el arte y la ética, así como los problemas específicos de cada medio artístico. Como resultado, la estética de lo que no es arte es marginada,

atendiendo a ella sólo cuando hablamos de la belleza y la experiencia estética” (Saito, 2011:2).

Es importante resaltar entonces, que al hacer una revisión de los elementos que componen el espacio que ocupamos, encontraremos que la gran mayoría de éstos son objetos que hacen parte de las prácticas cotidianas de toda la humanidad como vestirse, asearse, comer, entre otros comportamientos que desarrollamos a diario en nuestro habitat. De esta forma, es posible afirmar que el mundo del arte se limita a la experiencia estética de quienes tienen acceso a éste, mientras la vida cotidiana se abre a las situaciones en las cuales estamos inmersos todos los humanos constantemente.

Umberto Eco, en sus *Notas sobre los límites de la Estética* es más explícito al definir para la Estética, y más aun para la Estética expandida “como objeto de análisis la cosa en su estructura verificable y las relaciones de ésta con los fenómenos de la sociedad, de la época y con los acontecimientos socio-psicológicos con los que está en conexión” (Eco, 1996:19)

El sujeto estético, como tal, es sensible al arte y a lo bello, como lo han evidenciado los cultores de esta disciplina, sin embargo, también, a raíz de la sensibilidad, el sujeto está expuesto a lo mezquino y a lo extraordinario, a lo burlesco y lo exquisito, a lo vulgar y a lo selecto, a lo bello o a lo horrible, a lo inteligente o a lo estúpido.



Intervenciones artísticas relacionadas con las bellas artes

A diferencia del “marco” en el cual se asiste a una obra de teatro, asistir a un partido de fútbol incluye una gran cantidad de situaciones que “enmarcan” al sujeto en ese contexto particular, como hacer las filas para ingresar a los ‘anillos de seguridad’, ser palpado en la requisita por parte de los agentes de

policía, oler el aceite de la cafeterías en los espacios cerrados por la arquitectura del estadio, escuchar los silbidos dirigidos al equipo rival, presenciar los actos protocolarios como la entrega de escudos o banderas, o entonar el himno nacional.

El “marco” es un estado, un contexto dado, establecido en el mundo artístico, mientras “enmarcar” es un verbo que denota cambio y movimiento en la vida cotidiana. En ese sentido, Saito tiene una sospecha que explicaría el por qué la cultura occidental, es decir, la cultura del proceso de modernización choca muchas veces con su propia idea de lo que se debe ser la modernidad.

“Sospecho que la obsesión por la permanencia en el arte proviene del dominante legado occidental de la metafísica, a partir de Platón, que privilegia la permanencia, la estabilidad, sobre las características primordiales de la realidad: el cambio, la transitoriedad, la permanencia, y el devenir. Sin embargo, la identificación de la realidad con la permanencia no es aceptada universalmente. Muchas tradiciones no occidentales, abrazan un punto de vista: que la realidad se compone de un flujo constante, la transitoriedad, el movimiento y la impermanencia” (Saito, 2011:6).

La transformación constante de muchos de nuestros objetos y actividades cotidianas, no necesariamente disminuyen su valor estético, sino que por el contrario, puede mejorar nuestra capacidad de figurar a través de la experiencia. De hecho, la mayoría de los objetivos y actividades cotidianas no necesariamente tienen un fin estético. Por ejemplo, creamos herramientas para sobrevivir, comemos para alimentarnos, nos vestimos para protegernos, nos aseptamos por higiene, entre otras actividades en las cuales tenemos un comportamiento estético con objetivos estéticos, que generalmente no son artísticos.

La Estética de la vida cotidiana es definida por Katya Mandoki como la *Prosaica*, que sin tener la elegancia de la *Poética* hace parte de la Estética, antes restringida a las disquisiciones sobre el arte y lo bello, ahora expandida a través de la ontología menor que despliega el individuo, en su potencia creativa, al transitar por los espacios de la cotidianidad.

La Prosaica se dirige entonces a estudiar la sensibilidad del individuo en la vida cotidiana, no por oposición a la poética, sino desde la perspectiva de una estética alterna. De hecho, la prosaica es la matriz de sensibilidad que constituye las condiciones de posibilidad para las manifestaciones artísticas. “La prosaica es la teorización del proceso estético enfocado en sus manifestaciones cotidianas, mientras que la poética enfoca a la sensibilidad

como objeto de transformación y comunicación intersubjetiva” (Mondoki, 1994:89).

Los objetos y actividades cotidianos han sido creados o se realizan con motivos prácticos. Es decir, ellos no exteriorizan una visión, una idea, una visión del mundo, como lo hacen la mayoría de obras de arte. A pesar de los debates que persisten sobre la intencionalidad artística, no se puede negar que un objeto de arte es un vehículo por el cual un artista trata de comunicar o expresar una cierta visión, actitud o una idea. Sin embargo, la gran mayoría de las expresiones del individuo se llevan a cabo a través de objetos y actividades cotidianos.

Prosaica: intercambios estéticos en la vida cotidiana

Las practicas estéticas son la realización de una intercambio entre un individuo y su entorno, o de una comunicación entre él y otro(s) individuo(s), en contextos específicos al poner en común su sensibilidad. Los gestos, las palabras, los objetos, los sonidos, los rituales, son formas de comunicación estética que producen significación y sentido desde la sensibilidad de los sujetos inmersos en determinado contexto.

Producen significación y sentido porque el intercambio y la comunicación se hacen a través de los signos y símbolos, entiendo los primeros desde el orden de la semiótica, constituidos a partir de su carácter diferencial frente a otros signos, en el proceso de significación; mientras los segundos están cargados de energía en sí mismos, lo que les imprime un carácter de inmanencia, dentro de la simbología. Sin embargo, tanto signos como símbolos no pueden interpretarse de forma aislada, ya que dependiendo del contexto, un objeto puede ser lo uno o lo otro. “En los signos, el significante produce inexorablemente efectos de significación, es decir, significados definidos por un contexto y una estrategia de significación. En los símbolos, los efectos son múltiples y hasta contradictorios, complejos” (Mandoki, 1994:104). El signo es ex-tenso en la medida en que se funda en la variación, mientras el símbolo es in-tenso pues se basa en la concentración.

El signo es la condición de posibilidad del lenguaje en actos de comunicación, a través de aquellas formas perceptibles que produzcan efectos

de significado en el sujeto. Mientras el símbolo es formal, ideal, abstracto, es decir, produce sentido a partir de la concentración de materia, energía y tiempo en un objeto específico.



MATRIZ DE SENSIBILIDAD

El significante estético es exclusivo, ya que sólo el sujeto puede significar en la relación con su entorno, en cada situación particular. Katya Mondoki sugiere que este proceso se desarrolla en el individuo por medio de los registros retóricos como el *acústico*, el *icónico*, el *léxico* y el *quinésico*; y por ende no es el contexto en sí el que significa, sino el sujeto como tal. Ni los libros expresan, ni las palabras significan; son los sujetos los que hacen expresar a los libros y significar a las palabras.

La autora Katya Mandoki propone las llamadas matrices de la Prosaica, que expresan el contexto de sensibilidad en los cuales está inmerso el sujeto a diario. De forma práctica se propone un cuadro, una tabla, es decir, una matriz en las que el intercambio estético, se muestra como un proceso de la experiencia sensible que puede ser visto desde un eje dual de coordenadas. “Al eje vertical lo llamaremos dramática, y consiste en la actitud, el gesto, el acto, el impulso, el desplante desde el que se produce la comunicación estética” mientras “al eje horizontal lo llamaremos retórica, que quiere decir en su acepción clásica el acto de influir el pensamiento y la conducta del espectador; es el discurso persuasivo” (Mandoki, 1994:136).

En otras palabras, la Dramática está constituida por las acciones de la vida cotidiana que producen efectos sensible en el individuo a través de la exteriorización de éstos, mientras la Retórica es el arte de persuadir al otro, no sólo a través el lenguaje, sino también de otros registros como el del cuerpo, los objetos y los sonidos.

En ese sentido, el Metro de Medellín, comprende dentro de las *Estrategias de comunicación con el usuario* (Metro, 2005:47) el *Trato persuasivo*, es decir, convenciendo a las personas a partir de argumentos racionales sobre los beneficios que encontraría al tomar determinada decisión; *Lenguaje persuasivo*, que se basa en el mismo principio de la persuasión pero a través de “la conjugación de los verbos en la primera persona del plural, con lo que se les dice a los usuarios que el personal Metro es el primer comprometido en el cumplimiento de las normas que se les exige a los usuarios” (Metro, 1995:48); *Lenguaje positivo*, por medio del cual se intenta romper con una tradición, de nuestra cultura antioqueña que está permeada por un lenguaje trágico y prohibitivo (¿Cómo el de la religión católica? La

misma de la virgen María que está en la entrada a todas las estaciones), *Escucha empática*, que forma al personal Metro para que aprenda a escuchar a las personas; y finalmente, la última estrategia la constituye el *Reconocimiento a la capacidad del usuario*, partiendo de la posibilidad de éste para asumir responsabilidades asignadas.

“Entendemos al sujeto-significante como enunciante y como intérprete en las relaciones estética cotidianas.” (Mandoki, 1994:138). Es decir, el otro se percibe a través del intercambio estético, donde confluyen una actitud (dramática) y una forma de comunicarla (retórica). La dramática configura a la retórica, mientras ésta, a su vez, articula a la dramática en la medida en que la retórica no sólo expresa a la dramática sino que se constituye para producir un efecto de dramática en el destinatario.

La dramática produce sentido a través de articulación de los símbolos, en diferentes modalidades: *proxémica*, *cinética*, *enfática*, y *fluxión*. La retórica en cambio, produce significación por medio de los signos, en los registros: *léxico*, *acústico*, *somático*, y *escópico*.

En la medida en que el objeto de esta investigación gira en torno al Metro de Medellín, haremos una breve conceptualización de las manifestaciones de la dramática y de los registros de la retórica, con el fin de proponer una matriz del Metro de Medellín posteriormente.

DRAMÁTICA

La dramática consiste en las actitudes, el talante, los impulsos y desplantes de energía en la comunicación estética. Por dramática se designa en este caso el acto de un sujeto, y su despliegue de energía en la vida cotidiana hacia la producción de efectos sensibles en el otro.

Las categorías de la dramática, son llamadas por Mandoki como ‘modalidades’, las cuales son la *proxémica*, la *cinética*, la *enfática* y la *fluxión*. La dramática es dialógica en la medida en que manifiesta la actitud de un sujeto hacia su interlocutor en cuanto que a través de la *proxémica* puede acercarlo o alejarlo; por medio de la *fluxión* puede abrir o cerrar el intercambio al flujo de energía y tiempo; con la *cinética* puede dinamizar o paralizar, agilizar

o retardar la interacción; y finalmente, con la *enfática* es posible enfocarse en un aspecto particular de cada situación.

Modalidad proxémica

La proxémica es un término que designa, a partir de convenciones culturales, la distancia, es decir, la lejanía o cercanía, no sólo corporal (somática) sino también por los otros registros de la retórica, como la distancia en el lenguaje (léxica), en los sonidos (acústica) y como tal, en el espacio (escópica).

Modalidad cinética

La cinética se refiere al movimiento, es decir, al dinamismo, a la estabilidad y a la solidez de los sintagmas en cada registro. En la cinética, el ritmo caracteriza el orden y la regularidad, la lentitud o la vivacidad, por ejemplo.

Modalidad enfática

La enfática se refiere a la fuerza, al acento, al foco o a la intensidad de energía en una situación particular. Podemos decir que sé es enfático cuando se carga un enunciado con mayor energía que otros, donde se hace mayor vehemencia o se singulariza de acuerdo a la importancia del énfasis que se quiere hacer. El énfasis está relacionado entonces con el mayor o menor grado de densidad o condensación de sentido, es decir, de energía que se despliega en el eje de lo simbólico.

Modalidad fluxión

La fluxión es la modalidad dramática de abrir o cerrar, tensar o relajar, gastar o contener, disipar o controlar energía, materia o tiempo a través de los sintagmas. El término se refiere a lo que fluye, es decir, evidencia los actos de retención o expulsión, de control o liberación, dilatación y contracción de energía, tiempo o materia en un intercambio social determinado.



Momentos de la dramática de los usuarios en el Metro de Medellín.
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

RETÓRICA

La retórica es entendida como una forma del discurso, ya que está conformada por significantes en cadenas sintagmáticas que producen efectos de subjetivación sensible en el individuo.

La retórica que propone el modelo de análisis de Mandoki está constituida por cuatro registros: el *léxico*, conformado por sintagmas verbales, ya sean orales o escritos; el *somático*, es decir el despliegue corporal, donde están incluidos los gestos, la postura, la expresión facial, el olor, la temperatura y talla del cuerpo, entre otros; el *acústico*, o también llamado sonoro, que consiste en la entonación, volumen, timbre y textura de la voz; y el *escópico*, el cual se configura a partir de lo visual, espacial, topológico, escenográfico, etc.

Registro léxico

La léxica remite a la palabra organizada en frases, sintagmas o discursos. De esta forma, el registro léxico de la retórica se refiere entonces a la forma en que se ejerce el discurso escrito o verbal. A partir de ahí, se analizan entonces el

repertorio de términos, la formación lingüística, el tipo de lenguaje que se utiliza, el estilo que se elige y la actitud con que se despliega.



Aviso de salida del Metro de Medellín en la estación *La Estrella*.
Fotografía: autor

Registro acústico

Al hablar, las palabras se emplean como medio de comunicación, y a su vez, se emiten sonidos que soportan cargas semánticas que complementan o contradicen al registro léxico.

De esta forma, el registro acústico se manifiesta por escuchar o hacer escuchar los sonidos en general, sean la voz humana o animal, el ruido o la música, la bulla o el silencio, por ejemplo.



Objetos en el interior de las estaciones y de los vagones del Metro de Medellín a través de los cuales se emiten sonidos.

Fotografía: Carolina Hernández Arango

Registro somático

El registro somático es el uso retórico del cuerpo para producir efectos de valoración, a través de diversidad de índices corporales, como el aspecto facial, la posición del cuerpo en general, los movimientos específicos de brazos y pies, entre otros.

El enunciante pretende lograr con su lenguaje somático algo más que la transmisión de signos: lo que pretende es persuadir de una u otra forma. De

ahí que el cuerpo se manifieste como medio de comunicación estética en su expresividad gestual y facial, su olor como en la secreción de feromonas, su sabor, textura y temperatura que en la interacción cotidiana producen efectos de apreciación o repulsión respecto al enunciante.



Cuerpos de los usuarios del Metro de Medellín.
Fotografía: Carolina Hernández Arango

Registro escópico

La palabra 'escópica' que significa ver o mirar, se refiere a la observación que puede hacer un sujeto de un entorno construido a partir de sintagmas de componentes espaciales, visuales, objetuales como el vestuario, los accesorios, el maquillaje o la escenografía.

La decoración de un espacio cotidiano constituye estrategias de enunciación escópica debido a la elección de componentes, el estilo y la disposición de los objetos utilizados, entre otros aspectos.



Objetos que hacen parte del adentro del Metro de Medellín.
Fotografía: Carolina Hernández Arango

En resumen, los dos ejes de la matriz, la dramática y la retórica se entretajan en cada una de las dieciséis variables que es posible formar a partir de los cuatro registros y las cuatro modalidades de estos dos vectores.

Específicamente para el Metro de Medellín, cruzaremos estas variables después de conocer el contexto en el cual se enmarca este sistema.

2 RVP100

465

3

RVP100



TIEMPO

Simultaneidad de infinitos acontecimientos posibles, que se superponen en disoluciones, entre las múltiples posibilidades que ofrecen los códigos de *cronos*. “El tiempo socializado implica un espacio humanizado, integralmente simbólico, así como día y noche caen en horas fijas sobre unas ciudades cuyos invierno y verano están reducidos a unas proporciones medias y donde las relaciones entre los individuos y su lugar de acción son instantáneas” (Leroi-Gourhan, 1971:309). Códigos controlados que se emplean, entre otros fines, para solucionar las situaciones problemáticas que pueden surgir en los contextos estéticos.

- Situaciones fugaces, no ritmadas e in-armónicas en las que se desenvuelve el sujeto en la estética cotidiana afuera, en esa confluencia de extraños unidos por el anonimato.
- Situaciones de transición e imbricación del ciudadano desde un escenario en el cual el tiempo es relativo, hacia otro en el cual es un imperativo.
- Situaciones estables, ritmadas y armónicas en las que está envuelto el sujeto a través de las articulaciones institucionales de una estética controlada, donde los usuarios de un espacio se identifican con el sistema que impera adentro de éste.

Situaciones que en la actualidad se enmarcan en el contexto de la *modernidad*, aun cuando algunos autores plantean una transición hacia la posmodernidad, o sobremodernidad, cómo lo llamaría Marc Auge en Francia; cuestión que desde la década de 1980 en Estados Unidos se convirtió en un tema habitual en las discusiones académicas.

“Ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros y del mundo y que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos. Los entornos y las experiencias modernos atraviesan todas las fronteras la geografía y la etnia, de la clase y la nacionalidad, de la religión y la ideología: se puede decir que en este sentido la modernidad une a toda la humanidad. Pero es una unidad paradójica, la unidad de la desunión: nos arroja a todos a una vorágine de perpetua desintegración y renovación, de lucha y contradicción, de ambigüedad y angustia” (Berman, 2011:1).

El desarrollo de esta época se configura a partir de los procesos sociales en constante devenir, como los avances tecnológicos y científicos que cambiaron la imagen que teníamos del mundo y nuestra ubicación en éste, a través de las máquinas de vapor, las vías férreas, y la aceleración de la velocidad; la expansión de las zonas que industrializaron la producción a escala internacional, cambiando el entorno urbano, con la consecuente destrucción de los paisajes precedentes; la aceleración del ritmo vital, la división de la sociedad en clases, los nuevos escenarios de poder, las alteraciones demográficas que han propiciado grandes migraciones a nivel planetario y desde las zonas rurales hacia las urbanas, expandiendo las ciudades de forma caótica; las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) que sitúan en una sola red a los diferentes grupos de intereses, por medio de diarios, telegramas, telégrafos, teléfonos, entre otros medios de comunicación de masas que informan a una escala cada vez más amplia; el fortalecimiento de la institución *Estado* administrado burocráticamente para ser más eficiente y eficaz, y así obtener un mayor poder sobre los individuos y comunidades que hacen sus demandas, todo esto en el marco de una economía de mercado capitalista, siempre en expansión que a medida que se globaliza abarca más extensión, pero aumenta el azar que provoca la crisis eterna de esta sociedad que no conoce la solidez ni la estabilidad.

“Lo cierto es que, hoy, fronteras y zonas horarias ya no son una barrera; estamos en una era de cambios de escala: el mundo se ha convertido en algo muy pequeño porque todo está, real o virtualmente, más «cerca» y porque somos conscientes, gracias a la tecnología de los satélites, de ser un punto ínfimo en el universo; pero al mismo tiempo resulta más grande, porque las telecomunicaciones y los veloces medios de transporte, que atraviesan el mundo en unas cuantas horas, posibilitan que muchas partes del planeta, antes ignoradas, nos resulten ahora familiares” (Betti, 2004:7).

El progreso, concepto característico de esta época ha aumentado la capacidad de experimentar los trastornos que éste ha suscitado, de manera estética en la exteriorización de la sensibilidad humana. Las capacidades del cuerpo humano están allí para ser usadas, ya sea inmediatamente como un instrumento, o en el largo plazo cómo un recurso del progreso. Al cuerpo hay que sacarle el máximo beneficio, pero no sólo monetario para alcanzar los logros materiales, sino personal para experimentar el interior vital, es decir, la sensibilidad.

Ante esta perspectiva de análisis es necesario considerar una de las condiciones correlativas al progreso, como lo es la expansión de las masas. Proceso que se encuentra directamente relacionado con la capacidad de expansión material del individuo en la modernidad. En *“Discursos interrumpidos” en la obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica*, Walter Benjamin analiza el cambio de la percepción sensorial del individuo en la modernidad, a partir del proceso de reproductibilidad técnica de las obras de arte, impulsado por la expansión de las masas, es decir, la masificación.

Esta dinámica de los objetos de la modernidad, desvirtúa la autenticidad de la obra de arte por ejemplo, la cual radica en su marco, es decir, en el aquí (espacio) y el ahora (tiempo) que la hacen irreplicable. “El ámbito entero de la autenticidad se sustrae a la reproductibilidad técnica -y desde luego que no sólo a la técnica-“ (Benjamin, 3). La reproductiva técnica separa el objeto de la reproducción del ámbito de la tradición, la cual está en constante negociación con la modernización que impulsa estos procesos, como el de la masificación.

Este proceso característico la época del progreso, influye en la figuración que hace el individuo del espacio a partir de su percepción sensorial, y que repercute sobre todos los ámbitos de la humanidad, desde la antigüedad hasta la modernidad. Precisamente la modernidad cómo proceso constituye un cambio en el sensorium de la humanidad, que como tal se caracteriza, por la destrucción de aquello que Benjamin llama el aura de las cosas, y la constante renovación de éstas en el presente con una perspectiva futurista. En ese sentido, “la época de su reproductibilidad técnica desligó al arte de su fundamento cultural: y el halo de su autonomía se extinguió para siempre” (Benjamin, 10). Es decir, al aura cultural de la obra de arte a partir de la misma cultura de masas expulsó la obra de arte reproducida técnicamente, de su ámbito ya que la reproductibilidad técnica de la obra artística modifica la relación de la masa con el arte en este caso, y con gran cantidad de los objetos de la modernidad.

El cambio en la percepción sensorial que ha traído la modernidad, el cual se evidencia en la expansión de la sensibilidad más allá del arte, a la vida cotidiana, obedece en gran medida a la ampliación de las fronteras culturales en la globalización, ya que la sociedad de masas, a medida que crece en tamaño, necesita estar abierta, no solo económica, sino también política y

culturalmente, para que se pueda realizar el intercambio de productos materiales e intelectuales, que requiere la sociedad burguesa, pues

“nuestra visión de la vida moderna tiende a dividirse entre el plano material y el espiritual: algunos se dedican al <<modernismo>>, que ven como una especie de espíritu que evoluciona de acuerdo con sus imperativos artísticos e intelectuales autónomos; otros operan dentro de la órbita de la <<modernización>>, un complejo de estructuras y procesos materiales –políticos, económicos y sociales- que, supuestamente, una vez que se ha puesto en marcha, se muere por su propio impulso, con poca o nula aportación de mentes o almas humanas. Este dualismo, que impregna la cultura contemporánea, nos aparta uno de los hechos que impregnan la vida moderna: la mezcla de sus fuerzas materiales y espirituales, la íntima unidad del ser moderno y del entorno moderno” (Berman, 2011:129).

Esta es pues una sociedad urbana que estimula los modelos modernos de consumo y a la vez reprime los modos modernos de producción, que nutre las sensibilidades sin reconocer los derechos individuales, que crea en la ciudadanía la necesidad de comunicarse mientras monopoliza la información y la oficializa. Es una sociedad que empuja a los ciudadanos a la calle para librarse de la <<jaula de hierro>> institucional. “El modernismo busca un camino que conduzca al abismo, pero también un camino para salir de él o, mejor dicho, para atravesarlo” (Berman, 2011:278).



El sistema de transporte público masivo metro es una característica de las ciudades modernas
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

Modernidad, Modernismo y Modernización

Esta es la época Moderna, caracterizada a partir de diferentes palabras que toman la raíz etimológica de este nombre: Modernidad, Modernismo, Modernización. Estos conceptos tienen repercusiones diferentes en la actualidad, y cada uno asume diferentes procesos dentro de esta época.

El término “moderno” se empleaba desde el siglo X en las polémicas filosófico-religiosas. Desde una concepción positiva para denotar libertad, y actualidad con las nuevas ideas y descubrimientos, o desde una acepción negativa para significar ligereza, y falta de arraigo en las ideas tradicionales.

Más adelante, en el siglo XIX, ante la inminencia de los cambios acelerados en todos los ámbitos, el uso de esta palabra se populariza para distinguir la antítesis entre tradición y modernidad, un momento de ruptura en el devenir de la humanidad, que implícitamente encierra una exaltación de lo nuevo y una condena de lo viejo. Sin embargo, como veremos a continuación, la heterogeneidad de las sociedades del mundo contemporáneo hacen imposible, sostener una polarización entre sociedades tradicionales y sociedades modernas. “Sociedades hoy consideradas modernas conservan rasgos premodernos. Este reconocimiento no significa reducir el problema a un asunto de gradualismo, sino que, por el contrario, implica entender la sociedad moderna como un proceso histórico complejo, heterogéneo, reversible y, por tanto, carente de una pretensión de universalidad” (Corredor, 1992:37).

Modernidad

Difícilmente es posible entender la modernidad como el resultado de un proceso histórico, por el contrario habría que pensarla como el proceso en sí, un devenir cada vez más acelerado, que durante su transcurso histórico ha presentado tanto elementos de continuidad como de dis-continuidad.

“**Marc Augé** denomina nuestra cultura actual «**sobremoderna**», y con ello le adjudica un cierto sentido histórico: el término «sobremodernismo» refiere tanto a lo moderno y a lo posmoderno como a una superación de lo que ambos términos indican (...) la **sobremodernidad** reconoce sus vínculos con ambos desarrollos culturales aunque los trasciende, y refiere a la realidad actual de la no-frontera que diluye espacios e identidades, a la globalización que afecta los desarrollos políticos, económicos y **culturales**, y a un modo nuevo y particular de relacionarse con el otro ligado, necesariamente, a los avances tecnológicos” (Betti, 2004:8).

“Se trata de un proceso de carácter global -de una realidad distinta a las precedentes etapas históricas- en la que lo económico, lo social, lo político y lo cultural se interrelacionan, se interpenetran, avanzan a ritmos desiguales hasta terminar por configurar la moderna sociedad burguesa, el capitalismo y una nueva forma de organización política, el Estado-nación” (Revueltas, 1990).

El ideal de la modernidad es el de un proceso por medio del cual el individuo se apropia de su naturaleza y a partir de ésta configura su constante transformación. Es decir, el imperativo de la modernidad se manifiesta en el uso pleno de la razón por parte del individuo, diferenciándose de las formas tradicionales de dominación de las sociedades premodernas.

La modernidad es un proceso social de construcción de actores liberados del mundo sacralizado, y comprometidos con una visión secular del mundo y, por consiguiente, para transformarlo.

Es ese sentido, el concepto modernidad sólo es posible emplearlo para hacer referencia a los sujetos y no precisamente a los objetos de la modernidad, de igual forma que sólo es posible hablar de la experiencia estética del sujeto y no de objetos estéticos como tal.

En este punto es posible hacer un pliegue entre estética y modernidad, para esbozar la forma en que el comportamiento estético del sujeto contemporáneo es una expresión de la modernidad, en la medida en que es un ejercicio de libertad individual. Es decir, es un despliegue de su potencia creativa, que se extiende hacia las fronteras de las instituciones modernas que ordenan la vida colectiva expandiendo el umbral del control en función no sólo de los límites percibidos por los registros escópicos, sino también, léxicos, acústicos y somáticos en las diferentes matrices de sensibilidad en las que se ve envuelto el sujeto en su vida cotidiana.

En la modernidad, el comportamiento estético y político del sujeto se vinculan, en el ejercicio de su libertad para desarrollarse y crear un pensamiento, a nivel individual, que potencie su creatividad. Esta ontología (“menor” cuando se aleja de los poderes) expande las fronteras de la sensibilidad y del pensamiento, y por ende transforma de una u otra forma, nuestra vida en sociedad, expande la frontera que enmarca el proceso de modernización.

Modernización

Sí la modernidad nos remite al proceso individual, la modernización entonces remite al proceso colectivo por medio del cual se materializa la modernidad. La modernización no es un proceso individual, por el contrario su potencia está en el actuar colectivo a través de la institución rectora de la sociedad: el Estado, el cual adquiere mayor relevancia después de la II Guerra Mundial, momento en el cual el capitalismo toma la modernización como un referente para oponerse al comunismo, y desde el ámbito cultural desligarse de la tradición.

La modernización es un proceso por medio del cual se desarrollan las fuerzas productivas de una sociedad a partir de la apropiación de las posibilidades que ofrece el espacio como tal, es decir las transformaciones derivadas del desarrollo técnico y científico del hombre. Por ende, como proceso social, es necesario entenderlo como un sistema de

“procesos acumulativos y que se refuerzan mutuamente: A la formación de capital y a la movilización de recursos; al desarrollo de las fuerzas productivas y al incremento de la productividad del trabajo; a la implantación de poderes políticos centralizados y al desarrollo de identidades nacionales; a la difusión de los derechos de participación política, de las formas de vida urbana y de la educación formal; a la secularización de valores y normas” (Pinzón, 3).

Específicamente en el caso colombiano Jorge Orlando Melo detalla las características del proceso de modernización del Estado, el sistema social, y la cultura, en el texto *Algunas consideraciones globales sobre "modernidad" y "modernización" en el caso colombiano*.

“El proceso de consolidación de un Estado moderado exige la ruptura de formas particulares de ejercicio del poder público, la eliminación de estructuras regionales políticas independientes, el establecimiento de sistemas tributarios eficientes, confiables e impersonales, la conformación de una burocracia y un sistema policial capaces de imponer las decisiones del Estado. El proceso de modernización del sistema social incluye el crecimiento del sector urbano, la eliminación de diferencias legales entre la población, el debilitamiento de la dependencia individual de estructuras estamentales, étnicas y familiares y el surgimiento de un sistema de clases sociales formalmente abiertas. Las transformaciones culturales pueden incluir el debilitamiento de la función de la religión, el surgimiento de un sistema masivo de educación pública, la incorporación acelerada de tecnologías de comunicación provenientes de los centros económicos avanzados, el cambio de valores sociales y percepciones acerca del trabajo, la riqueza, el empleo del tiempo, la función de la ciencia, etcétera” (Melo, 1990).

De forma detallada, Melo sitúa a partir de 1958 la aceleración del dominio por parte de las instituciones modernas en Colombia, sin dejar de

coexistir con aspectos tradicionales promovidos en muchas ocasiones por las mismas instituciones modernas, pues como se mencionó antes, tanto las ideas modernas como las tradicionales no han dejado de co-existir.

Un ejemplo de ello, lo constituye el objeto de nuestro estudio: el Metro de la ciudad de Medellín. Un sistema de transporte público masivo, expresión del proceso de modernización que ha caracterizado el desarrollo de la sociedad antioqueña, ligada a la creación de una identidad trabajadora y pujante. Ahora bien, este medio de transporte, expresión de la modernización, es controlado a través de la institución el *Metro de Medellín*, la cual sostiene dentro de su discurso institucional, que este sistema “ha conciliado dos universos aparentemente en conflicto: la modernidad y la tradición. Se ha utilizado como una excusa para la recuperación de valores y actitudes, invitando a mantener vigentes la solidaridad, la amistad, el cuidado, la obediencia, el trato amable, la dignidad, la honradez, la responsabilidad, la disciplina, el esfuerzo, la iniciativa, la religiosidad, el amor al arte y el deseo de legar una vida mejor para las nuevas generaciones” (Metro, 1995:20).

Se pone en evidencia de esta forma, cómo el proceso de modernización, en términos generales, avanza a un ritmo más acelerado que el proceso de modernidad, “como si el funcionalismo más moderno hubiera reactivado más o menos voluntariamente las formas más arcaicas o legendarias. Ahí también hay penetración recíproca de las dos burocracias, la del pasado y la del futuro” (Deleuze y Guattari, 2008:109).

Modernismo

El modernismo se refiere a la ideología que acompaña tanto el proceso de modernidad como el de modernización y por ende constituye un imaginario alrededor de éstos, que les otorga sentido. Sin embargo, frente a la dinámica por medio de la cual en el siglo XX estos procesos se desarrollaron a ritmos diferentes, el modernismo optó por seguir el camino de la modernización, convirtiéndose en la ideología del proceso de transformación de las fuerzas productivas. En ese sentido, el modernismo ha carecido de un rasgo de la modernidad, la ilustración del pensamiento propia de los hombres modernos, como sujetos de su propia transformación.

Marshall Berman comienza su libro clásico *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, definiendo el modernismo “como cualquier intento por parte de hombres y mujeres modernos de ser tanto sujetos como objetos de la modernización, de captar el mundo moderno y sentirse cómodos en él” (Berman, 2011:xi).

La diferencia en los desarrollos que han tenido ambos procesos, el de modernidad y el de modernización, en palabras de Consuelo Corredor es “el divorcio entre la apropiación de la naturaleza por el hombre, liderada por el desarrollo de la ciencia y la técnica –la modernización-, y la apropiación del hombre de su propia naturaleza, lo que le permite el desencantamiento del mundo –la modernidad-” (Corredor, 1992:41).

La sociedad moderna es un proceso histórico, en el que el sujeto se apropia de su propia naturaleza, es decir, como la veíamos anteriormente, una ontología, un proceso creativo por medio del cual el individuo se aleja de los poderes, lo que le permite un desencantamiento del mundo, frente al desarrollo acelerado que ha tenido la modernización, es decir, el proceso de apropiación de la naturaleza por la sociedad.

En el marco de las discusiones que suscitan los procesos de modernidad, modernización y modernismo se evidencia la tensión entre el progreso y la estabilidad. El primero parece dotar de vida intelectual a la materia, mientras reduce la vida humana al nivel de una materia bruta que se reproduce mecánicamente, pues al parecer algunos sentimientos humanos mueren cuando nacen las máquinas, en esa visión futurista de la modernidad, encarnada por el movimiento *futurista* liderado por Filippo Tommaso Marinetti, de destruir para construir. Mientras la segunda nos libraría de los conflictos actuales, pero en un escenario de entropía, en el que asistiríamos a una muerte lenta. Esta situación ha llevado a que el poder busque equilibrar los progresos en la industria con una regresión en la política, en donde la libertad está restringida a “un sepulcro hermosamente construido y perfectamente sellado”, como la “jaula de hierro” que analiza Michel Foucault, compuesta de instituciones totalitarias que niegan cualquier tipo de libertad dentro de éstas y entre sus fronteras. Mientras promueven de forma paralela la industrialización a

través de la técnica, y la consecuente apertura económica de los mercados para el intercambio de productos.

Esta tensión entre progreso y tradición ha llevado en muchos casos a la confrontación entre las masas que defienden una u otra visión, lo que según Benjamin evidencia que “la sociedad no estaba todavía lo bastante madura para hacer de la técnica su órgano, y de que la técnica tampoco estaba suficientemente elaborada para dominar las fuerzas elementales de la sociedad” (Benjamin, 24).

En otras palabras, la época moderna liberó al individuo del dogma religioso pero forjó al mismo tiempo nuevas cadenas para esclavizarlo. Entre otras formas, por medio de la renovación en el direccionamiento del poder a través del Estado que se ha materializado, entre otros ámbitos, en el espacio público de las ciudades contemporáneas, y en las instituciones a su cargo. Ha acelerado la desintegración y fomentado la agregación de los grupos privados de interés. Comunidades herméticas en un principio, pero que ante la emergencia de la alteridad, comienzan a solidificarse instantáneamente, y a continuación a borrar sus propias fronteras de acuerdo a las innumerables circunstancias que plantea la vida moderna, en una constante unión de componentes cada vez más volátiles, pues como diría Berman decir que nuestra sociedad se está desintegrando sólo quiere decir que está viva y goza de buena salud. Este es el poder fáustico que deriva de la capacidad para desarrollar continuamente las oportunidades, con las cuales satisfacer las crecientes demandas de los ciudadanos actuales, lo cual ha llevado a que el Estado acumule más poder a través del direccionamiento del progreso en diversos ámbitos de la sociedad, entre ellos la ciudad, pues en las grandes metrópolis, las obras públicas más importantes son realizadas con recursos estatales, bajo un plan cuyo parámetro central es la planificación en torno a objetivos concretos y articulados.

Estas son las acciones de un Estado liberal comandado por una burguesía que tomada en su conjunto no puede existir sin revolucionar constantemente lo que Marx llamaría las “condiciones de producción” y sus consecuentes efectos sobre la sociedad en general, pues en busca de la rentabilidad todo está hecho para destruirse, para reciclarse o para ser reemplazado, y así garantizar que el proceso recomience constantemente.

“Hasta las construcciones burguesas más hermosas e impresionantes, y las obras públicas, son desechables, capitalizadas para una rápida depreciación y planificadas para quedar obsoletas” (Berman, 2011:96).

Esta característica de la modernidad impregna diversos ámbitos de la humanidad, haciendo que la fluidez y la volatilidad se conviertan en cualidades primordiales de las artes en general, desde mediados, hasta finales del siglo XIX. Por su parte el urbanismo apropia estos ideales asociados con la velocidad de diferentes formas: a través de los bulevares y las grandes avenidas para los peatones y los automóviles en París. Napoleón III encomendó esta misión a Georges Eugène Haussmann, prefecto de la capital francesa, para mejorar la circulación urbana en la ciudad. “La concepción haussmaniana reconcilia, como paradigma, tres puntos de vista: el del embellecimiento o la estética, el de la higiene y el del interés del comercio” (Botero, 1996:188).

De esta forma, el impacto de las intervenciones urbanísticas inspiradas en el modelo haussmaniano es comparable al producido por los actuales sistemas de transporte masivo, y las instituciones que las han propiciado, como es el caso del Metro de Medellín, que permitieron al tráfico asfixiante circular, mediante la destrucción de barrios marginales, al crear nuevas posibilidades para la reunión de enormes cantidades de personas que estimularon la expansión del comercio para financiar estas transformaciones urbanas. Las obras de Haussmann constituyeron al final del siglo XIX el modelo del urbanismo moderno, expandiéndose por toda Europa y hasta América Latina, en las ciudades que en ese entonces surgían. Medellín fue adoptando a través de diferentes planes este modelo, hasta la actualidad, cuando el Metro, la Avenida Oriental, el Parque San Antonio, al igual que otras intervenciones urbanas representan una expresión de la modernidad en esta ciudad.

El Metro de Medellín precisamente en el libro *El Espacio Adecuado*, que esta institución publicó en los comienzos de operación del sistema, evidencia una concepción de la ciudad y del impacto que tendría la implementación de este sistema, que se describe a continuación.

“No puede concebirse la civilización sin la presencia de la ciudad, e incluso podríamos decir que la ciudad es el mayor invento de la civilización, el mayor invento del ser humano. Pero como todo fruto de la civilización, es un tejido enmarañado y complejo, lleno de caprichos y de mañas. No debe comprenderse sólo como una aglomeración

física producto de la casualidad. Exige ser entendida a fondo antes de ser perturbada por otro sistema, fruto también de la civilización, que llega el ánimo de alterar las estructuras existentes y que puede afectar esa sensibilidad de la que tanto hemos hablado” (Metro, 1998:15).

Medellín

Este es el caso del desarrollo de una ciudad que creció lentamente al principio de su evolución, pero que a finales del siglo XIX tomó una dinámica que la consolidó como el principal polo de desarrollo de la región y uno de los primeros del país, gracias a su proceso de industrialización, en un momento en que las instituciones del Estado apenas comenzaban a formarse. En esta época los cambios en la dinámica urbana no eran previsibles y el Estado no contaba con la capacidad para atender las demandas de los ciudadanos que comenzaban a llegar del campo a esta ciudad que se encontraba, y de hecho aún se encuentra, atada al mundo rural.

Fernando Botero Herrera sitúa entre 1890 y 1950 como el periodo en el cual se hizo el mayor esfuerzo para “hacer de Medellín una ciudad moderna y transformar su aspecto pueblerino. También coincide dicho periodo con el proceso de industrialización, que comenzó a afectar la conformación del casco urbano y a plantear la necesidad de adecuar, y en la generalidad de los casos crear y municipalizar, las principales empresas de servicios públicos, la mayoría de las cuales estaban en manos privadas” (Botero, 1996:169).

Estos antecedentes abonaron el terreno para el surgimiento de la *Sociedad de Mejoras Públicas*, fundada en 1899. Esta institución resulta el mejor ejemplo del proceso de modernización en esta ciudad, ya que se creó precisamente con el propósito que, “a semejanza de los que pasa en los centros civilizados, y aunando los esfuerzos y concentrando las voluntades se organice una junta encargada de velar por el ornato y embellecimiento de la ciudad” (Botero, 1996:31).

La dirigencia antioqueña acudió a una institución, para desarrollar el proceso de modernización en Medellín. Esta es una concepción funcionalista de las instituciones modernas que buscan guiar el desarrollo de la ciudad, a partir de los intereses particulares de quienes las dirigen. Una visión gerencial de hacia donde debía ir dirigido el progreso de la ciudad fue la motivación principal para crear la *Sociedad de Mejoras Públicas* que se convirtió en el

mayor dinamizador del desarrollo urbanístico de la ciudad, por encima de las instituciones oficiales, dominadas por intereses privados.

Ante el desarrollo que comenzaba a tener la ciudad, a principios del siglo XX es posible evidenciar la debilidad del Estado en materia urbana, ya que asistimos al inicio de un proceso de urbanización en las ciudades colombianas, que propició el surgimiento en Bogotá de la *Sociedad de Embellecimiento*, ejemplo que guió el surgimiento de la Sociedad de Mejoras Públicas en Medellín. Es decir, las instituciones modernas, que no eran oficiales, ante la inoperancia del Estado en temas urbanos, comenzaron a jugar un papel preponderante en el desarrollo de sistemas de transporte, parques públicos, vías urbanas, saneamiento básico, entre otros.

Esta relación entre las instituciones del Estado, y las instituciones creadas afuera de éste, evidencian también la relación entre lo público y lo privado en una sociedad. En el caso de la ciudad de Medellín, la relación que tenían sus instituciones oficiales con otras que no eran oficiales, como la Sociedad de Mejoras Públicas, muestra cómo la línea entre lo público y lo privado marca en muchas cosas la frontera entre un espacio y otro, entre una matriz y otra, entre el adentro y el afuera, o entre el espacio público y el Metro de Medellín, por ejemplo. A principios del siglo XX la Sociedad de Mejoras Públicas cumplía unas funciones que se yuxtaponían, se confundían o algunas veces se asumían como las oficiales.

En la modernidad, los umbrales que dividen los espacios varían no sólo en función de su carácter misional, cómo público o privado, sino también de otros factores, como aquellos que es posible considerar en el análisis hecho a partir de las matrices de la Prosaica, es decir, de la vida cotidiana.

Ahora bien, las intervenciones físicas en el espacio público no fueron las únicas acciones que desarrolló la Sociedad de Mejoras Públicas, pues en el nivel micro, la formación de un comportamiento cívico de los habitantes de Medellín también hizo parte de su interés, al igual que la búsqueda por orientar el desarrollo de la ciudad hacia las necesidades que presentaba el desarrollo económico de ésta y del área metropolitana en un nivel macro.

Este direccionamiento se apoya en la legitimidad con la que contaban los dirigentes de esta Sociedad de Mejoras Públicas para direccionar el proceso de modernización en Medellín, ya que es indiscutible la “hegemonía

cultural y política de una élite local urbana, la cual tenía un proyecto económico y social aplicado con éxito y logró obtener apoyo de todos los demás grupos o clases sociales; en otras palabras, obtuvo un amplio consenso que le aseguró un extenso margen de acción” (Botero, 1996:40).

En el mismo sentido, Jorge Orlando Melo hace un conciso recuento al respecto.

“Un elemento fundamental para la determinación del modelo de modernización del país -y para el mantenimiento de objetivos modernizadores- durante el régimen conservador fue el desarrollo de la región antioqueña. Allí una élite conservadora socialmente menos tradicionalista (dada su dedicación a actividades comerciales y mineras) impulsó el desarrollo industrial, el mejoramiento de la infraestructura de transportes y la ampliación de la escolaridad con el apoyo de la Iglesia, bajo el impulso de la dinámica generada por un proceso colonizador centrado en el campesinado. Esta situación produjo, simultáneamente, una mayor interiorización de los valores religiosos, muy vinculados a la vida familiar, y una expansión en todas las capas de la población de valores normalmente asociados con la modernidad capitalista: la valoración del tiempo, el afán de lucro, la búsqueda individual del éxito, la valoración de la iniciativa individual, la movilidad territorial y social y, en general, la afirmación de un ethos social individualista (a pesar de los rasgos colectivos de los procesos iniciales de colonización). Además, no obstante la existencia de claros prejuicios raciales, se consolidó una visión abstracta de la ciudadanía y la personalidad, que llevó a abrir a todos el ascenso social, siempre que logran triunfar en la competencia por el dinero o, en menor grado, la cultura” (Melo, 1990).

En resumen, en el contexto de la hegemonía conservadora que se extendió en el país desde 1886 hasta 1930, Antioquia se adelantó a los acuerdos posteriores del Frente Nacional, y allí los dirigentes de los partidos Liberal y Conservador, pusieron por encima de sus intereses políticos, los intereses regionales, basados en el concepto de la des-centralización que les garantizaría el desarrollo de sus actividades económicas, dando pie a ese fenómeno cultural de identidad regional, conocido como “regionalismo”, característico de la región antioqueña.

Lo anterior soportó las acciones que emprendió la Sociedad de Mejoras Públicas, de gran impacto para Medellín, como la formulación del **Plano del Medellín Futuro**, una visión *Futurista* de la ciudad, que caracteriza desde ese entonces la visión de la modernidad en esta ciudad. Este plano había sido en un principio formulado por el Concejo de Medellín en 1890, y actualizado en 1913 a través de un concurso realizado por esta Sociedad en el cual se aprobaron unas disposiciones relativas a la aplicación del mismo. Este Plano y otras acciones emprendida por esta institución fueron aprobadas por el

Concejo de la ciudad, gracias a la cercana relación entre ambas entidades. La construcción del Hotel Nutibara, y las obras de urbanismo necesarias para su construcción, al igual que la canalización de la quebrada Santa Elena entre Bolívar y Palacé, para evitar las plagas provenientes de los terrenos insalubres constituyen ejemplos de esta interacción.

Estas obras fueron subsidiadas en parte a través del mecanismo de valorización, el cual ha sido empleado en Medellín para la construcción de diversas obras de infraestructura durante su proceso de modernización, entre ellas, el Metro de esta ciudad, un sistema de transporte público masivo, planteado como solución al problema de movilidad.

Ahora bien, el predominio de lo privado sobre lo público en el desarrollo de la ciudad, se evidenció en un crecimiento desordenado de la misma, y en la ausencia de una regulación efectiva del Estado en el uso del suelo que hacían los actores privados. Asimismo, la ciudad privilegió las obras de ingeniería y relegó otros aspectos como la arquitectura y la distribución del espacio público, que muestran la debilidad del Estado en materia urbana, como una de las posibles causas del surgimiento de la Sociedad de Mejoras Públicas. En ese mismo sentido, Fernando Botero Herrera, en su libro *Medellín 1890-1950, Historia urbana y juego de intereses*, sitúa la decadencia de esta institución hacia mediados del siglo XX, en el fortalecimiento de las instituciones oficiales, y el surgimiento de otras, como las Empresas Públicas de Medellín que direccionaron las acciones que se desarrollaban en el espacio público de la ciudad hacia las instituciones del Estado que ahora tenían por objetivo cumplir las funciones que antes eran cumplidas por instituciones privadas, como la Sociedad de Mejoras Públicas, ante la ausencia del direccionamiento estatal en esta materia.

Es decir, el proceso de modernización en Medellín lo asumieron en un principio las instituciones privadas, ante la ausencia de esta iniciativa por parte del Estado, y como consecuencia de la primacía de los interés privados en el direccionamiento del desarrollo urbano de la ciudad. Sin embargo, el fortalecimiento de la institucionalidad pública es también una expresión de una etapa de modernización posterior, por medio del cual el Estado amplía su poder al asumir el control sobre el direccionamiento de la sociedad en todos sus aspectos, entre ellos, velar por el progreso, es decir, el desarrollo de las

fuerzas productivas de la sociedad, así como el direccionamiento en otros aspectos como el comportamiento de civilidad que desde la Sociedad de Mejoras Públicas se buscaba inculcar a los habitantes de esta ciudad. “Resulta una constante en la mentalidad de la élite de comienzos del siglo su actitud proclive a la municipalización de los servicios públicos básicos –acueducto y alcantarillado, energía, aseo, mataderos y ferias de ganado- e incluso, a dar solución al transporte urbano mediante la empresa municipal del tranvía, que comenzaría a operar en los años veinte” (Botero, 1996:107).

En este proceso de modernización de Medellín, resultan evidentes entonces las similitudes con el modelo haussmaniano, como la influencia de los criterios ingenieriles en el desarrollo de la ciudad, tanto en sus aspectos públicos como privados, la especulación urbano alrededor del comercio, y la importancia que adquirieron la higiene y la salubridad pública, ya que a finales del siglo XIX en esta ciudad había gran preocupación por el estado sanitario debido al desaseo reinante. “En el fondo de todo sanitarismo está el interés por eliminar los riesgos de las vidas de la gente. A primera vista éste parece un objetivo altruista y liberal, que encuentra vigorosos defensores entre quienes trabajan en los campos de la educación y la promoción de la salud (Marsh, 2002:10) así como en el de la movilidad, pues como se anuncia en el Metro de Medellín constantemente *“El Metro es de todos conservémoslo limpio, y en buen estado evitando consumir alimentos, bebidas y cigarrillos en estaciones y trenes”*.

Estas características, de una u otra forma, intentaban, y aun intentan borrar el pasado rural del cual Medellín no se ha podido desatar. Se buscó siempre que a la ciudad se le asociara con la modernidad y se le comparara con la principal ciudad de referencia y rivalidad, la capital, Bogotá.

El progreso es una palabra que expresa la identidad de los antioqueños desde ese entonces. “No se trata de avanzar lentamente hacia un futuro incierto, sino de dar el salto preciso para dejar atrás el pasado inveterado de pobreza y estancamiento, y dar el paso al progreso, que deberá catapultar a Medellín, y por tanto a Antioquia, hacia lo modernidad” (Metro, 2010:74). Resulta lógico entonces que la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín llamara *Progreso* a su revista institucional, la cual tuvo gran influencia durante

la primera mitad del siglo XX, al promover los proyectos fundamentales para modernizar a la ciudad.

En resumen, la aplicación de las acciones emprendidas por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, contribuyó al desarrollo urbanístico de la ciudad, a partir de la provisión de una dotación de servicios públicos, sumado a la oferta de bienes y servicios del Estado en el espacio público de Medellín. Asimismo, esta Sociedad buscó influir sobre otros aspectos de la ciudad, a través del desarrollo de la civilidad en amplias capas de la población. Esto permeó la creación de una identidad antioqueña a partir del comportamiento cívico de las personas, en su relación con su territorio, lo cual si bien generó ciertas reservas en el ámbito nacional, también fue una oportunidad para comprometer a los habitantes de Medellín con un *progreso* “como entorno de cambios y transformaciones audaces”, una Modernidad “como sentido de la estética urbana”, y un Futuro “como la línea de un horizonte posible” (Metro, 2010:74), apuntalado en esta institución.

Precisamente, en relación con el espacio público generado por el Metro durante su proceso de construcción, “la gestión e iniciativa del Metro puede tomarse como un catalizador de los procesos de generar ciudad. Son obras planeadas y previstas desde mucho tiempo atrás pero que sin el Metro quizá se hubieran demorado bastante para hacerse realidad” (Metro, 1998:110).

El Metro de Medellín a través del imaginario creado por la Cultura Metro, fue planteado como una expresión de la modernización de la ciudad de Medellín, sí entendemos la intención de quienes así lo proyectaron, cómo la búsqueda de unos usuarios que fueran sujetos de esta modernidad, para que este sistema se adecuara al progreso de la ciudad que traería consigo nuevas demandas ciudadanas. El arraigo de la Cultura Metro en los usuarios de este sistema expresa la profundidad del compromiso de los modernos con la modernidad.

Por medio de diferentes publicaciones institucionales, el Metro de Medellín ha creado en el imaginario colectivo, la concepción moderna de este sistema, como “una tecnología novedosa que, aplicada al transporte como una de las actividades diarias del ser humano, facilita la transición de una sociedad de menor a mayor desarrollo tecnológico. En este sentido, la población también se siente más próxima al concepto de ciudadano del mundo, debido a que el

dominio de la tecnología Metro les permite situarse a la altura de las grandes ciudades al beneficiarse del uso de los sistemas de transporte masivo propios del mundo contemporáneo” (Metro, 1995:11). Estos elementos, como la dimensión civilizadora, el ritmo del cambio, la moda y el consumo han hecho presencia con la instalación de entidades bancarias, centros comerciales y vallas publicitarias adentro y afuera del sistema.

Ahora bien, en este punto es importante retomar la de Consuelo Corredor Martínez quien propone que “la nuestra es una sociedad en la cual se ha dado un proceso incompleto de modernización (una modernización a medias) ajeno a un proyecto de modernidad. La tensión resultante de un orden tradicional, erosionado por la modernización, sin la construcción de valores modernos, ha impedido hacer de Colombia una sociedad moderna” (Corredor, 1992:33). Es decir, nuestra sociedad actual no ha resuelto la tensión entre modernidad y modernización, porque no ha llenado de contenido moderno el proceso que ya emprendió de modernización. Tampoco ha entendido que la sociedad moderna es “un proceso histórico complejo, heterogéneo, reversible y, por tanto, carente de una pretensión de universalidad” que no se puede encasillar como tradición o modernidad.

En ese sentido, Fernando Botero Herrera considera que en el desarrollo de Medellín ha prevalecido, quizá en un proceso de reversión, la modernización a costa de los aspectos representativos de la modernidad.

“El atropello al espacio urbano y al corazón histórico de la ciudad con la obra del **metro**, cuya entrada al centro constituye un desastre Arquitectónico –para no hablar del aspecto económico- es, una vez más, la confirmación en los tiempos presentes de nuestra tesis para el pasado acerca del predominio de la visión del ingeniero sobre el aspecto estético en la construcción de Medellín, y de la minusvaloración de la arquitectura y del patrimonio histórico en la forma más brutal. Basta una mirada detenida desde el costado oriental del Parque de Berrío, para constatar que no se ha aprendido de la experiencia” (Botero, 1996:218). Énfasis nuestro.

El Metro de Medellín, como objeto del proceso de modernización cumple su función de movilidad, pero a partir de su reglamento, en muchas ocasiones despoja a la gente de algunas prerrogativas modernas como hablar, reunirse, discutir, comunicar, informar, etc. esto tiende a generar conflictos entre el emisor y el receptor, pues obliga a este último a ingeniarse nuevas formas de apropiarse de estos espacios controlados, ya sea por medio de las transiciones y las imbricaciones en el comportamiento estético.

Este es el escenario para el surgimiento de la ontología menor, es decir, para el ejercicio de una potencia creativa por parte del sujeto, a partir de su capacidad individual formada por la modernidad, en la que éste, a través de su comportamiento estético se aleja de los poderes propios del proceso mismo de modernización, expandiendo los límites del pensamiento moderno.



ESPACIO

El espacio es quizá el elemento fundamental cuando indagamos acerca de la estética, pues junto con el tiempo, constituyen los dos vectores sobre los cuales es posible pensar el individuo humano a partir de su sensibilidad. Sin embargo el espacio en sí, resulta un concepto demasiado amplio sobre el cual la filosofía ha gravitado, con mayor énfasis recientemente, en desmedro del tiempo, concepto sobre el cual giró la filosofía por mucho tiempo. El espacio entonces, para ser ampliado nos remite a otros conceptos como el lugar, y el territorio que también serán estudiados.

El espacio cómo tal es necesario analizarlo en relación con el tiempo. Cómo vimos al comienzo de este estudio, hablamos de un espacio que es ocupado por un cuerpo, pero no entendiendo éste como un pre-supuesto, sino como la producción espacial a través del movimiento corporal desplegado allí. El lugar hace referencia a una configuración de posiciones, es decir, a la ocupación de un espacio por parte de los cuerpos que lo configuran, mientras el territorio es una producción en este espacio, que al reconocerlo cómo propio, es decir, como lugar, despliega una relación identitaria con el individuo.

Podría decirse entonces que “el espacio es un lugar practicado” como afirma De Certeau. “El espacio y el tiempo no están dados de antemano, siempre son multiplicidad ontológica: podemos crear espacios y tiempos distintos de los habituales, podemos interferir en el cerebro y crear nuevas sinopsis cerebrales que perciban y sean afectadas de maneras diferentes. Se pueden crear nuevos espacios-tiempos y otros modos de percibir porque el ‘ser’ ha dejado de ser la Identidad que no permite que nada cambie y ha devenido la potencia de la diferencia misma” (Núñez, 2009:49).

En consecuencia, el espacio institucional sería una fundación estable por parte de las organizaciones para un público homogéneo, es decir para una comunidad, mientras el espacio público sería una producción constante de los transeúntes heterogéneos, es decir, de una colectividad que no se rige por una directriz institucional.

Es así como el Espacio, para los fines de esta investigación, es la ciudad contemporánea o sobre-moderna, definida por las

“pre-ocupaciones o síntesis estéticas, sinestesias que pre-forman la naturaleza en hábitos y hábitats; este orden es el orden de los espacios exteriores al tiempo, son

vistas, tactos, sonidos, olores, colores, gestos, sabores y espacios que configuran la sensibilidad (pasiva) y que constituyen sus condiciones de posibilidad. El espacio es ahora el lugar, es la huella; los espacios son obras de arte sin autor, son hábitos y hábitats que preceden, que hacen el habitante, son ambientes definidos por la naturaleza humana, al mismo tiempo que están determinados por los nuevos objetos (estéticos y urbanos)” (Jaramillo, 2006:7).

En la actualidad presenciamos una estetización de las ciudades contemporáneas en el espacio público, por medio de la transición e imbricación entre las disoluciones estéticas del sujeto, y las configuraciones estatales a través del dominio que éste ejerce sobre las instituciones a su cargo, como el Metro de Medellín que sirve para comunicar los múltiples centros urbanos de las megalópolis contemporáneas. “Rompecabezas o piezas de vitral que no pueden ser armados con una única imagen modélica” (Echavarría, 1998:84).

Esta es una expresión de la composición espacial de las ciudades, resultado de múltiples transformaciones aceleradas al ritmo de los avances de la modernidad. “El precio de hacer avanzar y expandir la modernidad es la destrucción no sólo de instituciones y ambientes <<tradicionales>> y <<premodernos>>, sino también –y aquí reside la verdadera tragedia- de todo lo más vital y hermoso del propio mundo moderno” (Berman, 2011:310) cómo la ciudad misma, cuyo expansión se da durante esta época. Estos procesos de transformación son impulsados desde el ámbito público y privado, por parte de las instituciones oficiales que planean los usos del suelo en forma aparentemente homogénea, y los ciudadanos e instituciones particulares que se apropian de los espacios de una forma heterogénea.

Hacemos referencia al direccionamiento que hace el Estado de las ciudades contemporáneas, a través de las intervenciones en todos los ámbitos que incidan sobre la calidad de vida de sus habitantes, el cual la Organización de Naciones Unidas (ONU) ha agrupado bajo la definición del concepto *hábitat*.

Hábitat

El hábitat, más que la ocupación física de un territorio, es contemplado como la articulación de las dimensiones política, económica, social, ambiental, estética, entre otros elementos que constituyen las condiciones de posibilidad para el ejercicio de la ciudadanía. Estas dimensiones influyen sobre dos perspectivas

del hábitat, que según los estudios sobre la ciudad se podrían resumir entre la *polis* y la *urbs*, entre la ciudad y lo urbano, o como lo define la ONU, entre el hábitat físico y el social.

El *hábitat* físico incluye la vivienda, y aquello que lo rodea, como el suelo, los servicios públicos, el equipamiento, las vías, entre otras intervenciones realizadas por el Estado sobre un territorio específico para mejorar la calidad de vida de sus habitantes (“generación, administración, utilización, aprovechamiento económico, mantenimiento, recuperación, conservación y protección”) a través de la percepción que éstos tengan del entorno. El *hábitat* social, por el contrario, hace referencia a la concepción que se tenga del espacio simbólico en el cual las personas crean unos imaginarios en torno al grupo social donde se desenvuelven dentro de un espacio determinado.

El hábitat como concepto, podría emplearse tanto en las áreas urbanas y rurales de los actuales Estados nacionales. Sin embargo, nos interesa estudiar este hábitat en las ciudades contemporáneas, en la medida en que el rápido crecimiento de éstas representa uno de los fenómenos caracterizados de la modernidad, la sobrepoblación que ha impulsado la construcción de sistemas de transporte público, como el *Metro*, escenario donde se despliega, una de las variadas formas de transición e imbricación entre los diferentes espacios metropolitanos, tanto públicos, como privados.

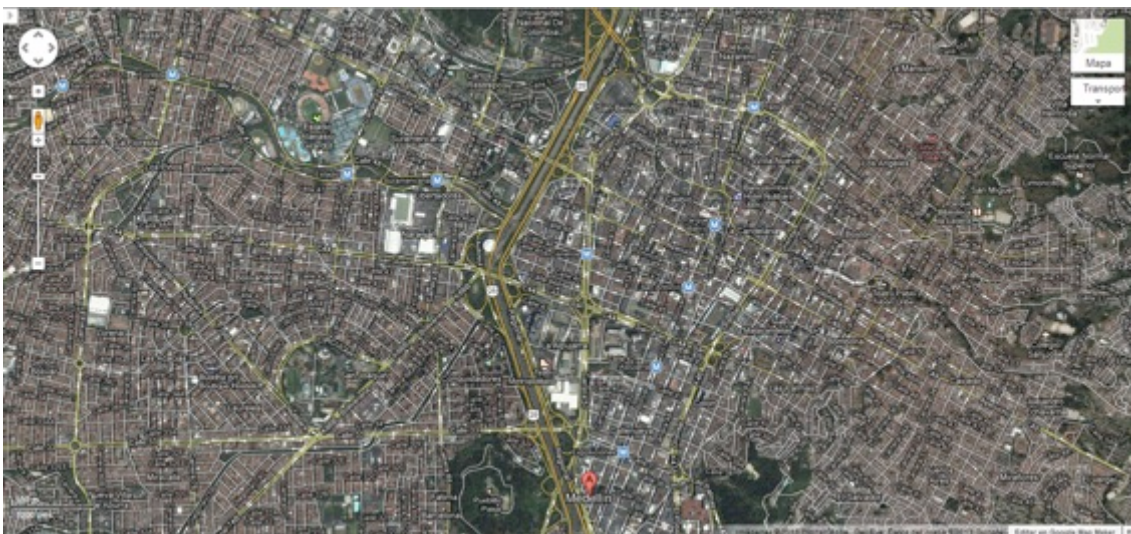


Imagen satelital de Medellín tomada de Google Earth

Ciudad

La ciudad contemporánea representa el acelerado crecimiento demográfico de la humanidad, impulsado por grandes olas migratorias desde el campo hacia las ciudades, generando nuevos conflictos, pero a su vez nuevas posibilidades para sus habitantes. “Desde el punto de vista económico, las causas del crecimiento urbano se hallan en las economías de aglomeración, o, lo que es lo mismo, en el incremento en productividad y eficiencia derivado del solo hecho de estar juntos” (ONU, 2008:25).

Al considerar la administración pública de la ciudad, la aglomeración de personas facilita la toma de decisiones por parte del Estado, y de la ciudadanía, tanto en el hábitat físico, como en el social, afianzando la descentralización política por medio de la democracia participativa, y fortaleciendo los procesos de creación de identidad a una escala local.

En este sentido, nos interesa conocer las características del hábitat de la ciudad, desde una perspectiva política, en la medida en que la administración municipal es la encargada de garantizar las condiciones de posibilidad para el ejercicio ciudadano dentro del hábitat físico y el social.

El hábitat social de la ciudad, será materia de estudio cuando revisemos los cuerpos que habitan este espacio, formando un fenómeno: lo urbano. Así pues, el interés de este apartado gira en torno al hábitat físico de la ciudad, el cual se caracteriza, cómo ya se dijo, por su carácter fractal.

Uno de los primeros elementos que debemos considerar, para analizar el crecimiento de las ciudades, son las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), que permiten en el marco de la globalización, la transmisión de información a grandes distancias, en un tiempo cada vez más corto, cuando las características de la ciudad se asemejan al de una *red* que une puntos dispersos y disímiles dentro de la urbe, es decir un conjunto de nodos interconectados, cuya lógica reticulares selectiva. Geográficamente, supone la integración de diversos espacios, y de sus ocupantes, así como la exclusión de muchos otros. “Lejos de generarse una absoluta dispersión, se configura de manera emergente una concentración descentralizada” (ONU, 2008:27).

Rituales de paso entre el *adentro* y el *afuera*, en el que el adentro está constituido por espacios cerrados que suele albergan relaciones estables,

como las de los miembros de las diferentes instituciones, en donde éstos se reconocen y ven reconocidos su ubicación dentro del sistema. Mientras el afuera está constituido precisamente por lo no construido, como los espacios vacíos de construcciones que constituyen las calles y las plazas por ejemplo en donde las relaciones entre los transeúntes son inestables.

Como muchos autores lo han sugerido, “la historia de la ciudad es la de su espacio público”. Las relaciones entre los ciudadanos, las instituciones y el Estado se expresan en la distribución de las calles, las plazas, los parques, los monumentos, entre otros espacios de socialización. El espacio público es la ciudad entendida como un sistema que permite la movilización y el encuentro, que ordena el territorio, y es el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad.

Espacio Público

La noción de espacio público constituye un eje fundamental al analizar la ciudad, pues allí se expresa la diversidad, y se produce el intercambio ya sea en forma de conflicto o de armonía.

Antes de entrar en materia revisaremos brevemente la historia de este espacio.

Premodernidad

Antes de la era moderna, lo que hoy llamamos espacio público tenía como función principal expresar el poder del Estado. En la premodernidad se caracteriza por ser el espacio para el desarrollo de la actividad política de la ciudadanía. “La vida social pública no se identifica sin más con el conjunto de calles de la ciudad, sino con un espacio público singular y especialmente significativo: el ágora como espacio de discusión y confrontación en el que prevalecen las ideas mejor fundamentadas y argumentadas, no las más votadas por electores pasivos, como es el caso de la moderna ‘democracia de mercado’” (Di Siena, 2009:125).

Modernidad

Para hablar de espacio público en la modernidad, es necesario remitirse al siglo XVII en Inglaterra y Francia, el cual presencié importantes cambios en todos los ámbitos que revolucionaron el mundo occidental, impulsado por la burguesía. El carácter privado que adquirieron ciertos espacios configuraron la oposición que hasta ese entonces no era tan evidente, entre lo público y lo privado. El espacio público estaría constituido por el afuera, calles, avenidas, plazas, bulevares, etc. mientras el espacio privado sería el adentro, lugares separados de otros por límites físicos, con fines específicos, como la vivienda, la empresa, etc.

Los límites entre ambos tipos de espacio están definidos y, materializados de forma eficaz, a través de las fachadas edificadas que delimitan y conforman. La frontera entre el adentro y el afuera, estaría definida por las calles, plazas, muros, verjas, jardines, etc. que constituyen los elementos que de-limitan estos espacios, constituyendo a su vez el umbral inherente a cualquier espacio que se desee atravesar, es decir el limen que define la libertad.

En la actualidad surge un espacio intermedio, espacios “semipúblicos” ya que son espacios controlados por ciertas instituciones para garantizar el cumplimiento de una función específica.

Respecto a este devenir histórico del espacio público, podemos hablar de un proceso por medio del cual la colectividad, a través de diversas tácticas, ocupa el espacio público controlado por la autoridad y lo transforma en un espacio para sentir la estética cotidiana, diferente a la estética controlada por las estrategias institucionales. Es por esto que antes de la modernidad, los espacios públicos estaban dirigidos a expresar el poder del soberano, mientras en la actualidad se orientan hacia prácticas disciplinarias, para obtener un control sobre el cuerpo del ciudadano.

“En la modernidad la clase revolucionaria, la burguesía, inició un cuestionamiento al poder del soberano, presionando por ser parte de las decisiones políticas que afectaban a la nación. Una manifestación de dicha presión fue la ocupación de los espacios públicos para comerciar, discutir o protestar, y la creación de una esfera de libertad entre el Estado y lo privado, la esfera pública, tal como es descrito por Habermas (1991). Este es el momento en que un discurso sobre el espacio público se hace necesario, cuando –de acuerdo con Foucault (1980)– la arquitectura se hace cargo de la seguridad, la salud y otras preocupaciones sociales; no para alterar las relaciones de poder, sino para mantenerlas (Di Siena, 2009:130).

En la actualidad el espacio público reduce el hábitat social, a la vez que amplía el hábitat físico de la ciudad. La calle es el espacio para la sociabilidad difusa, más que el marco para el ejercicio de la actividad política, la cual se ha ido desplazando hacia lugares cerrados (¿privados?) y especializados. Sí bien en la calle aún se desarrollan ciertas actividades políticas como manifestaciones, conmemoraciones, desfiles, etc., éstas cada vez pierden vigencia, y han dado paso a la configuración de una red de espacios públicos para la convivencia de la ciudadanía, que está marcada por la proximidad física y la distancia social, por el juego entre el control y la libertad.

“El espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc.)” (Di Siena, 2009:28).

El espacio público es concebido desde los ámbitos tanto públicos como privados, reconfigurando el uso que se le daba a algunos de estos espacios anteriormente. Zonas comerciales convertidas en calles y plazas, dejando atrás su concepción como espacios cerrados y excluyentes; estaciones de servicio público y hospitales que son equipamientos multifuncionales; instalaciones universitarias y culturales que han dejado atrás la concepción de campus cerrados y excluyentes, para convertirse en vitalizadores de áreas urbanas, creando espacios de transición e imbricación con el entorno.



Personas haciendo uso del espacio público del parque Berrío de Medellín
Fotografía: autor

El espacio público está constantemente reconfigurándose desde las diferentes ópticas que lo componen, desde el sector privado, como ocurrió en Medellín a principios del siglo XX, pero en gran medida, desde el sector público que a diario toma decisiones sobre este espacio. Al respecto, Jordi Borja postula el espacio público de la ciudad, como un desafío global a la política urbana: un desafío urbanístico, político y cultural.

Urbanístico: el espacio público no es el espacio residual entre las edificaciones y la infraestructura de movilidad. Este espacio como tal constituye el elemento ordenador del urbanismo, en cualquier nivel de intervención en la ciudad. “Es el espacio público el que puede organizar un territorio que sea capaz de soportar diversos usos y funciones y el que tiene más capacidad de crear lugares. Ha de ser un espacio de la continuidad y de la diferenciación, ordenador del barrio, articulador de la ciudad, estructurador de la región urbana” (Borja, 2000:41).

Político: el espacio público es el espacio de socialización, en cualquiera de los espacios de uso colectivo que conforman la ciudad, desde urbanizaciones, centros comerciales, instituciones educativas, equipamientos culturales, calles, galerías, plazas, parques, infraestructura de movilidad, etc. “Todas estas realizaciones son susceptibles de un tratamiento urbanístico que

genere **espacios de transición**, que contribuyan a crear espacios de uso colectivo” (Borja, 2000:41).

Cultural: la monumentalidad del espacio público cumple diversas funciones, como referente urbanístico, manifestaciones de la historia, símbolo de identidad colectiva, entre otras...

Sin embargo, la dimensión cultural del espacio público no se limita a la monumentalidad, sino al conjunto de los edificios, equipamientos y infraestructuras de la ciudad que posibilita el despliegue por parte de los ciudadanos de esos rasgos que expresan su identidad, y a su vez le permiten desplegar su ontología creativa al expandir los límites culturales. “Las formas siempre transmiten valores, la estética es también una ética. Menospreciar el espacio público, su calidad, su belleza, su adecuación a los gustos y las aspiraciones de los diferentes sectores de población más allá de su función específica, es simplemente dejar de lado la gente y contribuir a los procesos de exclusión” (Borja, 2000:42).

Modernidad tardía

Los avances en las TIC han influido notablemente sobre la formas de sociabilidad de los habitantes en los espacios públicos de las ciudades contemporáneas. Ya no se asiste a la pérdida del carácter social, sino también físico del hábitat. Los espacios privados ganan relevancia, mientras los espacios públicos desdibujan su carácter “público”, pero sobretudo su carácter como “espacio”, en la medida en que éste no halla un cuerpo que lo ocupe, ni un cuerpo para ocupar.

En ese sentido surgen los “no-lugares” teorizados en primera medida por Michel De Certeau, y retomados por Marc Auge entre otros autores, haciendo referencia a esos espacios cuya función es facilitar la circulación de las personas, como “la calle, los pasillos del metro, las discotecas, las salas de espera, la gran superficie comercial” entre otros. Manuel Delgado es otro autor que ha indagado sobre este concepto, y al respecto nos dice que

“El espacio no tiene un nombre que excluya todos los demás nombres posibles: es un texto que alguien escribe, pero que nadie podrá leer jamás. El no-lugar es al lugar lo que el espacio al territorio. Es un punto de pasaje, un desplazamiento de líneas, algo - cualquier cosa- que atraviesa los lugares y justo en el momento en que los atraviesa, por lo que, por definición, produce itinerarios en filigrana en todas direcciones, cuyos

eventuales encuentros son precisamente el objeto mismo de la antropología urbana. El no-lugar es el espacio del viajero, es decir de su hablante, de todo aquellos que dicen el espacio y, haciéndolo, producen paisajes y cartografías móviles. En la ciudad ese decidor del espacio es el transeúnte, el usuario de los transportes públicos o de las playas urbanas, el aficionado en el estadio, el consumidor extraviado en el supermercado, en los grandes almacenes o en el centro comercial” (Delgado, Etnografía:4).

El “no lugar” es un cruce de trayectos, de desplazamientos, tránsitos y pasajes, donde no hay univocidad, ni estabilidad, ya que éste es producido por operaciones que lo orientan, lo circunstancian, lo temporalizan. Por este motivo el “no lugar” se opone al “espacio antropológico”, entendido como un espacio mítico, indentificadorio, histórico, entre otros conceptos asociados a unos valores que no son precisamente los de la modernidad, como la iglesia, la villa, el monumento, etc. mientras el “no lugar” es el producto de los desplazamientos de los paseantes que disuelven las marcas que representan los lugares, para generar con sus pasos un espacio indefinido, enigmático, vaciado de significados concretos, abierto a la pura especulación, como la que se da en la calle, la plaza, el baño público, los cajeros automáticos, el bus, es decir en los espacios de transito propios de la época moderna.

Ante esta perspectiva el espacio público físico toma un carácter jurídico instrumental para pasar, es decir, cómo posibilidad de transitar dentro del hábitat de la ciudad, donde el único espacio público reconocible es la red de movilidad cuya función se limita a proporcionar una accesibilidad a los distintos usos privados del suelo, a través de los dispositivos implementados por el Estado, cómo los andenes, las calles, las autopistas, los puentes, los túneles, etc., y los sistemas de transporte público masivo, controlados por instituciones públicas en unos casos, privadas en otros, o bajo modelos híbridos cómo las concesiones, las licencias, los permisos, entre otros.

En la estación *Caribe* del Metro de Medellín, por ejemplo, encontramos un no-lugar alrededor de su oferta de movilidad. La Línea A del Metro se conecta con la *Terminal de Transportes del Norte*, propiedad de la Alcaldía de Medellín, al igual que presta servicio de articulación con el sistema de Buses alimentadores del sistema, y con los Buses y Taxis que transitan por la Autopista Norte de la ciudad, aledaña a la Terminal. El flujo constante que presenta este sector, constituye un “no-lugar” en todo el sentido de la palabra, en la medida en que integra diversos medios de transporte que conforman el

sistema de transporte público masivo del Valle de Aburrá, generando un tránsito permanente.

“Suprema conexión del transporte terrestre local, la Estación Caribe tiene brazos a la Terminal de Transporte que recoge los buses, taxis, colectivos que arriban por la carreteras del norte de Medellín. A este mismo lugar llegan las flotas interdepartamentales que provienen de la costa atlántica. Los pasajeros con maletines, cantimploras y pequeños alijos retoman aquí el tramo final para situarse en su barrio” (Jaramillo, 1996:50).



Terminal de transporte del Norte, contigua a la estación *Caribe* del Metro de Medellín.
Fotografía: autor

Este es el escenario para el desarrollo de la “cultura urbana nómada” a la que se refiere Di Siena, cuando expresa que “el espacio público se vuelve una extensión temporal, una red de datos de referentes funcionales de identidad privados creando una nueva identidad cultural de la ciudad y del ciudadano: la identidad del pasajero y del anonimato; del lugar de estar al lugar de paso” (Di Siena, 2009:135).

Las dos características principales de los espacios públicos actuales, la virtualidad y la negación de su carácter de lugar (“no-lugar”), han cambiado la forma de relacionarnos, y de percibir a través de la sensibilidad en estos

espacios. Las calles ahora potencian el intercambio de información, las negociaciones entre los transeúntes, pero no sólo de productos, sino de palabras, miradas, olores, sabores, sonidos, entre otras formas, muy diversas, de sensibilidad que es posible encontrar en el espacio público actual, espacio para el ejercicio de la libertad dentro del marco normativo del Estado, el propietario de este espacio, del cual el ciudadano se puede apropiar, sin llegar a ser una parte de su propiedad. Es decir, el espacio público es el lugar para la mediación entre el Estado y la sociedad.

“Como acabamos de ver, la espacialidad es uno de los problemas urbanos de mayor peso, se comprende entonces que el transporte, y especialmente el transporte de personas en un espacio urbano, a cualquier escala, es un problema de primer orden; la magnitud absoluta de dicho problema es por supuesto muy distinta en una ciudad mediana a como lo es en una metrópoli; pero de todas maneras es un problema en el primer plano” (Botero, 1998:12)

De esta forma, uno de los aspectos que el habitad considera es la movilidad, el desplazamiento, la circulación, es decir, el tránsito entre los diferentes espacios de la ciudad, que está asociado a la transición e imbricación que se da en el umbral de las fronteras en los espacios ocupados, que por sus características difieren, ya sea por su carácter público o privado, por el control que ejercen diferentes instituciones, por la función para la cual fue concebido, por estar adentro o afuera, pero sobretodo por la real apropiación que los ciudadanos hacen de éste.

La transición y la imbricación están asociada a la *mediación*, concepto emitido por Marx, y sobre el cual Manuel Delgado hace una clara explicación que es importante revisar, pues expresa las estrategias y las tácticas mediante las cuales se produce una mediación entre el Estado y la sociedad civil.

“se pone de nuevo de manifiesto que la dominación de una clase sobre otra no se puede producir sólo mediante la violencia y la represión, sino que requiere el trabajo de lo que Althusser presentó como “aparatos ideológicos del Estado”, a través de los cuales los dominados son educados –léase adoctrinados –para acabar asumiendo como “natural” e inevitable el sistema de dominación que padecen, al tiempo en que integran, creyéndolas propias, sus premisas teóricas. De tal manera la dominación no sólo domina, sino que también dirige y orienta moralmente tanto el pensamiento como la acción sociales” (Delgado, 2007:4).

Así entendido el espacio público constituye un lugar en el cual el Estado, investido bajo una forma democrática de gobierno que se caracteriza por la igualdad de derechos y deberes universal para todos los ciudadanos, legitima

su existencia como institución que intenta homogenizar la diversidad social, buscando un consenso social, para facilitar su accionar. “El espacio público es un concepto jurídico: un espacio sometido a una regulación específica por parte de la Administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo y que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades” (Di Siena, 2009:28).

Es interesante entonces retomar la acepción jurídica del espacio público en Colombia, el cual está regido por la **Ley 9 de 1989** que en su *artículo 5* define el espacio público físico como “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los bienes privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes”.

Pero el espacio público es también el lugar en el cual la sociedad puede cuestionar la autoridad estatal, y las formas de control que ejercen en general, y sobre el mismo espacio público en particular, cuando los consensos que se logran no respetan la diferencia. De esa forma el enfoque jurídico del espacio público que sí bien permea las formas de apropiación de este espacio, lo tendremos como referente de la modernidad, pero ya que buscamos revisar este espacio en la actualidad, nos interesa estudiarlo desde una óptica más allá de la distinción entre lo público y lo privado, y ubicarlo cómo el escenario intersticial para el despliegue de la sensibilidad de los ocupantes, es decir, para la transición y la imbricación en el comportamiento estético de los usuarios, entre distintos espacios que están en constante negociación, en la dinámica propia de las ciudades.

Espacios de transición e imbricación como una “fábrica o un depósito abandonados o un espacio intersticial entre edificaciones. **Lo son casi siempre los accesos a estaciones y puntos intermodales de transporte** y a veces reservas de suelo para una obra pública o de protección ecológica. En todos estos casos lo que defina la naturaleza del espacio público es el uso y no el estatuto jurídico” (Borja, 2000:27. Énfasis nuestro). En estos espacios confluyen múltiples funciones, se relacionan las personas, se intercambia información, es decir, cumplen una función necesaria que el urbanismo oficial

no resuelve adecuadamente, donde el acontecimiento es norma y la estructura es excepción.

En los espacios controlados las instituciones oficiales buscan imponer una moral que se ve amenazada por la estética cotidiana de los transeúntes que cruzan de diferentes formas el espacio público. Es por esto que “allí donde los códigos no son suficientes para controlar los sistemas, se requiere el *apoyo externo* de la moralidad” (Rabotnikof, 1997:65).

Es decir, el uso que se haga del espacio público, necesariamente generará conflictos entre sus ocupantes y el espacio cómo tal, lo que hace necesario negociar constantemente la ocupación que ellos hagan de éste. La alteridad es la regla general en la ciudad actual, donde la *diferencia* en el color de la piel, en la clase social, en las ideas, en la religión, en la concepción de la sociedad o del Estado, entre otros escenarios, es la principal fuente de conflictividad.

Como se evidencia en el recorrido histórico que se hizo sobre el espacio público, éste ha sido un escenario constante de la tensión entre el Estado y el ciudadano. Las instituciones de poder proveen, diseñan y ejecutan los espacios públicos. Sin embargo, los espacios públicos son espacios de apropiación por antonomasia por parte de los ciudadanos.

Un Estado que sí bien impone unas normas, no podemos olvidar que en términos generales, lo hace bajo el mandato ciudadano de proteger la vida y garantizar un hábitat tanto físico como social, que posibilite el ejercicio de la ciudadanía. Vivimos una época que brinda mayores condiciones de control frente a los riesgos que en muchos casos nosotros mismos hemos creado, bajo condiciones que posibilitan un mejor desarrollo humano que el de nuestros antepasados, lo cual se ve reflejado en la expectativa de vida, que según las estadísticas de los demógrafos, ha aumentado.

Sin embargo, estos alcances no ha sido fácil obtenerlos. Los hemos logrado a costa del control, la censura en muchos casos de los descarrilados, de las personas que transgreden el orden moral, olvidando quizá que “como decía un sabio médico, entre las funciones del doctor está la de lograr que a sus pacientes les sea posible seguir haciendo las cosas agradables que les hacen daño —fumar en exceso, comer y beber en exceso— sin que se maten antes de lo preciso” (Marsh, 2002:5).

La función de regular el espacio por parte de la institucionalidad se puede desarrollar de muchas formas, cómo la segmentación de espacios con usos específicos para direccionar la multiplicidad de funciones que por inercia confluyen en el espacio público. Hacemos referencia a los espacios semipúblicos que, a través de otras instituciones, buscan controlar al ciudadano para lograr su misión institucional. En este escenario se producen negociaciones asimétricas en donde el comportamiento del ciudadano exterioriza una transición y una imbricación entre una estética controlada y otra cotidiana.

Al respecto, refiriéndose a la vigilancia precisamente, “Jane Jacobs (1961), argumenta que la seguridad en las calles, por vigilancia y mutuo control, suena mal en teoría; en la vida real no es un mal, es central para mantener la apertura y el uso público de las calles” (Di Siena, 2009:63), es decir, para garantizar la movilidad, por lo cual nos encontramos con propuestas cada vez más aceptadas por los mismos ciudadanos de dinámicas de control por algún tipo de autoridad, como ocurre en las calles, donde para garantizar el tránsito, se emplean mecanismos de regulación como los semáforos, los resaltos, las restricciones vehiculares, las señales, los agentes de policía, los agentes de tránsito, entre otros. O como ocurre en el Metro de Medellín, donde emplean torniquetes, señalización, líneas amarillas, presencia de fuerza pública, etc. y se emiten constantemente mensajes como *“Señor usuario, por su seguridad y agilidad en el servicio por favor no apoye su cuerpo en las puertas del tren”* para garantizar la fluidez del sistema.

Esto también lo podemos constatar en el discurso institucional del Metro que describe su proceso de Formación de Usuarios como “una labor basada en creer en el buen espíritu de la gente, en su capacidad para asumir normas y responsabilidades y de participar activamente en la prestación de un servicio que es exitoso en la medida en la que es el usuario quien participa activamente de la realización del mismo” (Metro, 2012).

Administración del espacio público

“La arquitectura debería entenderse como política y la política como arquitectura”

Dominico Di Siena

Durante las primeras décadas del siglo XX sucedieron una serie de hechos a escala mundial que se catalizaron con la crisis económica de 1929, suscitando la transformación de las funciones del Estado con el propósito de evitar las crisis y mantener el crecimiento económico. Para esto, se faculta a esta institución para intervenir en la economía mediante estrategias que implican coordinación, regulación, planificación, etc. Sin embargo, sólo a partir de la Segunda Guerra Mundial, el Estado asume un papel dominante. Los objetivos trazados requieren una ampliación e intensificación del control burocrático sobre la sociedad, a través de instituciones que mezclan represión y tolerancia, hacia los ciudadanos subordinados en todos los ámbitos.

Uno de esos ámbitos es el espacio público que en la actualidad presenta características paradójicas, como son el desplazamiento de las funciones que cumplía anteriormente hacia la virtualidad, y el afianzamiento de otras, como la movilidad que propicia la negación del lugar. Es por ello que cobra mayor relevancia la disponibilidad de estos espacios para los ciudadanos para transitar, y su administración es un tema recurrente dentro del discurso político en la actualidad. “La generación, administración, utilización, mantenimiento, recuperación, conservación y protección del espacio público físico es un aspecto clave en la calidad de vida de los habitantes de una ciudad y, por tanto, de la gobernabilidad de ésta” (ONU, 2008:13).

En otros términos, podría decirse que el espacio público, es un espacio privado de propiedad del Estado el cual, según la Constitución política de un país, en este caso de Colombia, cumple las funciones que el consenso social le ha encomendado. Ahora bien, no necesariamente los administradores del Estado, es decir los políticos, aciertan a la hora de dirigir una sociedad cada vez más heterogénea y en constante contradicción. Es ahí, en ese espacio intersticial, donde se presenta un vacío entre la ciudad concebida a través de estrategias, y la ciudad practicada por medio de las tácticas de los individuos. El espacio controlado es el Palacio de Cristal, la nueva antítesis de la ciudad, “un mundo extraurbano altamente desarrollado, súper tecnológico,

autosuficiente, planificado y organizado en su totalidad –porque ha sido creado *ex nihilo* en suelo virgen-, administrado y controlado más a fondo y por tanto, <<más agradable y ventajoso>> de lo que cualquier metrópoli moderna pudiera llegar a serlo jamás” (Berman, 2011:253). Esto hace que su antítesis, la ciudad y los espacios públicos que la conforman sean los escenarios propicios para los usos antitéticos a los del Palacio de Cristal, es decir, a los que son concebidos por una institución.

La función principal del Metro de Medellín gira en torno a la movilidad. Para lograr esto, el concepto “Cultura Metro” bajo el lema “Metro de Medellín, Calidad de Vida”, ha ordenado la gran mayoría de las acciones que emprende esta institución. Ahora bien, debido a la amplitud de el concepto, éste ha sido aplicado por el Metro no sólo en la infraestructura de movilidad asociada a esta entidad, sino que se ha ampliado a otros espacios de Medellín, principalmente al espacio público de esta ciudad.

“el Metro es calidad de vida porque facilitó el cambio en el uso del suelo potenciando el desarrollo social, económico y comercial de sectores que estaban afectados por su inadecuada o pobre utilización, constituyéndose como un eje orientador, al convertirse en la guía para el ordenamiento y crecimiento del entorno. Adicionalmente, aportó al desarrollo vial a lo largo del recorrido del sistema y contribuyó al mejoramiento del paisaje y del entorno urbano, con el criterio de recuperar la ciudad para el ciudadano, a través de la limitación del acceso vehicular, la ampliación de los entornos públicos y la adecuación de senderos peatonales” (Metro, 1995:17).

El interés de esta investigación no es constatar sí el Metro de Medellín cumplió con estos propósitos que tenía trazados, ni tampoco es evaluar la calidad del espacio público en torno a este sistema. Lo que sí nos interesa resaltar es el impacto que ha tenido la producción del espacio público por parte de esta institución sobre el habitad social, es decir, sobre el comportamiento que ejercen los ciudadanos, específicamente los usuarios del Metro de Medellín, tanto en adentro como afuera de esta institución,

En este sentido el Metro de Medellín creó la llamada Cultura Metro, que es posible relacionar con el análisis que hace Manuel Delgado del control que ejerce el Estado sobre los ciudadanos en el espacio público a través de la retórica oficial

“Se trata pues de disuadir y de persuadir cualquier disidencia, cualquier capacidad de contestación o resistencia y –también por extensión– cualquier apropiación considerada inapropiada de la calle o de la plaza, por la vía de la violencia si es preciso, pero previamente y sobre todo por una descalificación o una des-habilitación

que, en nuestro caso, ya no se lleva a cabo bajo la denominación de origen subversivo, sino de la mano de la mucho más sutil de incívico, o sea contraventor de los principios abstractos de la ‘buena convivencia ciudadana’” (Delgado, 2007:5).

Las instituciones estatales están obligadas a plantear formas de regular el uso del espacio público en la medida en que una adecuada vivencia en el hábitat físico y social son su responsabilidad. Es por ello que a través de la normatividad, las organizaciones buscan controlar a los individuos, imprimiendo el discurso de una moral que incluso pretender extender fuera del ámbito institucional. Es allí donde se despliega la ontología creativa del individuo, a través de las transiciones y las imbricaciones en su comportamiento estético entre los espacios de la vida cotidiana y los espacios controlados para cumplir una función específica.

Espacios semipúblicos

“Todo sitio ‘propio’ es alterado por lo que, de otros, ya se encuentra ahí”
Michel de Certeau

Se ha expuesto el espacio público cómo concepto que cobra mayor relevancia en la gobernabilidad local, en la medida en que su principal función en la actualidad es garantizar la movilidad. Los espacios públicos han ido perdiendo su utilidad como espacios de relación para convertirse en espacios de transición.

Ahora cobra vigencia la obsesión por el control de la ciudadanía, por parte de los administradores que limitan las opciones de uso del espacio, asignándole funciones específicas.

“El funcionalismo predominante en el urbanismo moderno descalificó pronto el espacio público al asignarle usos específicos. En unos casos se confundió con la vialidad, en otros se sometió a las necesidades del orden público. En casos más afortunados se priorizó la monumentalidad, el embellecimiento urbano. O se vinculó a la actividad comercial y a veces cultural. Y en casos menos afortunados se utilizó como mecanismo de segregación social, bien para excluir, bien para concentrar (por medio de la accesibilidad de los precios, de la imagen social, etc.)” (Di Siena, 2009:57).

Este es el escenario para cuestionar el carácter público de estos espacios, que varios autores han denominan semipúblicos, pues aparecen no sólo como un cambio en uno de los elementos constitutivos de la ciudad, sino además como

un factor importante en la transformación de nuestras interacciones sociales en la actualidad. La principal diferencia entre el espacio público moderno y los espacios semipúblicos consiste en que mientras el primero busca generar un espacio para la ciudadanía, los segundos buscan el control de instituciones tanto públicas como privadas, sobre los distintos intereses de los ciudadanos, a través de la reducción del carácter público de estos espacios.

El espacio semipúblico está ligado a una de las características que mencionábamos del espacio público contemporáneo, el de no-lugar. Pareciera que el carácter de espacio ya no lo imprimiera la ocupación de un cuerpo, sino el consumo que se haga dentro de ellos. Esto es paradójico en la medida en que el funcionalismo es promovido por el Estado para garantizar el control sobre los ciudadanos, pero al segregarlos (“divide y reinarás”) pierde la posibilidad de imprimir un sello moral sobre la sociedad que le ha dado este mandato. Espacio como los “aeropuertos, autopistas, anónimos cuartos de hotel, el transporte público... Reducen la conducta del individuo a unos pocos preceptos simples y fáciles de aprender por lo que tampoco funcionan como escuela de civildad” (Di Siena, 2009:43).

Ahora bien, con lo que se ha expuesto hasta ahora sobre el accionar que ejerce el Metro de Medellín sobre los ciudadanos aledaños y sobre los usuarios del sistema, es pertinente preguntarse si la afirmación de Di Siena es aplicable a este contexto, pues si bien los elementos que componen el sistema de movilidad de esta ciudad, puede que reduzcan el comportamiento del individuo a unos “pocos preceptos simples y fáciles de aprender”, es decir, a unas pautas que permiten la inserción efectiva en cada matriz de movilidad, el Metro de Medellín se caracteriza precisamente por todo lo contrario a lo que afirma Di Siena, pues a través de la Cultura Metro esta institución se ha convertido para esta ciudad en una verdadera “escuela de civildad”, pues la manipulación estética es mucho más eficaz que la manipulación ética.

Precisamente, con este objetivo se creó el proceso de Formación de Usuarios, el cual a partir de 1994 “se constituye oficialmente con la misión de generar una nueva cultura en los habitantes del Valle de Aburrá, tomando el sistema Metro como un pretexto para que la comunidad se apropiara de normas de comportamiento y de convivencia ciudadana” (Metro, 2012).

Actualmente, el proceso continúa de varias formas que se detallarán más adelante, pero entre las cuales cabe resaltar en esta “escuela de civildad” las expresiones que se escuchan por medio de los altoparlantes, tanto en las estaciones como al interior de los vagones, y en las diferentes piezas publicitarias de esta institución, como las que se describen a continuación.

- *“Dejar salir es ingresar más fácil y rápido”*
- *“Gracias por utilizar nuestro servicio, por favor escuche bien las instrucciones y atienda las normas de seguridad para que su viaje sea agradable”*
- *“Ser amable es muy fácil, comparta con nosotros la cultura Metro y ayúdenos para que este viaje sea muy agradable para todos”*
- *“Señor usuario, gracias por respetar las normas de seguridad en el Metro, así todos vamos más seguros. Es por el bienestar de todos”*
- *“Señor usuario, por favor recuerde que por la seguridad de todos está prohibido el ingreso al Metro en estado de embriaguez”*
- *“Señor usuario, mantenga la calma y atienda las instrucciones del personal Metro, en forma ordenada”*

De esta forma se evidencia cómo los espacios semipúblicos promueven políticas sectoriales que articulan la diversidad de las demandas ciudadanas a través de la división social del espacio, o en términos técnicos, de la regulación de los usos del suelo por parte del Estado. Allí tienen cabida los híbridos entre el Estado y el mercado, como los locales comerciales en las estaciones del Metro, las vallas publicitarias en los vagones y en las estaciones, los cajeros automáticos en los accesos a éstas, entre otras fuentes de ingresos institucionales. Pero principalmente, en la administración de estos espacios, la cual es cedida en la gran mayoría de los casos a instituciones particulares para que usufructúen el uso de éstos en desmedro de su carácter público y en pro de unos rasgos privados, característicos de la economía de mercado.

Es decir, físicamente la nueva metrópolis, a través de la planeación urbana tiende a especializar los espacios en un proceso de segmentación que promueve el individualismo antes que la integración colectiva. Funcionalmente se privatiza el espacio público, que pierde los criterios para definirlo como tal, pues los usuarios de éste ya no tienen “la posibilidad de superponer, trasladar y condensar diferentes formas de uso de este espacio, combinando su frecuencia de uso, accesibilidad, mezcla de funciones, visibilidad y despliegue

de medios” (Monleón, 2000:4) que permitan al individuo apropiarse del espacio público de la ciudad.

Una vez más es pertinente nombrar la diferencia entre el *adentro* y el *afuera* que plantea dos perspectivas asociadas a nuestro objeto de estudio, la relación entre *centralidades* y *movilidades*. La primera alberga desde las instituciones primigenias de las sociedad, como la familia, la etnia, la religión, hasta las nuevas formas institucionales que caracterizan la modernidad, “segmentos sociales agrupados de manera más o menos orgánica que pueden percibirse como unidades discretas, cada una de las cuales requiere y posee una localización, una dirección, es decir un marco estabilizado y ubicado con claridad, una radicación estable en el plano de la ciudad” (Delgado, 2007:33) como el que presenta el Metro de Medellín y toda la infraestructura asociada al umbral que delimita el adentro y el afuera de este sistema de transporte: estaciones, viaductos, mallas, puertas, rejas, torniquetes, escaleras, etc. La segunda perspectiva hace referencia a los desplazamientos entre las diferentes centralidades en el rizoma de la ciudad, no hablamos de grupos sociales, sino de sujetos nómadas que se desplazan entre las diferentes centralidades siguiendo rutas diferentes cada uno, situaciones fugaces en las que se involucran con los otros usuarios del espacio público de una forma menos controlada que aquella que impera adentro de los espacios cerrados.

Asimismo, podemos traer a discusión otros conceptos relacionados con el afuera y el adentro, el de espacio *Estriado* entendido como lo codificado y planificado, y el de espacio *Liso* que no presenta ninguna codificación previa ya que su ocupación se realiza a través de la variación perpetua de los trayectos entre los diferentes puntos de partida y de llegada. “Se puede evidenciar que el espacio liso es abierto, el cual permite la variabilidad, mientras que el estriado al ser estricto y planificado se vuelve cerrado, condicionado a sus alineamientos” (Díaz, 2008).

En este contexto entonces es pertinente revisar el mapa del Metro de Medellín para preguntarse ¿es posible denominar el espacio de esta institución como un espacio liso o estriado? O ¿cuáles áreas del sistema Metro son espacios estriados y cuales lisos? ¿depende la denominación de estos espacios de la hora del día, de los eventos que magnitud para la ciudad, del clima, o de otros factores externos que pueden influir sobre el sistema? ¿hay

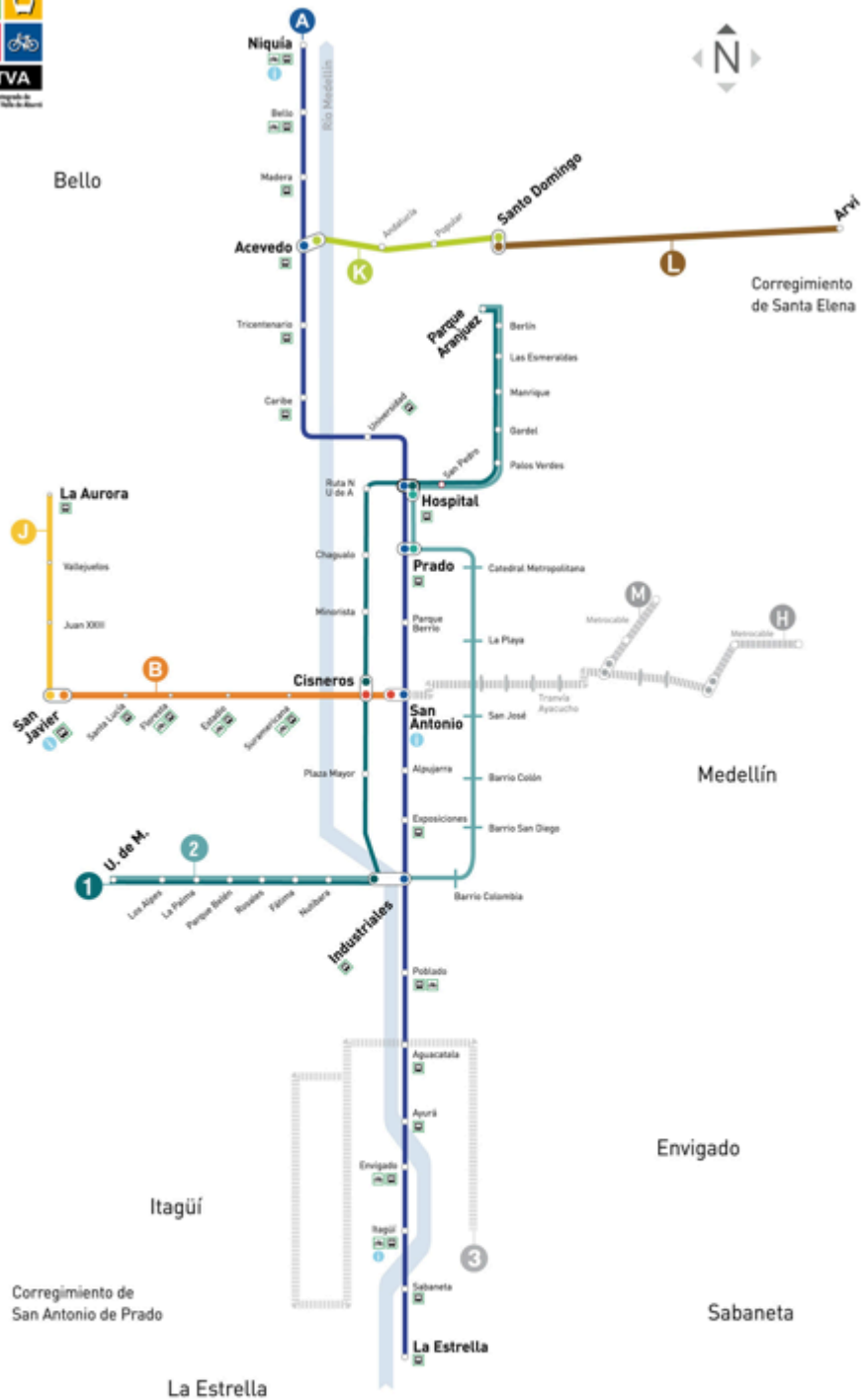
momentos en los que los usuarios del Metro se apropian de los espacios del Metro generando formas híbridas de ocupación, entre los espacios estriados y lisos, es decir, semipúblicos de este medios de transporte?

Estas preguntas apuntan a responder la pregunta de esta investigación *¿Cómo se despliega la transición e imbricación en el comportamiento estético de los usuarios al entrar o salir del Metro de Medellín?* en la medida en que la transición, como lo veremos en el capítulo correspondiente, entre el espacio público, y la matriz de movilidad Metro de Medellín, abarca gran cantidad de conceptos que podríamos ubicar en paralelo, basados en el que hace Manuel Delgado en *El Animal Público* (Anagrama, 2008).

Paralelo

Territorio	Espacio
Estriado	Liso
Privado	Público
Estable	Inestable
Lugar	No – Lugar
Centro	Transición
Privado	Público
Estable	Inestable
Lugar	No – Lugar
Centro	Transición
Centralidad	Movilidad

Estos conceptos es posible analizarlos desde sus definiciones más radicales en la antigüedad y en la ruralidad, hasta sus definiciones imbricadas en las ciudades modernas, a través de modelos teóricos como el de Katya Mandoki, que busca interpretar el comportamiento estético de los individuos en diferentes contextos, como por ejemplo, el de los usuarios del Metro de Medellín.



MAPA METRO

LÍNEAS DEL SISTEMA

- METRO**
- Línea A Niquia - La Estrella - Niquia
- Línea B San Antonio - San Javier - San Antonio
- CABLE**
- Línea J San Javier - La Aurora - San Javier
- Línea K Acevedo - Santo Domingo - Acevedo
- Línea L Santo Domingo - Aní - Santo Domingo
- BUS**
- Línea 1 U. de M. - Av. del Ferrocarril - Parque Aranjuez - Av. del Ferrocarril - U. de M.
- Línea 2 U. de M. - Av. Oriental - Parque Aranjuez - Av. Oriental - U. de M.

CONVENCIONES

- Estación
- Paradero
- ↔ Transferencia directa
- ↔ Transferencia peatonal
- Ruta integrada
- 🚲 Parquederos para bicicletas
- 👤 PMA Punto de Atención al Cliente
- ♿ Todas las estaciones son accesibles
- 🚧 En construcción
- ⊖ Estación fuera de servicio

HORARIOS DE OPERACIÓN

Lunes a sábado
4:30 a.m. - 11:00 p.m.
Domingos y festivos
8:00 a.m. - 10:00 p.m.
Línea L (Cablemetro)
9:00 a.m. - 6:00 p.m.
No presta servicio el primer día hábil de la semana.

MAYORES INFORMES
HOLA METRO 444 95 98



Mapa del Metro de Medellín

El Metro lo lleva a su destino - Centralidades y Movilidades

“Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática”

Jordi Borja

En la medida en que el sistema de transporte público masivo Metro de Medellín constituye el interés de esta investigación, será interesante estudiar cómo el hábitat físico de la ciudad busca garantizar la movilidad como parte fundamental de la calidad de vida de los ciudadanos y de la gobernabilidad, pues partimos de una composición de las ciudades actuales a partir de múltiples centros con funciones específicas, como los sectores industriales, los residenciales, los comerciales, los estatales, los ambientales, etc. lo cual obliga a los ciudadanos a recorrer grandes distancias cada día en la ciudad metropolitana.

Es decir, hacemos referencia a la relación indisoluble entre centralidades y movilidades, en la medida en que la una ha sido condición de posibilidad de la otra a través de la historia, y lo son en las ciudades actuales.

La centralidad se constituye a partir de la accesibilidad, el simbolismo, la identidad, el orgullo, el reconocimiento por parte del otro, la visibilidad, la oferta de equipamientos y espacio público como condición de ciudadanía.

La movilidad entonces se desarrolla entre los diferentes centros de la ciudad, a través del intercambio de información, oportunidades de formación y de ocupación, acceso a las ofertas urbanas, y la posibilidad de apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades.

Di Siena nos habla de una geometría variable, en la cual los nodos que componen la ciudad en algunos casos ni siquiera son fijos, y al igual que los ciudadanos se desplazan constantemente. “La dimensión temporal (tiempo de desplazamiento) cobra cada vez más importancia sobre la dimensión espacial (hábitat) de nuestra vida cotidiana; ya no vivimos en un espacio continuo, nos movemos continuamente entre espacios discontinuos (puntos o nudos). Nuestros vecinos son completos desconocidos. Los espacios públicos urbanos se convierten en simples lugares de transición” (Di Siena, 2009:7), donde se articula lo común y se tramitan las diferencias en una construcción constante

del espacio público que exige un continuo trabajo de emisión y recepción de códigos, en instantes fugaces.

Más que ocupar un espacio, el cuerpo se desplaza entre espacios para usarlos de acuerdo a la función para la cual fue destinada por las instituciones a su cargo. En lugar de vivir en un espacio continuo, nos movemos continuamente entre espacios discontinuos.

“A menos diversidad y complejidad se corresponde una mayor necesidad de movimiento. Cada punto tiene su función y su identidad. Todo está organizado y es fácil de encontrar e identificar. Sin embargo si se busca ‘diversidad’ es obligatorio moverse entre puntos diferentes. La mayoría de estos desplazamientos se hacen con medios de transporte y con una velocidad que no permiten relacionarse con el entorno. El desplazamiento rápido es una actividad excluyente, no permite hacer otras cosas, otras actividades. Solo tiene un inicio y un fin, sin posibilidad de una ‘sorpresa’, de un cambio. Todo esto supone un empobrecimiento de los espacios intermedios, los espacios que relacionan los puntos, consecuentemente los espacios públicos” (Di Siena, 2009:15).

En la ciudad moderna las infraestructuras de comunicación reducen las centralidades, al segmentar el territorio de acuerdo a funciones específicas, atomizan las relaciones entre los ciudadanos. Sin embargo, el caso del Metro de Medellín, por las características que veremos a continuación, se desliga de este rasgo de la modernidad, ya que desde su concepción previó la generación de centralidades a través de la infraestructura generada por el sistema, que actualmente cumplen este objetivo,. “Hoy, el funcionamiento eficaz y democrático de la ciudad se mide por la dialéctica entre movilidades y centralidades. La ciudadanía de todos dependerá de la universalidad de los dos componentes del sistema urbano. Movilidad y centralidad tienen un componente de espacio público en tanto que factor de ciudadanía (Borja, 2000:68).

Apelando a una lectura similar de este fenómeno, como la del gran teórico del urbanismo que es Jordi Borja, el Metro de Medellín concibe su intervención como una “estructura tan inmensa, tan independiente y tantas personas concurren a él, que estaciones tienen la facultad de crear pequeñas ciudades a su alrededor. Técnicamente se llaman ‘nuevos polos de desarrollo’, pero en resumen son pequeñas ciudades” (Metro, 1998:58).

Con esta visión durante el proceso de planeación del Metro de Medellín se analizaron los ejes viales más importantes y con mayores potencialidades

urbanas para determinar la ubicación de las estaciones y a su vez, desarrollar nuevas “transversalidades” urbanas, como esta empresa llama a esas franjas de comercio, industria, vivienda, educación, recreación, entre otras actividades características de cada entorno, que constituyeron un criterio a la hora de planear la ubicación de las estaciones del Metro. “El aprovechamiento de los diversos espacio contiguos a las estaciones es una estrategia que potencia la creación de nuevos polos de distención y desarrollo urbano. Una forma de atraer más usuarios, obtener mejores beneficios y propiciar actividades que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos” (Metro, 1998:18).

Esto lo podemos ver en la videograbación *Metro: Calidad de Vida*, que en su guión cuenta como “alrededor de las estaciones de nuestro Metro ha llegado también el progreso convirtiéndolas en importantes centros de desarrollo” (Metro: Calidad de Vida, min 11:30).

Por ejemplo, en la práctica fue posible ver que la estación *Niquía*, constituye una centralidad en el norte del Valle de Aburrá.

“Niquía, territorio entre quebradas, inmensa planicie que se derrama a los pies del cerro Quitasol, es hoy un conglomerado de casas múltiples y, en su parte más antigua, de calles amplias (de trece metros de ancho) y antejardines generosos. En su tiempo, el caminante recorría su llanura para llenarse de pájaros, o para sentir en sus pies cansados la frescura de las ciénagas limpias, o la sutileza del rocío en la grama infinita, o para mirarse en las aguas traslúcidas de La Señorita, una quebrada ayer rica en sabaletas y ahora devastada y muerta” (Spitaletta, 1996:20).

En el municipio de Bello esta zona se ha convertido en un polo de desarrollo, asociado en parte al dinamismo generado por la estación del Metro. A su costado occidental fue construido un centro comercial, al igual que ocurrió en *Itagüí* cuando ambas estaciones eran los extremos del sistema Metro. Asimismo, se han construido grandes urbanizaciones de interés social, la unidad deportiva Tulio Ospina, además de constituir la *Puerta del Norte* del Valle de Aburrá. Es decir, esta zona es una centralidad con un carácter residencial, diferente, a la que encontramos por ejemplo en el sur, en *Itagüí*, donde las características de centralidad las imprime el asentamiento industrial a su alrededor, que emplea este medio de transporte para movilizar la mano de obra que en general vive al norte de la ciudad.

El Metro de Medellín, al igual que el Ferrocarril y el Tranvía, “posibilitaron y facilitaron el asentamiento de gran parte de la población obrera y de la clase media en los lugares periféricos de la ciudad, que poco a poco, gracias a este medio de transporte masivo y a la vías que se fueron construyendo, se integraron al casco urbano” (Botero, 1996:180).

Es por lo anterior que en horas de la mañana es posible observar un mayor flujo de personas desde el norte hacia el sur, y viceversa en horas de la tarde. En el Valle de Aburrá la segmentación espacial de la ciudad moderna distribuye, sin generalizar, las áreas residenciales en el suroriente, occidente, parte del centro, en el nororiente y en el noroccidente de la ciudad, mientras destina para áreas industriales el suroccidente y parte del suroriente y norte de la ciudad.

También por este motivo la forma de apropiación por parte de los usuarios de cada centralidad varía, y mientras en *Niquía* los espacios aledaños al Metro generan una mayor sensación de seguridad, en *Itagüí* la policía tiene que estar constantemente rondando los espacios de acceso al costado occidental, y realizando requisas a las personas sospechosas.

En occidente del Valle de Aburrá, la estación *San Javier* se encuentra articulada con la Línea J del Metrocable, con dirección *La Aurora*, en el occidente de la ciudad. Es una estación central para la zona, en la que además de confluir estos sistemas de transporte público, también lo hacen buses y taxis que se articulan allí. Asimismo, el espacio público generado alrededor ha influido para que se asienten establecimientos comerciales de diversa índole en las calles aledañas al sector.

Es posible constatar entonces que se ha cumplido el propósito que tenía el Metro con el espacio público que generaría afuera de las estaciones.

Espacios

“suficientemente gratos para que atiendan no sólo las necesidades de desplazamiento de los pasajeros sino para invitar a que visitantes de las zonas de influencia del sistema de transporte, también encuentren comodidad en su uso. Asimismo, deben tener unas características tales que sus vecinos las aprovechen para acentuar las actividades de los desarrollos existentes de tal forma que nunca se sientan desplazados y, por el contrario, sean incentivo para permanecer durante más tiempo en ellos. Sin lugar a dudas, deben ser un estímulo a nuevos desarrollos, tanto arquitectónicos como de servicios” (Metro, 1998:8).



Metro de Medellín

“Encierro viajero. Inmóvil en el vagón, ver deslizarse cosas inmóviles. ¿Qué sucede? Nada se mueve dentro ni fuera del tren.

Inmutable, el viajero está encasillado, numerado y controlado en el tablero del vagón, realización perfecta ésta de la utopía racional”

Michel De Certeau

El Metro de Medellín, entendido como un sistema de transporte público administrado una institución estatal, constituye nuestro objeto de estudio. Esta institución ejerce un control sobre este espacio para garantizar el objetivo del sistema que fue diseñado en el marco de un ejercicio de planificación urbanística, para la ciudad de Medellín, que durante su proceso de modernización no ha sido ajena a este tipo de iniciativas, así como a la modificación de las mismas.

El Metro de Medellín durante su proceso de construcción sufrió diferentes modificaciones a su trazado inicial, como el desvío del trazado que siempre estuvo pensado para que el Metro se movilizara contiguo al curso del río Medellín de sur a norte, para lo cual habían sido apropiadas sus riveras desde 1950. Pero el trazado inicial fue desviado para que ingresara al centro de la ciudad, implicando un alto costo en la compra de los predios requeridos, lo cual manchó de dudas la construcción del Metro, a raíz de los titulares a quienes fueron comprados sus terrenos. La prensa el día de su inauguración no dejó de recordar, como tituló *El Tiempo* uno de sus artículos ese día, que “Cada metro del Metro costó 63,4 millones de pesos” (El Tiempo, 30/11/1995), ya que según las cifras de la Contraloría General de la República, este proyecto terminó costando alrededor de 1.247 millones más de lo presupuestado, hipotecando de esta forma las finanzas de Antioquia y Medellín.

Asimismo, los cuestionamientos no sólo se tejieron sobre la compra de los predios, sino también sobre el impacto arquitectónico sobre el centro de la ciudad. Este proceso se puede comparar, en el contexto de la modernidad, con la construcción de los bulevares de París, que

“echó abajo cientos de edificios, desplazó a miles de personas, destruyó barrios enteros que existían desde hacía siglos. Pero abrió la totalidad de la ciudad, por primera vez en su historia, a todos sus habitantes. Ahora, finalmente, era posible desplazarse no sólo dentro de los barrios, sino a través de ellos. Ahora, después de

siglos de vivir como una yuxtaposición de células aislada, París se estaba convirtiendo en un espacio físico y humano unificado” (Berman, 2011:150).

Esta descripción del impacto de los bulevares en París, nos sirve a grandes rasgos, guardando las proporciones debidas, para describir los impactos del Metro de Medellín, pues al igual que éstos, hizo parte de un plan urbano para la ciudad, que dentro de su intervención generó espacios para el comercio, centralidades, plazoletas, espacios para la cultura. Asimismo, para lograr esto destruyó manzanas, dividió sectores de la ciudad, convulsionó el centro, y logró la comunicación entre sectores que nunca habían sido conectados.

La inauguración del Metro generó un gran sentimiento de alegría para Medellín, para Antioquia y para el país. El diario *El Tiempo* publicó el 30 de noviembre de 1995 el artículo “Un Metro hecho a la medida de Medellín”

“un día histórico para los antioqueños, contra viento y marea empieza su operación comercial el más moderno y cómodo sistema de transporte masivo del país (...) Aunque tardó más de lo previsto y costó más de lo estimado, el Metro es una bella realidad que culebrea sobre una enorme arquitectura de cemento a lo largo del Valle de Aburrá, resplandeciente en su blancura de metal y con vivos colores amarillo y verde en sus costados (...) superadas las dificultades de 12 años de trabajo, Medellín le toma un metro de distancia a las demás capitales colombianas” (El Tiempo, 30/11/1995)

Al estudiar el Metro de Medellín en particular, se debe tener como referente el proceso de modernización de esta región, ya que este sistema de movilidad constituye un hito para la sociedad antioqueña en general que a través de logros como éste ha abanderado el proceso de desarrollo regional que ha distinguido a esta sociedad en el contexto nacional.

Para tener un contexto más amplio de nuestro objeto de estudio en el devenir de la modernidad, revisemos cómo se han desarrollado, a grandes rasgos, los diferentes sistemas de transporte público masivo en el Valle de Aburrá.

Historia del Transporte Público Masivo en el Valle de Aburrá

El Valle de aburrá, en el que se encuentra asentada Medellín, es un valle estrecho y alargado, rodeado de montañas, que es atravesado por el río que lleva el nombre de esta ciudad. La capital del departamento de Antioquia a lo largo de su historia ha desarrollado diferentes procesos de modernización que

se evidencian en las industrias que le dieron en nombre a esta ciudad de la capital industrial de Colombia, así como diferentes espacios modernos que han marcado la vanguardia a nivel nacional en materia urbanística, como *San Diego*, el primer centro comercial del país; el edificio *Coltejer*, el edificio más alto de Colombia en el momento de su construcción; el *Metrocable*, el primer sistema de cable aéreo del país para transporte masivo de personas; y por supuesto el *Metro de Medellín*, primer sistema Metro en Colombia.



Municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

En el contexto regional, este medio de transporte tuvo como antecedentes otros sistemas de transporte colectivo, como el tranvía, el trolebús, el bus, entre otros.

Desde 1911 el Ferrocarril de Amagá prestaba servicio de pasajeros hacia el sur, entre las estaciones Medellín y Caldas, pasando por algunas de las estaciones que actualmente componen el sistema Metro, como Poblado, Aguacatala, Envigado, Itagüí, entre otras. Posteriormente, en 1914 llega desde

el norte del Valle de Aburrá el “tren del progreso” a Medellín procedente del municipio de Barbosa.

Como lo indica Fabio Botero Gomez en *Historia del transporte público de Medellín 1890 – 1990*,

“en 1920, a más tardar, existía operación posible de tranes en una línea de Barbosa a Caldas; esto constituía ya una marca histórica en la configuración de una embrionaria estructura unificada de ‘Área Metropolitana’, que por supuesto estaba configurada desde 1870 por ‘carretera’ continua (para vehículos de tracción animal) entre los mismos extremos, obviamente muy lejos de la eficiencia y rapidez de los trenes ferroviarios. Son numerosas las crónicas respecto al ferrocarril y su impacto en la vida de Medellín desde el punto de vista de pasajeros, ya que para el transporte de carga su impacto fue inmenso.

El ferrocarril fue en los años 1920 – 1940 el verdadero factor estructurante del ‘Área Metropolitana’ de Medellín” (Botero, 1998:18).

Tranvía

Este fue el primer sistema de transporte público masivo que se inauguró en Medellín, en enero de 1887. Al principio era tirado por mulas y atendía el sector comprendido entre la Plazuela de la Veracruz y "El Edén" (actual jardín Botánico), más tarde se amplió por la carrera Bolívar, subiendo por Ayacucho hasta la actual Iglesia de Buenos Aires. Este sistema representó en ese entonces un signo de modernidad para esta ciudad, que con un poco de retraso, la situaba a la altura de las grandes metrópolis del planeta.

En 1921 el tranvía eléctrico comenzó a operar con su línea principal hacia el sector de La América. Debido al buen funcionamiento de este medio se construyó una línea que unía el Valle de Aburra con el Valle de San Nicolás, específicamente con el municipio de Rionegro. “Fue por antonomasia el ‘Gran Proyecto’ urbano de Medellín en sus años, y el que le confirió a la apacible Villa de 60.000 ó 70.000 habitantes urbanos de 1920 el sello y carácter de *Ciudad Moderna*” (Botero, 1998:22).

Es importante anotar en este punto, la innovación que representaban hasta ese momento para la ciudad, la llegada del Ferrocarril y la construcción del Tranvía, ya que fueron condiciones de posibilidad para facilitar el asentamiento de la población obrera que llegaba del campo a emplearse en las industrias, principalmente las textiles. Poco a poco, esas personas asentadas en la periferia de la ciudad, gracias a estos medios de transporte, se integraron al centro de la ciudad.

Sin embargo, el auge posterior del sistema de buses trajo como consecuencia la reducción a sólo dos líneas del Tranvía.

Trolebús

Se implementó en la década de 1930. Una de las principales ventajas era su flexibilidad en el recorrido, en contraposición al recorrido rígido del tranvía, que para esta época comenzaba a generar conflictos en las vías de la ciudad, con el parque automotor que circulaba por Medellín. Sin embargo, a mediados del siglo, los buses de gasolina entraron a desplazar este sistema de transporte anterior que funcionaba con energía eléctrica.

Bus

Durante varias décadas este sistema ha predominado en la ciudad. En principio, las características favorables para su implementación fueron la adaptación a cualquier ruta, menor contaminación auditiva que el tranvía, menor inversión en infraestructura, entre otros.

Sin embargo, cada día se hace más insuficiente la atención del servicio del transporte a través de este medio y los costos de operación suben cada día como consecuencia de los altos precios de los derivados del petróleo.

Ahora revisemos en concreto el desarrollo urbanístico y de movilidad del Valle de Aburrá en el siglo XX en el marco del proceso de modernización en esta región.



Sistema de transporte público masivo en la historia de Medellín

Principios del siglo XX

Al comenzar el siglo cambió la estructura económica de la ciudad con el auge industrial que atrajo un desarrollo urbano acelerado. Esta transformación hizo necesaria la implementación de un verdadero sistema de transporte público

masivo (hasta el momento concentrado en el centro de la ciudad) que genera también nuevos polos de desarrollo a lo largo del Valle de Aburrá.

En tal sentido, el servicio de transporte público atendería la demanda generada a partir del progreso de Medellín.

Mediados del siglo XX

En la década de 1950, la población de la ciudad ascendía a 360.000 habitantes, y a partir de ese momento se comenzó a trabajar de lleno sobre el Plan Piloto para el desarrollo de la ciudad. Este plan incluía un Proyecto de Red Vial en el cual se reservaba una zona de 18 metros a cada lado del río Medellín para implementar la ruta de sistemas de transporte público masivo. Esta franja que hasta ese momento había sido utilizada por la empresa Ferrocarriles Nacionales sería compartida, en gran parte del trayecto, con el Metro.

Finales del siglo XX

El transporte público se torna caótico y el problema crece en las horas pico y nocturnas; más aún, el transporte que se presta en buses pequeños a la periferia de la ciudad se hace en condiciones de acinamiento.



En 1979 la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín se disponen a atender el problema, a través de creación de la **Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Ltda.** A través de esta entidad oficial se pretendió buscar una alternativa de solución al problema del transporte, que articulado con el sistema de buses ya existente, proporcionaría un mejor servicio a la comunidad. (Metro de Medellín, 1994:3)

Logo del Metro de Medellín.

La institución Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada. – Metro de Medellín Ltda. – fue creada con una función principal: contruir, administrar y operar el sistema de transporte masivo del Valle de Aburra.

En 1994 el Metro de Medellín tenía como visión ser un “generador de desarrollo en todos los niveles, no sólo porque descentralizará y descongestionará las actividades que hasta hoy se realizaban en el centro de la ciudad, sino también porque unirá importantes polos residenciales e industriales ubicados en los extremos Norte y el Sur del Valle de Aburrá, proporcionando un cambio en el uso del suelo, y estimulará un mayor aprovechamiento de los espacios públicos. Todo esto, con el fin de generar un mejor nivel de vida para los habitantes del Valle de Aburrá. (Metro de Medellín, 1994:5)

Para poder analizar las *Analizar la transición e imbricación en el comportamiento estético del individuo, al cruzar el umbral, entre la estética cotidiana afuera del Metro de Medellín, y la estética controlada adentro de esta institución*, es conveniente revisar este medio de transporte, como un sistema, lo cual nos permitirá diferenciar entre el afuera y el adentro, entre el espacio privado y el público, entre el Metro de Medellín y la ciudad de Medellín, entre la estética controlada y la estética cotidiana. Esta contraposición de escenarios delimita la frontera en la cual se producen unas transiciones y unas imbricaciones en el comportamiento estético de individuo que constituyen el interés de este estudio.

Partiendo de la definición clásica de sistema, podemos decir que el Metro de Medellín es un conjunto de elementos que interactúan entre sí para lograr un objetivo común. El Metro recibe entonces el ingreso de personas que a través de diferentes medios de pago intercambian un servicio de transporte por dinero, y asimismo al terminar de prestar el servicio, las personas salen del sistema. Sin embargo, éste no es la única función que desempeña el Metro de Medellín, por el contrario, es un espacio en el que esta institución ofrece múltiples posibilidades al usuario en sus espacios y en los mecanismos, que sí bien le apuntan a su objetivo principal, posibilitan el despliegue ontológico del sujeto, a través de los diferentes elementos del sistema como las galerías de arte en las estaciones, los *Bibliometro* que permiten prestar libros en las estaciones, la exaltación de elementos simbólicos de carácter regional, etc.

El Metro tiene límites o fronteras que lo separan de otros sistemas y del contexto en general. Sin embargo este sistema no se encuentra aislado, ya que

su objetivo es movilizar a las personas entre diferentes partes de la ciudad. En ese sentido, el Metro constituye un sistema abierto, es decir, en contacto con el ambiente circundante.

El afuera del sistema, lo constituye el desarrollo urbanístico de la ciudad de Medellín alrededor de las estaciones y de las líneas del recorrido del Metro, mientras el adentro lo componen los espacios controlados por esta institución.

Adentro

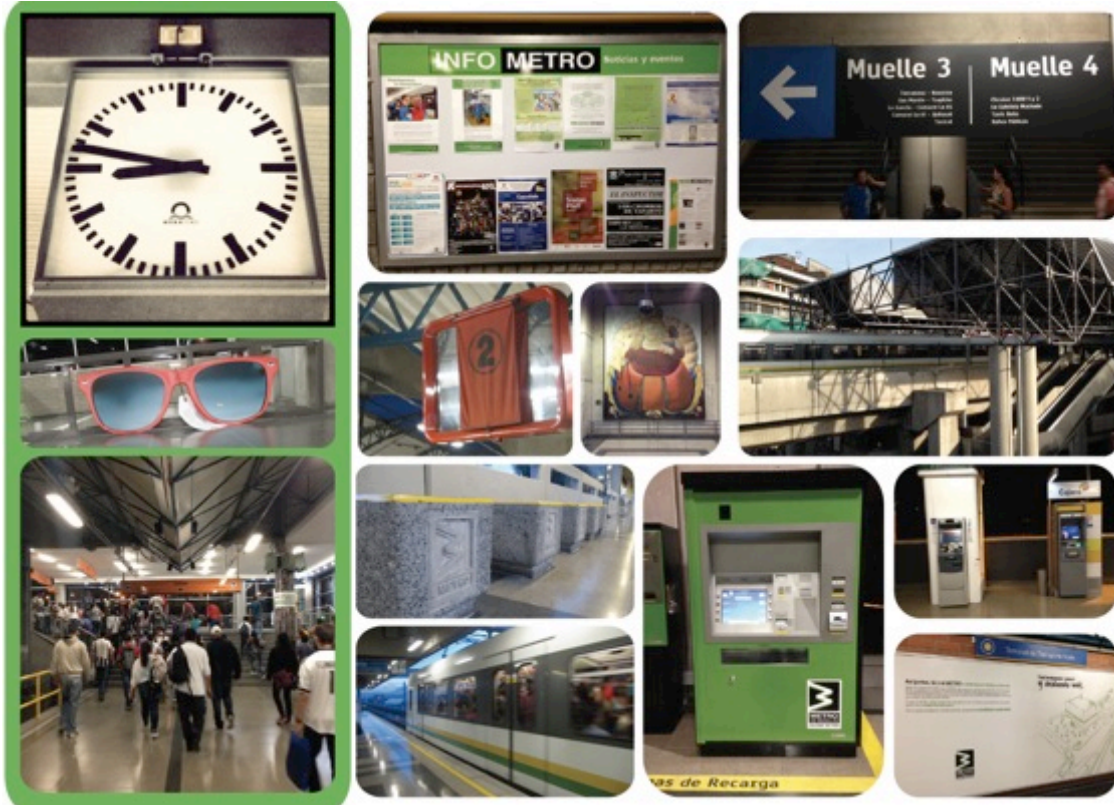
El Metro de Medellín está compuesto por la Línea A entre *La Estrella* en el sur, y *Niquía* al norte del Valle de Aburrá; y la Línea B entre *San Antonio* en el Centro de Medellín y *San Javier* al occidente de la ciudad. Además cuenta con el sistema de cable llamado *Metrocable* operados a través de la Línea K entre *Acevedo* y *Santo Domingo* el nororiente de Medellín, la Línea J entre *San Javier* y *La Aurora* al occidente de la ciudad, y la Línea L que opera con fines turísticos entre *Santo Domingo* y el Parque *Arví*, ubicado en el corregimiento Santa Elena, al oriente de Medellín. Tiene además el sistema de buses articulados llamado *Metroplus* que funciona en la Línea 1 entre el parque de *Aranjuez* en el nororiente, y la *Universidad de Medellín* ubicada al occidente de esta ciudad. Próximamente se recuperará el primer sistema de transporte público masivo de la ciudad, al entrar en operación el *Tranvía*, el cual hará su recorrido entre *San Antonio* en el centro, y el barrio *Alejandro Echavarría* en el oriente de Medellín.

Ahora bien, nuestro interés se limita al Metro de Medellín como sistema férreo, es decir, a las Líneas A y B que distinguieron a esta institución durante los primeros años de funcionamiento, y constituyen la médula sobre la cual se ha dado el desarrollo posterior de este sistema de movilidad.

Las estaciones de la línea A son, en su orden de norte a sur: *Niquía*, *Bello*, *Madera*, *Acevedo*, *Tricentenario*, *Caribe*, *Universidad*, *Hospital*, *Prado*, *Parque Berrío*, *San Antonio*, *Alpujarra*, *Exposiciones*, *Industriales*, *Poblado*, *Aguacatala*, *Ayurá*, *Envigado*, *Itagüí*, y las de ingreso en operación más reciente, *Sabaneta*, y *La Estrella*.

Entre tanto, las estaciones de la línea B son, en su orden de oriente a occidente: *San Antonio, Cisneros, Suramericana, Estadio, Floresta, Santa Lucía* y *San Javier*.

Las estaciones cuentan con Vías de acceso: Zonas para acceso de los usuarios del sistema, Mezanine: Lugar donde se encuentran las taquillas para la compra de tiquetes y la zona de torniquetes, y Plataforma: Lugar donde los pasajeros ingresan y salen de los trenes.



Espacios y objetos presentes adentro de las estaciones del Metro de Medellín
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

Las nuevas estaciones del sistema, las de los sistemas de cable, por obvias razones, al igual que las dos nuevas estaciones que se le adherieron al sistema Metro en la extensión hacia el sur: *Sabaneta* y *La Estrella*, tienen características estéticas diferentes que son ampliamente comparables con las primeras que tuvo el sistema, tanto en su interior como en el exterior de éstas.

En la estación *Sabaneta* los techos son más altos, comparados con los de las primeras estaciones del sistema. En esta estación, a diferencia de la estación *La Estrella*, y de las primeras estaciones no hay ni vidrios ni muros, solo tubos gruesos que forman la estructura de la misma. Mientras los muros que forman la base de la estación están cubiertos en su parte exterior de

muros verdes, estructuras diseñadas para plantas el cultivo de plantas ornamentales que imprimen un carácter ecológico a esta estación. Esto le permite a esta institución calificarla con nombre de “Estación Verde”.

En la estación *La Estrella* por ejemplo no se encuentran vallas comerciales, como sí las hay en las otras estaciones del sistema. Por el contrario, todas las vallas son institucionales. En lugar de grandes muros, predominan los vidrios para separar los diferentes espacios, así como los ascensores están hecho de este material, a diferencia de los muros y los ascensores cerrados de las otras estaciones. También hay materas con plantas ornamentales que le dan un aspecto diferente a la estación.

De otra parte, en el sistema férreo como tal, los trenes están compuestos por tres y seis vagones en la Línea A, y tres en la Línea B. Encontramos gran variedad de elementos en sus espacios, como en los vagones compuestos por 16 puertas, 8 en cada lado, sistemas de ventilación, sillas en fibra de vidrio, barras verticales y horizontales, piso con recubrimiento de caucho antideslizante, sistema de detección de humo, extintores y sistema de comunicación del conductor con los pasajeros.



Imágenes del interior de los primeros y de los nuevos vagones del Metro de Medellín.
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

Afuera

El ambiente alrededor del sistema Metro lo constituye el desarrollo urbanístico de las estaciones y del recorrido de las Líneas A y B del Metro. La línea A está comprendida por dos elementos fundamentales como son el río, que lo es de todo el Valle de Aburrá, y la Avenida Bolívar, que lo es del centro de Medellín. El Metro comienza su recorrido, de sur a norte, en la estación *La Estrella*, siguiendo la margen izquierda del río Medellín. En el municipio de Envigado cambia hacia la margen derecha y por allí continúa, a nivel del suelo, hasta la Avenida 30 en Medellín. Allí toma rumbo hacia el centro sobre la Avenida Bolívar y comienza a ascender tomando el tramo elevado constituido por viaductos que atraviesan el centro hasta llegar a la Universidad de Antioquia y allí se dirige de nuevo en busca del río mientras desciende. En la estación *Caribe* retoma el nivel del suelo y así continúa su recorrido hasta el municipio de Bello por toda la orilla izquierda del río, hasta llegar a la estación *Niquía*.

La línea B comienza su recorrido, de oriente a occidente, en *San Antonio*, estación de conexión entre las Líneas A y B. Desde allí recorre la calle Maturín sobre un viaducto hasta cruzar el río Medellín, donde toma el corredor de la quebrada La Hueso y continúa así por una zona que comprende importantes conjuntos residenciales, zonas comerciales, colegios y la Unidad Deportiva Atanasio Girardot. Después de la estación *Santa Lucía*, el Metro comienza a descender y a nivel del suelo llega hasta *San Javier*, última estación en la línea B, con transferencia a la Línea J del *Metrocable* con dirección *La Aurora*.

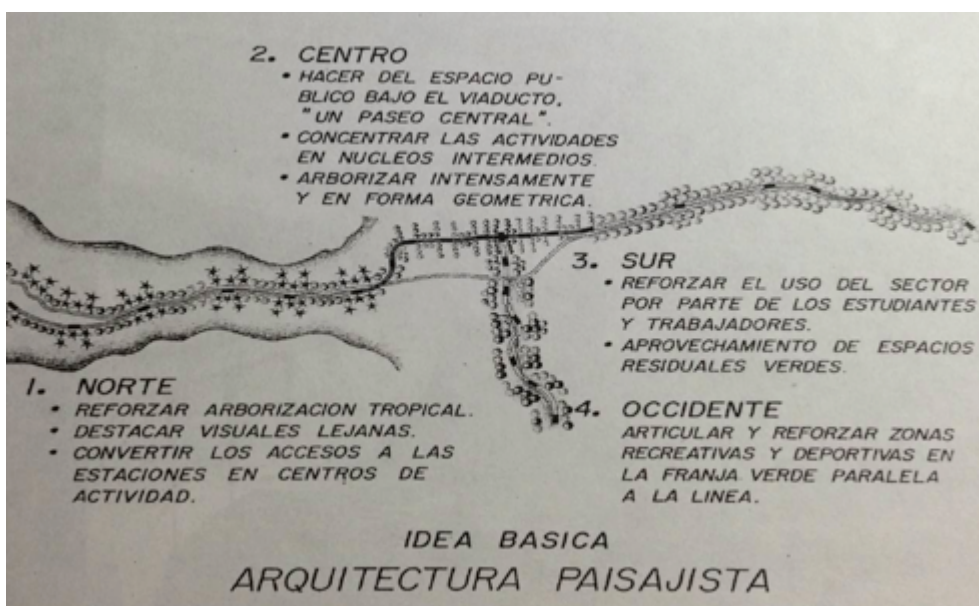
Esta parte es particularmente importante considerarla en la medida en que el Metro de Medellín es un sistema de transporte que tiene tramos elevados llamados viaductos, y tramos a nivel, es decir, a diferencia de los Metros de las grandes ciudades del mundo, que se desplazan de forma subterránea, sino en todo, en gran parte de su recorrido, el Metro de la capital antioqueña se desplaza en el exterior.

Desde su planeación, el Metro no sólo pretendía ser una alternativa de solución al problema de transporte en Medellín y sus municipios conurbados, sino que ofrecería a la ciudadanía un completo manejo del espacio público y de arborización, en un área de influencia de 65 kilómetros cuadrados inicialmente, con lo que se mejoraría la “Calidad de Vida” de más de un millón de personas

según las primeras estimaciones. En la actualidad el Metro de Medellín moviliza alrededor de 500.000 usuarios al día.

El Metro de Medellín a través de todo el recorrido se propuso realizar una arquitectura paisajística compuesta fundamentalmente por cuatro fuentes: (Metro de Medellín, 1994:23)

1. Norte: Arborización tropical.
Visuales lejanas.
Accesos a las estaciones como centros de actividad.
2. Centro: Espacio público bajo el viaducto como un paseo.
Arborización concentrada y en forma geométrica.
3. Sur: Uso del sector por parte de los estudiantes y trabajadores.
Aprovechamiento de espacios residuales verdes.
4. Occidente: Articulación y refuerzo de las zonas recreativas y deportivas en la franja verde paralela a la Línea B.



Libro *El Espacio Adecuado* (Metro, 1998:33).

Afuera de las estaciones encontramos la materialización de estas intervenciones, entre otros espacios y elementos, en los puentes, escaleras, jardineras, bahías de acceso a las estaciones, y por supuesto, en las plazoletas que están presentes en todas las estaciones, en menor o mayor tamaño, diferentes entre sí, pero con algunos factores comunes que las identifican.

A lo largo del sistema, el amoblamiento urbano que se propuso construir el Metro de Medellín se fundamentó en los componentes urbanísticos que debían tener las estaciones. En primer lugar se propusieron 5 elementos: torre institucional (Tótem), elipse de información temporal, barrera vehicular (bolardos), bancas, y lámpara peatonal. En una etapa posterior de planeación, se proyectaron tres elementos: el Trípitico, las basureras, y la parada de bus. (Metro, 1998:129).



Mobiliario en el espacio público de las estaciones del Metro de Medellín.
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

El mobiliario que se repite en cada una de las estaciones del sistema tienen funciones asignadas por el Metro de Medellín como “ordenar y animar esos espacios públicos y darle una coherencia a todo el sistema, de manera que pueda convertirse en un elemento de identificación. Una vez institucionalizado, el mobiliario hace parte del paisaje de la ciudad y de la función lógica de sus espacios” (Metro, 1998:128).

El espacio público, incluyendo las infraestructuras y los equipamientos, puede ser un importante mecanismo de redistribución e integración social. Depende de cómo se diseñen, o mejor dicho de como se conciben, las grandes

operaciones urbanas. “Para hablar de unos criterios de adecuación urbana, hay que empezar por el principio, y ese principio es reconocer que la función del Metro va más allá de la simple actividad de transportar pasajeros. Sin duda, el transporte es su función básica y su razón de ser, pero si analizamos detenidamente cuál es el objetivo del transporte eficiente –mejorar la calidad de vida-, encontraremos que la adecuación urbana llega casi obligatoriamente” (Metro, 1998:52).

Estos 7 elementos que constituían los componentes básicos del amoblamiento de una estación se han ido ampliando, y hoy encontramos estaciones que fueron concebidas o que posterior a su construcción añadieron nuevos espacios, para el comercio, para la articulación con la infraestructura circundante a la estación, para el estacionamiento de bicicletas, para la ubicación de cajeros electrónicos (la gran mayoría se encuentran en la Línea A, y son propiedad de uno de sus principales patrocinadores desde los inicios del proyecto el Banco Industrial Colombiano, hoy Bancolombia), y por supuesto, para la creación de identidad a través del Arte.

Metro y Arte

El monumento y el arte público son parte esencial de la memoria urbana. Es por esto que el Metro de Medellín considera que los espacios para el arte son espacios para la vida ciudadana, mientras el monumento representa las raíces y conserva la mirada de esos ciudadanos, ya que se usa como referencia. Es decir, en el Metro de Medellín, se evidencia entre sus planes de adecuación urbana y de recuperación del espacio público, una apuesta por el arte y el monumento, como símbolos de identidad.

“El rescate de la tradición religiosa de la cultura antioqueña se manifiesta icnográficamente. La gran mayoría de las estaciones está adornada con vírgenes de la tradición católica, cuyas imágenes elaboradas con diferentes técnicas y realizadas por reconocidos artistas de la plástica regional, engalana las antesalas de las principales estaciones. La invitación a la obediencia y la responsabilidad ha sido establecida en un extenso código de deberes y derechos del usuario que reposa en las carteleras dispuestas estratégicamente en los corredores. La exhortación a amar el arte se manifiesta en el montaje de periódicas y didácticas exposiciones sobre artistas, conmemoraciones y expresiones de la cultura nacional y universal, y en las actividades programadas por Metroarte, una estrategia de carácter recreativo, educativo y popular que diariamente tiene como escenario los espacios creados para tal propósito en cada una de las estaciones. La convocatoria al cuidado, la disciplina y el respeto ha contado con una sorprendente respuesta por parte de los usuarios. El maltrato o el vandalismo,

tan habitual en otros medios de transporte, aún no ha hecho presencia en el Metro. El interior de los coches, al igual que las estaciones, lucen igual de impecables y resplandecientes como se presentaron el primer día de operaciones” (Metro, 1998:135).

En ese sentido, el Metro de Medellín cuenta con diferentes espacios para el arte, como la sala de exposición al interior de las estaciones *Suramericana* y *Sabaneta*.

Los diferentes murales que se encuentran en algunas estaciones, como en *Prado*, al interior, las palabras de León de Greiff alusivas a la trova; o las *Tergiversaciones* también de León de Greiff: “Porque me ven la barba y el pelo, y la alta pipa, dicen que soy poeta...” que se pueden leer en la estación *Acevedo*

En la estación *Universidad* el mural del poema *La canción de la vida profunda*, de Porfirio Barba Jacob, con la imagen del autor.

El mural con el rostro de Marco Fidel Suarez en la estación *Bello*.

La imagen grande de un cuadro del pintor antioqueño Fernando Botero, ubicado en la estación *San Antonio*.

Las esculturas *El Bolívar desnudo* y *El escultor y la bailarina* de Rodrigo Arenas Betancourt;

El mural del *Canto del Antioqueño* de Epifanio Mejía en la estación *Niquia*.

Por supuesto, no pueden faltar las vírgenes que hay en los accesos a cada estación, hechas en baldosín.



Firmas de personajes antioqueños en los vagones del Medellín de Medellín
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

En este contexto, recordemos que “el arte no puede obviar su contexto, ya que es éste el que le otorga todo su significado; de esta forma, el arte

público no puede tampoco olvidar la arquitectura, el urbanismo, la cultura y, en definitiva, la idiosincrasia de la audiencia a la que se dirige” (Monleón, 2000:2).

El centro de Medellín

En particular, las intervenciones del Metro se concentraron en el centro de la ciudad, para el cual, basándose en las experiencias que han tenido otras ciudades del mundo a partir de la implementación de sistemas de transporte público masivo, como Viena y Barcelona, el Metro de Medellín buscó recuperar el espacio público fundamentalmente en el centro de la ciudad a partir de las intervenciones urbanísticas con fines específicos, a lo largo del viaducto del Metro y alrededor de las estaciones. El Metro alude al centro como un corazón, pues

“al centro confluyen todas las arterias y venas de la ciudad. Hay actividad en otras partes del cuerpo, pero por el corazón siempre se pasa. Para algunos, el centro es más que un lugar de paso: es su espacio de recreación, su espacio de ganar el sustento, su espacio de socialización... su ciudad. Y en otras épocas, el centro fue el corazón de un organismo que sólo corazón tenía. Por eso allí siempre se encuentra la memoria urbana, así la ciudad ahora se encuentre a millas de sus calles. Salvar el centro es desbloquear la periferia” (Metro, 1998:67).

Esta institución se propuso que “la carrera Bolívar se convertirá en un gran bulevar, en sus costado oriental, desde Amador hasta la Plazuela Nutibara. Allí se organizarían las ventas de cierto tipo de productos como frutas, flores, prensa y revistas” (Metro de Medellín, 1994:24).

En efecto, al realizar este recorrido es posible encontrar que los locales comerciales debajo del viaducto del Metro están abiertos, y hay también vendedores ambulantes que exhiben sus mercancías en el suelo. Sin embargo, a diferencia de otros trayectos, aquí no se venden “frutas, flores, prensa y revistas”, por el contrario, el grado de actividad comercial en este trayecto se ha afianzado, y es posible encontrar allí ropa, artículos y servicios electrónicos entre otros productos asociados a otro tipo de espacios, y no al viaducto de un Metro precisamente, esto debido en gran medida a los pocos espacios que se ofrecen alrededor de éste, colmado por edificios gubernamentales, entidades bancarias, entre otras edificaciones imponentes que dan la espalda a la calle y empujan al viandante a buscar las sombras que producen las columnas y

puentes del viaducto ferroviario, donde predomina el espacio para el comercio sobre el espacio para el ocio, que impera debajo de otros trayectos.

Estación Parque Berrío

La estación Parque Berrío es quizá la estación más importante del Metro de Medellín, debido a su ubicación en el lugar fundacional de la ciudad, aun cuando no cumple las funciones de transferencia dentro del sistema, que cumplen otras estaciones.

Sí entendemos las expectativas que tiene el transeúnte de esta zona de la ciudad, en la dirección del modelo haussmaniano, como la posibilidad de encontrar una gran cantidad de servicios a su alrededor, y la posibilidad de movilizarse, a través de este lugar, el amoblamiento urbano de esta estación responde a dichas expectativas, en la medida en que la comunicación entre la estación y el Parque de Berrío es fluida y permite la comunicación del usuario del Metro con la oferta de servicios del centro, además de contar con espacios exclusivos para tomar los buses y taxis que permiten la articulación con el sistema de transporte público de la ciudad.

“Es explicable que el sitio que en el periodo 1900 – 1970 condensaba la mayor vitalidad económica de la ciudad tuviera que convertirse en un punto focal del transporte urbano, en primera instancia con el tranvía eléctrico, y en segunda con las líneas de buses que fueron apareciendo en el periodo 1939 – 1950. Como la otra parte fundamental del centro era el comercio de categoría alrededor del parque de Berrío, fue así como el ‘loop’ o aro central del transporte urbano colectivo de Medellín se configuró con las plazas de Berrío y Cisneros (Guayaquil) como sus ‘condensadores’ de rutas y así operó por los años 1930 – 1970 sin alteración importante hasta la configuración del gran ‘anillo’ arterial definitivo” (Botero, 1998:37).

Esta estación entonces es quizá por su ubicación, exceptuando las estaciones de transferencia que presenten una doble connotación, la estación más concurrida del sistema y con mayor cantidad de personas a su alrededor, cuya presencia ahí no necesariamente obedece a la presencia de la estación, sino a la centralidad que constituye el Parque Berrío. Estudiantes, trabajadores, ejecutivos, vendedores, desempleados, pensionados, ladrones, indigentes, entre otras personas con diversas ocupaciones confluyen allí, ya sea para estar o para pasar.

Es común encontrar reunión de personas, con atuendos y costumbres campesinas en este lugar de la ciudad, alrededor de alguien que al tocar en su

guitarra melodías de música de “carrillera”, genera expresiones de algarabía por parte de los asistentes, quienes tienden a estar algo alicorados. Extraña situación en una zona de acceso al sistema Metro. Estas personas de costumbres rurales, al igual que el padre de Kafka “que abandona el campo para establecerse en la ciudad, está atrapado sin duda en un movimiento de desterritorialización real; pero no cesa de reterritorializarse, en su familia, en su negocio, en el sistema de sumisiones y de sus autoridades. En lo que a ellos se refiere, los arquetipos no son sino procedimientos de reterritorialización espiritual” (Deleuze y Guattari, 2008:24).

El Parque Berrío es un lugar fundacional, un símbolo que está rodeado de intervenciones que a través de la historia permiten resumir a Medellín como ciudad. En 1895 fue instalada la estatua de *Pedro Justo Berrio*. En 1980 frente a la fachada del Banco Popular se erige la escultura en bronce y concreto *El Desafío de la raza*, de Rodrigo Arenas Betancourt, y en 1986 la escultura en bronce *Torso desnudo*, de Fernando Botero. Asimismo, se encuentra en el costado norte, por el pasaje que conduce a la Plazuela Nutibara, el mural *Historia del desarrollo económico e industrial del Departamento de Antioquia* realizado por encargo al maestro Pedro Nel Gómez dentro del Banco Popular, que se encuentra desde 1997 al aire libre, gracias al apoyo del Metro de Medellín, que remodeló este lugar a partir del amoblamiento urbano que generó en la construcción de esta estación.

Curioso que en el lugar del que según José Jairo Montoya escaparon todas las memorias de la ciudad que confluían en este parque, albergue el mural que recoge la historia del desarrollo económico antioqueño, y que la restauración del mismo haya sido realizada por la institución que opera el sistema que en mayor medida propició la consagración de este lugar como un lugar de paso, es decir, donde confluyen “la presencia sincrónica de múltiples temporalidades culturales que terminaron por convertir el parque, espacio público y escenario de sociabilidad aun persistente en muchas de las poblaciones del departamento, en un auténtico no-lugar que es tanto como decir en el espacio de circulación de las memorias” (Montoya, 81:1997).

Asimismo, se encuentra otro mural, pero sobre la superficie de las columnas del costado norte del viaducto del Metro, realizado por el artista costarricense Fernando Herrero, quien buscó en 2007 en el marco del

Encuentro Internacional de Arte MDE07, “darle vida a este espacio céntrico de Medellín, colorear las cinco (y grises) columnas que apoyan el sistema Metro de la estación Parque Berrío y reactivar el ambiente a partir de las formas que lleguen a su mente en el momento de pintar sobre la base azul clara que ya eligió” (El Mundo, 2007). Y finalmente, la presencia de grafitis en los bajos de la estación del Metro están presentes, ya sea con imágenes o con las frases de quienes quieren inscribir su voz de protesta en la piel de esta institución estatal.

Este resumen en materia de intervenciones artísticas alrededor de este lugar fundacional para la ciudad, que alberga el sistema de movilidad Metro de Medellín, sirve para entender por qué no es posible comparar fácilmente los fenómenos que se presentan alrededor de otras estaciones.

El personal Metro

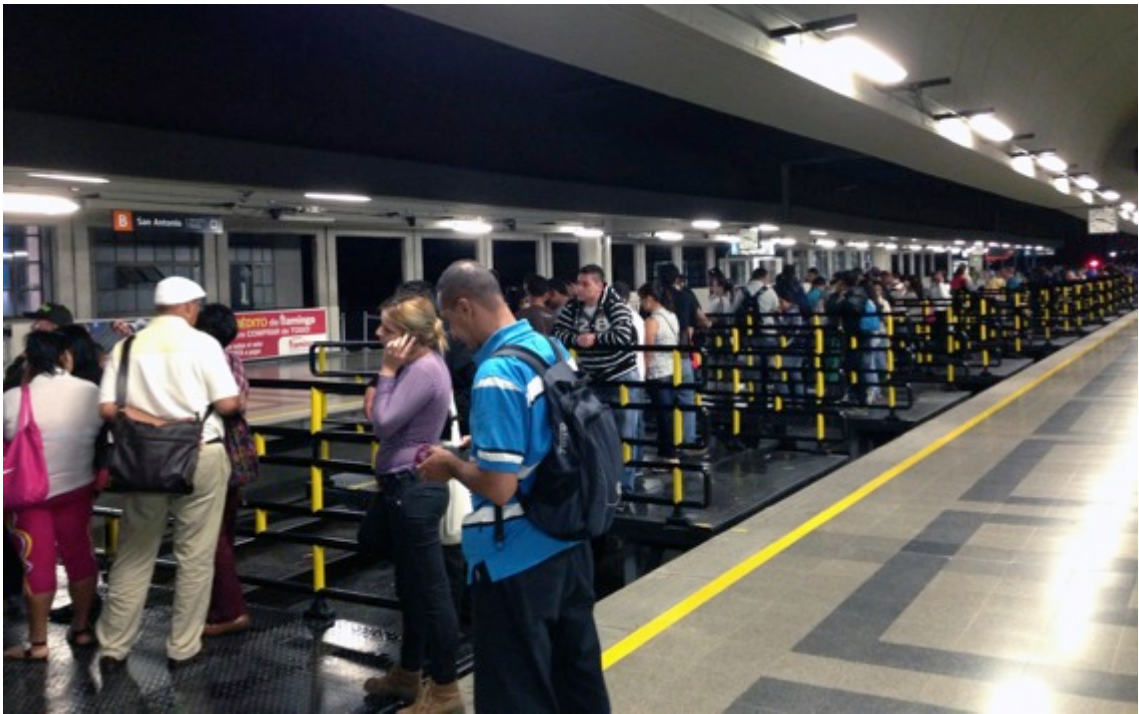
También es importante considerar el personal que trabaja en el sistema Metro. Además de los conductores del tren, en una estación encontramos entre 2 y 4 vendedores por acceso a cada estación. Entre 1 y 2 aseadores. Funcionarios técnicos del Metro que no ofrecen un servicio directo al público y por ello no es posible observarlos constantemente.

En las principales estaciones, es decir, aquellas con más flujo de pasajeros, como *San Antonio*, *Niquia*, *La Estrella*, encontramos personal Metro que sirve de guía a los usuarios del sistema. Ellos repiten los mensajes institucionales, mientras las personas entran y salen del tren. Asimismo, entregan información impresa, como mapas del sistema y de sus rutas integradas. En horas pico, organizan a las personas en filas, en frente del lugar donde se abrirán las puertas del tren, entre otras funciones que parecen tener.

Para apoyar esta labor, en cada estación también se encuentran la Policía Metro, policías *bachilleres* que están prestando su “servicio militar” en un sistema de movilidad que presta un “servicio de transporte” a una ciudad. Su trabajo consiste en el control de los mezanines, y de las plataformas de las estaciones y en hablar por medio de los altoparlantes para dar indicaciones a los usuarios del sistema. Hay entre 4 y hasta 8 policías por estación.

Asimismo en todas las estaciones hay vigilancia privada para apoyar la labor de la policía, sobre todo en los accesos al espacio público de cada

estación, es decir, al amoblamiento urbano de la misma. Pareciera que el campo de acción de la Policía Metro se limitara al interior de la estación, y no precisamente al espacio público de la ciudad. .



Cultura Metro

La **Cultura Metro** es concebida por el Gerente del Metro de Medellín *Ramiro Márquez Ramírez*, en la presentación de la segunda edición del libro *La Cultura Metro: Un modelo de gestión social y educativo para la ciudad* como un concepto “resultado de la gestión del Metro en diferentes ámbitos como el social, el educativo, el urbanismo, el paisajismo, la gestión ambiental, la construcción de capital intelectual, el servicio que ofrece a los usuarios, entre otros” (Metro, 2005:5).

En ese sentido, hay un antecedente asociado a la historia del transporte público en la ciudad, que es interesante consultar, ya que nos permitirá comprender cómo la Cultura Metro, entendida como el compendio de *Normas del Usuario*, es la punta del iceberg de ese afán moralizador de las instituciones de la ciudad, de un comportamiento cívico de los usuarios en el espacio público, como se hizo en su momento a través de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. En las normas para el uso del tranvía de mulas, recopiladas en la **Ordenanza 37 de 1986** se plasman una serie de normas que constituyen un ejemplo perfecto, de lo que, haciendo una extrapolación de la expresión “Cultura Metro” podría llamarse en ese entonces, “Cultura Tranvía”, como lo indica el libro *Del tranvía de mulas al Metro de Medellín. Cien años de esfuerzos para desarrollar un sistema de transporte masivo para el Valle de Aburrá* (Alcaldía de Medellín, 2010).

“Es prohibido admitir en los carros de pasajeros a los que se presentan en estado de beodez. Los que se embriaguen dentro de los carros, y los que profieran palabras obscenas, injurien o promuevan riña a alguno o algunos de los pasajeros, o que por cualquier motivo... causaren molestias a éstos, serán dejados en cualquier lugar del camino... (art. 371).

“Los conductores de tranvía tienen el carácter de agentes de policía para el cumplimiento de las disposiciones respectivas... (art. 374).

“No podrán ser conductores ni empleados de la dirección de carros y pasajeros, individuos que habitualmente se embriaguen... (art. 376).

“Los carros del tranvía no podrán marchar dentro de las poblaciones sino a un paso moderado... (art. 377).

“Pagado el precio del pasaje, toda persona tiene derecho a ser admitida en los carros, sin distinción ni preferencia de ninguna clase... (art. 379).

“Los carros de tranvías deben mantenerse aseados, en perfecto estado de servicio y provisto de frenos y demás arreos que permitan detener la marcha en cualquier momento (art. 382). (Metro de Medellín, 2010:55).

Este resumen de las normas contenidas en la ordenanza constituye entonces, el germen de lo que actualmente conocemos como la Cultura Metro *modelo de gestión social y educativo para la ciudad*.

Este modelo en concreto tuvo como antecedente todo el proceso comunicacional que comenzó en 1985 con la entrega de material impreso y de informes institucionales en la prensa, que se concentraron en exponer el proyecto y su evolución. Esta labor continuó en 1988 con el apoyo del Banco Industrial Colombiano, hoy Bancolombia, a partir de campañas publicitarias que contaban con dos grandes lemas: “Quiere el Metro desde ya” y “Quiere el Metro, nuestra gran obra” en medios masivos de comunicación y a través de obsequios al público, los cuales estaban orientados a contrarrestar el impacto negativo que tuvo para el proyecto la suspensión de las obras hasta 1992. Con la reanudación de las obras entre 1992 y 1993 la campaña se orientó con el lema “Para el Metro sólo faltan unos centímetros”

Estas campañas sirvieron de antesala para que en 1994, cuando entra el Metro en operación, se constituyera el proceso de Formación de Usuarios con el objetivo de “Generar una nueva cultura en los habitantes del Valle de Aburrá” por medio de las normas de comportamiento y convivencia ciudadana. Asimismo, se gestó el proceso de Relación con la Comunidad para consolidar unas relaciones positivas con los vecinos a la infraestructura construida por el Metro.

El Metro es una institución estratégica para las administraciones municipales del Área Metropolitana, en la medida en que al garantizar el derecho a la movilidad, este medio de transporte genera Calidad de Vida para los ciudadanos del Valle de Aburrá.

“Iván Darío Upegui, jefe de Gestión Social y Servicio al Cliente del Metro, expresa que ese medio cumple varias funciones que es necesario saber diferenciar para valorar en la justa dimensión su importancia. ‘En un principio el Metro se contempló como un sistema de transporte masivo, esa era su única función y nada más. Con el paso del tiempo las cosas han cambiado, y la ciudad y el propio Sistema nos comenzaron a mostrar las diversas tareas que se tenían por delante y que el Metro como elemento integrador podía ayudar a cumplir. A partir de ello se comenzó a pensar en la que hoy conocemos como Cultura Metro’” (Arango, 2012).

La Cultura Metro apela entonces a la responsabilidad del individuo para el logro de beneficios comunes, al buen comportamiento, al cumplimiento de normas, a la convivencia ciudadana, a la preservación de la infraestructura, entre otras pautas de comportamiento que permiten al individuo insertarse adecuadamente dentro del contexto del Metro de Medellín. Inserción efectiva del sujeto en esta matriz de movilidad institucional que esta asociada con la calidad de vida de todos los habitantes del Valle de Aburrá.

Identidad

La Cultura Metro a través de las acciones enfocadas en el individuo, como la Formación de Usuarios, y en la gente, como la Relación con la Comunidad, ha permitido desarrollar un sentido de pertenencia hacia el Metro, que deviene en un sentimiento de orgullo local y regional en el contexto nacional, en la medida en que es la única ciudad del país que cuenta con este sistema de transporte. Este sentimiento de pertenencia también se dirige hacia los elementos introducidos por el Metro en su infraestructura y en su tecnología, asociadas a la modernización de esta región, que producen en sus habitantes sentimientos de identidad con este sistema de movilidad.

“A nivel nacional e internacional el METRO es un atractivo turístico para disfrutar y admirar las ventajas de un medio de transporte innovador, integrado, moderno, seguro y rápido” como afirma el mapa de la propia institución.

El día de su inauguración, el diario El Tiempo de Bogotá, en uno de sus tantos artículos referidos a este magno evento para el país, afirmó que “El Metro, que ya forma parte de los catálogos promocionales de la ciudad, se ha convertido también en un símbolo de la tenacidad antioqueña” (El Tiempo, 30/11/1995).

El Metro de Medellín también es un símbolo de identidad, para la misma institución, entre otras razones, porque este medio de transporte “ha servido como excusa para la recuperación de valores y actitudes que caracterizaron históricamente al pueblo antioqueño: la solidaridad, la amistad, el respeto, el cuidado, el cuento trato, la disciplina, el esfuerzo, y el deseo de dejar un mejor lugar para vivir a las nuevas generaciones. Eran actitudes y comportamientos que por tradición se legaban de generación en generación y que, hoy, con el

Metro se ha hecho una labor consciente de recuperación de las mismas” (Metro, 1995:113).

Es por eso que en los vagones se escucha constantemente frases como *“Estamos contando con usted para que el comportamiento de todos en el Metro siga siendo motivo de orgullo para la ciudad”* o *“Estamos muy orgullosos de nuestro Metro por eso lo invitamos a que nos ayude a mantenerlo siempre como nuevo”*.

Apelando a este sentimiento de identidad territorial (“regionalismo”) que tanto caracteriza a los antioqueños en el contexto nacional, el Metro en el libro *El Espacio Adecuado* sostiene que

“el pueblo paisa lo considera parte importante de su patrimonio cultural. Un símbolo del alma antioqueña. Un resultado de la lucha, la tenacidad y la capacidad de trabajo de la raza montañera. Un nuevo elemento de identidad, que ha alcanzado el mismo grado de otros tan arraigados en el imaginario colectivo como el Pueblito Paisa, en la cima del cerro Nutibara; la escultura de la Gorda de Botero, en el Parque de Berrío; el edificio Coltejer, en la corazón de la ciudad, o el silletero de Santa Elena, cargado con clores de todos los colores” (Metro, 1998:149).

Asimismo, en una de sus piezas publicitarias, el *Planeador* (calendario) 2013, tiene un texto en su presentación que se enseña a continuación.

Los antioqueños vivimos orgullosos por nuestro METRO (Planeador 2013)

“No podemos olvidar que fuimos los primeros en el país en hacer realidad este sistema masivo de transporte y tejer una red de movilidad conformada por líneas de trenes, de metrocables (primeros en el mundo con un fin no turístico), buses articulados y próximamente, un sistema tranviario.

Y no lo podemos olvidar porque cuando miramos atrás y vemos tantas obras que nos enorgullecen, es cuando nos debemos llenar de más entusiasmo para seguir trabajando con responsabilidad y garantizar una movilidad sostenible para todos los habitantes de la región metropolitana.

En ese concepto hemos venido insistiendo mucho porque en él se resumen tres aspectos primordiales para el METRO: ser amigables con el medio ambiente, generadores de cultura y socialmente incluyentes”.

Asimismo, en un nivel más micro, en el Valle de Aburrá, donde opera este sistema, el sentimiento de identidad territorial, también se expresa en los barrios de la ciudad de forma directa, en los nombres de las estaciones como *San Javier, Niquia, Acevedo*; otras cuyos alrededores ya lo eran previamente, *Parque San Antonio, Parque Berrío, Universidad*; y otras que sí bien no son el

centro de la localidad, sí son importantes espacios dinamizadores del entorno, como *Santa Lucía, Poblado, Estadio, Hospital*, entre otras estaciones cuyos nombres apelan a un carácter territorial que despiertan en quienes hacen uso de estas estaciones un sentimiento de identidad hacia este sistema de movilidad.

Esto es lo que podría denominarse la “memoria urbana” a la que contribuye el Metro de Medellín cuando afirma que “el transeúnte debe sentir que camina sobre terreno conocido, que se desplaza por lugares que le hablan de lo que él conoce, aunque nunca antes haya pisado ese suelo” (Metro, 1998:62).

Un ejemplo de lo anterior lo vemos en los establecimientos comerciales aledaños a las estaciones cuyos nombres en muchos casos son alusivos al nombre de la estación o al nombre *Metro de Medellín*. Encontramos nombres como los pasajes comerciales “Metrocentro” 1 y 2, aledaños a la estación *Alpujarra*; “Estación Berrío: panadería – repostería” frente al Parque de Berrío.

Sin embargo, este fenómeno no necesariamente es espontáneo, por el contrario podría ser el reflejo de una tendencia similar al interior del sistema, que consiste en denominar los servicios, las campañas, los medios de comunicación entre otros componentes del sistema, a partir del sufijo *Metro*, por ejemplo **Línea Hola Metro**, para comunicar al usuario con la institución. **MetroArte**, un programa que nació en 1997 “como una forma de incorporar el arte a la vida cotidiana y acercar a los usuarios del Metro a las manifestaciones artísticas, lúdicas y culturales que generan una comunidad dinámica como lo es la del Valle de Aburrá” (Metro, 2005: 84). **Metroamigos**, un programa que busca formar a los niños en valores y actitudes cívicas a través de actividades lúdicas. **BiblioMetro**, es definida por Comfama, socia de esta iniciativa en asociación con el Metro de Medellín, como una alternativa de entretenimiento y aprendizaje, espacios que ofrecen el servicio de préstamo de libros y revistas abiertos al público en general y ubicados en las principales estaciones del sistema.



Muestra representativa de intervenciones de *Metroarte*
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

La Cultura Metro es un concepto interiorizado por los habitantes de Medellín tanto en su puesta en práctica, como en su identificación como referente de este medio de transporte y de esta ciudad en general.

El Metro de Medellín entiende la cultura como “un complejo de símbolos reguladores del comportamiento humano en un grupo social. La cultura se manifiesta a través de intangibles como las actitudes, las creencias, los valores y los idiomas, y a través de tangibles como las herramientas, la vivienda, los productos, las expresiones artísticas, entre otros” (Metro, 1995:30).

Sería interesante entonces, revisar en este punto la concepción del Metro de Medellín, desde una perspectiva crítica que analice cómo el discurso institucional sí bien entiende la Cultura Metro desde una concepción holística, que abarca desde la cultura material hasta la in-material, limita este discurso al contexto institucional, es decir, al adentro del Metro, y no lo hace al afuera de la ciudad, es decir, al espacio público de Medellín. Según esta institución, a través de la Cultura Metro se busca extender el comportamiento cívico a toda la ciudad, pero en realidad su acción se limita al espacio institucional, es decir, al espacio semipúblico, al espacio controlado por el Estado, para que sirva

realmente, como un espacio de movilidad, donde prima el fin del desplazamiento sobre el medio para desplazarse. En ese sentido, la Cultura Metro busca, cumplir el objetivo misional de este espacio funcional, a través del control del comportamiento estético del sujeto, controlando el despliegue de su creatividad dentro de esta matriz de movilidad.

Precisamente aquí se encuentra la gran contradicción de la Cultura Metro, pues sí bien se cataloga cómo “Cultura” a partir de la definición que toma la misma institución, su campo de acción, es decir, su matriz, se limita al espacio de movilidad, y sólo busca cumplir su función como medio de transporte. De esta forma deja a un lado el proceso como tal, es decir, la experiencia estética del sujeto durante el viaje.

Esta es una concepción reduccionista de la cultura, es decir, una estética restringida que se conforma a partir de los límites impuestos al comportamiento por la misma institución, entre otras formas, al recordar a los usuarios constantemente que *“el cumplimiento de las normas de seguridad en el Metro nos permite destacarnos como ejemplo de cultura en nuestra ciudad, gracias por su colaboración”*.

Podemos decir que la Cultura Metro constituye una ontología mayor que impide el despliegue de la ontología menor de los individuos, en un espacio que es y no es público, es decir, en un espacio semipúblico. Es ahí, en ese intersticio, entre el espacio público de la ciudad, y el espacio semipúblico del Metro de Medellín, donde el comportamiento estético del individuo sufre una transición y una imbricación entre los diferentes contextos en los que están inmersos los individuos, matrices de ontologías menores propias del afuera, y la matriz de este espacio institucional, una ontología mayor, adentro de este espacio de movilidad. Allí no sucede lo del espacio público, en el que “la política apela a las circunstancias mientras que la estética se entrelaza con ambas para poder crear nuevos modos de vida a través de las artes y su alteración de los espacios y tiempos en los cuales nos hallamos” (Núñez, 2009:43), esta es quizá la mayor contradicción del reglamento de una institución con ínfulas de “Cultura”.

Formación de Usuarios

De esta forma, para identificar ese “complejo de símbolos reguladores del comportamiento humano en un grupo social”, la institución Metro de Medellín se propuso realizar un diagnóstico con el fin de estructurar un proceso formativo, que respondiera a tres preguntas: 1. *¿Qué se debe aprender de otros Metros?*, 2. *¿Qué se sabe sobre el usuario de transporte público en el contexto latinoamericano?*, y 3. *¿Cuáles son los hábitos de transporte que caracterizan a los habitantes del Valle de Aburrá?* (Metro, 1995:31).

En primer lugar, los referentes que buscó el Metro de Medellín fueron sistemas administrados por instituciones que hubiesen adelantado procesos formativos similares a los que la institución antioqueña quería impulsar. Los Metros de Sao Paulo en Brasil, el Metro de Caracas en Venezuela y el Metro de Santiago de Chile fueron las instituciones consultadas por el Metro de Medellín a través de pasantías para conocer las experiencias de estas ciudades.

Seguidamente, se realizó una revisión bibliográfica sobre el comportamiento de los usuarios de los sistemas de transporte público masivo en el contexto latinoamericano que concluyó con un análisis según el cual estas personas se caracterizaban por “sus tendencias vandálicas, destructoras, de poco civismo y solidaridad hacia los otros viajeros. Estas conductas resultaban más notorias en modos como los buses y busetas” (Metro, 1995:34). Ahora bien, los Metros presentaban comportamientos más regulados, que según el Metro de Medellín, obedece a las medidas de control frente a las infracciones de los ciudadanos, y la labor educativa para prevenir situaciones particulares.

Finalmente, en cuanto al comportamiento característico de los habitantes del Valle de Aburrá en los medios de transporte, se pudo constatar algo, aparentemente obvio, que las personas tenían hábitos diferentes durante “la espera, abordaje, viaje y descenso del vehículo, que en general dependen de su formación particular, de su estado de ánimo, de las condiciones ambientales, de las condiciones del modo de transporte, etc.” (Metro, 1995:36).

A partir de la información anterior el Metro de Medellín propuso tres componentes que soportarían la labor educativa: Motivar, Informar, y Formar, Criterios generales que el Metro aplica día a día a través de sus diferentes

estrategias. El Metro partió de varias premisas, como *Creer en la capacidad del ser humano*; *La comunicación, un factor repetitivo*; *Contrarrestar la espiral de la agresión*; y *La dinámica del entorno*.

Esta última premisa nos interesa en particular, en la medida en que tiene una relación directa con el objetivo general de este estudio: Analizar la transición e imbricación en el comportamiento estético del individuo, al cruzar el umbral, entre la estética cotidiana *afuera* del Metro de Medellín, y la estética controlada *adentro* de esta institución.

En este sentido la Cultura Metro fundamenta su proceso formativo a partir del análisis de su premisa frente a la dinámica del entorno, que retoma del *Manual de formación y trato al usuario* del **Metro de Caracas**, el cual fue un referente para la ciudad en la conceptualización de la Cultura Metro y de su proceso de difusión. Esta descripción del comportamiento de las personas en el entorno del Metro de Medellín constituye la lectura oficial del comportamiento de las personas antes al ingresar y al salir del Metro de Medellín.

“Es común ver que las personas cuando ingresan a sitios espaciales como iglesias, hospitales y cementerios, adoptan una actitud correcta, educada y armónica; sin embargo, al salir de ellas y transitar por las calles se vuelve a evidenciar una conducta desordenada, agresiva y descuidada” (Metro, 1995:43).

A la denominada dinámica del entorno el Metro de Medellín le atribuye este comportamiento, entendiendo que “el entorno de una persona o de un grupo de personas es aquel espacio físico y humano que la rodea en un momento determinado (...) La relación de los seres humanos con su entorno es dinámica, de mutua influencia” (Metro, 1995:43).

“El entorno constantemente está afectando al ser humano mediante una serie de estímulos sensoriales (vista, oído, olfato, habla y tacto) que pueden ser agradables o desagradables. De este modo, cada persona reaccionaría a cada uno de estos estímulos de una manera consecuente con el tipo de estímulo, pero en forma diferente por las particularidades de cada individuo. Si los estímulos son agradables, se reacciona de una manera agradable, armónica, en sintonía con el estímulo percibido. Si los estímulos son desagradables, la reacción será molesta, con cierto desagrado y con tendencia a liberarse del estímulo desagradable o a suprimirlo. Si los estímulos no se pueden suprimir, entonces la tendencia será a confrontarlos, a agredir el entorno. Un estímulo negativo es, en sí mismo, una agresión contra la persona y generalmente toda agresión se responde con otra agresión” (Metro, 1995:44).

La Cultura Metro: un modelo de gestión social y educativo para la ciudad, evidencia este fenómeno en la reacción que puedan tener los usuarios de un servicio de transporte público masivo como los Buses, donde las personas reciben estímulos constantemente, que generalmente son negativos, lo cual se traduce en agresiones hacia el mismo sistema de transporte, a través de actos vandálicos, porque según el Metro de Medellín, los individuos pueden sentirse agredidos por el medio de transporte por el “estado del soporte físico, modelo del vehículo, cuidado de su mobiliario, suciedad, ruido –o por el desempeño del servicio de transporte: velocidad, calidad del trato por parte del conductor, información, comodidad, seguridad, entre otros aspectos-“ (Metro, 1995:44).

Es decir, esta empresa sustenta su accionar a partir de la comparación con otros medios de transporte, para resaltar sus cualidades frente a éstos, o inclusive las características que el Metro no posee, como la interacción entre el conductor y el usuario del sistema.

Asimismo, este texto sobre la Cultura Metro evidencia cómo cuando una persona accede a un entorno donde la mayoría de estímulos son agradables, su reacción también lo es. Sin embargo, en esta ocasión, la comparación no se hace con otro medio de transporte, pero el contrario es una asimilación con un

“hotel de lujo, donde la persona está siendo estimulada por sensaciones positivas (piso limpio, buena iluminación, sábanas limpias, buena atención). Esta es una de las razones que explican por qué la mayoría de los usuarios del Metro de Medellín reaccionan de una manera positiva y con respeto. En el sistema Metro los usuarios encuentran un conjunto de estímulos que inciden positivamente en su comportamiento: trato adecuado, personal entrenado y con vocación de servicio, una oferta de servicio que le garantiza rapidez, regularidad, comodidad, seguridad, una oferta tarifaria económica, un ambiente agradable, limpio, iluminado, abundante información y orientación para el uso del sistema, atención ante contingencias y primeros auxilios, entre otros factores (Metro, 1995:45).

Es decir, el Metro de Medellín, es consonancia con Domenico Di Siena, tiene como referente que “el espacio público contribuirá más a la ciudadanía cuanto más polivalente sea funcionalmente y más favorezca el intercambio. Es preciso conocer bien el uso social de los espacios públicos. Este uso dependerá de muchos factores, el diseño, la accesibilidad, la belleza, la monumentalidad, la promoción, el mantenimiento, la diversidad de usuarios posibles, etc. Queremos enfatizar la estética del espacio público. El lujo del espacio público no es despilfarro, es una cuestión de justicia social” (Di Siena,

2009:84) que busca implantar en la ciudad una estética pública aséptica, como la que promovió la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín a principios del siglo XX a través del higienismo en las calles de la ciudad.

Después de esta conceptualización de la Cultura Metro, a partir de los criterios generales y de las premisas sobre las que se soporta, entremos a mirar, la estrategias concretas empleadas por el Metro de Medellín para influir sobre el comportamiento de los usuarios del mismo, es decir, el reglamento del Metro, conocido como las Normas del Usuario, que llenan de contenido la matriz de movilidad del Metro de Medellín.

Las *Normas del Usuario* son las responsabilidades asignadas a los pasajeros que están basadas en la necesidad que tiene todo grupo humano de regular las relaciones entre sus integrantes. Sin embargo, el Metro de Medellín no considera que con la sola promulgación de las normas se garantice el cumplimiento de las mismas, sino que por el contrario emplea mecanismos que sustentan las situaciones que se presentan en el Metro por parte del control que ejerce esta institución. “La existencia sola de las normas no garantiza que la gente las cumpla si éstas no son bien difundidas y con regularidad y si no existen los mecanismos apropiados. Por eso, junto con un cuerpo de normas, es importante también un sistema de difusión, de vigilancia y de control” (Metro, 1995:50), el cual se despliega a través de diferentes medios de comunicación con el usuario, como el material publicitario, bibliográfico, las carteleras, el Centro de Atención Integral al Usuario –CAIU-. La Línea Hola Metro, el sistema de comunicaciones en trenes y estaciones, que “está constituido por los subsistemas de teléfonos, radio, altavoces, relojes y circuito cerrado de televisión. Facilitará la rápida comunicación entre el personal de operación y mantenimiento, posibilitará expedir informaciones a los pasajeros y al personal del METRO. Además, permite la vigilancia en puntos críticos de las estaciones”. (Metro, 1994:17)



CUERPO

Se ha hecho un recorrido por el tiempo, caracterizando la modernidad, hasta llegar a la época contemporánea. Asimismo, exploramos un espacio, la ciudad, y específicamente el espacio público de ésta para llegar al sistema de transporte público masivo Metro, como un espacio controlado por el Estado en el hábitat de la ciudad, para garantizar la calidad de vida de sus habitantes. Ahora queremos conocer ese cuerpo que codifica su tiempo y ocupa este espacio, para luego conocer específicamente cómo se desenvuelve éste en la transición e imbricación entre el espacio público y el Metro de Medellín.

Estudiaremos unos *Cuerpos* cuya experiencia estética exterioriza la transición e imbricación en el comportamiento estético desde las di-soluciones afuera en el espacio público de la ciudad, hacia las soluciones que buscan las instituciones, adentro de sus límites. Nos interesa conocer quienes son los habitantes de la ciudad contemporánea, y específicamente los usuarios del sistema Metro, para quienes

“percibir es, por lo tanto, adueñarse, apresar a través; en nuestros términos, subjetivar. Pero es también conformar en sus dos usos: formar con y conformarse a (en este caso, a convenciones). Percibir es tomar y compartir a la vez, subjetivar desde lo social. La percepción sensible es apresar o tomar desde matrices prosaicas condicionadas por éstas. Percibir tanto en la enunciación como en la interpretación (que es, a su vez, una forma de enunciación en la prosaica porque interpretar es responder) es apresar o ‘tomar a través de’ matrices estéticas, condicionada por éstas” (Mandoki, 1994:179).

Esto es la figuración de la experiencia del sujeto, a través de su dispositivo sensorial, alrededor del Metro de Medellín que expresa las disoluciones urbanas, previas a cruzar el umbral de las soluciones que busca imponer el Estado dentro de este sistema de transporte público masivo, el cual está compuesto por “formas perceptibles, ya sean discursivas (escritas y orales, musicales), visuales (objetos, representaciones gráficas, movimientos visibles, colores, texturas y formas visibles), conductuales (actos, gestos, actitudes) o sensibles en general (táctiles, olfativas, auditivas, gustativas, visuales) que produzcan efectos de significado por la facultad estética del sujeto” (Mandoki, 1994:112).



Usuario del Metro de Medellín al terminar el día
Fotografía: autor

Ciudadano

Para hacer referencia al ciudadano, es necesario revisar el cuerpo social al cual pertenece. “El Estado (entendido como aparato de gobierno, como administración y como ‘razón’) monopoliza la responsabilidad política y crea, por exclusión, su *otro* indiferenciado: la sociedad civil” (Rabotnikof, 1997:43). El ciudadano pertenece a ese *otro* sobre el cual el Estado actúa, es decir, la sociedad civil, o ciudadanía, que representa en los Estados democráticos un triple desafío, asociado con los tres escenarios a través de los cuales evoluciona la humanidad: la evolución filetica, étnica y estética.

1. Desafío biológico: garantizar la supervivencia de los habitantes de la ciudad a través de la ampliación de las condiciones de posibilidad para desarrollar un oficio en el marco de constitución y la ley.
2. Desafío social: ampliar las capacidades de las ciudades a través del Estado que debe garantizar el uso adecuado de los espacios generados para el cumplimiento de las funciones que se le han encomendado.

3. Desafío estético: garantizar en la ciudad el desarrollo de lo urbano, es decir, la apropiación de los diferentes espacios, ya sean públicos, privados, intersticiales, semipúblicos, etc.

Ante este triple desafío la ONU introduce en el marco del Desarrollo Humano, el *Derecho a la ciudad* como el derecho a la producción física, social, y estética del espacio, esto es, a la producción del espacio físico donde tienen lugar las prácticas sociales. Este derecho se supondría garantizado por los gobernantes, en la medida en que es la expresión de una demanda ciudadana que busca una mayor participación de los ciudadanos en la toma de decisiones que los afectan directamente en el espacio público, a través de condiciones tangibles e intangibles, en el marco de las capacidades que buscan el desarrollo humano.

En este sentido, el derecho a la ciudad que demandan los ciudadanos, es una expresión jurídica, del ejercicio ciudadano que ellos desarrollan en el espacio público, es decir hace referencia a la apropiación que hacen los cuerpos de los espacios dispuestos en las ciudades, constituyendo el fenómeno urbano.

Para Habermas hay una relación positiva entre la democracia urbana y la calidad del espacio público. En consecuencia “el objetivo común democrático de los gobiernos locales, de los movimientos sociales y de los profesionales del urbanismo es desarrollar políticas y proyectos que den prioridad al espacio público. La legitimación de este objetivo se puede sintetizar en la definición de un conjunto de derechos urbanos que integren y vayan más allá de los derechos cívicos y sociales habituales (vivienda, educación, transporte, etc.)”. (Borja, 2000:77).

Dentro de estos derechos, que Borja agrupa en 17 numerales, para los fines de este estudio, es posible resaltar los siguientes: *Derecho al lugar, al espacio público y a la monumentalidad, a la belleza, a la identidad colectiva dentro de la ciudad, a la centralidad, a la ciudad metropolitana, a la calidad del medio-ambiente, a la diferencia, a la intimidad, a tener el mismo status político-jurídico de ciudadano, y por supuesto, **Derecho a la movilidad y a la accesibilidad.***

Hay que tender a igualar las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad metropolitana. Estos derechos son hoy indispensables para que las llamadas libertades urbanas o posibilidades teóricas que ofrece la ciudad

sean realmente utilizables. El derecho a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana debe universalizarse, no reservarse a los que disponen de vehículo privado. Y cada parte de la ciudad debe ser accesible, visible e interesante por alguna razón para el resto. El derecho a la movilidad teniendo en cuenta la heterogeneidad de las demandas y de los movimientos de la población requiere hoy una oferta pública muy diferenciada. (Borja, 2000:78).

Este derecho en la ciudad de Medellín es suplido en gran medida por el Metro, que “ha sido fundamental para la aplicación y el desarrollo del principio de MOVILIDAD SOSTENIBLE, como un concepto de primer orden para el desarrollo urbano orientado al transporte público, generando bienestar en las ciudades modernas y convirtiéndose en un referente de primer orden, para mejorar la CALIDAD DE VIDA de los miembros de una sociedad” (Metro, 2012).



Plataforma, mecanismo para subir y bajar las escaleras de las estaciones.
Fotografía: autor

En el Metro de Medellín encontramos por ejemplo que éste, además de ser un medio de transporte que garantiza el derecho a la movilidad, en todas sus estaciones para acceder a las plataformas, cuenta con ascensores y mecanismos de ascenso y descenso en las escaleras llamado de forma

genérica *Plataforma* que garantiza la accesibilidad a todas sus estaciones por parte de personas con movilidad reducida, que a su vez cuentan en las estaciones con unos bancos accesibles para éstas, al igual que un área especial en los nuevos vagones del Metro. Asimismo, se encuentran líneas para guiar a las personas ciegas en el espacio público aledaño a las estaciones, como se haya en el interior de las nuevas estaciones del sistema: *Sabaneta* y *La Estrella*, donde también la famosa **Línea Amarilla** que sirve para separar a los usuarios del borde de la plataforma, es corrugada, para guiar el acceso de las personas invidentes al tren.

El conjunto de derechos propuestos por Jordi Borja nos sirven para analizarlos a la luz del impacto que tiene la infraestructura del sistema de transporte público masivo operado por la institución Metro de Medellín, en el marco del cumplimiento por parte del Estado de los derechos de sus ciudadanos.

Urbano

El estatuto de ciudadanía nos conduce hacia uno de los teóricos que más ha discurrido sobre lo urbano, Manuel Delgado quien define este fenómeno como “una tupida red de relaciones crónicamente precarias, una proliferación infinita de centralidades muchas veces invisibles, una trama de trenzamientos sociales esporádicos, aunque a veces intensos, y un conglomerado escasamente cohesionado de componentes grupales e individuales” (Delgado, Etnografía:1).

Esta definición nos sirve para identificar la ciudad concebida por el Estado, y lo urbano producido por los ciudadanos, entendida no cómo una estructura propiamente dotada de órganos con funciones específicas, sino todo lo contrario, en formación constante de “instantes, ondas, situaciones, cadencias irregulares, confluencias, encontronazos, fluctuaciones...”

“A diferencia de lo que sucede con la ciudad, lo urbano no es un espacio que pueda ser morado. La ciudad tiene habitantes, lo urbano no. Lo urbano está constituido por usuarios. Por ello, el ámbito de lo urbano por antonomasia, su lugar, es, no tanto la ciudad en sí misma como su espacio público. Es el espacio público donde se produce la epifanía de lo que es específicamente urbano: lo inopinado, lo imprevisto, lo sorprendente, lo absurdo... La urbanidad consiste en esa reunión de extraños, unidos por la evitación, la indiferencia, el anonimato y otras películas protectoras, expuestos, a la intemperie, y al mismo tiempo, a cubierto, camuflados, mimetizados, invisibles” (Delgado, Etnografía:3).

Lo urbano es el espacio de las disoluciones, de las dispersiones, de las intermitencias, estructuraciones que encontramos en lo urbano: estructuras inestables que se despliegan entre espacios diferenciados y que constituyen sociedades heterogéneas, en que las continuas fragmentaciones, discontinuidades, intervalos, cavidades e intersecciones obligan a sus miembros individuales y colectivos a pasarse el día circulando, transitando, generando lugares que siempre quedan por fundar.

De esta forma, los ciudadanos demandan espacios con las posibilidades para ejercer la ciudadanía, y frente a esto las instituciones buscan solucionar los problemas que las suscitan.

Las estrategias empleadas por la administración pueden ser muy variadas, pasan por la creación de instituciones con funciones específicas asociadas a la demanda de un espacio, la concesión a particulares para que gestione los servicios que se demandan del Estado, la implementación manuales que orientan el uso de un espacio, entre otras formas de responder a las funciones que le corresponden, de acuerdo a las demandas ciudadanas.

Usuario

El ciudadano al demandar ciertas posibilidades en el espacio público, y al ocuparlo, está haciendo *uso* del mismo. Los ciudadanos son entonces usuarios del espacio público, y de las instituciones presentes en él, como ocurre en los Hospitales, en las unidades deportivas, en los Museos, y por supuesto, en los sistemas de transporte público.

En la calle la figura del ciudadano en un Estado democrático se materializa, en este caso bajo el aspecto de usuario. Es él quien exige un hábitat tanto físico como social, con las condiciones básicas para desarrollarse libremente. Este ciudadano es un transeúnte, un automovilista, un pasajero, entre otros usuarios urbanos.

Sin embargo, el ciudadano moderno no sólo hace uso del espacio público, en otras palabras también podríamos decir que este personaje es un consumidor, ya que este término refleja las formas de desenvolverse en el sistema de mercado del espacio público, donde se ofrecen diferentes espacios

compuestos con diversos elementos, los cuales pueden obedecer a la búsqueda institucional por solucionar las demandas ciudadanas, cómo es la movilidad en la gran ciudad.

Como sugiere Andrea Revueltas frente al papel del Estado hacia los ciudadanos,

“lo social es aplastado y se ve sometido a un orden (control) interno que ejerce el Estado y en el que puede existir un cierto margen de tolerancia respecto al comportamiento individual, a condición de que las relaciones de fuerza esenciales no se alteren. De igual manera, la participación es tolerada e incluso estimulada, pero solamente si no rebasa ciertos límites sobre los cuales no se cede, que encubren la realidad profunda del poder, a saber: la vigilancia de la sociedad justificada por la necesidad de seguridad interna y externa; por lo demás, un sistema de información computarizada eficaz y sin fallas garantiza el control social. Sin embargo, esta vigilancia se ejerce de manera suave y poco perceptible, por lo que los ciudadanos rara vez son conscientes de ella. La sociedad, por lo general, reacciona pasivamente, impotente frente a mecanismos de control tan complejos” (Revueltas, 1990).

Podríamos decir entonces que la forma en que se hace uso de un espacio constituye una práctica por medio de la cual un individuo, en las transiciones e imbricaciones de su comportamiento estético, elige legitimar o cuestionar un orden instituido por unos sistemas de intereses pre-establecidos.

Estas prácticas son la expresión de una táctica cotidiana, por medio de la cual el ciudadano expresa una forma de hacer frente a las estrategias desplegadas por las instituciones para moralizar con su poder el espacio controlado. “Estos estilos de acción intervienen en un campo que los regula en un primer nivel (por ejemplo, el sistema de la fábrica), pero introducen una forma de sacar provecho de éste que obedece a otras reglas y que constituye como un segundo nivel **imbricado** en el primero (como el escamoteo)” (De Certeau, 2007:36. Énfasis nuestro). En este contexto, lo que hace el ciudadano es “valerse de”, es decir, hacer uso del espacio a través de acciones cotidianas que le individualizan, es decir, que lo caracterizan, y permiten que él pueda adaptarse a las circunstancias que plantean situaciones específicas, es decir, “contextos de uso”, como los llama este autor, en los cuales el individuo exterioriza su percepción.

Hablamos de un “con-texto” de uso porque el texto lo escriben las instituciones moralizantes que a través de sus estrategias instituyen una “verdad” en el discurso oficial, mientras el con-texto lo componen las tácticas de los ciudadanos que descifran las mentiras de un discurso que sólo puede

ser practicado porque “fuera de su ejercicio mismo, no tiene enunciado” como nos indica De Certeau. Un texto escrito desde arriba, desde la “ciudad-panorama”, donde el poder con la mirada detiene la agitación que produce la alteridad, e intenta controlar el azar de los practicantes del espacio público que con sus tácticas escriben el texto de la ciudad.

“Las estrategias son pues acciones que, gracias al principio de un lugar de poder (la propiedad de un lugar propio), elaboran lugares teóricos (sistemas y discursos totalizadores) capaces de articular un conjunto de lugares físicos donde se reparten las fuerzas” (De Certeau, 2007:45).

Por ejemplo “pensemos en los mapas, un instrumento que ancestralmente ha funcionado como una forma de representar el territorio. El mapa es un instrumento de análisis que ha sido diseñado en función de intereses concretos, Pierre Bourdieu se refiere a esto como el control del capital informacional, en donde la cartografía representa, de forma unitaria y desde arriba, la visión del espacio, visión unificadora que impone el estado” (Di Siena, 2009:96).

Frente a este tipo de estrategias desplegadas por las instituciones, los ciudadanos se valen de las tácticas, que ante las innumerables posibilidades que ofrece la ciudad, se desorbitan en un espacio que el Estado busca homogenizar, pues allí donde el mapa realiza un corte con una guía, el relato del transeúnte transgrede. Esta forma de practicar el espacio también es posible registrar en mapas, ya no de ciudad, sino en cartografías urbanas en las cuales los ciudadanos transcriben sus huellas en el espacio transitado, mediante un estilo de usar el espacio, es decir, de escribir el texto de la ciudad.

Es decir, la exteriorización de estas tácticas constituye la producción de estetogramas, que son el reflejo del trazo de trayectorias indeterminadas, que no necesariamente son coherentes respecto al espacio concebido en el que se desplazan.



MATRIZ DE MOVILIDAD - METRO DE MEDELLÍN

Al comienzo de esta investigación se hizo una breve conceptualización de los ejes de las matrices de sensibilidad en la vida cotidiana, la dramática y la retórica. Luego, expusimos los vectores *tiempo* y *espacio* a partir de los cuales es posible analizar el *cuerpo* humano, es decir, la superestructura que soporta el dispositivo *Metro de Medellín*. Ahora, estudiaremos las dieciséis combinaciones posibles al cruzar los cuatro registros de la retórica y las cuatro modalidades de la dramática, seguidas de una breve descripción sobre cómo se evidencia cada una de éstas en este contexto.

Es importante anotar que la forma cómo se medirán cada una de estas variables obedece a las escalas propuestas por Katya Mandoki, que parten desde los dos extremos posibles de cada combinación, hasta el punto neutro que existe entre ambas. La escala se sitúa en el eje vertical de la matriz, es decir, en el eje de la Dramática, de la siguiente forma: *Próxima Corta-Neutra-Larga*; *Cinética Dinámica-Neutra-Estática*; *Enfática Marcada-Neutra-Sin Marcar*; *Fluxión Abierta-Neutra-Cerrada*.

Para tener una mejor explicación de esta propuesta, revisemos a continuación la siguiente tabla, propuesta por Mandoki en su libro *Prosaica II. Prácticas Estéticas e Identidades Sociales*.

Fig. 1 - Matriz de sensibilidad (Mandoki, 2006:61).

			LÉXICA			ACÚSTICA			SOMÁTICA			ESCÓPICA		
PROXÉMICA			Próxima Léxica			Próxima Acústica			Próxima Somática			Próxima Escópica		
Corta	Neutra	Larga	C	N	L	C	N	L	C	N	L	C	N	L
CINÉTICA			Cinética Léxica			Cinética Acústica			Cinética Somática			Cinética Escópica		
Dinámica	Neutra	Estática	D	N	E	D	N	E	D	N	E	D	N	E
ENFÁTICA			Enfática Léxica			Enfática Acústica			Enfática Somática			Enfática Escópica		
Marcada	Neutra	Sin Marcar	M	N	SM	M	N	SM	M	N	SM	M	N	SM
FLUXIÓN			Fluxión Léxica			Fluxión Acústica			Fluxión Somática			Fluxión Escópica		
Abierta	Neutra	Cerrada	A	N	C	A	N	C	A	N	C	A	N	C

Nota: La matriz fue modificada. Se le añadió la casilla "Neutra".

Próxima – Léxica

La modalidad proxémica en el registro léxico se evidencia en la distancia establecida por el lenguaje verbal entre el enunciante y destinatario. “Hablar en términos de 'ustedes' en vez de 'nosotros' es proxémica larga al establecer una distancia entre dos grupos (...) Los diminutivos y los apodosos son modalidades proxémicas ya que enuncian una cercanía con el interlocutor por este registro. Apelativos como 'señor', 'licenciado', 'doctor' no son sólo descriptivos sino sobre todo proxémicos para alargar la distancia. El uso de una jerga especializada es una modalidad proxémica al establecer distancia respecto al lego y acortarla entre colegas que la comparten” (Mandoki, 2006:46)

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín, las palabras empleadas por parte del personal Metro reflejan una distancia neutra hacia los usuarios en la medida en que se dirigen a éstos como "señor usuario", "usted", etc. Además, el lenguaje no es especializado, y por el contrario en los mensajes institucionales se emplean palabras cercanas al ciudadano común.

Ahora bien, en la grafía que presentan los anuncios de las estaciones es posible percibir una distancia larga, ya que puede variar el tipo, el tamaño, y el color de letra de los avisos.

Proxémica – Acústica

La modalidad proxémica en el registro acústico se evidencia en el volumen de la voz, pues determina la distancia que debe tomar el receptor frente a su interlocutor. La voz baja acorta la proxémica en la medida en que acerca al receptor del enunciado, y éste a su vez invierte mayor esfuerzo en poner atención a lo que está escuchando. Asimismo, un grito a distancia acerca al interlocutor ya que se puede tratar de un asunto con importancia. Por el contrario, un grito cercano extiende la proxémica ya que aleja el receptor, pues el exceso energético en el registro acústico se interpreta metafóricamente como un golpe del interlocutor.

Metro de Medellín

El volumen de los sonidos empleados en el Metro de Medellín para comunicarse con los usuarios a través de los diferentes sistemas de sonido es neutro, ni muy alto, ni muy bajo, es decir, ni alejan, ni acercan al usuario.

Ahora bien, en las estaciones del centro, como *San Antonio* o *Parque Berrio*, la contaminación auditiva alrededor de las éstas, impide escuchar los mensajes institucionales a través de los altoparlantes. La emisión de estos mensajes es realizada entonces por el personal Metro ubicado en las plataformas, el cual se dirige a los usuarios en un volumen de tono alto, ya que intenta suplir la función de los altoparlantes, sin que por este motivo aleje a los usuarios, quienes por el contrario se acercan para informarse acerca del mensaje que está transmitiendo el emisor.

Por otro parte, el volumen empleado entre los usuarios es bajo, es decir, presentan una próxemica - acústica corta entre éstos. Ahora bien, el volumen puede variar en función del número de personas que viajen en grupo, pero éstos lo hacen en función de su grupo, y no de los otros usuarios del sistema, por lo cual se conserva una distancia corta entre los miembros de una misma matriz constituida previa al ingreso al Metro de Medellín, la cual puede variar en función del trabajo, estudio, familia, equipo de futbol, concierto, etc.



Contextos de sensibilidad en los cuales está inserto el sujeto en la vida cotidiana
Fotografía: autor y fotógrafa Carolina Hernández Arango

Por otra parte es posible percibir una distancia larga entre los trenes nuevos y los viejos, a partir de los ruidos producidos por éstos al transportarse por la vía férrea. En los trenes viejos se siente mayor el ruido al rodar, mientras en los trenes nuevos no sucede esto.

Próxima – Somática

La modalidad proxémica en el registro somático se refiere a la distancia corporal que se establece respecto al otro. La proxémica- somática se puede evidenciar entonces en sí se mira o no, sí la ubicación es cerca o lejos, sí se toca o no y de qué modo, sí se sonríe o sé es indiferente, entre otras formas de relacionarse corporalmente respecto al otro.

"Según los subregistros en la somática propuestos a partir de la proxémica de Hall (1963), podemos considerar que se pueden establecer distancias y cercanías a nivel postural (orientar el cuerpo hacia el otro y cruzar la pierna opuesta para cerrar un círculo invisible), háptico (tocar al otro y de qué manera, cuan prolongado), térmico y olfativo (acercándonos para que pueda percibir nuestro olor y temperatura como es costumbre entre los árabes y gesto de suma intimidad en nuestra cultura) y ocular (qué tan larga, intensa, es la mirada y hacia qué parte del cuerpo)" (Mandoki, 2006: 48)

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín el personal Metro se ubica en su lugar correspondiente, estratégico, en la entrada a la estación, en el punto pago, en los torniquetes, en la plataforma, y en algunos casos en los vagones, para controlar a los usuarios. Sí bien, por su indumentaria inspiran cierta una distancia larga, físicamente se ubican cerca de las personas, en los diferentes espacios que atraviesan al interior de esta Matriz de movilidad.

Ahora bien, en los usuarios la próxima - somática se puede evidenciar con mayor claridad en la distancia neutra que establecen los usuarios entre sí. Las mamás por ejemplo con niños en pequeños en sus brazos o sentados junto a ellas están pendientes de ellos para no permitirles molestar a los otros usuarios, aunque algunos pequeños lo logren insistentemente.

Sin embargo, cuando los usuarios ingresan a las estaciones que cuentan con un solo acceso como *Poblado* o *Aguacatala*, la distancia entre éstos se acorta, ya que las personas se aglomeran al principio de la plataforma. Por este motivo constantemente se escucha en los altoparlantes al personal Metro invitando a los usuarios a distribuirse a "lo largo de la plataforma". Asimismo, en horas pico o en las horas previas a eventos importantes, las personas viajan más estrechas, y toleran la cercanía que deben tener con otros usuarios.

Es de anotar que en estos casos no se presentan fenómenos como el alto índice de hurtos en el Sistema de Transporte Masivo de Bogotá

Transmilenio, o el manoseo a las mujeres en el Metro de Ciudad de México, que llevó a esta ciudad a adoptar un vagón “rosa”, exclusivo para las mujeres.

Próxemica – Escópica

La modalidad proxémica en el registro escópico se refiere a la disposición que se hace de artefactos o usos del espacio, a través de largas o cortas distancias, lo cual indica ciertas diferencias de estilo, de épocas, de precios, de accesibilidad, etc.

En el Metro de Medellín por ejemplo, “el lenguaje escópico de los asientos es proxémico cuando implica distancias –cortas en este caso- y modos de relación espacial entre los ocupantes” (Mandoki, 2006: 49) al interior del vagón.

Metro de Medellín

En general la ubicación de los objetos en las estaciones del Metro de Medellín es neutra, es decir, ni las estaciones, ni los vagones, ni el espacio público generado por el este medio de transporte se encuentran atiborradas de gran cantidad de elementos.

En cuanto a la opacidad de los materiales arquitectónicos que se emplearon en la construcción de las líneas A y B del Metro, la división que hizo de los espacios alrededor de las estaciones, entre otras formas de planeación urbana, un análisis de la proxémica - escópica en este espacio resulta neutral.

Ahora bien, hay excepciones cómo las estaciones Sabaneta y La Estrella, las dos estaciones de reciente construcción, que por sus características físicas representa una proxémica – escópica larga frente al estilo de las primeras estaciones, tubos de gran diámetro, techos altos, paredes de vidrio, mazanines de gran dimensión, mayor cantidad de locales comerciales, plantas en macetas de mimbre, entre otros elementos representan una distancia con la arquitectura de las primeras estaciones.

Asimismo, la estación Parque Berrío representa una proxémica – escópica larga con su entorno ya que refuerza una distancia entre las épocas de las construcciones que confluyen allí, el lugar fundacional de Medellín. La Iglesia de la candelaria (1767), el Banco de la Republica (1948), la Corporación Universitaria Rémington (1966) –antiguo edificio de la Compañía Colombiana

de Tabaco), y el más recientemente la estación *Parque Berrío* del Metro de Medellín refuerzan esta distancia en la modalidad proxémica del registro escópico.

Cinética – Léxica

La modalidad cinética en el registro léxico se evidencia en la forma cómo se organizan los sintagmas desde su dinamismo o estatismo, ya sea en su nivel semántico, sintáctico o pragmático.

Por ejemplo, en el Metro de Medellín “el discurso protocolar ejemplifica la cinética léxica estática, pues sus términos y sus fines son totalmente predecibles (en eso consiste su eficacia)” (Mandoki, 2006:49). A diferencia de otros discursos, como el humorístico que resulta dinámico e inusitado para lograr su objetivo.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín el discurso institucional emplea una cinética - léxica estática, en la medida en que se evidencian pocas variaciones entre los diferentes mensajes que se escuchan al interior de las estaciones y vagones del Metro, en las diferentes horas del día.

En general los mensajes son similares, contruidos lógicamente. En ellos se invita a los usuarios a seguir las Normas del Usuario. Además, no ha habido mayores variaciones a través de la historia en el discurso de este sistema.

Cinética – Acústica

La modalidad cinética en el registro acústico puede hallarse en el dinamismo o estatismo que presente la variación de las vocalizaciones o sonorizaciones.

Un ejemplo de ello, es el contraste entre la cinética acústica tan dinámica de músicas modernas como el rock, el metal, o el punk, en contraste con la lentitud de la música medieval que buscaba producir efectos de solemnidad en el espectador.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín el ritmo que se escucha por los altoparlantes es neutral, ni muy dinámico ni muy estático, similar a la música de un supermercado, “ambiental”, ruido blanco de fondo.

Por ejemplo, los sonidos al abrir la puerta del tren, y antes de cerrarse, sí bien son de alerta, no son alarmantes, y por el contrario, son anunciados constantemente: *“Señor usuario, recuerde. Hay un tiempo para todo, evite ingresar o salir del tren después de escuchar la señal del cierre de puertas”*.

En algunos momentos del día, y en algunas estaciones se escucha música con ritmos "neutrales" a través de los altoparlantes.

Además, a través de los altoparlantes se repite constantemente *“Señor usuario, si desea escuchar música en el tren, por la tranquilidad de todos, por favor utilice audífonos”*. Esto es la necesidad de un espacio auditivamente aséptico.

Cinética – Somática

La modalidad cinética en el registro somático hace referencia al dinamismo o estatismo, rapidez o lentitud en los movimientos corporales. De esta forma la cinética – somática puede indicar inclinaciones sexuales, la edad, el carácter, la seguridad, la jerarquía, la etnia, etc. de un individuo.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín la cinética - somática es neutra en la medida en que los usuarios adoptan las posturas y los movimientos sugeridos por el personal de esta institución, sin necesidad de estar estáticos, al menos mientras éstos se encuentran presentes de forma persuasiva. Esta retórica se da por medio de indicaciones como *“no cruce ni sobrepase la línea amarilla, es por su seguridad”*, *“señor usuario, por comodidad y agilidad en el desplazamiento evite viajar sentado en el piso de los vagones”*, *“señor usuario, cedámosle el puesto a los ancianos, a los niños, a los discapacitados, a las mujeres embarazadas o con niños en brazos, seamos solidarios”*, *“señor usuario, si está no es su estación de destino, despeje el área de las puertas, así facilitará la salida y el ingreso de los demás usuarios”*, *“sentarnos correctamente es sinónimo de nuestra buena educación”*, etc. . Es decir, en general, los usuarios

del Metro adoptan una posición similar a la que tienen en otros espacios institucionales, como un Hospital, un centro comercial, etc.

De esta forma los usuarios tienden a adoptar los comportamientos sugeridas por las *Normas del Usuario*. Sin embargo, cuando no son observados, o cuando actúan en masa, es decir en las horas pico, cuando confluyen gran cantidad de personas, éstos pueden adoptar cinéticas somáticas muy dinámicas, cómo ocurre en la estación *Acevedo*, cuando los usuarios al finalizar la jornada laboral salen corriendo del Metro para subir las escales en medio de empujones, ritualmente regulados, para hacer fila en el Sistema de Cable Aéreo Metrocable.

También es importante anotar el uso que hacen los niños del sistema. En los vagones, los pequeños tienden pararse en los asientos, a caminar por el corredor, y a jugar en los tubos, dando vueltas.

Cinética – Escópica

La modalidad cinética en el registro escópico produce referencias de estabilidad o dinamismo a través de la organización sintagmática de los objetos y los espacios.

Por ejemplo, en el Metro de Medellín un espacio semipúblico controlado por una institución podemos evidenciar que la cinética – escópica es la de un “edificio funcionalista que es dinámico en la ligereza de materiales como vidrio o acero, pero estático en la predictibilidad calculada de su estructura” (Mandoki, 2006:52).

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín la modalidad cinética en el registro escópico, al igual que en un edificio funcionalista, es dinámica, pues como la misma institución lo sostiene, unas de sus premisas es que “los colores y las formas deben interpretar la naturaleza y no romper con ella. Debe tratarse incluso de una emulación de lo natural, de forma que las nuevas estructuras sugieran movimiento, dinámica y placidez” (Metro, 1998:74). Esto se evidencia, tanto en las primeras estaciones, como en *La Estrella* y *Sabaneta*, la cual cuenta precisamente con muros “verdes”, es decir, cubiertos de plantas.

Asimismo, la cinética – escópica del Metro de Medellín es de estabilidad por las características de su infraestructura, la de un edificio funcionalista. Es un Metro en superficie, es decir, se moviliza al nivel del suelo y a través de viaductos, y no de forma subterránea, como la gran mayoría de estos sistemas en el planeta. El de Medellín cuenta con una infraestructura compuesta por puentes y estaciones "imponentes" sí se quiere, que irrumpen en el paisaje, en gran medida en el centro de la ciudad, y específicamente en el Parque de Berrío, el lugar fundacional de esta ciudad que fue atravesado por la estación y los viaductos del Metro.

El material en cemento, las grandes formas, los puentes, las bancas que son bloques de cemento, etc. irradian la imagen de estabilidad y permanencia.

Enfática – Léxica

La modalidad enfática en el registro léxico hace referencia a las marcas particulares, o a la ausencia de éstas en la concentración de significación y sentido del sintagma verbal, ya que hay diversos modos de enfocar o enfatizar las ideas al hablar.

Regularmente, en la vida cotidiana la enfática – léxica se evidencia en una mayor intensidad afectiva que pretende despertar la sensibilidad del interlocutor, ya sea negativa o positivamente, a través de amenazas, órdenes o súplicas, por ejemplo, en las que hay un mayor nivel energético de densidad que en las advertencias, peticiones o solicitudes respectivamente.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín en general hay una marcación neutra en la composición léxica de los enunciados escuchados a través de los altoparlantes.

La Cultura Metro es quizá el único enunciado que recibe una marcación por parte de la enfática - léxica de esta institución, debido a la importancia que representa el estricto seguimiento de este reglamento.

Asimismo, hay una marcación en la enfática – léxica por parte de la institución, a partir del énfasis que se hace al sugerir a las personas para visitar lugares cercanos a las estaciones de destino, como Parques, Museos, Universidades, Hospitales, lugares emblemáticos, entre otros. Es decir,

espacios que soportan matrices de sensibilidad similares a la que controla el Metro de Medellín.

Enfática – Acústica

La modalidad enfática en el registro acústico se evidencia en el despliegue de la fuerza, la intensidad, y el énfasis sonoro que marca el sentido en un punto más que en otros sin marcar.

Por ejemplo, el cansancio o la falta de energía pueden manifestarse en una baja focalización acústica, mientras en el grito, el llanto y la risa, la enfática es mayor que en la voz normal porque marcan un énfasis emotivo al desplegar mayor energía en determinada situación.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín la enfática- acústica es neutra, en la medida en que no se encuentra una marcación en los mensajes institucionales, es decir, no se escucha una intensidad en los enunciados, ni a través de los altoparlantes, ni por parte del personal Metro en cada estación, o cuando viajan en el vagón.

Enfática – Somática

La modalidad enfática en el registro somático hace referencia al sintagma que cuenta con mayor energía invertida, y que por ende se realiza en su marcación sobre los demás. Es decir, desplegamos una enfática característica por medio de nuestro rostro o cuerpo que puede resultar significativo para los intérpretes.

Por ejemplo, una muestra de ello se evidencia en “cierta tensión en el cuello o la mandíbula, una forma de dirigir la mirada, de mover las cejas, de tensar los labios, de inclinar la cabeza (...) Una mirada insistente, un apretón de manos, el morderse los labios, ruborizarse, lagrimear, una patada, la rigidez de la espalda son enunciados enfáticos en el registro somático" (Mandoki, 2006:53)

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín la enfática – somática que se evidencia en el rostro de los policías bachilleres que hacen parte del personal Metro, es neutra. Ellos en general son cordiales con las personas, y su actitud dista de la que podría

presentarse afuera de este espacio. Sí bien su presencia inspira autoridad, ellos no la ejercen de una forma intimidante, si no, de forma persuasiva, es decir, retórica.

Enfática – Escópica

La modalidad enfática en el registro escópico se refiere a la marcación que es posible evidenciar en el vestuario, accesorios, peinado o maquillaje de las personas, es decir, al foco en la táctica icónica, a través de la cual se busca acentuar o disimular una parte del cuerpo por ejemplo, o de un espacio como el del Metro de Medellín que se encuentra compuesto por una gran variedad de elementos.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín se evidencia una marcación en los elementos tanto en el exterior, como en el interior de las estaciones y trenes.

Afuera predomina el color gris del cemento, las bancas, las lámparas, los locales comerciales, los tubos en las escaleras, los ascensores para subir a la estación, los paraderos de buses, los acopios de taxis, entre otros elementos que hacen característico este lugar frente a otros espacios públicos. Es decir, hay una fluición marcada en la escópica del espacio público generado por el Metro de Medellín.

La enfática en el registro escópico del espacio público generado por el Metro de Medellín es marcada también en la medida en que el sistema está compuesto por “estaciones particulares y con vida propia que hacen parte de la también particular vida del entorno. Sin embargo, esto no quiere decir que el Metro ofrezca una imagen disímil y desordenada. Por el contrario: de principio a fin, el recorrido y los entornos del sistema pueden reconocerse por una única imagen que le permite saber al usuario, sin importar las condiciones, que se encuentra en un espacio recuperado por el Metro para su bienestar” (Metro, 1998:88), lo cual también se percibe en las nuevas estaciones de la extensión al sur.

Adentro hay gran cantidad de objetos como cajeros electrónicos, máquinas para leer el saldo de la tarjeta *Cívica* (máquina que antes se llamaba *Arturito*; y tenía como función la venta de tiquetes), bancas, *Plataforma*, relojes

análogos, torniquetes, basureras, *Buzón de Sugerencias*, mobiliario con el mapa y el Reglamento del Metro, lámparas, señales de precaución, teléfonos públicos, equipo de primeros auxilios, camilla, entre otros.

Asimismo, los vagones están compuestos por elementos como Sillas ubicadas de forma longitudinal para facilitar la ubicación de los usuarios, Barras verticales y horizontales para que el usuario de sujete, Sistema de ventilación natural, Sillas en fibra de vidrio, Ventanas panorámicas, Piso con recubrimiento de caucho antideslizante, Detectores de humo, Extintores, Sistema de comunicación del conductor con los pasajeros, cabina en los vagones de los extremos del tren, etc.

Ahora bien, los elementos que predominan tanto en el exterior, en el interior de las estaciones y en el interior de los vagones son definitivamente las vallas publicitarias, y las obras de arte. Son los elementos que generan una marcación mayor en el registro escópico del usuario. Encontramos una gran cantidad de elementos publicitarios en el interior de las estaciones y los vagones. Vallas de gran formato en el mezaninne de las estaciones, cajeros electrónicos, en algunas estaciones hay oficinas bancarias, almacenes, cafés, etc. En la plataforma de las estaciones, es posible observar grandes vallas, una tras otra que promocionan diferentes productos o servicios. Pueden ocupar en algunos casos hasta el 70% del área total de los muros, y en estaciones como *San Antonio*, hay vallas en medio de los rieles de los trenes. Es común observar, en los trenes que una sola marca ocupe todas las vallas del vagón.

También es posible hallar publicidad en el interior de los vagones, en la parte superior de éstos. Aquí cabe resaltar entonces, que los colores que enfatizan una marcación mayor en el registro escópico del usuario, dentro de la matriz de movilidad Metro de Medellín, son aquellos que emplea la publicidad dentro de este medio de transporte.

El Metro de Medellín, si bien presta un servicio a los usuarios en su vida cotidiana, es decir, en la prosaica, también tienes espacios para la poética, en la medida en que el arte hace presencia en este medio de transporte. Tanto en el espacio público afuera de las estaciones, como en la estación *Floresta*, al interior de las estaciones, como en *Universidad*, o en el interior de algunos vagones, encontramos intervenciones artísticas. Asimismo, en todas las

estaciones es posible observar a la entrada, la imagen de una virgen en baldosín.

Al igual que en la Matriz Escolar sobre la que habla Mandoki se evidencia una icónica de modernidad y eficiencia, objetividad e higiene de los materiales y distribución de los espacios.

Fluxión – Léxico

La modalidad de la fluxión en el registro léxico se manifiesta en la locuacidad expresiva o por el contrario, en la contención y parquedad, es decir, en los abierto o cerrado que sea el enunciante. "Así como la proxémica responde a la pregunta de dónde se ubica el enunciante respecto a su interlocutor, la cinética qué dinámica despliega y la enfática cuál aspecto resalta, la fluxión se refiere a cuánto muestra u oculta en su enunciado" (Mandoki, 2006:55).

La fluxión léxica en la Prosaica es posible evidenciarla en situaciones conflictivas como peleas, insultos y reclamos, o en situaciones de entusiasmo, alegría o conmoción, etc.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín en general se presenta una fluxión– léxica cerrada , en la medida en que no se presenta explosividad por parte del Personal Metro, y no se tiene registro de situaciones conflictivas entre los usuarios, por ejemplo.

Además, como anota la misma institución "aquí no tienen cabida la incertidumbre, la inseguridad y el malhumor que suelen acompañar al viajero urbano mientras atraviesa la ciudad. Es territorio neutral. Un espacio de tregua permanente. Un sistema sin riesgo ni lugar para el ejercicio de la delincuencia" (Metro, 1998:147).

Fluxión – Acústico

La modalidad de la fluxión en el registro acústico se presenta en la exhibición o retención sonora que emite el sujeto en una situación determinada.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín se presenta una relación de subordinación entre esta institución y los usuarios del sistema, en la cual el sujeto está obligado a hablar

en voz baja y manifestar una fluxión – acústica cerrada, para evitar la represión por parte de la institución.

Fluxión – Somática

La modalidad de la fluxión en el registro somático se manifiesta a través de los gestos y movimientos corporales que retienen o expulsan energía. Por ejemplo, dependiendo de la situación, las diferentes partes del cuerpo como el cuello, las manos, la mandíbula, la frente, la boca, etc. se hacen más rígidos; o por el contrario, la energía fluye libremente haciendo que la gesticulación de éstos sea mayor.

Metro de Medellín

En el Metro de Medellín la forma de liberar o contraer energía por parte del personal Metro en su relación con el usuario, en general es neutral. No se presenta una fluxión cerrada, por el contrario se libera energía en la disposición para atender al usuario, sin que por ello se pierda la relación de subordinación.

El usuario por el contrario, sí no se encuentra acompañado de otras personas, tiende a contraer su fluxión - somática en la medida en que se ubica en las estaciones o en los vagones de tal forma que haya una mayor distancia en su relación con el otro.

Fluxión – Escópica

La modalidad de la fluxión en el registro escópico se manifiesta en la acumulación de objetos o en la disposición de los espacios, abiertos o cerrados, por ejemplo.

En ese sentido, el funcionalismo es una expresión de la fluxión escópica cerrada en la medida en que los objetos y espacios tienen una función que se dirige hacia el objetivo del edificio en su conjunto, a diferencia de otros objetos y espacios, públicos en algunos casos, que permiten al usuario desplegar su creatividad más allá de los umbrales institucionales.

La combinación entre la modalidad de la fluxión y el registro escópico despliega la tesis de esta investigación al situarnos en la discusión entre lo abierto o cerrado que pueda estar el umbral de la matriz de movilidad Metro de Medellín.

Metro de Medellín

El umbral que determina el ámbito de control que tiene la institución Metro de Medellín puede variar en función del flujo de personas que tenga la estación, del entorno de la misma, o de la hora del día, entre otros factores. Sin embargo, al considerar la fluxión – escópica en este medio de transporte, podemos considerar el tren y la estación, como el interior, y el espacio público generado por el sistema a lo largo de su recorrido y sus espacios aledaños, como el exterior.

Como es posible observar en las primeras y en las nuevas estaciones del Metro *La Estrella* y *Sabaneta*, la fluxión –escópica es cerrada. Esto se evidencia en la distribución de los espacios al interior de las estaciones, y en la forma cómo el diseño de éstos indican al usuario la dirección a seguir para tomar el tren y para salir de la estación, es decir, para cumplir su función como sistema de movilidad.

Por el contrario, el exterior del sistema Metro de Medellín, es decir, el espacio público y sus espacios aledaños presentan una fluxión – escópica abierta. Las estaciones en su mayoría tienen “plazoletas” aledañas, es decir, pequeños espacios abiertos para el tránsito de las personas, así como bancas, muros pequeños, senderos paralelos al recorrido del tren, paraderos para los buses de las “rutas integradas”, bicicletas públicas, acopios de taxis, etc. es decir, espacios abiertos al disfrute por parte del ciudadano. Además, cuando el tren está próximo a llegar a una estación, a través de los altoparlantes de los vagones se sugiere visitar los lugares emblemáticos alrededor de ésta, lo cual indica la disposición abierta, en este caso, del exterior de la estación, hacia otros espacios aledaños, es decir, se induce un comportamiento estético cotidiano en el espacio público afuera del sistema.

Antes de llegar a la estación *Universidad*, por ejemplo, se escucha en los vagones “*Próxima estación Universidad, estación cercana al Planetario Municipal, al Parque de los Deseos, al Jardín Botánico ‘Joaquin Antonio Uribe’, al Parque Norte y al Parque Explora*”.

Asimismo, en el libro *El Espacio Adecuado* esta empresa comienza su Introducción asegurando que “la puesta en operación de un sistema de transporte masivo, como es el Metro, exige disponer de amplios espacio públicos para la movilidad de sus usuarios, de tal forma que en su recorrido

peatonal encuentren seguridad y bienestar y le faciliten la llegada a su destino final o la integración con otros sistemas de transporte. (Metro, 1998:8) como en efecto ocurre afuera de este sistema de transporte.

Vemos pues que en el Metro de Medellín, el umbral donde se despliegan las transiciones estéticas del sujeto es posible rastrearlo en la fluxión – escópica abierta o cerrada que presentan los diferentes espacios del sistema. Adentro, en las estaciones y en los vagones, espacios funcionales para cumplir el objetivo del sistema, afuera, espacios abiertos, que sí bien pueden estar bajo cierto grado de control, están diseñados para entrar, disfrutar, y salir de ellos.



TRANSICIONES E IMBRICACIONES

“En los medios está mi realidad, porque solamente allí puedo escoger con absoluta libertad”

Juan Carlos Pérgolis

Para analizar la transición e imbricación entre la estética cotidiana y la estética controlada en el comportamiento de los usuarios al ingresar y al salir del Metro de Medellín es necesario partir de los dos espacios a partir de los cuales se configura la condición de posibilidad, para hacer referencia a uno de estos dos comportamientos estéticos desplegados en uno u otro espacio por los usuarios.

Hacemos referencia al adentro y al afuera, es decir, a la matriz de sensibilidad en el espacio público, y a la matriz de sensibilidad en las instituciones que cumplen determinadas funciones. En este caso los espacios de nuestro interés, son el espacio público en el Valle de Aburrá, específicamente, aquel generado afuera del Metro de Medellín; y por otra parte, el adentro de este medio de transporte.

Esos espacios, y los objetos presentes en ellos, constituyen los dos contextos de sensibilidad que sirven como condiciones de posibilidad para el despliegue del comportamiento estético del sujeto.

En el umbral entre estos dos espacios, el usuario del Metro de Medellín despliega su ontología creativa a través de las transiciones y las imbricaciones en su comportamiento estético.

Esta ontología creativa es desplegada por el individuo a partir del intercambio entre ambas matrices de sensibilidad. Una que se configura en las estrategias institucionales empleadas por el Metro de Medellín como la *Cultura Metro*, y otra en la que las personas despliegan sus tácticas para insertarse a través de su comportamiento, efectivamente, en un contexto específico. Esto es una territorialización constante de los espacios que cruza el individuo en las ciudades modernas de forma cotidiana

Las tácticas empleadas por los usuarios del espacio público, y del Metro de Medellín, para hacer frente a las estrategias empleadas por esta institución, es posible analizarlas en función de la variación que presentan las cuatro modalidades de la dramáticas y los cuatro registros de la retórica que se analizaron previamente, tanto afuera como adentro de este medio de transporte.

Los usuarios del Metro de Medellín en el espacio público despliegan sus diferentes matrices, es decir, sus identidades, entre las cuales, la matriz de este medio de transporte, es sólo una de ellas.

En el comportamiento estético de los usuarios del Metro de Medellín hay una imbricación entre sus diferentes matrices, y la de esta institución. Esto se evidencia por ejemplo, en los registros léxico y escópico de esta matriz. Antes, al hacer uso, y después de salir de este medio de transporte, el usuario conserva el mismo vestuario, accesorios y objetos que portaba previamente. Hay una imbricación entonces, en el registro escópico, entre las matrices de procedencia o de destino del usuario del Metro, y la matriz de esta institución. Asimismo, el registro de los intercambios léxicos de las personas con los otros usuarios, es el mismo tanto adentro como afuera del sistema. Es decir, la léxica del usuario, en general, es la misma de las matrices a las que hace parte el usuario, que se imbrican con la del Metro de Medellín.

Entre tanto, es posible percibir una transición en el comportamiento estético de los usuarios del Metro de Medellín en los registros acústicos y somáticos. Esto es posible registrarlo en los ruidos que hacen las personas y en el comportamiento que adoptan a partir del direccionamiento que se hace desde la *Cultura Metro*, la cual muestra un énfasis hacia estos dos registros en los mensajes institucionales que invitan al usuario a no perturbar el silencio de los otros y a no adoptar posturas que entorpezcan la libre movilización, y que por el contrario reflejen la “buena educación” que identifica a la antioqueños.

Efectivamente, este propósito es logrado por este medio de transporte, y en el Metro de Medellín los usuarios transforman su comportamiento estético en los registros acústicos y somáticos de acuerdo a las estrategias implementadas por esta institución.

Ahora bien, esto es sólo una generalización que busca responder a la pregunta de esta investigación *¿Cómo se despliega la transición e imbricación en el comportamiento estético de los usuarios al entrar o salir del Metro de Medellín?*

Las transiciones se desarrollan en los registros acústico y somático; mientras las imbricaciones se desarrollan en los registros léxico y escópico, al

comparar el comportamiento de los usuarios tanto afuera como adentro del Metro de Medellín.

El objeto de estudio entonces, la matriz de movilidad Metro de Medellín, es un sistema de transporte público, expresión de la modernidad, que funciona en el adentro de un espacio semipúblico controlado por una institución a través de diferentes estrategias, como la *Cultura Metro*.

Afuera de esta matriz se encuentra el espacio público, donde el usuario, junto con los otros ciudadanos le dan vida a lo urbano, ese fenómeno que constituye, la reunión de extraños que hacen parte de diferentes contextos de sensibilidad.

“En el Metro conviven personas de todos los niveles económicos, procedencias y profesiones. Gente de todas las formas, aromas y colores: el obrero, la secretaria, el ejecutivo, el empresario, el estudiante, el investigador, el ama de casa, la doméstica, el vendedor, el maestro, el abogado, el reportero, el poeta, el anciano, el discapacitado, el policía, el deportista, el hincha de los equipos de fútbol, el viajero ocasional” (Metro, 1998:147).

En el espacio público entonces se despliegan las diferentes matrices de las personas en la vida cotidiana. Sin embargo, frente a las estrategias implementadas por la matriz de movilidad del Metro de Medellín, los usuarios emplean diversas tácticas, entre las que se encuentran las transiciones y las imbricaciones en su comportamiento, al ingresar en este contexto.

Es ahí donde se despliega la potencia creativa del sujeto, es decir, su ontología menor, frente a la matriz mayor que impera dentro de este espacio semipúblico, para que cumpla su función de medio de movilización en la ciudad.

Las transiciones y las imbricaciones en el comportamiento estético del sujeto en el umbral entre el afuera y el adentro del Metro de Medellín, son entonces una táctica, una expresión de la ontología creativa que despliega éste frente a las estrategias implementadas por esta institución.

Decíamos entonces que era una generalización afirmar que las transiciones en este medio de transporte se da en los registros acústico y somático, y las imbricaciones en los registros léxico y escópico. Esto se debe a que dependiendo del comportamiento de cada usuario, que se caracteriza a partir de las matrices previas o posteriores a la del Metro de Medellín, podrán evidenciarse transiciones e imbricaciones en el comportamiento estético de los

usuarios, en cada uno de los registros de la retórica, en sus modalidades dramáticas.

Las transiciones e imbricaciones estéticas en el umbral del Metro de Medellín, son definidas entonces como la acción de pasar de un estado a otro, o por el contrario, conservar ciertos rasgos en otro estado. Nos centramos en aquellos momentos de transición e imbricación al entrar y al salir del Metro. Afuera, todo el espacio público generado en la construcción de este sistema, con su respectivo amoblamiento. Adentro, la estación, sus accesos, el mezanine, la plataforma, y por supuesto el tren que cumple la función principal de este sistema.

Dos espacios que resumen dos momentos de transición e imbricación. Primero, al entrar al Metro de Medellín, que en la videograbación *Metro: Calidad de Vida* muestra como debe ser: “sin afán y tranquilo. Y como buenos usuarios de nuestro Metro desde el mismo momento que ingresan a una de sus estaciones su actitud es de observar sus normas con precisión” (Metro: Calidad de Vida, min 6:05). Segundo, al salir de este medio cuando el usuario llega a su destino

“cada uno vuelve a servir al sitio que se le ha fijado, a la oficina, o al taller. Termina el confinamiento vacacional. La bella abstracción de lo carcelario es sustituida por los compromisos, las opacidades y las dependencias de un lugar de trabajo. Recomienza el cuerpo a cuerpo con una realidad que expulsa al espectador, privado de rieles y de ventanillas. Terminada la aventura robinsoniana de la bella alma viajera que podía creerse ella misma, *intacta*, porque estaba rodeada de vidrio y de fierro” (De Certeau, 2007:126).

La diferencia al entrar o salir del Metro de Medellín refleja la transición e imbricación entre las disoluciones de la estética cotidiana, y las configuraciones de la estética controlada.

Las transiciones y las imbricaciones son tácticas que se despliegan ontológicamente en los protocolos espontáneos de los usuarios del Metro en la frontera entre la estética cotidiana y la estética controlada por esta institución, y viceversa.

Cada contexto de sensibilidad es posible percibirlo a partir de aquellos registros de la retórica, que convergen en modalidades dramáticas adentro de la matriz de movilidad del Metro de Medellín.

El individuo moderno es un hombre lanzado al tráfico de la ciudad, un solitario que intenta hacerse espacio dentro de la masa, apropiándose y des-

apropiándose constantemente de los espacios a su paso, es decir, territorializando. Estos espacios se encuentran ocupados por diversidad de identidades que confluyen en la ciudad contemporánea.

Las diferencias personales, germen del conflicto, obligan a la sociedad a crear ciertas pautas, unas explícitas, y otras implícitas que buscan ordenar el caos social, y generar espacios de convivencia, que no nieguen la diferencia, pero que al menos sean negociadas, en el marco de la tolerancia, a través de las transiciones y las imbricaciones en el comportamiento estético. En el espacio público

“lo común surge de una manera espontánea, a menudo precisamente en las fronteras territoriales que median entre las propiedades restringidas, las públicas y las privadas, en esos espacios de transición en que el régimen jurídico puede que no sea ambiguo, pero cuyas propiedades territoriales en el sentido más físico y material expresan una especie de invitación a la suspensión de facto de la vigencia efectiva de las regulaciones jurídicas. Espacios donde las sobrecodificaciones habituales, sean técnicas, jurídicas o políticas, desfallecen, igual que los mecanismos trascendentes que son las normas jurídicas; en cambio aparecen normas de comportamiento inmanentes a los habitantes de dichos espacios o medios, o más bien inmanentes a los territorios entendidos como suma de medios y habitantes” (Di Siena, 2009:113).

El ciudadano, específicamente el usuario del espacio público, a diario se ve obligado a cruzar diferentes espacios que son en unos casos privados, en otros públicos, y en otros constituyen lo que se ha denominado “semipúblicos”. Todos estos espacios son el producto de una interacción entre quienes ocupan estos espacios, y las instituciones privadas o públicas que los controlan para garantizarle a los mismos ocupantes el ejercicio ciudadano que les permita desarrollar las funciones para las cuales han sido destinados. Para ello, tanto instituciones, como usuarios se ven obligados a pactar a diario diferentes pautas que permitan ocupar el espacio de forma adecuada.

“Los Pactos implican que los actores o suscriptores de los mismos conciban a cabalidad la convivencia como una cualidad específica de las relaciones cotidianas que hace posible la armonización de los intereses individuales con los colectivos, reconozcan la capacidad de autorregulación y compromiso de los ciudadanos” (ONU, 2008:116).

En el Metro de Medellín, al interior de los vagones y de las estaciones, hay un cierto nivel de tolerancia, es decir, ciertos pactos entre quienes hacen uso de este servicio a determinadas horas del día. Por ejemplo en horas de

gran afluencia es común que quienes quieren entrar a los vagones congestionados, deben empujar de una forma que no sea agresiva a quienes se encuentran adentro, como también ocurre cuando alguien al interior del vagón llega a su destino, debe realizar la misma maniobra para poder salir del tren.

En algunas estaciones del Metro por ejemplo, quienes entran o salen del sistema caminan rápido teniendo ciertos roces con las personas que hacen lo mismo. En estos casos entonces también se generan ciertos acuerdos entre las personas para tolerar cierto nivel de brusquedad. “Las diferenciaciones resultan de su ilimitación, los cuerpos sólo se distinguen allí donde los ‘toques’ de su lucha amorosa o guerrera se inscriben sobre ellos. Paradoja de la frontera: creados por los contactos, los puntos de diferenciación entre dos cuerpos son también puntos en común. La unión y la desunión son indisociables” (De Certeau, 2007:139).

De esta forma, el contexto estético del Metro de Medellín genera unos espacios y unos momentos en los cuales el usuario se ve obligado a adecuarse por medio de su ontología creativa, a las características físicas o sociales de cada espacio. Esta adecuación, moldeamiento, ajuste, mutación, metamorfosis, transición, entre otras formas de describir una transición y una imbricación del ciudadano en los diferentes espacios de la ciudad, se despliega en los

“espacios de transición, es decir aquellos que se sitúan entre privados y públicos, o los generados por el impacto o el vacío de un equipamiento o una infraestructura sobre el su entorno, o espacios residuales producidos por las formas del desarrollo urbano. Si vemos estos espacios como oportunidad nos daremos cuenta que en la ciudad actual las posibilidades de crear espacios públicos calificados son inmensas. Bien como espacios públicos permanentes, bien como oportunidad para el urbanismo efímero” (Borja, 2000:54).

El espacio no es concebido, es practicado por los usuarios, en un desafío al control que hacen las instituciones de éstos, pues en la búsqueda de garantizar su funcionamiento adecuado, pecan por exceso y llegan al extremo de no reflejar la sociedad que les instituye, y crean espacios que son físicamente limpios y ordenados, pero que están social y espiritualmente muertos. Esto es la paradoja del espacio público que no tiene vida pública, porque el carácter especial del espacio público lo imprime la sociabilidad que es posible encontrar en la plaza, en la calle, en el parque, en el Metro, a través de las interacciones y entre-vistas.

El espacio público ha dejado de ser un espacio de oportunidad para la colectividad, y es concebido por sus administradores como un espacio problemático. Para vaciarlo y prevenir cualquier tipo de problema, limitan todo tipo de actividad espontánea de los ciudadanos. “El lenguaje moral niega teóricamente las diferencias y, por lo tanto, es incapaz de asumir la pluralidad y el conflicto, reconcilia toda diferencia en una unidad abstracta y se vuelve ciego ante la política y ante el peligro de la guerra civil” (Rabotnikof, 1997:47).

Si bien el Metro de Medellín no es un espacio estrictamente “público”, la *Cultura Metro* plantea que “el Metro es un agente transformador del comportamiento puesto que moldea nuestras formas de expresarnos dentro de la ciudad y, a la vez, permite que la personalidad y el carácter se hagan manifiestos en el uso del espacio público” (1995:13), reflejando un comportamiento cívico que esta institución, desde sus inicios, ha buscado extender a toda la ciudad.

Las administraciones de las ciudades modernas, conciben estos espacios para realizar el control de los mismos por medio de estrategias, que obligan a los ciudadanos a valerse de su libertad para cruzar el caos en movimiento, por medio de tácticas: “giros y contorsiones súbitos, bruscos, y descoyuntados, no sólo de las piernas y el cuerpo, sino también de la mente y la sensibilidad” (Berman, 2011:160).

En el espacio público la presencia de una representación moral fabricada por una institución, no refleja necesariamente lo que ella representa para los usuarios. Es necesario entonces analizar la manipulación que hacen los practicantes de un espacio por medio de sus tácticas, más que las estrategias de sus fabricantes. En otras palabras, sí queremos conocer en realidad cómo se ocupa un espacio, debemos centrar el análisis sobre las tácticas de los usuarios en el espacio público, más que en las estrategias de las instituciones que se han hecho cargo de éste.



CONCLUSIONES

En esta investigación indagamos acerca del comportamiento estético de las personas en la vida cotidiana. Específicamente, el comportamiento estético de los usuarios del Metro de Medellín.

A partir de la percepción del comportamiento de las personas al hacer uso del espacio público de Medellín, y del Metro de la ciudad surgió la pregunta *¿Cómo se despliega la transición e imbricación en el comportamiento estético de los usuarios al entrar o salir del Metro de Medellín?*

A partir de esta pregunta, nos trazamos un objetivo para resolverla: *Analizar la transición e imbricación en el comportamiento estético del individuo, al cruzar el umbral, entre la estética cotidiana afuera del Metro de Medellín, y la estética controlada adentro de esta institución.* Para lo cual nos propusimos desarrollar unas acciones específicas.

Primero buscamos *Identificar la estética cotidiana en el comportamiento de los usuarios adentro y afuera del Metro de Medellín*, para lo cual recurrimos a un modelo de análisis propuesto por Katya Mandoki en el que se analizan los registros retóricos y las modalidades dramáticas que posibilitan el intercambio estético de las personas con su entorno, en este caso, de los usuarios del Metro de Medellín con este sistema, y con el espacio público de la ciudad.

Las matrices de la prosaica resultaron un enfoque novedoso para estudiar la estética cotidiana ya que se orientan hacia aquellos registros que constituyen las condiciones de posibilidad de la sensibilidad, y sus modalidades de percepción.

Esta metodología permite desplegar el estudio de la sensibilidad en un contexto específico que podría ser analizado desde diversas disciplinas. Sin embargo, una análisis realizado desde la estética, y más aun, desde la estética cotidiana, aporta nuevos elementos teóricos y prácticos para indagar acerca del comportamiento del individuo humano.

Este enfoque fue posible aplicarlo adecuadamente al Metro de Medellín ya que esta matriz reúne los registros de la *retórica*, palabras, sonidos, gestos y objetos; en sus respectivas modalidades de la *dramática*, próxemica, cinética, fluxión, y enfática.

Ahora bien, para estudiar un contexto específico, es necesario conocer el contexto general, en un proceso inductivo y deductivo permanente, donde el cuerpo del individuo humano es pensado a partir del tiempo y el espacio.

El Metro constituye un medio de transporte público masivo característico de las ciudades modernas, donde la aglomeración de personas genera nuevas dinámicas urbanas que inciden sobre la toma de decisiones que se hagan sobre el territorio.

La ciudad de Medellín no ha sido ajena a estas dinámicas y desde finales del siglo XIX sus dirigentes comenzaron a planear el desarrollo de la ciudad. A través de instituciones como la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín se buscó orientar el futuro de la ciudad teniendo como referencia el modelo urbanístico haussmaniano, entre otros. La planificación del trazado de Medellín, su articulación al comercio, y la salubridad fueron algunos de esos lineamientos que marcaron el desarrollo de la ciudad.

El Metro de Medellín entonces no se aleja de este desarrollo urbano, en la medida en que al igual que las grandes obras de infraestructura obedece a un plan trazado por la municipalidad, y a su vez, se articula a esos lineamientos que han guiado de una u otra forma, el desarrollo de la ciudad. El Metro a lo largo de su recorrido sigue el curso del eje articulador del Valle de Aburrá, el río Medellín, y al ingresar al centro de esta ciudad retomó el trazado de la que otrora fuera su carrera más importante, *Bolívar*, para pasar por su lugar fundacional, el *Parque Berrío*, y retomar después el curso del río. Asimismo, se buscó que el impacto generado por la infraestructura del sistema impactara la dinámica económica de la zona a través de la creación de nuevos polos de desarrollo, como los llama la misma institución. Con un análisis rápido de las *Normas del Usuario* y con una visita al sistema es posible percibir finalmente que la higiene es una de las características más importantes para el Metro de Medellín.

El Metro se inserta entonces en la ciudad de Medellín como un medio de transporte público que buscaba solucionar un problema de movilidad creciente, al permitir la movilidad entre las centralidades de la ciudad. Además, se desarrolló toda una estrategia de intervención urbana en el espacio público de Medellín para integrar los espacios aledaños a las estaciones del sistema.

En segundo lugar, después de conocer el tiempo y el espacio en los cuales se inserta este medio de transporte, nos propusimos *Estudiar las formas cómo el Metro de Medellín busca controlar el comportamiento estético de los usuarios* a partir del análisis de todas las estrategias empleadas por esta institución para cumplir su función. La más representativa de ellas, la *Cultura Metro* entendida como las *Normas del Usuario* que buscan regular el comportamiento de las personas que usan el Metro, para que éste pueda cumplir su función de movilización.

Se hizo entonces un recorrido por los contextos de sensibilidad que atraviesa el usuario del sistema Metro, es decir, el adentro de este medio, y el afuera; y teniendo como referencia la estrategia institucional impuesta para garantizar el cumplimiento de las funciones en este espacio, fue posible analizar desde el comportamiento del usuario las tácticas empleadas por éste para territorializar el umbral entre el Metro de Medellín y el espacio público de esta ciudad.

Revisamos entonces quien es ese ciudadano de Medellín, usuario del espacio público, y junto con otros, parte de lo urbano. Esa reunión de identidades, es decir, de formas de apropiarse de un espacio, que sólo es posible encontrar en el espacio público de la ciudad.

La forma de apropiación de un espacio, es decir, su territorialización, se encuentra influenciada en gran medida por la retórica que impera dentro de cada una de las matrices de sensibilidad a las cuales pertenecen las personas. En un mismo espacio pueden confluír ingenieros, carniceros, albañiles, economistas, celadores, políticos, profesores, artistas, etc. Es decir, cada uno de ellos confluír allí desde la matriz de sensibilidad de sus ocupaciones laborales, las cuales son evidentemente diferentes entre sí. Ahora bien, es posible que la forma de apropiación de este espacio por parte de estas personas no sea su ocupación laboral, sino, su afición deportiva, su creencia religiosa, su filiación política, entre muchas otras matrices en las que se ve envuelto el sujeto en la vida cotidiana.

Afuera en el espacio público de la ciudad el entorno es controlado por el Estado. Adentro, en los espacios semipúblicos y privados, impera el control de cada institución que se encuentra allí para garantizar el cumplimiento de su función. Instituciones como la familia, la escuela, hasta llegar a la empresa,

entre otras, controlan los contextos sensibles a través de estrategias que imponen sobre los integrantes de cada matriz.

Ante esta situación, los usuarios despliegan sus tácticas para apropiarse del espacio en un proceso de ontología individual. Esta creatividad se despliega en el contraste entre el adentro y el afuera, es decir en la frontera donde se marcan las diferencias entre espacios, matrices, contextos, etc. Es ahí donde la libertad del individuo moderno le permite a éste decidir entre aceptar o transgredir las estrategias que imperan más allá del umbral. La creatividad del individuo radica entonces en hacer una transición en el comportamiento estético; y en imbricar ciertas formas de apropiación, de todas las que pueden confluír en un individuo, para insertarse efectivamente en ese espacio, es decir, para territorizarlo.

De esta forma, las tácticas empleadas por el individuo se evidencian en las transiciones e imbricaciones estéticas, que éste despliega frente a las estrategias de un contexto específico. La transición en el comportamiento para aceptar las Normas del Usuario del Metro de Medellín constituye una táctica del individuo para apropiarse de este espacio de la forma en que lo promueve la Cultura Metro, es decir, como un lugar que identifica el progreso de los antioqueños. Sin embargo, la imbricación en el comportamiento estético a partir de las otras formas de apropiación que tiene un individuo, pueden cuestionar la Cultura Metro y por ende negar la concepción del Metro como un lugar, al limitar su función a la movilización. Así se transforma el Metro en un “no-lugar”, como se caracterizan los espacios en la modernidad tardía, es decir, en la actualidad.

De esta forma, el estudio de las tácticas empleadas por los ciudadanos, nos permitió *Analizar la transición e imbricación entre la estética cotidiana y la estética controlada en el comportamiento de los usuarios al entrar y al salir del Metro de Medellín.*

Finalmente, concluimos esta investigación al hacer este recuento por los objetivos específicos de este documento, que nos ha permitido *Proponer líneas de reflexión sobre las transiciones y las imbricaciones, entre las estéticas cotidianas y las estéticas controladas en el comportamiento de los usuarios en el umbral del Metro de Medellín.*



Bibliografía

- AUGE, Marc. *Los No Lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa. Barcelona, 1992.
- AUGE, Marc. *Por una antropología de la movilidad*. Gedisa. Barcelona, 2007.
- BARTHES, Roland. *La aventura semiológica. Semiología y urbanismo*. Trad. Ramón Alcalde. Paídos comunicación. Madrid, 1993.
- BENJAMÍN, Walter (1936), "*Calle, dirección única*". Alfaguara, 2005.
- BERMAN, Marshall. *Todo lo solido se desvanece en el aire*. Siglo XXI, 2011
- BOCCIONI, Umberto. *Estética y artes futuristas*. Trad- Ricardo Pochtar. El Acanalado. Barcelona, 2004
- BOTERO, Fabio. *Historia del transporte público de Medellín 1890 – 1990*. Ediciones Secretaría de Educación y Cultura de Medellín, Medellín. 1996
- BOTERO, Fernando. *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, 1996.
- DELEUZE, Gilles; Guatarri, Félix. *Kafka, por una literatura menor*. Ediciones Era. México, 2008.
- DELGADO, Manuel. *Ciudad líquida, ciudad interrumpida*. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, 1999.
- DELGADO, Manuel. *Disoluciones urbanas*. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, 2002.
- DELGADO, Manuel. *El animal público*. Anagrama. Barcelona, 1999.
- DELGADO, Manuel. *Sociedades movedizas: pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama. Barcelona, 2007.
- LEROI-GOURHAN, André (1971). *El Gesto y la Palabra*, Editorial Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- MANDOKI, Katya. *Prosaica. Introducción a la estética de los cotidiano*. Grijalbo. México D.F. 1994.
- MANDOKI, Katya. *Prosaica II. Prácticas Estéticas e Identidades Sociales*. Conaculta – Fonca. 2006
- MONTOYA, José Jairo. *Paroxismos de las identidades, amnesias de las memorias*. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2010.
- MONTOYA, José Jairo. *Ciudades y Memorias*. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, 1999.
- NAVARRO Casabona, Alberto. *Introducción al pensamiento estético de Gilles Deleuze*. Tirant lo blanch. Valencia, 2001
- PARDO, José Luis. *Las formas de la exterioridad*. Valencia: Pre-textos, 1992.
- SENNETT, Richard. *Carne y piedra; el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Trad. César Vidal. Madrid, Alianza, 1997.

URIBE, Carlos. La transformación en la explicación y la comprensión del movimiento. Desde la concepción aristotélica hacia la newtoniana. Programa Editorial, Universidad del Valle. Cali, 2010.

WIRTH, Louis. El urbanismo como forma de vida. Ediciones 3. Buenos Aires. 1962.

ZARONE, Giuseppe. *Metafísica de la ciudad. Encanto utópico y desencanto metropolitano*. Trad. José L. Villacañas. Pre-textos. Universidad de Murcia.

Artículos

DELGADO, Manuel. *Etnografía del espacio público*.

DELGADO, Manuel. MALET, Daniel. *EL ESPACIO PÚBLICO COMO IDEOLOGÍA*. 2007

DELGADO, Manuel. *Elogio del afuera. Lo urbano como sociedad sin asiento*. Arquitectos 116, 05/04 (2005): 55-76

DELGADO, Manuel. *ETNOGRAFÍA DEL ESPACIO PÚBLICO*. Universitat de Barcelona

DELGADO, Manuel. *SOCIEDADES ANÓNIMAS. Las trampas de la negociación*. En Marina Garcés, Santiago López Petit i Amador Fernández-Savater, eds., *La fuerza del anonimato*, Espai en Blanc/Editorial Bellaterra, Barcelona, 2009, pp. 73-101

ECO, Umberto. Notas sobre los límites de la estética. En *Arquitectura* (Colombia) No 21, 1996, pp 17-30.

XIBILLÉ, Jaime (Editor). *Metrópolis, Espacio, Tiempo y Cultura*. Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Colombia, Medellín. No. 24 (Mar. 1998)

Tesis

ARISTIZABAL, Juan Carlos. *Estetogramas urbanos en la literatura: sinestesias, prosaicas y estéticas de lo cotidiano en Latinoamérica*. Master en Producción Artística, Facultad de Bellas Arts de Sant Carles, Universidad Politécnica de Valencia, 2011.

DI SIENA, Domenico. *ESPACIOS SENSIBLES. Hibridación físico-digital para la revitalización de los espacios públicos*. Doctorado *Periferias, sostenibilidad y vitalidad urbana* del Departamento de Urbanística y del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

JARAMILLO, Claudia María. *Fragmentos expresivos de la exterioridad contemporánea*. Maestría en Estética, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2006.

PALACIO, Sarita. *Producción de lugares virtuales a la medida: una solución a las necesidades espaciales de un segmento de los jóvenes de Medellín con acceso a TIC*. Maestría En Estudios Socioespaciales Instituto De Estudios Regionales, Iner. Universidad De Antioquia. Medellín, 2011.

SCHOLTIS Gerard, KRUCKOW, Werner. Siemens AG Transportation Systems. Sistemas de transporte masivo en el pasado y para el futuro. En: ESCALA, No 188 (2001).

VIANA, Luis Felipe. *Coreología de la urbaidad*. Maestría en Estética, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2009.

WOLF, Gilda. *La estética de la fiesta en Medellín*. Maestría en Estética, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2006.

Institucionales

Alcaldía de Medellín, Metro de Medellín, Biblioteca Pública Polito. Del tranvía de mulas al Metro de Medellín. Cien años de esfuerzos para desarrollar un sistema de transporte masivo para el Valle de Aburrá. Planeta, Colección Bicentenario, 2010.

Alcaldía de Medellín. De la villa a la metrópolis, un recorrido por el arte urbano en Medellín. Colina. Medellín, 1997.

ONU Hábitat. Espacio Público y Derecho a la Ciudad. La política de espacio público físico y la venta informal en Bogotá. Alcaldía de Bogotá. 2008

SPITALETTA, Reynaldo; JARAMILLO PANESSO, Jaime; RUIZ, Darío. La Historia de mi Estación. Tramas y tramos del Metro. Metro de Medellín. Bogotá, Colina, 1996

Metro de Medellín. INFORMACIÓN GENERAL. Medellín, junio de 1994.

Recursos electrónicos

ARANGO, Natalia; Arango, Alejandra; García, Daniela. El Metro de Medellín. 8/10/2012. Disponible en:

http://ciudadyestetica.blogspot.com/2012_09_01_archive.html

BENJAMIN, Walter. "Discursos interrumpidos" en la obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica. Disponible en:

<http://www.philosophia.cl/biblioteca/Benjamin/la%20obra%20de%20arte.pdf>

BETTI, Rosario (2004). Hacia la reinención del espacio público: la ciudad sobremoderna. Documento de Trabajo N° 123, Universidad de Belgrano. Disponible en:

http://www.ub.edu.ar/investigaciones/dt_nuevos/123_betti.pdf

BORJA, Jordi. El espacio público, ciudad y ciudadanía, 2000. Barcelona. Disponible en:

<http://pensarcontemporaneo.files.wordpress.com/2009/06/el-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-jordi-borja.pdf>

El Tiempo. UN METRO HECHO A LA MEDIDA DE MEDELLÍN. Sección Otros. 30/11/1995. Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-469506>

El Tiempo. CADA METRO DEL METRO COSTÓ 63, 4 MILLONES DE PESOS. Sección Otros. 30/11/1995. Disponible en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-469401>

ECHAVARRÍA, Jorge. Medellín: entre lo rural y lo urbano. Video disponible en:

<http://www.primatv.unal.edu.co/nc/detalle-serie/cat/documentales/article/copia-2.html>

PÉRGOLIS, Juan Carlos. Estética del desarraigo en la ciudad nómada. Disponible en: <http://res.uniandes.edu.co/view.php/118/view.php>

PINZÓN Sánchez, Gustavo. MODERNIDAD, MODERNIZACIÓN Y MODERNISMO. Disponible en: <http://portal.uniquindio.edu.co/fac/humanas/documentos/ceir/publicaciones/articulos/modernidad.pdf>

MONLEÓN, Mau. Arte Público/Espacio público, 2000. Disponible en: http://www.upv.es/intermedia/pages/laboratori/grup_investigacio/textos/docs/mau_monleon_artepublico_espaciopublico.PDF

MELO, Jorge Orlando. Algunas consideraciones globales sobre "modernidad" y "modernización" en el caso colombiano, 1990. Disponible en: <http://www.jorgeorlandomelo.com/modernidad.htm>

SAITO, Yuriko. Estética cotidiana. Trad. Jorge Echavarría Carvajal. Disponible en:

http://www.4shared.com/office/lj1xYZKN/ESTTICA_COTIDIANA-Y_SAITO.html

SIMMEL, Georg. *Las metrópolis y la vida mental*. Disponible en: www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf

REVUELTAS, Andrea. Modernidad y Mundialidad, 1990. Disponible en: http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras23/notas/sec_1.html

DÍAZ, Oscar. Lo liso y lo estriado. 2008. Disponible en: <http://scr23.wordpress.com/2008/03/12/liso-y-estriado/>

Imágenes

Ciudad Posible

<http://ciudadposible.wordpress.com/category/transporte-publico/page/5/>

INVENTARIO: PIEZAS PUBLICITARIAS, INFORMATIVAS, INSTITUCIONALES, ETC.

I. MAPA METRO (Mayo – 2012)

II. MAPA METRO: Rutas Integradas. Extensión al sur

III. MAPA METRO (Agosto 2012)

IV. El METRO y las rutas integradas te llevan a donde quieres

V. CÍVICA: A mi me gusta ahorrar en cada viaje

VI. CÍVICA: A mi me gusta tener tarifa preferencial

VII. BENEFICIOS CÍVICA. Guía de establecimientos comerciales

VIII. Planeador 2013