



La cultura metro de Medellín: una aproximación a sus tensiones y rasgos regionalistas*

The metro culture of Medellín: an approach to its tensions and regional features

Fecha de recepción: 10 de octubre de 2024

Fecha de aprobación: 11 de diciembre de 2024

Juan David García Rúa **
Universidad de Antioquia, Colombia

Resumen

El metro de Medellín se ha hecho sumamente importante para los habitantes de la ciudad por su funcionalidad y su fuerte valoración simbólica, afianzada por discursos regionalistas. En ese sentido, la *cultura metro* sintetiza las normas de comportamiento en el sistema de transporte. De acuerdo con lo anterior, este trabajo tiene el objetivo de plantear una línea de análisis sobre la relación ciudadana con la *cultura metro* y los discursos regionalistas subyacentes en esta, mediante la observación participante y el análisis de contenido de los comentarios que los usuarios emiten en redes sociales sobre este tema. A partir de ello, se teje una discusión sobre los alcances y limitaciones de la *cultura metro*, las rupturas que surgen y las implicaciones de la propagación de un descontento que estriba en formaciones discursivas regionalistas y discriminatorias. En el discurso ciudadano prevalece la idea de la pérdida de la *cultura metro*, la cual es muestra de un malestar colectivizado y de tensiones entre los grupos sociales diferenciados que hacen uso del sistema.

Palabras clave:

Cultura metro, metro de Medellín, regionalismo, sentido de pertenencia.

Abstract

The Medellín metro has become highly significant for the city's inhabitants due to its functionality and its strong symbolic value, reinforced by regional discourses. In this context, metro culture synthesizes the behavioral norms within the transportation system. Accordingly, this study aims to propose an analytical framework for understanding the relationship between citizens and metro culture, as well as the regional discourses that underpin it. This is achieved through participant observation and content analysis of user comments on social media regarding this topic. From this analysis, a discussion emerges about the scope and limitations of metro culture, the disruptions that arise, and the implications of growing discontent rooted in regional and discriminatory discursive formations. Within public discourse, the notion of a "loss of metro culture" prevails, reflecting collective discontent and tensions between the various social groups that use the system.

Key Words

Medellín metro, metro culture, regionalism, sense of belonging.

* Ponencia presentada en el XV Congreso Nacional de Estudiantes de Sociología (Cones), 2024, Ibagué, Tolima.

** Estudiante de pregrado en Sociología, Universidad de Antioquia. Vinculado al Semillero de Investigación Cultura, Violencia y Territorio, Instituto de Estudios Regionales, Universidad de Antioquia.

Correo electrónico: juan.garcia105@udea.edu.co

Introducción

Para citar este artículo:
García, J. D. (2024). La cultura metro de Medellín: una aproximación a sus tensiones y rasgos regionalistas. *Espacio Sociológico*, (7), 39-60.

El metro de Medellín posee una fuerte carga simbólica para la población antioqueña, alrededor de la cual se ha construido un imaginario de ciudadanía y de afirmación de los valores de esta sociedad. En ello interviene la *cultura metro* (CM), un proyecto ideológico de prescripción del comportamiento en el sistema metro de Medellín, y de promoción de valores ajustados a un prototipo de usuario y ciudadano, que con su enérgico afianzamiento de sentimientos regionalistas, combinado con mecanismos disciplinares e ideológicos (Buriticá, 2015), ha devenido no solo un pilar esencial dentro de las relaciones usuario-metro y usuario-usuario al interior de sus espacios (Domínguez y Cuervo, 2017; Ruiz, 2021), sino también un instrumento de evaluación moral de estas relaciones dispuesto por la institucionalidad y las ciudadanía de acuerdo a la confluencia de ciertos discursos que se sintetizan bajo la lente de la CM.

Los resultados y manifestaciones de esta confluencia constituyen una completa mina analítica para examinar no solo las características, interacciones y conflictos que ocurren dentro de esta, sino también las relaciones entre rasgos del *ethos paisa*, el regionalismo (incluso la xenofobia) y la misma condición subjetiva e intersubjetiva de los habitantes de Medellín que ella cataliza y que, bajo una perspectiva analítica, puede configurarse como un objeto de estudio con múltiples aristas, permitiendo esbozar qué contradicciones y paradojas existen en tal proyecto y en la legitimación-materialización de este.

Por ello, este trabajo desempeña un aporte a la apuesta del estudio crítico de la cultura metro, partiendo de una idea significativamente difundida en la actualidad: la pérdida de esta. En ese sentido, se tiene por objetivo plantear una línea de análisis sobre la relación ciudadana con la cultura metro y los discursos regionalistas subyacentes en esta.

Tal propósito se efectúa mediante un estudio de caso construido por la revisión de fuentes documentales y de prensa; un análisis de contenido, utilizando comentarios de tres publicaciones en la página oficial de Facebook del metro de Medellín (para una muestra de 149 comentarios), y acopiando elementos de discusión sobre la cultura metro y la idea de su pérdida; y una observación participante ejecutada vía recorridos en el

sistema, tanto en horas pico como en horas valle, para describir ciertas prácticas y actores ligados a su uso, en ambos momentos.

En un primer momento, este texto aborda una serie de cuestiones concernientes al contexto social, económico y cultural del metro de Medellín y su cultura metro; en las motivaciones regionalistas que lo impulsaron, los beneficios que ha reportado a la movilidad de la ciudad y las tensiones que han surgido en el funcionamiento de este con el pasar de los años. Esto último traza el puente con el segundo apartado, donde se pretende elaborar una serie de apuntes descriptivos respecto a la aparición de la idea de la "pérdida de la cultura metro" en el discurso ciudadano. El tercer capítulo lo constituyen los planteamientos analíticos alrededor de los alcances mismos de la cultura metro y sus efectos en el uso del sistema, los afectos ciudadanos que confluyen en el metro y las tensiones en este marco que derivan en expresiones regionalistas.

El metro de Medellín, sus orígenes, su "cultura" y su actualidad

Medellín es la única ciudad de Colombia con un sistema de transporte masivo férreo tipo metro, lo cual le da a esta y a su área metropolitana una significativa ventaja en términos de transporte y movilidad respecto a las demás ciudades principales e intermedias de Colombia, cuyo transporte

Imagen 1.

Estación del metro de Medellín



Fuente: Tomada de "El Metro de Medellín modificará sus horarios en diciembre: programe sus viajes" [Yoyube] <https://www.youtube.com/watch?v=tCgniuHMNRY>

masivo está limitado al Bus de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés). Es por esto que existe un prominente alarde por el metro promulgado tanto por la ciudadanía como por la institucionalidad y sectores sociales con mayor incidencia en la opinión pública, y que se relaciona estrechamente con imaginarios derivados de la pujanza de los antioqueños para lograr la obra (García Castañeda y Pulgarín, 2009), la idea de la superioridad de Medellín sobre la capital (Ceballos Betancur, 2001), el civismo, el sentido de pertenencia, entre otros, que pueden asociarse tanto al aura regionalista que reviste al sistema como a una evaluación favorable de los logros de la ciudad en términos de infraestructura de transporte.

El proyecto, regionalismo y propaganda

Varios autores (Buriticá, 2015; Tabares y Naranjo, 2018) coinciden en que el metro de Medellín fue proyectado con motivaciones tanto ideológicas-regionalistas como económicas y funcionales, teniendo más peso las dos primeras, ligadas a la pretensión de reafirmar el liderazgo de Antioquia frente al resto del país.

La Medellín industrial que alcanzó su esplendor a mediados del siglo XX yacía como el orgulloso resultado del proyecto civilizatorio antioqueño, la *tacita de plata* era la capital del Departamento de Antioquia, ubicada en el corazón de la región paisa construida a partir de una fuerte ética del trabajo y una mentalidad capitalista consagrada en el ethos paisa (Mayor, 1984). En este, se vislumbraba un imaginario del sujeto paisa como una persona con fuerte sentido de la religiosidad católica y la familia patriarcal tradicional, apego al trabajo, sentido práctico y respeto por *la palabra*, características conjugadas con la falta de escrúpulo en los negocios, la tendencia al alcoholismo y al juego (como se citó en Buriticá, 2015), además de la búsqueda desmedida del éxito económico, que se inclinaba entonces hacia una moral laxa bajo el sentido de que "el fin justifica los medios". Este último rasgo constituye un sostén del prototipo que representa a los paisas en tanto grupo social (Haslam, Oakes y Turner, 1996; Scandroglio, Martínez y San José Sebastián, 2008) en figuras como el *berraco* o *el putas*, que se rigen por la ambición del querer ser y el querer mostrar (Duque, 2005). El prototipo constituye un pilar de la ideología capitalista en la región, por lo que orienta el comportamiento de quienes aspiran a recogerse en ese

imaginario. Estos prototipos y mentalidad fueron raíces para la emergencia del narcotráfico en Medellín a finales de los años setenta (Gómez Martínez, 1991), con todas sus consecuencias culturales y sociales que devinieron en la crisis de la ciudad y de cómo ella se proyectaba hacia el exterior.

Así las cosas, el metro se empezó a concebir escuetamente en 1963, cuando la Oficina de Planeación Municipal reservó terrenos adyacentes al río Medellín para la construcción de vías de transporte, la “espina dorsal del Valle de Aburrá”, con la cual se pretendía reordenar el desarrollo espacial de la ciudad, tomando como eje central el río, premisa a la que el metro respondió, en parte (Buriticá, 2015). Pese a que en este momento se hablaba del metro, aún no era un proyecto estructurado en el horizonte cercano; en aquellos años Medellín era una ciudad que, aunque se consideraba próspera y en el pináculo de su desarrollo industrial, se encontraba en un proceso de crecimiento acelerado e irregular debido a la explosión demográfica resultado del conflicto armado y el desplazamiento forzado, que rebasó todos los esfuerzos anteriores de planificación urbana (Gómez Martínez, 1991).

Hacia mediados de los años setenta, las élites económicas y políticas de la ciudad empezaron a ver al metro como una necesidad, que se insinuó como un requerimiento de transporte para una ciudad que había crecido rápidamente, pero que de fondo también suponía una acción ideológica y política para sostener y reafirmar el liderazgo económico paisa ante el declive industrial de la ciudad. El metro, más que una solución en movilidad, era una apuesta por enarbolar una demostración exagerada de logro económico y progreso. En *Los funerales de Antioquia La Grande*, Mario Arango (1990) menciona que la civilización antioqueña posee “siete maravillas”, obras ingenieriles de gran magnitud mediante las cuales se buscaba representar materialmente el suceso económico de la región, y el metro de Medellín era la octava maravilla.

Un proyecto de tales dimensiones, impulsado, además, por claras motivaciones regionalistas, que estuvieron por encima de la viabilidad técnica y económica, desembocó en lo que, de acuerdo a todo lo anterior expuesto, se pudiese esperar: según Buriticá (2015), las élites antioqueñas se embarcaron en la construcción de un metro que, de costar 656 millones de dólares, pasó a valer más de 2000 (Gómez Córdoba, 2023), el proyecto

se hizo de afán y censurando en la opinión pública a quienes le criticaran por diversas razones —llegando incluso a considerarles adversarios de Antioquia y su progreso—, se aprobó con estudios de baja rigurosidad técnica y amañados para hacer parecer al proyecto como económicamente viable; hubo actos de corrupción en la licitación y adjudicación de la obra que sobrevinieron en su suspensión entre 1989 y 1992; y los planos del proyecto fueron cambiados arbitrariamente, pensando en las ganancias económicas, haciendo que un viaducto pasara por el centro, produciendo consecuencias desastrosas a nivel urbanístico y social en el centro de la ciudad.

En tanto, la crítica al metro fue percibida por sus impulsores como una animadversión hacia el progreso paisa, la oposición del Gobierno nacional siempre se tomó como una muestra de envidia hacia Antioquia (Arango, 1990) pese a que este tuvo que intervenir para recuperar una obra desde el principio mal ejecutada.

El metro paralizado era motivo de vergüenza para los paisas: a su alrededor versaban todas las recriminaciones a la corrupción, al afán con la ejecución de la obra sin un sustrato social y económico que le soportase, y al mal ejercicio de la planeación y el deterioro del espacio público en el centro de la ciudad; todo ello sumado a la crisis por el desempleo, narcotráfico y violencia, que en 1991 ubicaron a Medellín como la urbe más violenta del mundo (Gómez Martínez, 1991; Ortiz, 2015). Habiéndose agravado el desastre de la ciudad, tuvo que mediar el Gobierno nacional mediante la Ley de metros (Ley 86 de 1989), elaborando allí el rescate financiero de la obra.

La reanudación de la construcción en 1992 fundó un periodo de resignificación del metro, y de una agresiva campaña propagandística y educativa para borrar en la opinión pública las connotaciones negativas del proyecto y legitimarlo (Gómez Córdoba, 2023). Esta campaña tomó forma en la cultura metro, en el marco de la cual tuvo lugar la reestructuración del discurso institucional sobre el proyecto, que aspiraba a generar apropiación y vinculación afectiva con este, a partir de consignas como “Quiere el metro, nuestra gran obra” o “Quiere el metro desde ya” (Ortiz, 2015, párr. 8).

La cultura metro como discurso resultó sumamente exitosa porque siempre buscó enunciarse desde los espacios de mayor legitimidad y

legitimación, la campaña apostó por crear un fuerte sentido de pertenencia generalizado arraigado en la emocionalidad regionalista que volviese incuestionables al sistema y su marca comercial (Buriticá, 2015), efecto que hoy posee una vigencia limitada. El metro tomó un segundo impulso de la mano de la prensa escrita, la radio, la televisión regional y las escuelas, desde donde se reproducía el discurso en su favor, promoviéndolo como la representación de las ansias de progreso, la pujanza y la *berraquera* ante la debacle (Buriticá, 2015; García Castañeda y Pulgarín, 2009; Ortiz, 2015).

La panacea de la movilidad en Medellín

Esa fuerte significación regionalista también se compagina con los beneficios materiales que el metro ha reportado a la ciudad. El diseño inicial se produjo de acuerdo al proyecto “Espina dorsal del Valle de Aburrá” de 1963, donde se separaban franjas de suelo alrededor del río para vías de transporte multimodal (Buriticá, 2015); con ello se concretaba también el objetivo del metro como una reformulación de la movilidad en Medellín, esto es, la Línea A uniría ambos polos industriales de la ciudad, donde se concentraban la mayor cantidad de empleos, atravesando la ciudad de sur a norte en 36 minutos y pasando por el centro, lo que en bus o carro era inconcebible en aquel momento; además, resultaba compatible con el nuevo enfoque del desarrollo de la ciudad a partir del río, debido a que si bien los buses eran medianamente funcionales al interior de la ciudad, resultaban ineficientes para efectuar desplazamientos extensos a lo largo del valle.

Un sistema férreo tipo metro¹ permitiría, mediante esta reorganización espacial de los desplazamientos en Medellín, eficiencia y exactitud temporal en la movilidad de la clase obrera, en la organización productiva del tiempo de acuerdo a la racionalidad del tiempo bajo una economía capitalista (Simmel, 2002); aunque se pensó priorizando su carácter de emblema regionalista por encima de su conveniencia funcional, veintinueve años después de su inauguración resulta inevitable considerar sus significativos beneficios en materia de movilidad, al punto que Medellín y varios municipios del Área

¹ En el siglo XX funcionaban el Ferrocarril de Antioquia y el Ferrocarril de Amagá, ambos pasando por Medellín, aunque resultaban ineficaces para conectar el Valle de Aburrá como puede hacerlo un metro.

metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) dependen funcionalmente de la operación de este (Boletín Bitácora, 2022).

A día de hoy, la Línea A, que recorre el Valle de Aburrá de sur a norte, y la Línea B, que va del centro al occidente de la ciudad, son las dos líneas de metro que constituyen la columna vertebral (Buriticá Ospina, 2015) del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA), cuyo reparto modal combina metro, teleférico (metro cable), tranvía y buses de tránsito rápido (metroplús).

Según la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (ETMVA) (2023), en un día laboral promedio, el sistema metro transporta 1 217 734 pasajeros, la mayoría de estratos 1, 2 y 3; que viajan por estudio-trabajo, el metro implica entonces una solución significativa en términos de infraestructura para garantizar el derecho a la movilidad urbana (Montezuma, 2009) a buena parte de la población. Ahora bien, el metro afronta en la actualidad problemas de saturación debido a su diseño, la red del SITVA está construida de manera que todas las líneas que la conforman convergen en la Línea A, que es la médula del esquema, ello ha desembocado en que esta transporta entre 7,5 y 8,1 personas por metro cuadrado en las horas pico, lo cual ha significado que en ciertos momentos resulte incómodo utilizar el metro. Esto, sumado al mal diseño de algunas rutas, ha sobrevenido en un aumento del parque automotor en Medellín (Buriticá, 2015; El Colombiano, 2023).

Esta incomodidad respecto a la utilización del sistema es un elemento a tener en cuenta a la hora de revisar los cuestionamientos a la vigencia de la CM, lo cual será abordado más adelante. No por lo anterior deja de ser la opción más eficiente de transporte en el AMVA en muchos casos, además, sus fallas técnicas han puesto de relieve la dependencia de la clase trabajadora de este medio, principalmente la Línea A, cuyo cierre parcial desencadena colapsos significativos en la movilidad de la ciudad (Boletín Bitácora, 2022; El Colombiano, 2022).

Pese a los problemas, el metro de Medellín está positivamente evaluado por buena parte de sus usuarios, dado que, en parte, cumple con el objetivo de permitir la movilidad ágil (Buriticá, 2015; García Castañeda y Pulgarín, 2009) y posibilita llegar sin muchas complicaciones de un punto cualquiera

de la urbe a otro, lo cual es una ganancia significativa en una ciudad tan segregada espacialmente (Buriticá, 2015), donde los recorridos peatonales extensos resultan inseguros y el tráfico vehicular es lento y congestionado en muchos puntos.

Las dos caras del metro

La problemática actual del sistema supone que sus condiciones y prácticas de utilización varían significativamente según la hora en la cual se haga; el paisaje en las estaciones y vehículos del metro cambia radicalmente entre las horas pico y las horas valle y, por tanto, la percepción que se pueda tener del comportamiento de los demás usuarios también.

En la hora pico de la mañana, de 5:30 a. m. a 8:30 a. m., la mayoría de los desplazamientos se ejercen desde las laderas de la ciudad hacia la Línea A, cuyo mayor flujo de pasajeros ocurre en el sentido norte-sur. A pesar de que este horario se percibe menos caótico, es el momento de mayor congestión, dado que la mayoría de desplazamientos ocurren por estudio-trabajo, lo cual implica que muchos pasajeros con la misma hora de llegada fija que se dirigen a unos destinos particulares se congregan en el sistema en un periodo más corto de tiempo. Si bien utilizar el metro en este horario resulta incómodo por la densidad interpersonal, no existen mayores percances salvo que ocurra algún incidente, fallo técnico o retraso en las frecuencias de los trenes.

En la hora pico de la tarde, de 5:00 p. m. a 7:00 p. m., la mayoría de los pasajeros se desplazan principalmente del sur y centro de la ciudad hacia el norte y las periferias. También se hace más notable en este momento la congestión en estaciones principales (como San Antonio, Industriales o Acevedo, que son nodos principales de la red) y paraderos de buses, que también ocurre en la mañana, pero en menor medida. Se hace más perceptible el frenesí y el individualismo en el uso del metro, se tornan más frecuentes los empujones, la circulación desordenada, los olores corporales fuertes, los hurtos, el acoso sexual, entre otros. En suma, las horas pico, principalmente la de la tarde, comportan una mayor exigencia sensorial que se traduce en incomodidad y desagrado al momento de utilizar el sistema

en estas franjas horarias, y con ello el deterioro de la percepción sobre el servicio y el comportamiento de los demás usuarios.

El escenario contrario es el observable en las horas valle, los horarios opuestos a las horas pico. Allí, el volumen de usuarios es menor y difícilmente los vehículos viajan al máximo de su capacidad; así mismo, el ritmo de los pasajeros disminuye, transitan con más calma y orden. El tipo de usuarios que utilizan la red en esta franja corresponde principalmente a personas de la tercera edad, y otras que utilizan el metro por motivos distintos al obligatorio (estudio-trabajo), y ejercen otros tipos de desplazamiento que no exigen la precisión temporal de los que ocurren en la mañana. En estas circunstancias, el uso del sistema resulta más cómodo, tranquilo y amigable, por lo que la percepción positiva sobre el servicio y el comportamiento de los demás usuarios puede emerger de estas temporalidades.

Ambos escenarios de uso del metro ponen de manifiesto las variables temporales y espaciales que median en esos contrastes de la calidad del servicio, las condiciones de uso y los comportamientos de los usuarios entre un momento del día y otro. Por tanto, se puede establecer que en el metro existen momentos del día particulares donde operan condiciones de posibilidad diferenciadas para la práctica, o no, de los comportamientos compatibles con las prescripciones de la CM.

“Se está perdiendo la cultura metro”: perspectivas ciudadanas

El análisis de contenido en los comentarios de tres publicaciones en la cuenta oficial de Facebook del metro permite establecer ciertos puntos de análisis sobre el estado de la cultura metro y la percepción ciudadana sobre el asunto, ello mediante la revisión de las ideas comunicadas en estos comentarios (Aigner, 2009), que analíticamente se homologan como mensajes.

La primera publicación utilizada promueve uno de los comportamientos propios de la CM, a saber: no ingresar a la vía del tren (Metro de Medellín, 2023). De ella se extrajeron 30 comentarios. La segunda, se refiere al periodo del puente festivo, en el que se espera una mayor presencia de turistas en la ciudad y utilizando el sistema (Metro de Medellín, 2024a); la

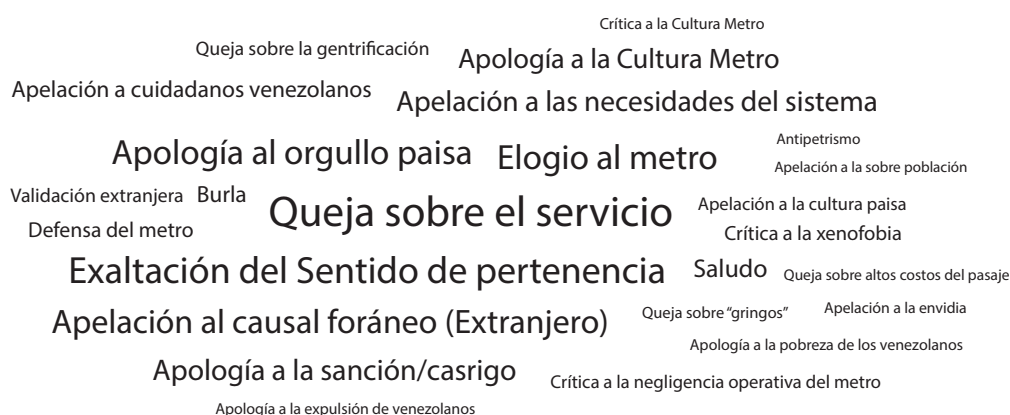
publicación tiene como objetivo invitar a la práctica de la cultura metro para promover una buena imagen de la ciudad. De esta se extrajeron 60 comentarios. La tercera publicación examinada comunica un retraso en las frecuencias de operación de la Línea A debido al ingreso de personas a la vía férrea durante la hora pico de la mañana (Metro de Medellín, 2024b). De esta última se tomaron 59 comentarios, para una muestra total de 149 comentarios.

Para el análisis cualitativo de los comentarios, se utilizaron 39 categorías emergentes, algunas de ellas presentes en la siguiente nube de palabras:



Figura 1.

Nube de palabras de análisis de los comentarios de usuarios del metro de Medellín



Fuente: elaboración propia.

Uno de los aspectos más sobresalientes es la queja sobre el servicio del metro, ya sea por la saturación, las fallas técnicas, problemas en las frecuencias en hora pico o retrasos por el comportamiento de los usuarios; en estos comentarios se evidencia un malestar con respecto a lo que puede llamarse una decadencia del servicio, y además suelen ser explícitos con la idea de que el mal comportamiento de los usuarios obedece a deficiencias en la operación del sistema, lo que acompaña también fuertes cuestionamientos de diversa índole hacia la ETMVA. En este grupo de críticos del servicio también entran aquellos quienes directamente interpelan a la CM, insinuando o planteando explícitamente su inoperancia; entre ellos se puede encontrar una primera facción de los que formulan la

pérdida de la CM, que relacionan directamente con los problemas en el servicio y la saturación de usuarios.

Por otro lado, cuantiosos comentarios hacen referencia al metro en un tono positivo, ya sea para elogiarlo, defenderlo ante las críticas de usuarios menos optimistas, sugerir mejoras en el servicio o expresar su orgullo, sea haciendo referencia al sentido de pertenencia, o con alusiones más regionalistas como la exaltación de la cultura paisa, la mención de la ausencia de metro en otras regiones, y la atribución de los problemas del metro a personas foráneas.

Respecto a esta última cuestión, se puede observar un significativo grupo de comentarios más radicales, en los que tanto implícita como explícitamente se culpabiliza a poblaciones específicas (venezolanos, *rolos*, campesinos o *montañeros*, personas poco cívicas o *gamines*, entre otros) de los problemas en el sistema, ya sea porque se les asocia directamente con la sobrepoblación de la ciudad y la saturación del sistema; porque se les recrimina su ausencia de cultura metro y/o sentido de pertenencia por causa de su origen geográfico o social; o porque se les considera ciudadanos de categoría inferior que tal vez no deberían utilizar el metro ni habitar Medellín, esto último en el caso de los más extremistas. En esta agrupación específica de comentarios resulta visible que existe un particular interés por evaluar la condición de ciudadanía de los usuarios del metro, y por segregar entre quiénes son los dignos usuarios del metro y quiénes no lo son, esto de acuerdo a sus prácticas, comportamiento u origen. En tales comentarios subyace una autocategorización de su emisor como usuario ejemplar, que se entiende a sí mismo como autorizado para emitir semejante juicio; en estos casos, la cultura metro puesta en el discurso se convierte también en un mecanismo de exclusión social.

Este último grupo entra en tensión con el primero, que evalúa que los problemas del metro tienen que ver con muchas otras razones diferentes al origen geográfico de los nuevos usuarios del metro, dando lugar a fuertes interpelaciones en las que se alega que la supuesta pérdida de la cultura metro no es responsabilidad de actores foráneos, sino de las mismas debilidades, vacíos y ficciones de ella.

Con lo anterior, puede encuadrarse que la idea de pérdida de la cultura metro está vinculada a un factor interno (la decadencia del servicio y la saturación del sistema) y un factor externo (la proliferación de usuarios sin sentido de pertenencia y considerados problemáticos), además de que pervive un fuerte sentimiento afectivo hacia el metro, nombrado por la ciudadanía como *sentido de pertenencia*. En cualquiera de los casos, se explicita un diagnóstico negativo sobre la operación de la CM.

El modelo de comportamiento y sus puntos de fuga

La cultura metro en este trabajo se entiende como un proyecto ideológico cuya pretensión radica en instituir un modelo de comportamiento en el sistema, a la vez que promover valores ajustados a un prototipo de usuario y ciudadano que las élites económicas y el Gobierno de la ciudad aspiraban, y aspiran, a difundir entre los ciudadanos de Medellín. Ello partiendo de dos preocupaciones, la primera es que se necesitaba instruir a los potenciales usuarios del metro en el uso de un medio de transporte completamente desconocido, la segunda guarda relación con cierta infantilización institucional de los ciudadanos (potenciales usuarios), precisa una fuerte campaña educativa no solo para instruir en el uso del metro, sino también para promover un discurso de ciudadanía que apelase a la “recuperación” de las buenas costumbres (Tabares y Naranjo, 2018).

Por ello, desde principios de los noventa se desplegó una fuerte campaña publicitaria y propagandística en prensa y radio, así como una estrategia educativa con los colegios de la ciudad; la finalidad de ello era vincular afectivamente a los ciudadanos con el metro —con claros sentimientos regionalistas de por medio—, educarlos en el uso del sistema, e imponer una visión positiva del proyecto (Buriticá, 2015).

Sin ahondar mucho en los mecanismos ideológicos y coercitivos de la CM², sus pretensiones pueden sintetizarse en dos cuestiones generales: la primera, es que la apuesta educativa de la cultura metro responde a un proyecto ideológico de modelación de sujetos/ciudadanos de acuerdo a los valores que promovían las élites que pujaron por el proyecto, apuesta por

² Para ello se sugiere revisar los trabajos de Omar Buriticá (2015) y Valery Gómez (2023).

sintetizar el *ethos* paisa tradicional con la moral burguesa moderna (Buriticá, 2015; Tabares y Naranjo, 2018), de la ciudad capitalista habitada por nuevos antioqueños modernos, civilizados, limpios, puntuales y racionales; es por esto que se le puede denominar como una empresa que propende por la *desmontañerización* del paisa, esto es, la reconstitución de su ciudadanía de acuerdo a estos valores ya mencionados, proceso que, como se verá, no se materializa. Si bien la campaña publicitaria de la cultura metro enfatiza en pautas de comportamiento muy puntuales y de fácil internalización, muchos usuarios las ponen en práctica únicamente dentro de los espacios hiper vigilados del metro, con lo cual este objetivo se materializa parcialmente; las personas obedecen a estos mandatos dándoles validez empírica (Martínez-Ferro, 2010; Weber, 2002), pero solamente lo hacen en los espacios y situaciones específicas que condicionan esa obediencia. Lo segundo, es que la cultura metro sí ha logrado instituir una fuerte relación afectiva ciudadana con el sistema, el *sentido de pertenencia*, esto resulta importante porque cuando la institucionalidad y un amplio sector de los usuarios presumen el éxito de esta, suelen hacerlo refiriéndose al orgullo regional que representa la infraestructura en cuestión.

Entonces, pese a que este efecto pervive, es visible que grupos como las nuevas generaciones (los más jóvenes) y los extranjeros no internalizan de la misma manera la normativa de uso (Buriticá, 2015), muchos directamente no llegan a legitimar desde la convicción la CM, sino que su agencia al interior del sistema resulta compatible con los postulados de esta por el temor a las sanciones, tanto por parte de los “usuarios ejemplares”, como del personal de vigilancia presente en estaciones y vehículos (Gómez Córdoba, 2023).

Racionalidad instrumental, más allá del deber ser

Según la institución, la “cultura metro es entendida como el resultado del modelo de gestión social, educativo y cultural que el metro ha construido, consolidado y entregado a la ciudad” (Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, 2024, párr. 1), sin embargo, el metro en la práctica se constituye como un plano de tránsito no diseñado para favorecer las interacciones sociales significativas, sus espacios están diseñados

para favorecer el individualismo y la racionalidad objetiva al habitarlos (Domínguez y Cuervo, 2017; Simmel, 2002). Por ello, es difícil plantear que en ellos pueda ocurrir un proceso social cuyo resultado orgánico sea la CM, ese “resultado” que la ETMVA proclama es, simplemente, una imagen cosmética sobre el comportamiento de los usuarios al interior del sistema, que obedece a otras motivaciones.

En primer lugar, todo aquello concerniente a la racionalidad instrumental a la hora de utilizar la red, que por demás responde a la condición moderna de habitar la ciudad en el modo de producción capitalista, según el cálculo, la transaccionalidad, y la objetivación de los demás sujetos con los que se comparte espacio y se está en constante acción recíproca (Simmel, 2002, 2014), el metro se convierte en la principal escena del transporte y la movilidad organizados según el espíritu de la sociedad moderna, donde todos los individuos permanecen separados pese a aquello que los une (Tönnies, 1947).

En segunda instancia, esto primero yace gobernado por una normativa proveniente de un ente con poder, y ello, en el nivel subjetivo, implica que los usuarios del sistema también actúan de acuerdo a una racionalidad que organiza el comportamiento en virtud de evitar, o evadir, una sanción (Gómez Córdoba, 2023), por tanto, la agencia adecuada a lo que la cultura metro estipula es producto de un razonamiento que lleva a la persona a actuar así en lugar de oponerse a sus mandatos.

Lo anterior expuesto se halla en consonancia con lo expuesto por Omar Buriticá (2015), quien explica que esa apariencia de operatividad de la cultura metro durante sus primeros años tenía relación intrínseca con las condiciones de operación del sistema, se trataba de un metro que funcionaba por debajo de la mitad de su capacidad y, poco congestionado, pudiendo utilizarse con facilidad, revestía las condiciones de posibilidad para que los usuarios no “rompiesen” las reglas de comportamiento.

¿Pero qué sucede cuando este se satura y se hace difícil de usar? Es allí donde, de acuerdo a la voluntad racional (Tönnies, 1947), se actúa según el cálculo y no el *deber ser* que vociferan los altavoces del metro. Es lo que ocurre en las horas pico cuando un conjunto denso de voluntades individualistas concurren a las 5:10 p. m. en la plataforma oriental de la

estación San Antonio A; no hay allí cabida a respetar filas, a desplazarse con mesura, evitar los empujones o abstraerse de los olores corporales de los demás usuarios.

La hora pico pone de manifiesto la verdadera racionalidad individual que media en cómo una persona y el conjunto de los usuarios utilizan el metro reaccionando a la exigencia sensorial del momento, donde se desdibuja el idilio de la cultura metro que solo parece estar vigente en las horas valle, cuando la mayoría de usuarios pueden sentarse, no llevan afán y utilizan el sistema por motivos distintos al desplazamiento obligatorio estudiar-trabajar, que en apariencia se comportan como usuarios *desmontañerizados* y respetuosos de la civilidad que busca proyectar el metro, pero que en muchos casos lo usan de esa manera porque en tal situación es posible hacerlo.

¿A quién culpar de no amar al metro?

La materialización de la segunda pretensión de la cultura metro en aquello que se denomina *sentido de pertenencia* implica que el usuario que posee tal cualidad se sienta parte, porque valora positivamente al metro como institución (Gómez Córdoba, 2023), pero también porque ambos (metro y usuario) detentan la condición común de ser paisas.

Un vínculo afectivo con el sistema basado en presupuestos ontológicos de corte regionalista posibilita que cualquier transgresión a la cultura metro o a la infraestructura de transporte en cuestión pueda interpretarse como una afrenta a ellos, y por tanto alimentar un ánimo comparativo que de por sí se halla presente en el ethos paisa, estos usuarios con *sentido de pertenencia* se auto-conciben como una autoridad a la hora de emitir juicios de valor sobre el comportamiento de otros usuarios dentro del metro porque están alineados con el discurso oficial, que es reproducido por los canales mediáticos del metro y de las élites antioqueñas, de esta manera, devienen también actores coercitivos legitimados.

Este sector ciudadano debe comprenderse al tenor de cierto matiz, dado que en la actualidad no constituyen la fracción mayoritaria de los usuarios frecuentes del metro. Quienes más lo utilizan son personas que:

- Aunque pueden enunciarse con cierto sentido de pertenencia y valorar positivamente la CM, están desposeídos de la convicción ortodoxa en esta, debido a que su uso cotidiano del sistema, atravesado por la razón instrumental en ejercicio, les ha llevado a desarrollar episodios de resistencia pasiva hacia ella (omisión, no asumirla) (Gargarella, 2007), lo cual resulta más beneficioso que respetar irrestrictamente la normatividad oficial.
- Si bien pueden aglutinarse en la categoría de paisas, su proceso de socialización no conllevó la internalización de las máximas de la CM y, por tanto, la ven como un discurso institucional de poco o nulo significado, cuyas normas respetan únicamente por causa de la coerción (Gómez Córdoba, 2023), pudiendo subvalorar también la idea del sentido de pertenencia.
- No son paisas, y yacen completamente desposeídos de ese aprecio reverente al metro, acatando ciertas normas de uso únicamente por la racionalidad instrumental.

Estos *tipos ideales* de usuarios abren la puerta a pensar que la fragilidad de la cultura metro también se inscribe en las asimetrías de su legitimidad, prestigio y eficacia (Weber, 2002), entre el conjunto amplio de los ciudadanos.

A este respecto, vale la pena considerar que, de acuerdo con Simmel (2014), las personas que llevan poco tiempo utilizando el sistema (los extranjeros, por ejemplo) se aproximarán a él y sus componentes bajo un criterio de objetividad, esto es, liberados del prejuicio que supone la apropiación que el habitante local sí tiene respecto al metro. En otras palabras, están despojados de ese *sentido de pertenencia* y de motivos para apropiarlo, por tanto, utilizan el metro completamente desapegados de valoraciones que los locales sí hacen.

Es por esto que los comentarios también dejan ver un choque respecto a los inmigrantes y personas de otras regiones. Esa objetividad también les hace blanco de ser responsabilizados por los problemas, y, dado el caso de tener responsabilidad directa, la recriminación se hace más severa porque, en tanto extranjeros, muestran poca adherencia a los credos y valores compartidos de los establecidos (Elías y Scotson, 2016).

Ahora bien, los paisas, por todo su *ethos* y la configuración histórica de las ideas supremacistas que previamente se mencionaron, tienden a ser significativamente más estrictos con esto, y más allá de imputarle problemas a los foráneos por su mal uso del sistema, lo harán también porque esa falta de sentido de pertenencia —condición intrínseca de no ser miembros orgánicos del grupo denominado paisa— se torna una ofensa, una conducta que la sociedad antioqueña le reprocha hasta a sus mismos coterráneos, y que es una actitud con arraigo histórico en la religiosidad y pretensión de superioridad moral consignada en el *ethos* paisa (Buriticá, 2015).

La heterogeneidad de usuarios del metro implica también una variedad de modos de utilizarlo y diversidad de valoraciones respecto a la CM, de modo que muchos de los primeros resultan disidentes frente a las prescripciones de la tercera, y se escapan en diversos grados al modelo de usuario ideal que esta pretendía desde el momento en que se formuló. Esa posibilidad y realización de la disidencia implica tensiones entre los mismos usuarios, que a diario habitan y enuncian las contradicciones inmanentes de la CM.

Conclusiones

En este trabajo se ha realizado una breve semblanza histórica del metro de Medellín, haciendo énfasis en la manera en que el regionalismo y otros rasgos del *ethos paisa* marcaron el desarrollo del proyecto, la evolución del sistema de transporte y la relación ciudadana con este, planteando que esta ha estado circundada por una fuerte producción ideológica y discursiva que ha generado un vínculo afectivo de un sector de la ciudadanía con el metro.

Se llevó a cabo una revisión al discurso ciudadano para aproximarse empíricamente a cómo la cultura metro y sus tensiones son percibidas por los actores directamente involucrados. Con base en ello, y con apoyo en la observación participante, se ha formulado que las fluctuantes condiciones de uso del sistema influyen significativamente en el comportamiento colectivo dentro de las estaciones y vehículos del SITVA, lo que en su materialidad implica tensiones y discontinuidades entre el modelo de comportamiento propuesto por los manuales de la cultura metro y la conducta sustantiva de los usuarios.

Este razonamiento es profundizado al introducir el análisis respecto a ciertas categorías de usuarios que, por diversos motivos sociales, culturales y geográficos se relacionan con el metro de una manera diferente a los locales, de forma que emergen desavenencias derivadas de esa asimetría que eventualmente estriban en formaciones discursivas regionalistas, xenófobas y discriminatorias.

La idea de la pérdida de la cultura metro aparece como una manifestación de la patente percepción ciudadana de las rupturas mencionadas y de las tensiones que surgen en medio de la convivencia cotidiana con actores-usuarios foráneos. En algunos casos, también deviene una exteriorización activa del malestar frente a la inexorable expresión de lo anteriormente mencionado.

Por último, conviene mencionar que la observación de este fenómeno, como se propuso en este trabajo, abre posibilidades analíticas y reflexivas respecto a cómo los habitantes de Medellín se relacionan con el espacio, cómo se desplazan en este (movilidad) y qué sentido le dan a la infraestructura de transporte urbano de la ciudad, entendiendo que la convivencia con actores exógenos y diversos es una condición intrínseca de este.

Referencias

- Aignerren, M. (2009). Análisis de contenido. Una introducción. *La sociología en sus escenarios*, 3. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/ceo/article/view/1550>
- Arango Jaramillo, M. (1990). *Los funerales de Antioquia La Grande*. Editorial J. M. Arango.
- Boletín Bitácora. (2022, octubre 3). Fallas técnicas en el Metro, una preocupación conjunta. *Boletín Bitácora*. <https://unimedios.medellin.unal.edu.co/bitacora/conexion/1132-fallas-tecnicas-en-el-metro-una-preocupacion-conjunta.html>
- Buriticá Ospina, O. F. (2015). *El violinista en el Metro. Normas y conductas en perspectiva ciudadana. Un estudio de caso: La «Cultura Metro» en Medellín* [Tesis de pregrado, Universidad de Antioquia]. Repositorio Institucional Universidad de Antioquia. <https://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/14294>
- Domínguez Aguirre, L. C. y Cuervo Calle, J. J. (2017). La estética objetual en la cultura Metro de Medellín. En *Simposio de investigación USTAMED. Libro de resúmenes* (pp. 428-431). Universidad Santo Tomás Sede Medellín.
- Duque Fonseca, C. A. (2005). *Territorios e imaginarios entre lugares urbanos: procesos de identidad y región en ciudades de los Andes colombianos*. Universidad de Caldas.
- Elías, N. y Scotson, J. L. (2016). *Establecidos y marginados*. Fondo de Cultura Económica.
- Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. (ETMVA). (2023). *Memoria de sostenibilidad*. Metro de Medellín. <https://www.metrodemedellin.gov.co/memoria-de-sostenibilidad-2023>
- Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. (ETMVA). (2024). *¡Conoce la Cultura Metro!* Metro de Medellín. <https://www.metrodemedellin.gov.co/cultura-metro/>
- García Castañeda, G., y Pulgarín Silva, R. (2009). Transformaciones socioespaciales generadas por el Metro de Medellín en el Valle de Aburrá. En *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Universidad República del Uruguay.
- Gargarella, R. (2007). El derecho de resistencia en situaciones de carencia extrema. *Astrolabio: Revista Internacional de Filosofía*, 4, 1-29. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2310145>
- Gómez Córdoba, V. (2023). *La cultura de control: el sitva y sus efectos en la constitución de una comunidad imaginada* [Tesis de pregrado, Universidad de Antioquia]. Repositorio

- Institucional Universidad de Antioquia. <https://hdl.handle.net/10495/33855>
- Gómez Martínez, J. (1991). *¿En qué momento se jodió Medellín?* En *¿En qué momento se jodió Medellín?* (pp. 11-18). La Oveja Negra.
- Haslam, A. S., Oakes, P., y Turner, J. C. (1996). Un análisis de la prototipicidad desde la perspectiva de la categorización del yo. En *Identidad social: aproximaciones psicosociales a los grupos y a las relaciones entre grupos* (pp. 111-140). Promolibro.
- Martínez-Ferro, H. (2010). Legitimidad, dominación y derecho en la teoría sociológica del estado de Max Weber. *Estudios Socio-Jurídicos*, 12(1), 405-427. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So124-05792010000100018
- Mayor Mora, A. (1984). *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*. Tercer Mundo Editores.
- Montezuma, R. (2009). El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina. En *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina* (pp. 293-300). Editorial Flacso.
- Ortiz Jiménez, J. D. (2015). Lo que sufrió Medellín para tener su metro. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16443482>
- El Colombiano. (2022). Socavación en la vía del metro colapsó el norte. Redacción El Colombiano. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/socavacion-en-la-via-del-metro-colapso-el-norte-PP17811790>
- El Colombiano. (2023). Encuesta en Medellín y el Aburrá revela que se camina más, se usa mucho la moto y el transporte público pierde protagonismo. Redacción El Colombiano. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/resultados-encuesta-origen-destino-area-metropolitana-2023-HD21226562>
- Ruiz Arévalo, A. J. (2021). *Efecto de la cultura ciudadana en los sistemas masivos de transporte, comparativo entre Bogotá y Medellín, Colombia*. Universidad Santo Tomás. <https://doi.org/10.15332/dt.inv.2021.01913>
- Scandroglio, B., Martínez, J. S. L., y San José Sebastián, M. C. (2008). La teoría de la identidad social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias. *Psicothema*, 20(1), 80-89. <https://www.psicothema.com/pi?pii=3432>
- Simmel, G. (2002). Las grandes ciudades y la vida del espíritu. *Cuadernos Políticos*, 45, 5-10. <http://www.cuadernospoliticos.unam.mx/cuadernos/contenido/CP.45/45.3.GeorgSimmel.pdf>
- Simmel, G. (2014). *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. Fondo de Cultura Económica.

Tabares, D. J. y Naranjo, F. C. A. (2018). Formación y cultura Metro: lectura de una propuesta de educación ciudadana en el municipio de Medellín. *Revista Palabra*, 9, 40-54. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/6929>

Tönnies, F. (1947). *Comunidad y sociedad*. Editorial Losada.

Weber, M. (2002). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.