



RevistaDigital
>>PALABRA

Revista Palabra
ISSN 2145- 7980
eliecertd@yahoo.com
cesar.naranjo@udea.edu.co
Universidad de Antioquia
Medellín, Colombia

Tabares D, Juvenal, Naranjo F, César Augusto
Formación y Cultura Metro: Lectura de una propuesta de
Educación Ciudadana en el Municipio de Medellín
Revista Palabra, vol 9, octubre de 2018, p. 40 - 54
Universidad Pontificia Bolivariana
Montería, Colombia

Disponible en: <http://revistas.upb.edu.co/index.php/Palabra/>

Formación y Cultura Metro

Lectura de una propuesta de Educación Ciudadana en el Municipio de Medellín¹

» Resumen

El Metro de Medellín es nombrado en muchos lugares, en las universidades, en las familias, en las empresas, en instituciones oficiales, etc., y sus referencias van más allá del carácter estrictamente de movilidad e incluyen otro componente importante como lo es una propuesta de formación ciudadana.

Desde sus orígenes el Metro centra su atención en los habitantes de la ciudad y en la necesidad de proporcionarles espacios públicos, adecuación urbana, espacios para la integración, para el deporte, para las manifestaciones artísticas y culturales. En tal sentido, más allá del referente exclusivamente de movilidad como es el tren, el tranvía y el Metrocable, se pretende la creación de entornos para los ciudadanos, en los cuales puedan interactuar, acogiendo las activida-

1 Este artículo surge como producto de la investigación denominada: Formación y cultura metro: una lectura antropológica de un programa de formación ciudadana en el municipio de Medellín realizada por el Licenciado Juvenal Eliécer Tabares Duque en el marco de la Maestría en Antropología de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Antioquia durante el periodo comprendido 2012- 2014. No se contó con financiación.

des que el sistema plantea para los usuarios, así entonces nuestro análisis se orienta hacia su propuesta de formación ciudadana.

Por su parte, estas características se configuran desde concepciones antropológicas² que emergen del modelo de gestión social y educativo de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá; es decir, se percibe la intención de formar ciudadanos que integran en su vida diaria el nuevo modelo de transporte y, un modelo de gestión de la vida que encierra hábitos, comportamientos y actitudes, vinculados a las propuestas de

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

comportamiento cívicas requeridas por los sujetos que hacen parte de una ciudad encaminada al progreso.

Palabras clave: Cultura Metro, Formación, concepciones antropológicas, imágenes de hombre, Metro de Medellín.

» Summary

The Metro of Medellín is named in many places, universities, families, businesses, government institutions, etc., and references beyond the character strictly mobility and include another important component as it is a proposal civic education.

Since its inception, the Metro focuses on the inhabitants of the city and the need to provide public spaces, urban adaptation, spaces for integration, for sport, for artistic and cultural events. In this sense, beyond referring exclusively mobility such as train, tram and Metro Cable, creating environments for citizens, in which they can interact, welcoming the activities that the system poses for users sought and then our analysis is oriented towards its proposal for civic education.

Meanwhile, these features are configured from anthropological conceptions emerging model of social and educational management Mass Transport Company Aburrá Valley; ie the intention of forming citizens who integrate into their daily lives the new transport model and a management model of life that holds habits, behaviors and attitudes related to the proposed civic behavior required is perceived by subjects They are part of a city aiming to progress.

Keywords: Metro Culture, Education, anthropological conceptions, images of men, Metro of Medellín.

» Introducción

Reflexión en torno a un sistema de transporte

Desde hace cerca de dos décadas ha venido funcionando la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá denominada Metro de Medellín, como un sistema que ha modificado la movilidad de la región de manera considerable; sus habitantes han incorporado el transporte en el Metro como parte de sus rutinas cotidianas de movilidad.

El obrero, la secretaria, el ejecutivo, el empresario, el industrial, el negociante, el ingeniero, el estudiante, el investigador, el ama de casa, la doméstica, el vendedor, el maestro, el abogado, el reportero, el poeta, el anciano, el discapacitado, el policía, el deportista, el hincha de los equipos de fútbol, el viajero ocasional (Modelo de Gestión, 2005, p. 9) lo utilizan.

Sin embargo, si se observan detenidamente estos espacios, notamos que muchas más personas por fuera de las categorizaciones del Modelo de Gestión del Metro, hacen uso de este medio de transporte y se involucran en su propuesta formativa.

En tal sentido, en sus orígenes el Metro centra su atención en los habitantes de la ciudad y en la necesidad de proporcionarles espacios públicos, adecuación urbana, espacios

para la integración, para el deporte, para las manifestaciones artísticas y culturales. Es por ello, que más allá del referente exclusivamente de movilidad como es el tren, el tranvía y el Metrocable, el Metro pretende la creación de entornos para los ciudadanos, en los cuales puedan interactuar, acogiendo de igual manera las actividades planteadas para los usuarios;³ este es nuestro objeto de análisis: la propuesta de formación ciudadana.

A partir de esta propuesta formativa se reflexiona sobre algunos hallazgos que emergen del ejercicio investigativo; inicialmente, hacemos una descripción general de la propuesta denominada “La Cultura Metro” donde se indaga sobre la fundamentación de la misma y las relaciones con otros proyectos implementados durante las primeras décadas del siglo XX, luego, los dividimos en dos componentes principales unos de corte urbano y otros de corte institucional, explicados básicamente desde los lugares en los cuales se configuraron las propuestas y por último, se genera una síntesis alrededor de la articulación de ambas dimensiones en el Municipio de Medellín.

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

» La Cultura Metro

Detengámonos, por ahora, en el segundo aspecto referido a la formación ciudadana, uno de los ejes centrales para el Metro de Medellín que se compendia en el Modelo de Gestión Social y Educativo⁴ al cual nos referimos previamente. El resultado de esta gestión se denomina “Cultura Metro” (Modelo de Gestión, 2005, p. 7). Dentro de esta propuesta, los usuarios deben incorporar en su relación con el Metro “comportamientos sociales más adecuados, renovando aspectos como la puntualidad, el orden, la disciplina social, la solidaridad, la limpieza, la consideración por el otro, la actitud ecológica, entre otros” (p. 12); lo que termina definiendo una imagen de hombre⁵ (Wulf, 2004) como

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

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

miembro o usuario del medio de transporte; además, se propone la vinculación de estos comportamientos en toda la ciudad, con la posibilidad de que puedan ser extendidos e imitados en otros escenarios.

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

En dicho modelo se guardan los criterios formativos y orientaciones para hacer uso adecuado del sistema de transporte para la ciudad, es un documento que recoge visiones de hombre y prácticas que hacen posible la configuración de un tipo de ciudadano, así mismo, en estos libros “se logra la sistematización de la experiencia social y educativa del Metro de Medellín,” (Modelo de Gestión, 2002, p. 1). Es esencial volver sobre la propuesta del Modelo de Gestión, pues es una apuesta formativa regional en la que se vincula el Área Metropolitana de tal manera que se convierte en parte importante para la ciudad de Medellín y los Municipios aledaños. Así, el Modelo de Gestión y el Sistema Metro modifican la movilidad de la región, pero proponen un proyecto de for-

general se produce un *habitus* que hace del sujeto una medida altamente calculable en el mundo del trabajo, la política y otras áreas de la vida” (p. 37). Ambas concepciones serán puntos de reflexión a lo largo de este trabajo.

mación ciudadana que inicialmente, y desde lo teórico, se muestra como una alternativa de incorporación necesaria para los usuarios que lo utilizan. Su impacto es tal, que en diferentes espacios sociales se habla de “La Cultura Metro”.

Ahora bien, contrario a lo que pudiese pensarse inicialmente como una alternativa única e innovadora, la imagen de hombre establecida desde la “Cultura Metro” parece vincularse a algunas propuestas formativas definidas desde las primeras décadas del siglo XX en la ciudad de Medellín; observemos cómo la imagen de ciudadano, la de hombre, lo propuesto alrededor de la democracia, la modernidad, lo nacional y la cultura, corresponde a perspectivas alejadas de las realidades de la población, definidas desde hace varias décadas por parte de las élites locales y legitimadas desde el poder estatal y el científico.

Un poco de historia

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

teamientos, en la medida que el señalamiento de la ruta adecuada que deben transitar los seres humanos, es similar a la imagen de hombre expuesta desde hace varias décadas para la ciudad y así se lee a través de algunos textos que narran aspectos pedagógicos del siglo XX aplicados a la historia de Colombia y específicamente a la de Medellín.

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

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

Por su parte, Reyes (1996) argumenta que en Medellín, debido a las situaciones de insalubridad, el discurso médico ganó fuerza y fue apoyado por los entes gubernamentales y eclesiásticos locales. El control de los hábitos ciudadanos, de la vida urbana y del cuerpo, se convirtieron en piedra angular de las políticas públicas de la ciudad en los inicios del siglo XX. Así pues, “el discurso médico ganó un espacio nuevo en la sociedad y se legitimó al proyectarse no solo como discurso moral sino como discurso útil para el progreso y bienestar de los ciudadanos” (p. 115).

Ambas concepciones formativas hacen referencia al discurso moderno⁶, el cual es apropiado y reconfigurado en el país y en el pensamiento local a través de múltiples estrategias, por ejemplo: ideas económicas capitalistas con su modelo secular para algunas regiones occidentales y, la permanencia de lo religioso en Colombia integrado a nuevos modelos sociales y culturales (Castro & Restrepo, 2008). Vale la pena señalar que el Modelo de Gestión (2002) en algunos apartados menciona que los valores propuestos se separaron en un determinado momento de la historia regional y que deben ser recuperados, lo que permite interpretar

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

que hacen parte, según su visión, de valores autóctonos⁷.

Con lo anterior podemos plantear lo siguiente: los proyectos urbanos – asumidos desde una visión de dispositivo pedagógico - y la formación ciudadana de principios del siglo XX, y lo planteado en el Modelo de Gestión como fundamento para la “Cultura Metro” cuentan con puntos que se interrelacionan. Desde esta perspectiva, académicos como Santiago Castro Gómez dan cuenta de la influencia que los sectores políticos y científicos tuvieron en la puesta en marcha de las propuestas civilizatorias que nos alejarían definitivamente de la barbarie. Dentro de esta línea, “Los letrados serían los encargados de llevar la bandera del ‘americanismo’, del nacionalismo patriótico, mientras que el Estado asumiría la tarea de institucionalizar la ‘razón crítica’ que nos sacaría finalmente de la barbarie, la miseria y la esclavitud” (Castro, 1998, p. 145).

7 Veamos dos ejemplos que nos ilustran sobre la afirmación anterior, “(...) el sistema Metro es también un promotor de comportamientos sociales más adecuados, **renovando** aspectos como la puntualidad, el orden, la disciplina social, la solidaridad, la limpieza, la consideración por el otro, la actitud ecológica, entre otros, **que se habían desdibujado** de los hábitos de los antioqueños” (Modelo de Gestión, 2005, p. 12). Asimismo, “el Metro ha conciliado dos universos aparentemente en conflicto: la modernidad y la tradición. Se ha utilizado como una excusa **para la recuperación** de valores y actitudes, invitando a mantener vigentes la solidaridad, la amistad, el cuidado, la obediencia, el trato amable, la dignidad, la honradez, la responsabilidad, la disciplina, el esfuerzo, la iniciativa, la religiosidad, el amor al arte y el deseo de legar una vida mejor para las nuevas generaciones” (Modelo de Gestión, 2005, p. 20).

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

En Medellín la identidad, el espíritu paisa, el orden, el aseo, las ideas de la “eterna primavera” y de la “tacita de plata”, han configurado una realidad abstracta de ciudad⁸, vigente desde inicios del siglo XX y que consideramos se mantiene en vigencia.

La pretensión de las élites locales se traduce en un discurso que deja ver la ciudad como lugar privilegiado. Según Reyes (1996) “el paso de Medellín de pequeña villa mercantil a ciudad industrial se ha mistificado al presentarlo como un proceso poco traumático, sin grandes diferencias sociales ni desigualdades. Se ha pretendido alimentar la imagen de una ciudad tranquila, sin conflictividad social” (p. 50). No obstante, la autora manifiesta que al observar de cerca las dinámicas locales, estas distan considerablemente de aquella visión. Una cuestión que, en la actualidad, es susceptible de cotejo mediante la revisión de algunos programas gubernamentales y su promoción en diferentes medios de comunicación, en los que se fortalecen imágenes como las mencionadas para describir a Medellín y Antioquia como las “más educadas” o al enarbolar las características

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

de la “raza antioqueña” como emprendedora, pujante, cívica, entre otras. En relación con el segundo aspecto, Naranjo (2013) indaga por los factores que dan existencia a este imaginario y considera que “el término ‘raza paisa’, no se refiere a la unidad étnica que el vocablo implica, ni a ciertos rasgos biológicos que cabría pensar, sino más bien a unas formaciones y prácticas discursivas que propenden una unidad cultural de sólida integración” (p. 27).

Es factible señalar, entonces, que en el devenir histórico de Antioquia, se han configurado discursividades que se mantienen vigentes a manera de imágenes sociales que, a primera vista, muestran realidades que difícilmente pueden rechazarse. Unas imágenes sociales que subyacen a la homogenización de la población, imágenes que integran, imágenes que excluyen. A decir de Naranjo (2013), la “noción abstracta de paisa”, es una construcción lingüística que pretende erigir cierta unidad cultural, sin embargo edifica discursos que diferencian la unidad “raza paisa” de otros sujetos dentro y fuera de su territorio.

La vigencia de esta lectura de lo “paisa” se pone de manifiesto en acciones como las llevadas a cabo por la Secretaría de Educación de Medellín en el año 2009, mediante un proyecto que buscaba “rescatar la historia de la ciudad” y desde el cual las nuevas generaciones reconocerían su lugar de procedencia, “ese conocimiento les ayudaría a entender cómo somos, y a comprender, porqué pensamos y actuamos de la forma en que solemos hacerlo” (Gil, 2009, p. 5). Este proyecto orientado a reconstruir la historia local, ofrece indicios sobre el imaginario de la “identidad paisa”. Propuestas de este tipo

remiten a esa imagen de hombre que es y debe ser “el antioqueño”, con la intención de fomentar la figura pujante, emprendedora, cívica y ordenada que supuestamente le caracteriza. A ese respecto, Felipe Andrés Gil, Secretario de Educación de Medellín durante la administración de Alonso Salazar, en el prólogo de la segunda edición de “La Bella Villa” manifiesta que la lectura de este libro

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

El carácter ideológico de lo paisa como una construcción discursiva (Naranjo, 2013) también vincula nociones urbanísticas, en tanto lo que inicialmente se piensa como una categoría que se circunscribe a lo biológico, incorpora un ámbito más amplio que da entrada a lo cultural, lo social y hasta las mismas producciones tecnológicas y urbanas de la región. La construcción lingüística y los discursos emancipadores de la idea de la “raza paisa”, la idea de “la tacita de plata”, de “la ciudad de la eterna primavera”, no se limitan a describir a los sujetos, la ciudad, las regiones, también describen la infraestructura y las posibilidades educativas.

En el período comprendido entre 1900 - 1934 y durante la primera década del siglo XXI, se recurre a ideas como progreso y modernidad, declarando una ruta de crecimiento para la región antioqueña; con ambos conceptos se

amplía la esfera desde la cual se imagina el departamento y la ciudad. En este sentido, una imagen de la región moderna vinculada con aspectos tradicionales, es recreada en los discursos gubernamentales, en los medios de comunicación y, también, entre los habitantes de algunas regiones del departamento.⁹ La visión de desarrollo, de progreso, de lo que somos, de nuestra identidad, se presenta por un lado, en la historia de Medellín, por el otro, en los aspectos que para continuar modernizándonos necesitamos rescatar. De acuerdo a esto emergen otras preguntas que orientan la discusión: ¿Cuáles son las relaciones que se pueden establecer entre las propuestas pedagógicas de inicios del siglo XX y las actuales en Medellín? ¿De qué valores se habla y para quiénes son esos principios éticos y morales?

Los discursos oficiales plantean una propuesta en la que postulan “incluir” a los ciudadanos en la práctica de hábitos particulares y sostienen como argumento que es una invitación dirigida a generar cultura ciudadana. Sus postulados cumplen con las visiones modernizantes presentadas en las primeras décadas del siglo XX, pero también se sirven de ellas como fundamento para definir un programa dirigido a fortalecer la cultura ciudadana del Municipio, una visión tradicional y otra actual, así como imágenes orientadoras que “permiten a la población encaminarse en el mundo de la vida y dirigir

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

su vida, imágenes accesibles, fácilmente reproducibles y por ello bastante efectivas en un sentido social (...) y el sujeto abstracto como punto central de la formación” (Wulf, 2004, p. 37), están presentes en esta propuesta y son requisito para que los sujetos vivan en Medellín y hagan parte del programa ciudadano.

Lo cívico, lo ético y lo moral según el Modelo de Gestión están presentes en nuestro pasado y lo único que se necesita es que los ciudadanos se reencuentren después de décadas de alejamiento con la ciudad y con sus espacios públicos (Modelo de Gestión, 2002, p. 6). Lo interesante acá es que por medio de este programa se sintetiza lo presentando como proyecto civilizador en la historia local, enlazándolo con propuestas “innovadoras” para el Valle de Aburrá. En ese orden de ideas, el supuesto de la “Cultura Metro” promueve que los comportamientos “nuevos” sean interiorizados por los usuarios constituyendo tanto la cultura como la ciudadanía. En ambos referentes – el histórico y el del Metro de Medellín - se observa una relación estrecha, propuesta desde hace varias décadas como modo de vida.

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

El urbanismo, el embellecimiento de la ciudad, el parque, el teatro y las prácticas sociales propias de los países “modernos”, se implementarían en Colombia para responder a una necesidad particular: servir de “enclaves civilizatorios en medio de zonas populares, capaces de difundir valores como el buen

gusto, la decencia y el patriotismo” (Castro, 2008, p. 139). Todo acompañado de medidas y estrategias pedagógicas como los manuales de urbanidad que ilustraban sobre los buenos comportamientos públicos y personales consecuentes con la nueva infraestructura de la ciudad. En estos textos se recopilaban orientaciones que iban desde el comportamiento consigo mismo, con el cuerpo, la manera de vestirse, de alimentarse, hasta el comportamiento y uso de los espacios públicos, determinando “las buenas maneras” de dirigirse e interactuar con la sociedad.

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

El urbanismo y sus propuestas de planeación condujeron a que, durante la primera mitad del siglo XX, se construyeran barrios obreros en los que se regularon los más mínimos detalles de la vida cotidiana; las virtudes cívicas y religiosas previstas desde un referente moral cristiano se ajustaban a la infraestructura enmarcada en estilos de vida propiamente modernos. La necesidad de espacios urbanos para ser utilizados de acuerdo con los postulados civilizatorios, se-

ría el resultado de una buena planeación por parte de las élites. En este sentido, Castro (2008) señala que “los tiempos de trabajo y los de no trabajo debían quedar vinculados a un ritmo de vida propiamente moderno, evitando así que lo público y lo privado estuviesen gobernados por tiempos diferentes” (p. 149). De esta manera, la estructura personal y social terminaría respondiendo a lo preestablecido desde diversas esferas sociales. Por tanto, el urbanismo representado en la construcción de “escuelas, iglesias, salas de cine, vías públicas, andenes, cafés, mercados, tiendas, canchas deportivas, bibliotecas y otros espacios públicos en medio de los barrios obreros, obedecía a una política que buscaba más que controlar, producir la vida del trabajador” (p. 150). Los sujetos de las ciudades colombianas, específicamente de Medellín, estaban vinculados a la sociedad moderna porque desde esta visión poseían un aspecto central: la infraestructura que los acercaba a las ciudades desarrolladas y progresistas; por ende, los comportamientos se irían modificando conforme a la nueva organización de la ciudad.

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

mercancías, accesibles ahora para todos los bolsillos (...). (Castro, 2008, p. 141)

Controlar, moldear, orientar, educar y producir un sujeto determinado se establecía como un proyecto claro y adecuado para las nuevas dinámicas económicas en Colombia; este urbanismo calculado y pensado para construir y deconstruir a los sujetos que habitaban nuestras ciudades se observa como un proyecto civilizatorio que, a través de imágenes orientadoras y la estructuración de un sujeto abstracto altamente calculable y controlable, constituiría la alternativa elegida para generar las interacciones sociales y las dinámicas necesarias para ingresar a la vida moderna de los países civilizados.

Llegados a este punto, resulta interesante cotejar lo expuesto previamente con la propuesta de formación ciudadana del Metro de Medellín. Una visión superficial de los comportamientos de los usuarios del Sistema Metro lleva a afirmar que sus maneras de proceder son coherentes con lo propuesto en la “Cultura Metro”, pero una observación detenida deja ver prácticas sociales distantes de las pretensiones de dicho dispositivo pedagógico urbano. Una cuestión que conecta con el proyecto civilizatorio desplegado en Colombia y particularmente en Medellín durante las primeras décadas del siglo XX, en tanto se trata de visibilizar las percepciones de los pobladores de la ciudad con referencia a la puesta en marcha de un proyecto claro, racional y expuesto desde dinámicas de poder locales en el que todos debían ingresar. Las mismas dinámicas, indican que los proyectos civilizatorios aún resultan insuficientes para el control de la población, si se parte de entender que las propuestas se han implementado desde

el urbanismo, la escuela, los medios de comunicación, la ciencia y la empresa. En tal sentido, se puede señalar que las visiones actuales son resultado de procesos inconclusos que no tuvieron resultados satisfactorios para quienes pretendían que la modernidad y el progreso fuesen incorporados en el país

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

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

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

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

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

En lo anterior, se vislumbra unas imágenes de hombre representadas mediante la raza, que impactaban la vida de los sujetos, sus

comportamientos, actitudes y hábitos; en particular se resalta la manera como debe introducirse lo pretendido, esto es “a través de la educación y la higiene”. Si se toma en consideración que la educación se propone como centro del proyecto moderno y que la presencia del Estado en la educación es notoria en muchas sociedades, es factible afirmar que la política y la ciencia señalan un camino concreto sobre la imagen de hombre que, en Colombia, se debe formar.

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

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

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

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

Es importante entender que la Formación de Usuarios del Metro tuvo como antecedente el trabajo comunicacional que se emprendió desde 1988 en el área de comunicaciones en la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., y con el apoyo del Banco Industrial Colombiano (BIC) y su agencia de publicidad. Desde ese año y hasta 1993 pueden identificarse dos grandes lemas, objeto de comunicación: “Quiere el Metro desde ya” y “Quiere el Metro nuestra gran obra”. Estas campañas, en medios masivos de

comunicación, estuvieron acompañadas por el despliegue de elementos promocionales y publicitarios, así como por visitas guiadas a la obra y conferencias informativas y motivacionales para el público en general. (p. 1)

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

De esta forma, la civilización, lo moderno, la educación y ese factor identitario¹⁰ que

10 “Pensamos en la identidad cuando no estamos seguros del lugar al que pertenecemos; es decir, cuando no estamos seguros de cómo situarnos en la evidente variedad de estilos y pautas de comportamiento y hacer que la gente que nos rodea acepte esa situación como correcta y apropiada,

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

a fin de que ambas partes sepan cómo actuar en presencia de la otra. «Identidad» es un nombre dado a la búsqueda de salida de esa incertidumbre (...)” (Bauman, 2003, p.41). Para profundizar en este tema ver “Cuestiones de Identidad Cultural” cuyos compiladores son Stuart Hall y Paul Du Gay. En este sentido la identidad es una construcción que así como la raza o la “Cultura Metro”, necesitan de dispositivos pedagógicos y una propuesta controlada para hacerla concreta, teniendo en cuenta aquí propuestas abstractas que comúnmente incluyen imágenes generales sobre los hombres.

ente ordenador y estructurante de las ciudades que recorre.

En términos generales, puede afirmarse que se observan recurrencias entre lo previsto en el proyecto civilizador de inicios de siglo XX y en el actual de la cultura Metro, ahora con la posibilidad de nombrar a los sujetos que en inicio se silencian y que solo se describen a través de las “maravillosas infraestructuras”, pero que terminan invisibilizando, de nuevo, a los sujetos que viven y respiran en los espacios intervenidos, sin tener certeza de la pertinencia de los proyectos civilizatorios implementados.

» Referencias

- Álzate, N. (2009). *La Bella Villa*. Medellín: Alcaldía.
- Bauman, Z. (2003). De peregrino a turista, o una breve historia de la identidad. En S. Hall, & P. Du Gay. (Comps.), *Cuestiones de identidad cultural* p. 40-68. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Carreño, M. (1880). *Manual de urbanidad y buenas maneras: para uso de la juventud de ambos sexos, precedido de un buen breve tratado sobre los deberes morales del hombre*. Francia: Librería de Garnier.
- Castro, S. (2007). *¿Disciplinar o poblar? La intelectualidad colombiana frente a la biopolítica (1904-1934)*. Recuperado de <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=105115241006>
- Castro, S., & Restrepo, E. (Ed.). (2008). *Genealogías de la colombianidad: formaciones discursivas y tecnologías de*

gobierno en los siglos XIX y XX. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Castro, S. (2008). El advenimiento del homo urbano. Biopolítica y planificación urbana en Bogotá (1910-1929). En C. E. Piazzini y V. Montoya. (Edit.). *Geopolíticas: espacios de poder y poder de los espacios* p.129-153. Medellín: La Carreta Editores.

Gil Barrera, A.F. (2009). Prólogo. En, *La Bella Villa*. Medellín. Alcaldía.

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

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

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

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

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

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

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

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